



المجلة الدولية في:

العمارة والهندسة والتكنولوجيا

DOI: 10.21625/baheth.v1i1.215

مقومات نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية

(دراسة حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر)

م/ وليد سمير عبد الغفار²

أ.د/ محمود امين على سليمان¹

¹ أستاذ التخطيط الاقليمي و العمراني، كلية الهندسة، جامعة المنوفية ² معيد بقسم العمارة، المعهد العالي للهندسة ببليبيس

الملخص

الكلمات الدلالية

وظفت الدولة المدن الجديدة بأشواط متعددة كأداة حل للمشاكل الخاصة بالمدن العواصم الكبرى القائمة، وقد كان ذلك اما عبر توطيّن لعدد من التجمعات العمرانية التابعة حول العاصمة المكتظة لاجتذاب الفائض منها و تعويض ما ينقصها من إسكان و خدمات و فرص عمل، او عبر انشاء مدينة جديدة تمثل عاصمة قومية جديدة للدولة.

التخطيط العمراني؛ المدن الجديدة؛ مدن العواصم الجديدة؛ التنمية العمرانية؛ التخطيط الاقليمي

ولقد تنوعت الدوافع و الأسباب لإنشاء مدن العواصم القومية الجديدة ما بين أسباب سياسية مثل استغلال و انقسام بعض الدول، و أسباب عمرانية مثل تضخم و احتقان العاصمة القديمة، و أسباب اجتماعية مثل تركّز 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.

وقد هدف البحث الى تحديد اهم المقومات الأساسية التي تؤثر على نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية، باعتبارها الأداة التي لجأت مصر اليها لحل كآسلوب و تجربة معاصرة لحل مشاكل القاهرة الكبرى كعاصمة. وقد تم ذلك من خلال أسلوب و منهج علمي للبحث قائم على 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 كأحد المحاولات الأولية لمصر في انشاء هذا النوع من مدن العواصم الجديدة و الذي كان ضمن التجارب الأولية للدولة في استخدام المدن الجديدة كأداة للتطوير و التنمية العمرانية. و عبر استعراض و تحليل المقارنات امكن الوصول الى مجموع من المقومات التخطيطية المختلفة على المستوى (القومي، و الإقليمي، و العمراني) التي وظفت كمعايير تقييمية، و عليه امكن البحث من مقارنة و تقييم التصور التخطيطي المقترح للعاصمة الإدارية الجديدة لمصر، و تحديد مدى توافقها او اختلافها عن متوسطات الحالات الدراسية العالمية، و بتالي استنتاج مؤشرات أولية توضح توقعات مدى نجاح العاصمة الادارية الجديدة.

Abstract

New cities have been dominated to solve problems caused by big capital cities; one way, 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. Another way is by establishing the new city as a national and/or administrative capital.

The motivates and 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, ecosystem and with no harm to the existing environment or public health.

The study focuses on specifying 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. Therefore, a comparative analysis has been made 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 urban criteria and constitutes on (National, Regional, Urban) scale. Subsequently, the study was able to review the current planning statue of the Egyptian new administrative capital city, also point out to its compatibility or difference from the case studies' calculated Mean. In addition, nominated the essential indicator towards the success of that new capital. The study concluded that the new administrative capital had deviated from the mean in (National, Regional) criteria with a percentage that was not a palatable to the common percentage for the studied cases. However, the new capital city compatible with a larger percentage of the (Urban scale, Land use plan) criteria.

1. المقدمة

تعتبر مدن العواصم من اهم الاوعية العمرانية التي تحمل هوية الدولة، فبسبب طبيعتها الوظيفية المميزة فإنها تختلف عن غيرها من المدن اقتصاديا، و عمرانيا، و اجتماعيا، و قد يؤثر هذا التميز في بعض الأحيان بشكل سلبي على مختلف التجمعات العمرانية في الدولة، و ذلك قد يكون من خلال ما تكونه هذه المدن من قوى جذب ضخمة للأنشطة و الاستثمارات و فرص العمل، و بتالي اجتذاب المقدار الأكبر من السكان في الدولة، و ذلك كونها تحوى في اطارها الجانب الإداري و السياسي الذى يسهل حركة التداولات الاقتصادية و التجارية عن غيرها من المدن.

و قد واجهت العديد من الدول عبر مراحل زمنية مختلفة مشكلات و تحديات مع مدن العواصم تعبا لما تسببه من مشكلات على المستوى القومي و الإقليمي. و بصفة عامة يهدف التدخل في تفاصيل مدن العواصم الى الوصول لهدف محدد يخدم الرؤية الشاملة للدولة. و كانت للمدن الجديدة دور كبير كأداة عمرانية نحو حل مشكلات متعددة الجوانب الخاصة بالتنمية الحضرية في الدولة. و قد وظفت المدن الجديدة بأنماط متعددة كأداة حل للمشاكل الخاصة بالمدن العواصم الكبرى، فقارة يكون التوظين لعدد من التجمعات الحضرية حول العاصمة المكتظة لاجتذاب الفائض منها و تعويض ما ينقصها من معدلات تخطيطية، او ان يكون عبر انشاء مدينة جديدة في دور عاصمة قومية و إدارية للدولة.

و قد اختلفت الآراء النظرية و التي تسعى لتحديد الأسباب و الدوافع 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 قومية، و تلك النظرية هي كما يلي: 1

1. 1 تهالك البيئة العمرانية العاصمة القديمة:

و تقوم الدولة بنقل العاصمة الى موقع جديد تماما حفاظا على الوظيفة الحكومة من الهلاك او من التأثير على أديانها، و الذى قد يتم من خلال تهالك البنية التحتية للعاصمة القائمة، و الازدحام السكاني و المرورى الشديد، و كذلك التلوث، او بان يكون موقع المدينة القائمة مهدد بأحد المخاطر الطبيعية مثل (زلازل، فيضانات، الأعاصير) او بمخاطر أخرى مثل الاحتلال الخارجي او الاعتداءات العسكرية. و يمكن القول بأنه 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 المقدرة للقيام بإصلاح ما تم تهالكة في العاصمة القديمة، مع فكرة الانتقال الى موقع جديد قد يكون هو الأفضل ماديا و كفيًا.

2. 1 رمز جديد لهوية الدولة:

و قد يرجع انشاء العاصمة الجديدة الى انشاء دولة جديدة، 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 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 وحدتها مثل (الهند، كراخستان، ساحل العاج).

3. 1 نظرية اقطاب النمو:

و تقوم هذه النظرية على أساس تنموي، و له صله بإعادة توزيع السكان و التجمعات العمرانية و الاستثمارات على صفحة الدولة (Urban System) 2 و يكون نقل العاصمة في هذه الحالة مبنى على هذه الخطة التنموية للدولة 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 نحو مكان معين بديلا عن الانتشار في ارجاء البلاد، و تضاف اليه قيمة الدولة او نظام

¹ Erik Illmann. (2015).

² John B. Parr. (1999):

الحكم كعامل قوى و محفز نحو جذب السكان و الاستثمارات في اتجاه محور معين. و تعد هذه احد طرق احداث التنمية في البلاد و توجيهها بعيدا عن التكدسات العمرانية خاصة حول العاصمة القائمة و المكتظة بالسكان.

1. 4 نظرية التعارض السياسي:

باعتبار الدور السياسي و الادارى كوظيفة مميزة للمدينة العاصمة، فقد تكون عملية النقل ذات صلة بالنظام السياسي، 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 سكنى 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 2% من إجمالي سكان فرنسا في ذلك الوقت الا انهم كانوا الأكثر تأثيرا و فاعلية عن غيرهم من سكان المدن حول باريس. 3

و قد كانت لمصر نصيب كبير من المدن الجديدة كأداة للتنمية العمرانية على المستوى القومي، و كذلك كإداة لحل مشاكل إقليم القاهرة الكبرى، و قد تناولت العديد من الأبحاث و الدراسات المشاكل الخاصة بالنمط الأول – انشاء تجمعات عمرانية حول العاصمة المكتظة، اثر خروج التجمعات و المستوطنات التابعة للإقليم القاهرة الكبرى عن ما كانت توجه اهداف المخططات العمرانية سواء بالنقص او بالزيادة. و التحم تلك التجمعات بالقاهرة الكبرى و تكون اكبر تجمع عمراني مستمر عالميا.

الامر الذى أدى الى إعادة التفكير مرة أخرى في نقل العاصمة و الأنشطة الحكومية و الإدارية خارج القاهرة، و قد كانت لمصر تجربة سابقة مع ذلك النمط الوظيفي للمدن الجديدة المتمثل في (مدينة السادات) و التي أيضا – كباقي المدن الجديدة- لم يصل بها الحال لما هو مخطط و تحولت الى احد المدن الصناعية بدلا من عاصمة قومية او إدارية.

و بالتالي فان إقامة مدينة جديدة كعاصمة قومية بديلة عن القاهرة، امر يحتاج الى دراسة تحاول تحديد كل المشاكل و العقبات، و تحديد اساليب التغلب عليها لضمان تحقيق الهدف العام و الرؤيا الاستراتيجية، تجنبنا لوقوع نفس المشاكل التي مثلت العائق امام التنمية الحضرية الحقيقية في مصر باستخدام هذا النمط من المدن الجديدة.

2. هيكل عناصر الدراسة و التحليل للعينات الدراسية من تجارب الدول في انشاء العواصم الجديدة:

يتضمن هيكل الدراسة و التحليل للعينات الدراسية مجموعة من المراحل الخاصة بجمع و تحليل البيانات و المعلومات التخطيطية تنوعت على المستوى العمراني، فبدات العناصر بالمجموعة الأولى و التي تضم استعراض و تحليل المجموعات التخطيطية الأساسية لتكون بمثابة التعريف بالمكونات و العناصر الأساسية لتمكين عملية المقارنة، و قد استعرضت (موقع الدولة، المساحة الكلية، الاحجام السكانية) و كذلك البيانات التخطيطية للعاصمة القديمة من (مساحة، حجم سكاني). ثم كانت المجموعة الثانية و تضم التحليل للأسباب و الدوافع الأساسية وراء انشاء العاصمة الجديدة للبلاد بديلة عن العاصمة القديمة. ثم كانت المجموعة العمرانية الأخيرة و تضم المساحة الكلية للعاصمة و احجام السكان المستهدفة، مخطط استعمالات الأراضي، و نسب الاستعمالات للأراضي، و كذلك عناصر الاتصال بالمخطط العام من (طرق، مترو، مطارات، موانئ)، و قد صنفت هذه البيانات و المعلومات كما هي موضحة في الشكل (أ). و قد تم اعتماد المقارنات التحليلية بين الحالات الدراسية لست دول (خمس حالات عالمية) بالإضافة الى مدينة السادات كنموذج للتجربة المصرية في انشاء المدن الجديدة كعاصمة قومية، و قد تم الوصول الى متوسط عام لمجموع المعايير التخطيطية المذكورة عبر كل الحالات الدراسية، و بالتالي يمكن مقارنة الوضع التخطيطي المقترح للعاصمة الجديدة بمصر و مدى تقاربها من المتوسط العام لتلك الحالات الدراسية.

³ Filipe R. Campante, Quoc-Anh Do and Bernardo Guimaraes. (2014)



شكل أ. الهيكل العام لعناصر الدراسة و التحليل لحالات الدراسة

3. الدراسات التخطيطية العمرانية للمخطط العام و أنشطة استعمالات الأراضي للحالات الدراسية:

تعرض البحث الى عدد محدد من الحالات الدراسية لإنشاء العواصم الجديدة رغم التنوع و الاختلاف بين الدول، و كان ذلك بناء على معايير تم على أساسها اختيار المدن محل الدراسة و من اهم هذه المعايير و على هذه الاسس قد تم اختيار خمس حالات دراسية مميزة، هي الأقرب بين الدول فى الالتزام بأكبر قدر ممكن من المعايير المذكور و قد كانت هذه الدول (نيجيريا، ساحل العاج، كز اخستان، ماليزيا، منيمار).

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

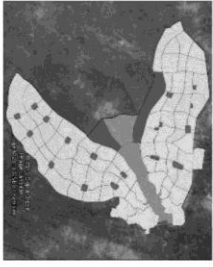
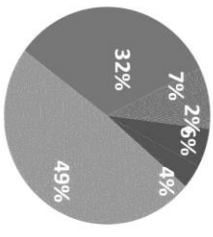
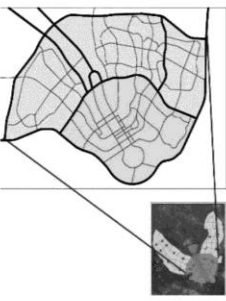

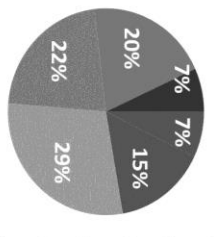

2- ان تكون الأسباب و الأهداف نابعه من تكدرس و ازدهام العاصمة القديمة بالسكان و الأنشطة و ظهور المشكلات التخطيطية الناتجة عن ذلك.



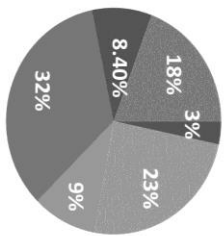
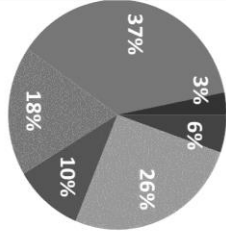

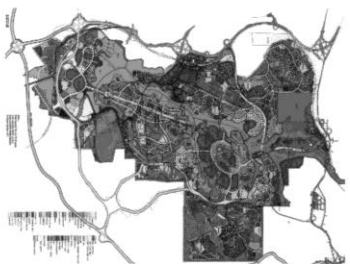
3- ان تكون التجربة ذات حداثة عهد بالتاريخ الحديث، لقياس مدى تناعم التجربة مع الاعتبارات التخطيطية المستقبلية من الاستدامة و تطبيقات المدن الذكية و التكنولوجيا، و كذلك تحقيق أسس و مفاهيم الجدوى الاقتصادية للمشروعات التخطيطية.


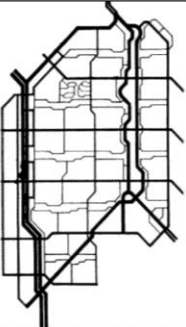
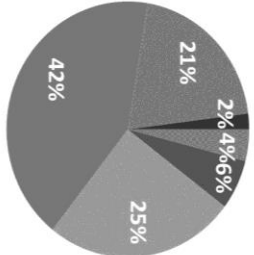
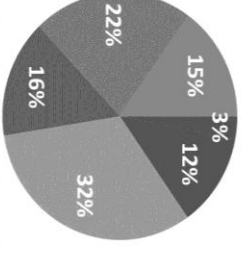
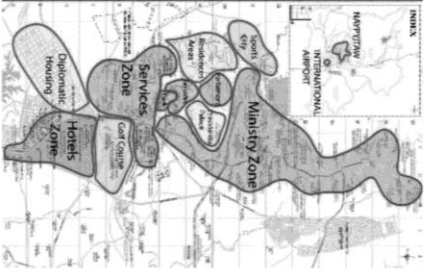
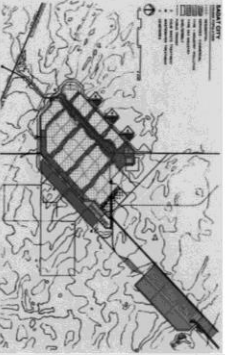
4- وفرة المعلومات التخطيطية المتاحة لتحقيق كفاءة الدراسة و التحليل و الاستنتاج.

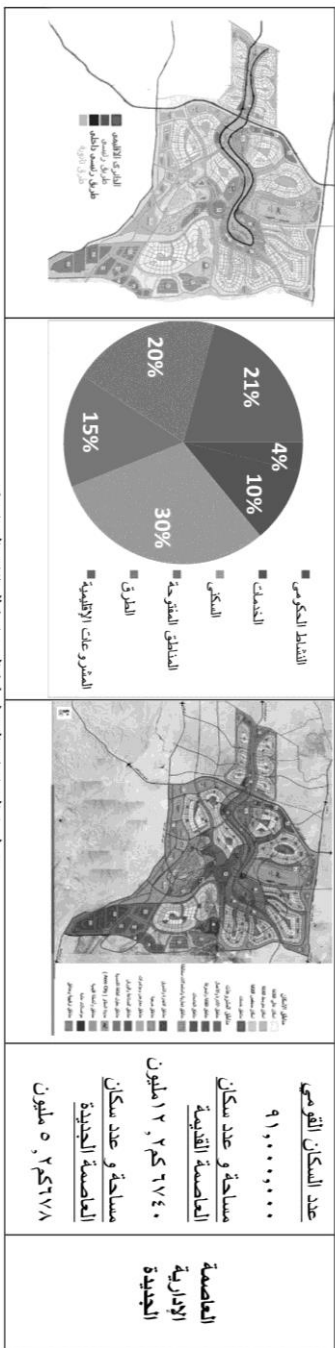
5- التقارب مع الحالة المصرية بشكل عام و من الناحية الاقتصادية بشكل خاص.

جدول I الدراسات التخطيطية العمرانية للحالات الدراسية

الدول	المعلومات التخطيطية الأساسية	المخطط العام للعاصمة الجديدة	نسب استعمالات الأراضي	شبكات الطرق
تجربيا (ابوجا)	عدد السكان القومي ١٨٧,٢٠٠,٠٠٠ مساحة و عدد سكان العاصمة القومية ٢,٤٢٠,٠٧ مليون مساحة و عدد سكان العاصمة الجديدة ١,٠٦,٢٤٧,٥٦ مليون		 <ul style="list-style-type: none"> الادوية الحكومية 7% الخدمات 9% الاستعمالات الخفيفة 4% السكنى 32% مناطق مفتوحة 49% طرق و مرافق 	
ساحل العاج ياهى سوكرو	عدد السكان القومي ٣٧٢,٤٦٣ مساحة و عدد سكان العاصمة القومية ٢,٤٤٢,٢ مليون مساحة و عدد سكان العاصمة الجديدة ٢٠٠,٢٤٣ ألف نسمة		 <ul style="list-style-type: none"> الادوية الحكومية 7% الخدمات 7% السكنى 15% الطرق 7% مناطق مفتوحة 22% التخطيط السيسى 29% 	

	
 <ul style="list-style-type: none"> ■ الأبنية الحكومية 18% ■ السكني 8.40% ■ المساحات التجارية 23% ■ مناطق صناعية 9% ■ الخدمات 32% ■ الطرق 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ الأبنية الحكومية 3% ■ السكني 6% ■ الخدمات 37% ■ الطرق 10% ■ المناطق الصناعية 18% ■ التطوير الساسي
	
<p>عدد السكان القومي ١٧,٠٠٠,٠٠٠ مساحة و عدد سكان العاصمة القومية ٢,٢٤٢,٨٢ مليون مساحة و عدد سكان العاصمة الجديدة ٢,٢٤٣,٩٨ مليون</p>	<p>عدد السكان القومي ٣,٠١٣,٠٠٠ مساحة و عدد سكان العاصمة القومية ٢,٢٤٢,٨٢ مليون مساحة و عدد سكان العاصمة الجديدة ٢,٢٤٤,٩٠٠ ألف تسعة</p>
<p>كراچيستان (اسكتان)</p>	<p>ماليزيا (بتر اجيا)</p>

																													
 <table border="1"> <thead> <tr> <th>التقسيم</th> <th>النسبة المئوية</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>الإسكان الحكومية</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>الخدمات</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>المسكن</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>المناطق المتوقعة</td> <td>21%</td> </tr> <tr> <td>الطرق والمرافق</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>التشطيب البيئي</td> <td>42%</td> </tr> </tbody> </table>	التقسيم	النسبة المئوية	الإسكان الحكومية	2%	الخدمات	4%	المسكن	6%	المناطق المتوقعة	21%	الطرق والمرافق	25%	التشطيب البيئي	42%	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>التقسيم</th> <th>النسبة المئوية</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>الإسكان</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>الحكومية</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>الخدمات</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>المسكن</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>الطرق</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>المناطق المتوقعة</td> <td>22%</td> </tr> </tbody> </table>	التقسيم	النسبة المئوية	الإسكان	3%	الحكومية	15%	الخدمات	12%	المسكن	16%	الطرق	32%	المناطق المتوقعة	22%
التقسيم	النسبة المئوية																												
الإسكان الحكومية	2%																												
الخدمات	4%																												
المسكن	6%																												
المناطق المتوقعة	21%																												
الطرق والمرافق	25%																												
التشطيب البيئي	42%																												
التقسيم	النسبة المئوية																												
الإسكان	3%																												
الحكومية	15%																												
الخدمات	12%																												
المسكن	16%																												
الطرق	32%																												
المناطق المتوقعة	22%																												
																													
<p>عدد السكان القومي ٥٣,٤٧٥,٠٠٠ مساحة و عدد سكان العاصمة القديمة ٧,٢5٥٩٨ مليون مساحة و عدد سكان العاصمة الجديدة ٢,١0١ مليون نسمة</p>	<p>عدد السكان القومي ٣٢,٢٧٢,٧٠٤ مساحة و عدد سكان العاصمة القديمة ٧,٥ مليون مساحة و عدد سكان العاصمة الجديدة ٢,٥٠٠,٠٠٠</p> <p>مدينة السادات</p>																												



جدول ١ الدراسات التخطيطية العمرانية للولايات الدراسة

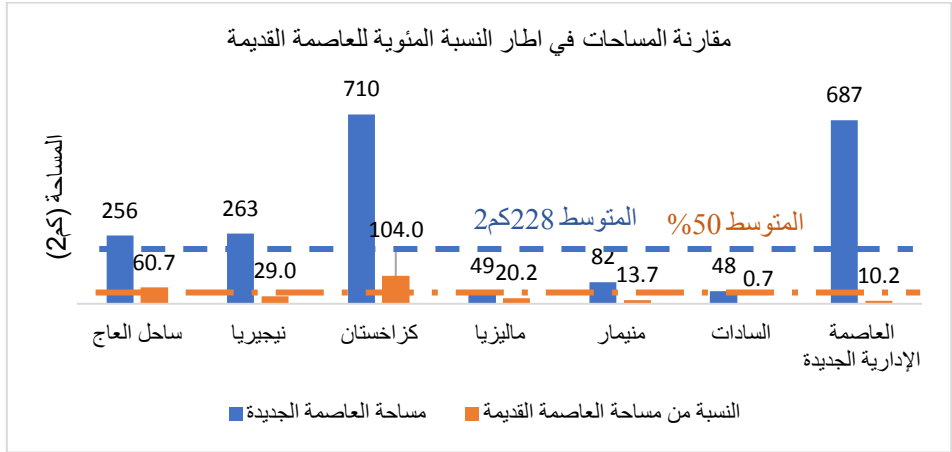
4. معايير قياس و تقييم مدى نجاح العاصمة الجديدة:

يعد نجاح المدن الجديدة باختلاف انواعها و بصفة خاصة العواصم الجديدة مرهون بمجموعة كبيرة من العوامل و المقومات ذات الصلات المختلفة بالاقتصاد والاجتماع والدراسات التخطيطية العمرانية و البيئة ، وفي هذا الاطار كان التركيز على مجموعة من المعايير العمرانية التي تختص بالكيفية التخطيطية للعاصمة الجديدة و المتمثلة في المخطط العام، و نمط توزيعات استعمالات الأراضي كمطلب من المتطلبات الكمية و الكيفية لنجاح العاصمة الجديدة.

1.4 مجموعة المؤشرات و المعايير القياسية للمساحات الكلية و الاحجام السكانية و الكثافات:

4.1.1 المساحة الكلية للكتلة العمرانية للعاصمة الجديدة:

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.

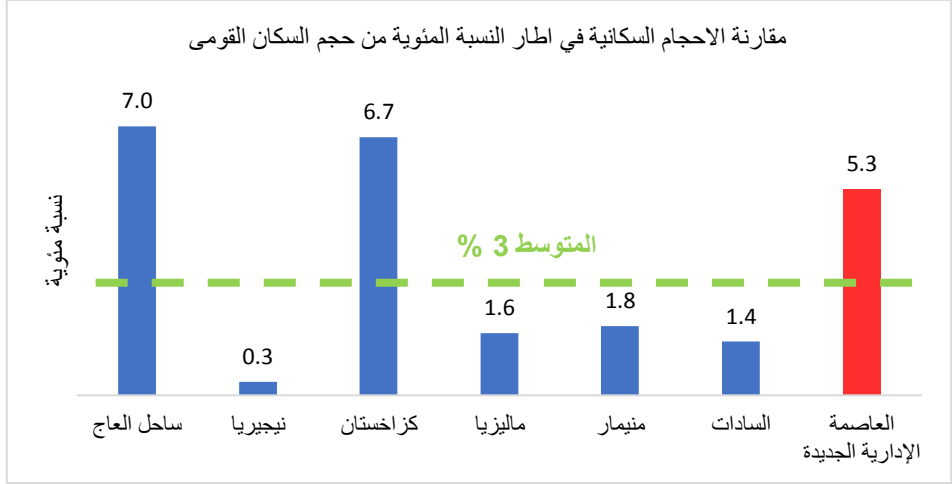


شكل ب مقارنة المساحات في اطار النسبة المئوية للعاصمة القديمة

و كما هو موضح في الشكل (ب) فانه في هذا الاطار بلغ المتوسط العام لهذه المساحة، في حالة العواصم العالمية 228 كم² بنسبة متوسطة بلغت 50% مقارنة بالعواصم القديمة، و في المقابل بلغت مساحة العاصمة الإدارية لمصر 687 كم²، اي ما يعادل ثلاثة اضعاف قيمة المتوسط العام للعواصم العالمية.

4.1.2 الاحجام السكانية المستهدفة للعاصمة الجديدة:

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 يؤشر اليها تخطيطيا بالترتيب في الرتب و الحجم. ان منطوية 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.

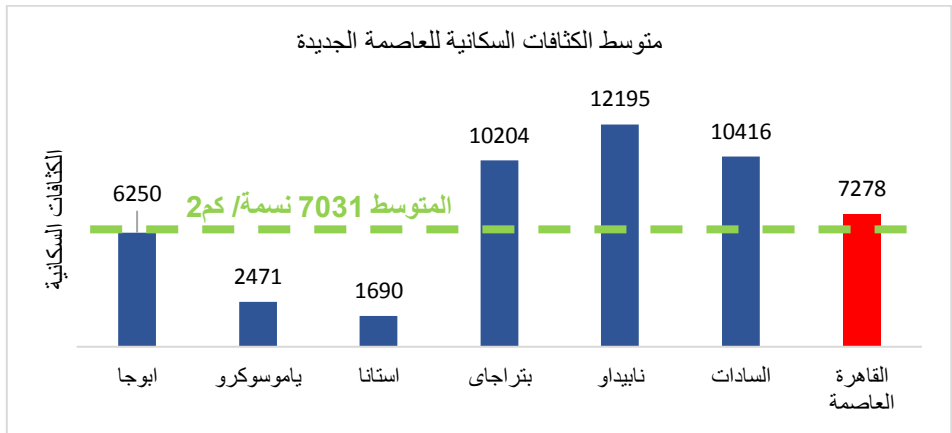


شكل ت نسبة الاحجام السكانية المستهدفة لحجم السكان القومي

و كما هو موضح في الجدول (2) فانه في هذا الاطار بلغ المتوسط العام للحجم السكاني المستهدف في العواصم العالمية الى نحو 900 الف نسمة، بينما بلغ الحجم السكاني المستهدف للعاصمة الإدارية الجديدة بمصر 5 ملايين نسمة، و هو ما يمثل اكثر من اربعة اضعاف قيمة المتوسط العام للعواصم العالمية. اما عند المقارنة بحجم السكان القومي فكما هو موضح بالشكل (ت) نجد ان المتوسط العام للعواصم 3%، بينما كان الحجم السكاني المستهدف للعاصمة الجديدة في مصر 5,3% بنسبة اكثر من المطلوبة.

4. 1. 3 مقدار الكثافات السكانية بالعاصمة الجديدة

امتداد لما سبق و بشكل مترابط معه، بلغ المتوسط العام للكثافات السكانية العامة في العواصم العالمية الجديدة كما بالشكل (ث) 7031 نسمة/ كم²، بنسبة بلغت 43% كما موضح بالجدول (2) المقارنة بالمتوسط العام للكثافات السكانية المقابلة في العواصم القديمة، في المقابل بلغت هذه القيمة في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر 7278 نسمة/ كم²، و لكن بقيمة نسبية مقارنة بالعاصمة القديمة (القاهرة الكبرى) بلغت 391% و التي ترجع بطبيعة الحال الى الارتفاع الاستثنائي للكثافات السكانية في العاصمة القديمة (القاهرة الكبرى).

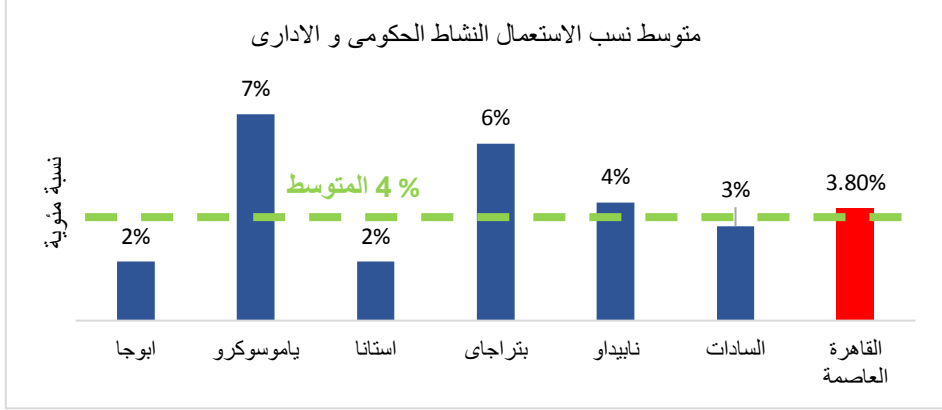


شكل ث متوسط الكثافات السكانية للعاصمة الجديدة

2.4 مجموعة المؤشرات و المعايير القياسية العمرانية و البيئية

1.2.4 الدور الوظيفي – الأنشطة الحكومية و الإدارية للعاصمة الجديدة

للعواصم الجديدة طبيعة خاصة من حيث الدور الوظيفي لها و مدى ارتباط ذلك بتوزيع ميزانية استثمارات الأراضي، ذلك ان كون العاصمة مدينة سياسية و إدارية بالمقام الأول فان ذلك يدفع الى زيادة نسبة استثمارات الأراضي الخدمية، خاصة الحكومية و الإدارية و المؤسسية فيها، و ذلك بالمقارنة بباقي أنماط المدن الجديدة الأخرى.

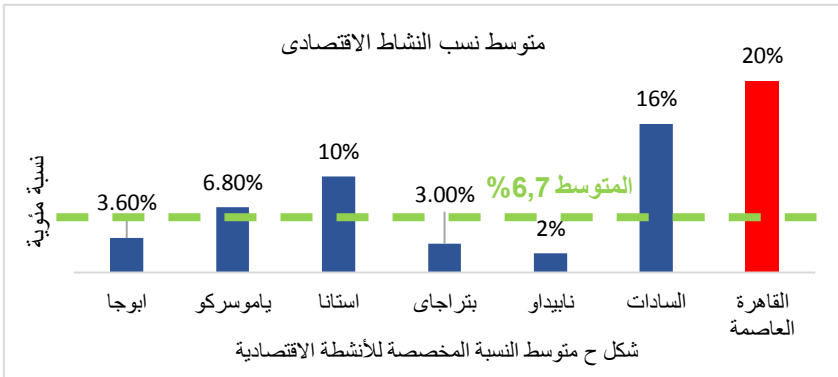


شكل ج متوسط النسبة للأنشطة الحكومية و الإدارية من المخطط العام

و كما هو موضح فى الشكل (ج) بلغ المتوسط العام لمساحات الأنشطة الحكومية و الإدارية فى حالة العواصم العالمية 4% من جملة استثمارات الأراضي. و لقد تقاربت مع هذه النسبة كثيرا النسبة المقابلة بالعاصمة الإدارية الجديدة فى مصر، حيث بلغت 3,8% من إجمالي مساحة المخطط العام.

2.2.4 دور القاعدة الاقتصادية بالعاصمة الجديدة

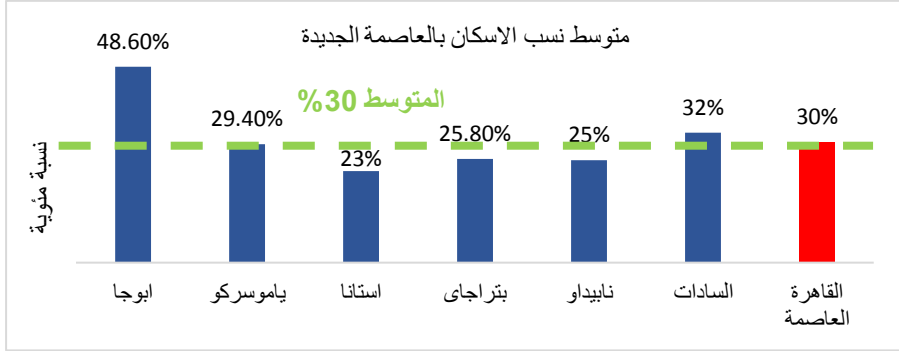
على الرغم من الطبيعة الخاصة للدور الوظيفي للمدن العواصم كمدن خدمية بالمقام الأول سواء سياسيا او حكوميا او إداريا، هذا بالإضافة للدور الخدمي الاجتماعي لها، الا ان فى الكثير من هذه المدن يكون تنوع بنيان الهيكل الاقتصادي لها، من حيث نوع الأنشطة الاقتصادية، و من ثم نوع الوظائف المقدمة، مقوما تخطيطيا هاما 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 بالتالى فئات سكنية متنوعة، و يعد ذلك من خصائص المجتمعات الأكثر اتزانا و اكتفاء ذاتيا.



و كما هو موضح بالشكل (ح) بلغ المتوسط العام لنسبة مساحة الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية في مدن العواصم العالمية حوالي 6,7% من جملة استعمالات الأراضي، على انه في حالة العاصمة الإدارية الجديدة في مصر فقد تضاعفت هذه النسبة حيث بلغت 20,6% من إجمالي المساحة المخصصة للمخطط العام.

4. 2. 3 مقدار نسب الإسكان في مخطط العاصمة 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 الإطار 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.

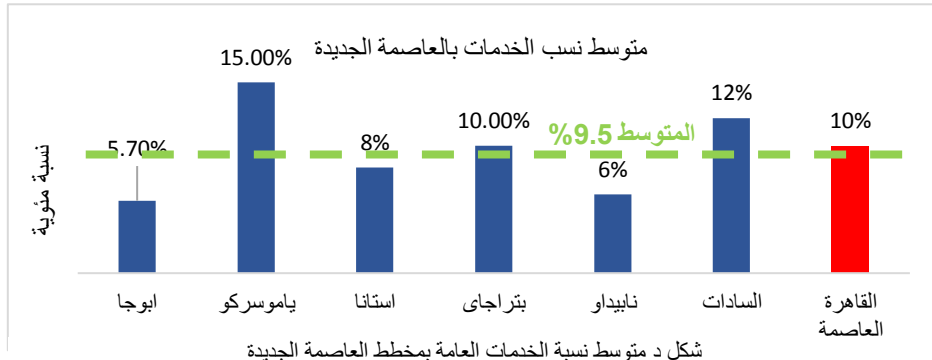


شكل خ متوسط نسب المخصصة للإسكان بالعاصمة الجديدة

و كما هو موضح بالشكل (خ) فان المحمل العام لميزانية توزيع نسب استعمالات الأراضي بالعواصم العالمية بلغ المتوسط العام لنسبة أراضي الإسكان 30,6% من جملة استعمالات الأراضي، و لقد اتفقت مع هذه النسبة القيمة المناظرة لها في العاصمة الإدارية الجديدة في مصر حيث بلغت 30% من إجمالي مساحة المخطط العام.

4. 2. 4 مقدار نسب الخدمات العامة و المجتمعية في مخطط العاصمة الجديدة

ترتكز التنمية البشرية في المدن الجديدة عامة على محورين رئيسيين هما التنمية الاقتصادية لهذه المجتمعات من خلال ما توفره من فرص عمل متنوعة و دخول مرتفعة، كذلك التنمية الاجتماعية لهذه 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 أراضي الخدمات في إطار ميزانية استعمالات الأراضي مؤشرا هام لرصد مدى كفاءة و تعزيز دور الخدمات في تحقيق وظيفة المدينة الجديدة.

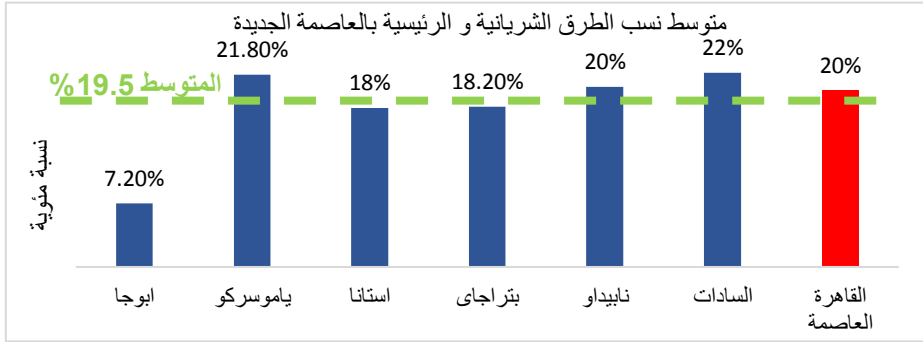


شكل د متوسط نسبة الخدمات العامة بمخطط العاصمة الجديدة

و كما هو موضح في الشكل (د) فقد بلغ المتوسط العام لنسبة استعمالات الأراضي الخدمية في حالة العواصم الجديدة العالمية 9,5% من جملة استعمالات الأراضي. ولقد اتفقت مع هذه النسبة القيمة المناظرة لها في العاصمة الجديدة بمصر حيث بلغت 10% من إجمالي مساحة المخطط العام.

4.2.5 مقدار نسب شبكات الطرق الشريانية و الرئيسية بمخطط العاصمة:

لا يعد الدور الوظيفي لشبكة الطرق في المدينة الجديدة دوراً أساسياً في تعزيز كفاءة أداء المدينة لأنشطتها المختلفة وحسب، بل إنه يعد الأهم نسبياً في هذا الأداء، إذ في الاعتبار ثلاثة عناصر هامة هي احتواء هذه الطرق للحركة المرورية المتنقلة والواصلة بين مناطق الاستعمالات والأنشطة المختلفة، اشتغال هذه الطرق على الشبكات الفنية للبنية التحتية للمدينة (ماء/صرف/كهرباء/... الخ)، كذلك المساهمة في تعظيم القيمة النسبية للفرغات المفتوحة بالإضافة إلى 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) الأعصاب الموصلة و الرابطة بين هذه المناطق جميعاً، و التي بقدر استيعابها لأنماط الحركة المختلفة و استيعابها لأنماط الحركة المختلفة و استيعابها لأحجامها يكون مقدار كفاءة المدينة في مزاوله أنشطتها المختلفة.



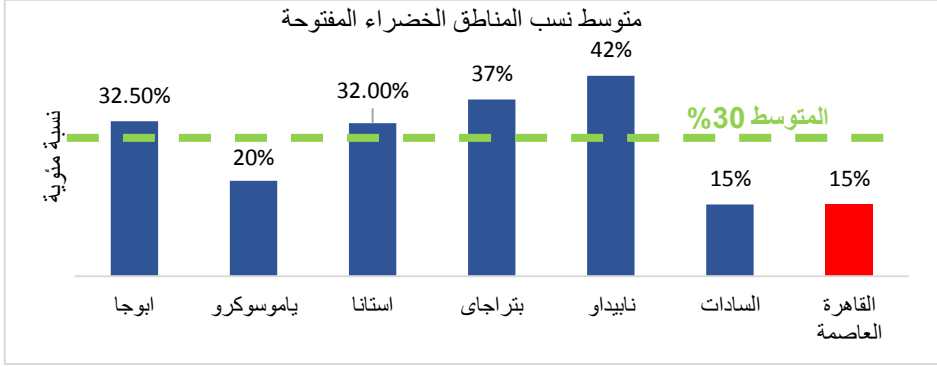
شكل 2.5 مقدار نسب الطرق الشريانية و الرئيسية بمخطط العاصمة الجديدة

و كما هو موضح في الشكل (ذ) فقد بلغ المتوسط العام لنسبة مساحات الطرق عند هذا المستوى من الطرق في العواصم العالمية 19,5%، و لقد اتفقت هذه النسبة مع القيمة المناظرة لها في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر حيث بلغت 20% من إجمالي مساحة المخطط العام.

4.2.6 مقدار نسب المناطق الخضراء و المفتوحة بالعاصمة الجديدة:

على الرغم من تسييد و تصدر ثلاثية (العمل/ المسكن/ الخدمة) لقائمة أولويات المخطط لتحقيق تكامل منظومة دعائم الاستيطان و الاستقرار في المجتمعات الجديدة، إلا أنه يتبقى دائماً لاستكمال هذه المنظومة تعظيم الجودة النوعية للحياة بهذه المجتمعات و تحقيق صحة و سلامة البيئة الطبيعية، و رفع مستوى جودتها. و من أهم عناصر تحقيق صحة و سلامة البيئة الطبيعية توفير المناطق الخضراء، سواء العامة أو الخاصة، يضاف إلى ذلك المسطحات المائية، لهذا السبب تعد المساحات الخضراء و المسطحات المائية، بالإضافة إلى ما تشتمل عليه من عناصر تنسيق الموقع الطبيعية أو الاصطناعية. مقومات رئيسية لتعظيم جودة البيئة الحياتية التي يعيشها السكان في المدن الجديدة عامة، و المدن العواصم خاصة، لما تمثله من قيمة رمزية لهوية الدولة.

و كما هو موضح بالشكل (ر) فقد بلغ المتوسط العام لنسبة المساحات الخضراء في حالات العواصم العالمية مقدار 30%، كما بلغ المتوسط العام لنسبة المسطحات المائية 3,5%، بقيمة إجمالية 33,5% من المساحات الكلية كما هو موضح في الجدول (2)، بينما في حالة العاصمة الإدارية بمصر بلغت هذه القيم 15% و 1,2% على الترتيب، بقيمة إجمالية 16,5% من إجمالي مساحة المخطط العام.



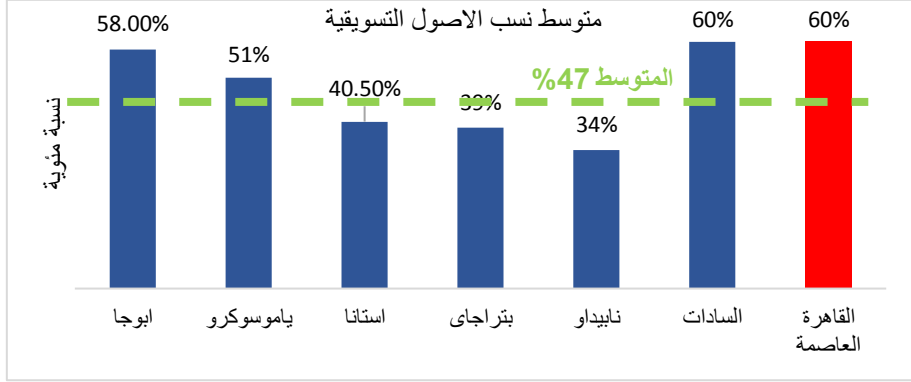
شكل ر متوسط نسب المناطق الخضراء و المفتوحة بمخطط العاصمة

4. 2. 7 مقدار نسبة الأصول التسويقية بمخطط العاصمة (الإسكان، الخدمات، الأنشطة الاقتصادية):

ان كفاءة ميزانية نسب توزيع استعمالات الأراضي في المخطط العام للمدن الجديدة عامة، و لمدن العواصم خاصة، لترتكز بصفة شاملة على عدد من العوامل تتوزع ما بين عوامل اجتماعية، عمرانية، بنية، و اقتصادية. ان النتاج 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 موجهات لجدوى اقتصادية يجب ان تتحقق ما بين التكاليف و العوائد ابتداء، و تحقيق الأرباح انتهاء، و بناء عليه فانه لا يجب النظر الى النتاج 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 (يستعد 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 اتزان نسب توزيع استعمالات الأراضي الملبيه لاحتياجات السكان من ناحية، و تعظيم الجدوى الاقتصادية لهذه الأراضي – خاصة البيعية منها- من ناحية أخرى. في مخططات المدن العواصم الجديدة.

و كما هو موضح في الشكل (ز) فقد بلغ المتوسط العام لنسبة جملة الأراضي الاقتصادية و السكنية و الخدمية في حالات العواصم العالمية 47%، بينما بلغت القيمة المناظرة لهذه النسبة في العاصمة الإدارية الجديدة بمصر 60% من إجمالي مساحة المخطط العام.



شكل ز متوسط نسب الاصول التسويقية بمخطط العاصمة الجديدة

و في ما يلى جدول (2) و الذى يوضح المعايير و المقومات التخطيطية للحالات الدراسية و المقسمة الى مجموعتين الاولى خاصة بالمساحات و السكان و الكثافات، و الثانية خاصة بنسب استعمالات الاراضي للمخطط العام كوسيلة تبرز وظيفة المدينة و هيكلها الاقتصادي و ما يتبع ذلك من تركيبة سكانية و كذلك الابعاد البيئية. و يوضح الجدول ايضا مقدار المتوسط الحسابي العام لست حالات دراسية، بالإضافة الى العاصمة الإدارية الجديدة في مصر. و قد امكن ابراز مقدار اتفاقها او اختلافها عن المتوسط العام. و تبعا لصعوبة تطابق القيم لحالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر مع المتوسط العام مباشرة، فقد تم اعتماد مقدار الانحراف للعاصمة الجديدة عن المتوسط العام سواء بالزيادة او بالنقصان، و جاء هذا المقدار من الانحراف عبر قياس المتوسط الحسابي لمقدار انحراف كافة الحالات الدراسية عن ذات المتوسط العام. و بذلك امكن قياس و تحديد مقدار انحراف العاصمة الإدارية الجديدة ما اذا كان ذلك الانحراف مقبول و تم الرمز اليه باللون الأخضر، او مبالغ فيه و تم الرمز اليه باللون الأحمر.

أ.د. محمود أمين على سليمان، م. وليد سمير عبد الغفار /المجلة العلمية الدولية في العمارة، الهندسة والتكنولوجيا

أ.د. محمود أمين على سليمان، م. وليد سمير عبد الغفار /المجلة العلمية الدولية في العمارة، الهندسة والتكنولوجيا

مقدار الاتفاق	العاصمة الجديدة	متوسط الإحتراف	المتوسط العام	مدينة السمات	متغير	ماليزيا	كازاخستان	ساحل العاج	نيجيريا	المعيار
±50+	687	85	278	300	1017	49	398	213	206	متوسط المساحات الكلية العمرانية (ك ²)
%40-	%10	%29	%50,4	117,6 %	%17	%20	%58,3	%62	%28	المتوسط النسبي بين المساحة العاصمة، الجديدة والقديمة
±4,100,000+	50,000,000	348,33	900,000	500,000	1,000,000	500,000	1,200,000	350,000	1,200,000	متوسط الاحجام السكانية المستهدفة (تسمة)
+29,74 %	%40	%3,7	10,76 %	%6,6	%13,5	%7	%70	%14,7	%12	متوسط التنبؤ لأحجام السكان بين العاصمة، الجديدة والقديمة
247+	7278	3120	7031	10,416	9832	10,204	3015	2471	2250	متوسط الكثافات السكانية للعاصمة الجديدة (تسمة/كم ²)
%348+	%391	%14,6	%43	%43	%79,8	%34	%96	%23,7	%43	متوسط الكثافات بين العاصمة الجديدة والقديمة
%0,4	%3,8	%1	%4	%3,2	%3,8	%5,3	%3,1	%7	%2	نسب الاستعمالات الأنشطة الحكومية و الإدارية بالمخطط الاقتصادية بالمخطط العام
%12,25	%20,6	%4	%1,7	%10,4	%2	%3,1	%9,5	%1,8	%3,7	نسب الاستعمالات السكنية الى جملة الاستعمالات بالمخطط
%0,6	%30	%7	%30,6	%32,2	%75,4	%25,8	%22,7	%29,4	%48,6	نسبة الاستعمالات السكنية الى جملة الاستعمالات بالمخطط

مجموع المؤشرات و المعايير القياسية للمساحات الكلية و الاحجام السكانية و الكثافات

مجموع المؤشرات و المعايير القياسية العمرانية

%٠,٥	%١,٠	%٣	%٩,٥	%١٢,٢	%٦,٢	%١,١	%٨,٤	%١٥	%٥,٧	نسبة الخدمات العامة و المجتمعية بالمخطط العام
%٠,٤	%٣٣	%١,٠	%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 الخدمة (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	%١,٠	%٣,٦	%٤,١	%٠,٨	نسبة المساحات المائية الى اجمالي الاستعمالات بالمخطط

جدول ٢ المقارنات التحليلية بين الحالات المرصية للعمم الجديدة في اطار المؤشرات و المعايير القياسية العمرانية و البيئية

5. النتائج

1.5 النتائج العامة:

أولاً: تتأصل فكرة انشاء المدن الجديدة عامة، و مدن 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 المجتدين 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 اقتصار 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).

2.5 النتائج الخاصة:

يخلص البحث الى عدد من النتائج الخاصة الهامة او 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 الإقليمي. 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 كمعايير و مؤشرات لمدى توافق و كفاءة مخطط العاصمة الإدارية الجديدة في تحقيق أهدافها.

المستوى العمراني (المقومات و المؤشرات العمرانية و البيئة):

1- في اطار مقوم و معيار المساحة العمرانية المستهدفة للعاصمة الجديدة و العلاقات النسبية بالعاصمة القديمة:

قد تضاعفت مساحة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر مقدار ثلاثة اضعاف عن المتوسط العام للعواصم العالمية، و الذي 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 10% 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.

2- في اطار مقوم و معيار الحجم السكاني المستهدف للعاصمة الجديدة و الاتزان النسبي بينه و بين العاصمة القديمة:

قد تضاعف الحجم السكاني للعاصمة الجديدة بمصر مقدار أربعة اضعاف 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 10%، بينما بلغت هذه القيمة في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر 40%، 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 معقولة 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.

3- في اطار مقوم و معيار اتزان العلاقات الثنائية بين المساحات و الاحجام السكانية – الكثافات السكانية العامة:

تقاربت الكثافات السكانية في مخطط العاصمة الإدارية الجديدة بمصر الى حد التطابق مع المتوسط العام للعواصم العالمية، 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 تتجح 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 انارة و صيانة هذه الطرق و المساحات المفتوحة مما يدفع بمنظومة التكاليف و العوائد و من ثم الجنوى الاقتصادية للتنمية باتجاه ارتفاع التكاليف في مقابل انخفاض العوائد، و هو ما لا يتوافق مع اساسيات الجدوى الاقتصادية لغرض التوطين و الاستيطان.

4- في اطر مقوم و معيار كفاءة العلاقة الثنائية بين نسب توزيع استعمالات الأراضي و الدور الوظيفي للعواصم الجديدة:

تقاربت نسبة المساحة المخصصة للأنشطة الحكومية و الإدارية في العاصمة الإدارية الجديدة بمصر مع المتوسط العام للعواصم العالمية، و امتداد لتأثير النور الخدمي لمدن العواصم. بلغ المتوسط العام لمساحات استعمالات الخدمات العامة و الاجتماعية 9.5% من حالات العواصم العالمية، و تقاربت هذه النسبة كثيرا مع النسبة المقابلة في العاصمة الإدارية الجديدة بمصر حيث بلغت 10%، و بناء عليه فان نسبة استعمالات الأراضي الخدمية و الحكومية و الإدارية تمثل في هذه المدن العواصم العالمية 14% في المتوسط، مما يعكس تعاضها بما يتفق مع الدور الوظيفي المخطط لها، سواء على المستوى السياسي او الإداري او الاجتماعي التنموي.

5- في اطار مقوم و معيار كفاءة اتزان هيكل التباين الاقتصادي للعواصم الجديدة:

قد تضاعفت النسبة المخصصة للأنشطة الاقتصادية بمخطط العاصمة الإدارية الجديدة بمصر عن المتوسط العام للعواصم العالمية بمقدار ثلاثة اضعاف. 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.

6- في اطار مقوم و معيار كفاءة العلاقة الثنائية بين نسب توزيع استعمالات الأراضي و فرص الإسكان بالعواصم الجديدة:

قد تطابقت النسبة المخصصة للإسكان بالعاصمة الإدارية الجديدة بمصر مع المتوسط العام للعواصم العالمية. و يؤثر ذلك بوضوح الى التوافق التام في الرؤى التخطيطية للأهمية النسبية لدور أراضي الإسكان في تعزيز كفاءة المدينة العاصمة في تحقيق الوظيفة التخطيطية المخططة لها.

7- في اطار مقوم و معيار كفاءة العلاقة الثنائية النسبية بين مساحات أراضي الخدمات و مساحات أراضي الإسكان كمؤشر للتنمية الاجتماعية:

قد اتفقت النسبة المخصصة للخدمات المجتمعية في مخطط العاصمة الإدارية الجديدة بمصر مع المتوسط العام للعواصم العالمية، و يؤثر ذلك بوضوح الى توافق الرؤى التخطيطية للأهمية النسبية لدور أراضي 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 أراضي الخدمات الى أراضي الإسكان في العواصم العالمية يبلغ 33%، و ما يتبين من اتفاق النسبة المناظرة لها في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر، و مع ذلك فان هذا المؤشر بوضوح الى تعاضد الغاية التخطيطية في تعزيز دور الخدمات كقوم 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 12% الى 50% كحد أقصى، كعلاقة نسبية ما بين مساحات الخدمات و مساحات الإسكان في هذه المدن

8- في اطار مقوم و معيار المساحة النسبية لشبكة الطرق الشريانية و الرئيسية كمؤشر لكفاءة الأداء و مدى الاستيعاب لأنماط الحركة المرورية المختلفة في مدن العواصم الجديدة:

قد اتفقت النسبة المخصصة لشبكات الطرق الشريانية و الرئيسية في العاصمة الإدارية الجديدة بمصر مع المتوسط العام للعواصم العالمية، الا انه يجب الاخذ بعين الاعتبار بعض المخاوف و الشكوك حول احتمالات انخفاض كفاءة الأداء في هذا المستوى من شبكة الطرق في العاصمة الإدارية 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 5ملايين 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 إقليمي يخترق الكتلة العمرانية للعاصمة الإدارية 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 20% من مساحة المخطط الاجمالية، كذلك وجود منطقة دبلوماسية تخصص لتجميع السفارات الأجنبية و الهيئات الدولية و العالمية فيها.

9- في اطار مقوم و معيار المساحات النسبية للمناطق الخضراء العامة و المسطحات المائية كمؤشر قياس للجودة البيئية الطبيعية و خفض الكثافات البنائية:

قد انخفضت النسبة المخصصة للمناطق الخضراء المقترحة و كذلك المسطحات المائية في مخطط العاصمة الإدارية الجديدة بمصر عن المتوسط العام للعواصم العالمية، هنا يجدر الذكر ان زيادة و خفض نسبة المساحات الخضراء و المسطحات المائية هو قرار تخطيطي يخضع لتوازن عدد من العناصر من أهمها معقولة التكاليف في ظل طبيعة هذه المساحات غير البيعية و محدودة العائد المادي، أيضا متطلبات الصيانة و محققات الاستدامة لها التي من ابرزها و فرة مياه الري، 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 بقييم 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 16,5% في العاصمة الإدارية الجديدة تعد مرتفعة اذا ما قورنت

بالمتوسط العام للمدن المصرية الجديدة البالغة 10% من إجمالي مساحات هذه المدن مما يعد قيمة ايجابية في تخطيط هذه العاصمة، و لو بشكل مبدئي.

10- فى اطار مقوم و معيار كفاءة العلاقة الثنائية بين اتران نسب توزيع استعمالات الاراضي و تعظيم الجدوى الاقتصادية لهذه الاراضي فى المدن العواصم :

قد ارتفعت النسبة المخصصة للأراضي البيعية و التسويقية فى مخطط العاصمة الإدارية الجديدة بمصر عن المتوسط العام للعواصم العالمية بمقدار يقرب من 13% زيادة، و الذى يعكس بوضوح تعاضل أولوية تحقيق غاية الجدوى الاقتصادية فى المنظومة الاقتصادية التى بنى عليها ميزانية توزيع استعمالات الأراضي فى المخطط العام للعاصمة الإدارية الجديدة بمصر، حيث بنيت ضمناً على رفع قيمة العوائد و الأرباح فى مقابل التكاليف و النفقات، تعظيم فرص الاستثمار بالعاصمة الجديدة، تعزيز قدرة العاصمة الجديدة على استقطاب رؤوس الأموال فى مجالات التنمية العمرانية المختلفة، الأقلال من المخاطر المحتملة نتيجة ارتفاع التكاليف و انخفاض العوائد و الأرباح، و التى هى مخاطر قد تتحمل تبعاتها الدولة، أكثر من القطاع الخاص، خاصة فى المراحل الأولى لتنمية العاصمة الإدارية الجديدة.

6. التوصيات:

باعتبار الدور القومي و الإقليمي للمدينة العاصمة، فقد تعددت التوصيات على اختلاف المستويات التخطيطية، و قد ارتكز البحث على المستوى العمراني من الدراسات للمخطط العام و نسب استعمالات الأراضي، و استنتاج توجهات الدولة نحو الدور الاقتصادي المنشود للعاصمة الجديدة، و قد كانت التوصيات الخاصة بالمخطط العام كالتالى:

1- ضرورة تناسب مساحة الكتلة العمرانية للعاصمة الجديدة مع مساحة العاصمة القديمة، باعتبارها المقصد الأساسي لجذب السكان و الأنشطة و الاستثمارات خارجها نحو العاصمة الجديدة.

2- لابد للحجم السكاني المستهدف ان يتناسب مع حجم سكان العاصمة القديمة، و كذلك الحجم القومي للسكان، و الا يتم المبالغة فى التوقعات الحجمية للسكان، خاصة مع عجز المدن الجديدة فى مصر فى اجتذاب المستهدف من السكان لسنوات عديدة.

3- ضرورة تناسب الكثافات السكانية بالعاصمة الجديدة مع الكثافات بالعاصمة القديمة، حيث تسعى الجديدة الى خفض الكثافات السكانية عامة، فضلاً عن حتمية دراسة تأثير ذلك الانخفاض فى الكثافة على الإمكانات المادية من تكاليف خاصة بزيادة نصيب الفرد فى البنية الأساسية (الطرق، مناطق مفتوحة).

4- احقاق الاتزان فى الهيكل الاقتصادي للعاصمة، من خلال توفير المقدار المطلوب من التنوع فى الأنشطة الاقتصادية ذات العائد و المردود الإيجابي على العاصمة الجديدة، الا انها لابد ان لا تطغى على دور المدينة كعاصمة إدارية، و ذلك من خلال ربط نسبة الأنشطة الاقتصادية بالأنشطة الإدارية و الحكومية.

5- ضرورة ربط و تحديد الدور الاقتصادي للمدينة الجديدة كمشروع تنموي يهدف الى تعظيم الجدوى الاقتصادية و رفع قيمة العوائد و الأرباح، حتى لا تتحمل الدولة تبعات الارتكاز على القطاع الخاص لتعظيم فرص الاستثمار بالعاصمة الجديدة.

المراجع:

Filipe R. Campante, Quoc-Anh Do and Bernardo Guimaraes. (2014) **Capital Cities, Conflict, and Misgovernance; Theory and Evidence**, working paper, World Bank.
Goomsu Ikoku. (2004). **The city as Public Space: Abuja- The Capital City of Nigeria**, research paper, FORUM Postgraduate studies Journal. Vol. 6.

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.

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.

The Centre on Housing Rights and Evictions. (2008). **The Myth of the Abuja Master Plan – Forced Evictions**, Mission Report.

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

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

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

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

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

Dato' Jebasingam Issace John. (2004). **Creating the Essence of Cities: The Putrajaya's Experience**, research paper, Journal of the Malaysian Institute of Planners.

Department of Population, Ministry of Immigration and Population. (2015). **The 2014 Myanmar Population and Housing Census, The Union Report**, Census Report, Volume 2, Myanmar

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.

Sabbour Associates. (1976). **The Planning of Sadat City**, Final Report, Ministry of Housing and Reconstruction.

Khalil S. Mogassabi. (1990). **Modernity and Traditional in the Design of New Towns: Sadat city, Egypt and Yanbu, Saudi Arabia**, M.Sc. Thesis, MIT

<http://www.udc5.com/service/planning/#>

<https://cubeconsultants.org/home/cairocapital/>

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

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

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

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

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

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

أ.د. محمود أمين على سليمان، م. وليد سمير عبد الغفار /المجلة العلمية الدولية في العمارة، الهندسة والتكنولوجيا

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

http://www.themimu.info/sites/themimu.info/files/documents/Naypyitaw_Business_Zone_Map.pdf

<http://www.dica.gov.mm/includes/Investment%20Guide%20Book/MIG%20chapter%20>

[01.pdf](#)