

العنوان:	الطريق الى قاهرة المستقبل
المصدر:	مجلة الطليعة
الناشر:	مؤسسة الأهرام
مؤلف:	هيئة التحرير(مؤلف)
المجلد/العدد:	س 5, ع 2
محكمة:	لا
التاريخ الميلادي:	1969
الشهر:	فبراير
الصفحات:	102 - 76
رقم MD:	387048
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	HumanIndex
مواضيع:	الخدمات الحكومية، العواصم العربية، التخطيط العمراني، التوقعات المستقبلية، النشاط الصناعي، التخطيط الاقتصادي
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/387048



الطريق الى قاهرة المستقبل

ان اى احياء جاد للذكرى الالفية لتأسيس القاهرة المعزية ، لا يمكن ان ينحصر فى تذكّر امجادها السابقة وبيان فضلها الحضارى . بل ان الاهمية الاولى للنظر فى تاريخ القاهرة فى الظروف التى تمر بها مصر والوطن العربى هى استلهاام الدروس واستقاء عوامل الثقة . ويبقى بعد ذلك ان نحاول فى ضوء المعرفة بمشكلات قاهرة الحاضر ان نستطلع معالم الطريق الى قاهرة المستقبل .

ولا يمكن ان يكون ذلك الطريق ثمرة حلمفنان . او نتاج الخيال العلمى لمهندس او مخطط مدن . بل لابد ان يتعاون فى رسم معالنه رجل الصناعة . ومهندس المرافق . والمخطط العمرانى وعالم الاجتماع والاقتصادى . الخ . . ولهذا دعيت « الطليعة » الى ندوة لمناقشة « الطريق الى قاهرة المستقبل ! حضرها السادة :

د . الخفيف :

كل واحد منا بنشاطه وخبراته سيتكلم عن
أحلامه وتصوراته لقاهرة المستقبل .

التخطيط للقاهرة والتخطيط القومى

محسن ادريس :

اذا حيننا نتكلم عن مستقبل القاهرة فهو مبنى على شىء من التصور أو التخيل وهذا التصور يصل بالطبع الى حد معقول . . فى الواقع شعرت فوراً عندما تخيلت هذا الكلام اننا سننكلم فيما نعبر عنه علمياً « بالتخطيط » . والمقصود بهذا التخطيط الشامل للمدينة ، الهيئة التى ستكون

محمد الخفيف :

باسم الطليعة نرحب بكم جميعاً فى هذه الندوة التى نعقدنا بمناسبة مرور الف سنة على القاهرة تصوراً لقاهرة المستقبل ونشكركم جميعاً على مساهمتكم فى الندوة .

المهندس عز الدين فرج :

أنا شاكر لانكم اتحتم الفرصة لاتكلم واقول ما
هندى .

لا اعرف هل هناك تخطيط معين للبداية أم ان الموضوع فيه انطلاق بدون قيد . . ؟ . . يعنى هل هناك توجيه معين للندوة . . أم ان المسألة دردشة مفتوحة بلا قيد . . ؟ سؤال أوجهه للندوة .
أجابة من بعض الحاضرين

عليها المدينة في خلال فترة مستقبلية . اذا كان هذا هو الهدف وكنا سنتكلم عن مستقبل المدينة من وحى من حاضرنا ونخيل مطالب المدينة، والعوامل المؤثرة على تصورنا للمدينة خلال فترة مقبلة من الزمن . فسوف نتكلم في موضوع « التخطيط للقاهرة » .

أريد أن أقول في موضوع التخطيط - ان التخطيط زمان كانوا يبنظروا له على اساس أننا بنجمل المدينة ونشق شوارع أو حدائق أو بنعمل فيها تماثيل أو . . أو الخ . لكن التخطيط اليوم تطور وأصبح تخطيطا عمرانيا يتصل بالنواحي الاجتماعية والاقتصادية ، ثم اصبح خطة التنبيه للدولة . ومن هنا كان التخطيط لاي اقليم لابد وأن يكون على اتصال بالتخطيط القومى . حتى أننا نربط بين تخطيط المدن وبين الخطة القومية ونربطه على مستوى التخطيط الاقليمى . فالتخطيط يبدأ على المستوى القومى ثم ينزل الى مستوى التخطيط الاقليمى الشامل . أما التخطيط العمرانى للمدينة فيجب على حسب ما وصلت اليه هيئة الامم من النواحي الاقتصادية والاجتماعية . . الى جانب النواحي المعمارية .

فاذا كنا نريد ان نربط أو نخيل منظر المدينة كما ستكون عليه لازم نخوض في المسالك المختلفة التى يكون لها انعكاسا على مطالب المدينة . ايضا مطالب المدينة بيبقى لها انعكاس على النواحي الاقتصادية والاجتماعية ، وهكذا نصل الى تخطيط ما . وبهذه الطريقة نتوصل عن طريق ندوة كهذه الى مستقبل المدينة فى حدود أى فترة يقترحها السادة اعضاء الندوة ، فى حدود ١٥ سنة ٢٠ سنة أو ٢٥ سنة هى عادة الفترة التى تقدر كل الدول تخطيطاتها عليها .

معوقات العمل فى المدى القريب

م . عز الدين فرج :

الاخ محسن تحدث الينا عن موضوع التخطيط ومسمياته ومدى تأثيره على المدينة من ناحية التخطيط الشامل والقومى . الخ . وطبعا هذه نظرة فى أى كلام عن مستقبل مدينة لابد أن تؤخذ فى الاعتبار . فلا داعى ان اكرر الفقرة الخاصة بالتخطيط . لكن ربما اختلف بعض الشيء فى أن نظرتة الى موضوع التجميل لم يكن فيها « العطف » الكافى على المدينة ، واعتبر ان التجميل اساسى، وبصرف النظر عن ان التجميل هذا يعد نظرة قديمة فى موضوع التخطيط ، او يعتبر نظرة حديثة فكلنا مؤمنون بان تجميل الشوارع وتجميل الانارة فى

الشارع وتجميل المدينة بالحديقة . . كل هذا من الامور التى تحدد شكل مدينة كالقاهرة .

ولكى ننظر الى الموضوع نظرة جدية لابد ان ننظر فى المعوقات التى تعوق العمل من أجل تحديد شكل المدينة .

ومن ضمن المعوقات الموجودة حاليا تعدد الاختصاصات فى جهات مختلفة . .

مثلا : قطاع الشرطة ، نجد شرطة المرافق وشرطة السياحة، والشرطة العادية التى هى شرطة الامن - وعلى الرغم من وجود هذه الانواع الثلاثة من الشرطة نجد برضه الناس « بتتبرز » فى الشوارع ومن عليه أن يمنع ذلك ؟ . . تقول لشرطة الامن تقول لك هذا ليس من اختصاصى وكذلك تقول شرطة المرافق وشرطة السياحة . وهناك امثلة كثيرة تجد المرافق المختلفة اللى موجودة فى العاصمة، مرفق الجارى . . المياه . . النور . . البترول . . التليفونات . . الخ متعددة التبعية ومتعددة الاعمال فى المدينة بما يسىء الى المدينة . وكل مرفق منها همه الوحيد انه يحقق الغرض الذى انشئ من اجله فقط دون النظر الى المدينة ككل . يعنى مرفق التليفونات يهمله انه يعمل كابات لكى يوفر للمشركين حرارة ، بغض النظر عما اذا كان فى عمله اساءة « للشوارع » ام لا . المحافظة تحاول ان تعمل تنسيقا بين هذه المرافق وهو تنسيق برضه محدود الافق محدود الامكانيات . كانت النتيجة ان المرافق عندنا تمد خطوطها تحت الشوارع، كل واحد على كيفة . واحد يمد على الرصيف والاخر فى وسط الشارع والثالث يمد يمين الشارع . والنتيجة أنه عند حفر أى شارع فى القاهرة نجد شبكة من الكابلات والمواسير لا نظير لها فى عواصم العالم .

وهكذا مازلنا متمسكين بطريقة الرصف الحالية دبش وفوقه اسفلت . وبتكون النتيجة ان الدبش والاسفلت بمرور الوقت يصبحوا وحشين بمضى المدة وكثرة الحركة . فى بعض شوارع يجب ان نعملها من الخرسانة ، ولكن يمنعا من هذا اننا عارمون ان فى بطنها مرافق كل يوم تفتح بطن الشارع ولو عملناها خرسانة مسلحة الخرسانة تتكسر وشكلها يبقى ردىء بعد الاصلاح . الخ . يجب توحيد التخطيط لهذه المرافق من ناحية الميزانية وناحية المشروع ومن ناحية كل شئ . حتى يمشى الجميع فى خط واحد .

الاخ سليمان عبد الحى موجود هنا وهو مرفق من المرافق ومن المرافق الهامة . . الترام عمال يقطع فى البلاد كل يوم والثانى عمال يحفر والدبش يتكسر وكل يوم اوقف الشغل وبتعمل مع الترام



خناقة .. الخ .. المسئول عن الترام بهمه أن الترام يمشى بس ٠٠ أنا كبلدية يهمنى شكل الشارع حتى يبقى كويس يقدر يمشى فيه الى جانب الترام السيارة واللورى والناس ٠٠

قضية الهجرة يجب أن نعالجها بشيء من الحرص والحسم ، أن الحلول التى وضعت لهذه القضية وهى كثيرة ونوقشت فى لجنة رأسها المهندس محسن ادريس فى برنامج القاهرة الكبرى ووضعت حلولا . وكنا فى محافظة القاهرة متقدمين بحلول بعضها عاجل والبعض غير عاجل ٠٠ خرجنا بحلول نظرية لا تودى ولا تجيب وهى الحلول البعيدة المدى ٠٠ لكن انا بقول فيه هناك حلول جذرية وسريعة وحاسمة يجب أن تبدأ من الان رغم أن فيها مقاب فى تطبيقها .

ولو سرنا فى هذه الحلول السريعة وعمل حلول لقضية الهجرة عاجلة وليست الحلول الاجلة وحدها لابد أن نصل الى هدف ولو بنسبة تتزايد بمرور الوقت ٦٠ فى المائة ٧٠ فى المائة ٨٠ فى المائة الخ ٠٠ انما لابد من حسم مشكلة الهجرة التى تسبب للقاهرة صداعا فى الامن وفى تجارة المخدرات وفى العشش الصفيح الموجودة ، وفى التموين .

ومن نتائج الهجرة ايضا كثرة الباعة الجائلين ، عددهم اليوم [٣٠] الف بائع جائل ، والشوارع لا تستوعبهم وهم منتشرون خارج المحلات المخصصة لوقوفهم . وجزء منهم يتراخيص والباقي بدون تراخيص وهم يشكلون خطرا على المواصلات فى القاهرة لا يحتمل .

اذن قضية الهجرة أيضا من المعوقات التى موجودة فى القاهرة ، ومن اشد انواع المعوقات واذا لم تزل المعوقات التى اجملتها الان فان أى شىء فى التخطيط سيكون فيه مقاب لاحصر لها .

ملاح من قاهرة المستقبل

احلامنا واحلام كل من يريد ان تصبح القاهرة فى المستوى المشرف تريد الى جانب خطة التخطيط التى أشار اليها الاخ [محسن] ٠٠ ملاح قد تكون فى بعضها متأخرين عن كثير من دول العالم وكان يجب أن نبدأ فيه من قبل الان بكثير لكن نقدر نقولها ونجملها فى الاتى :

اولا : لو مسكنا قطاع النيل من حلوان لشبرا الخيمة ٠٠ النيل الجميل لو موجود فى أى بلد ، فى العالم كان يبقى عليه العشرات من الكبارى ، ومن سافر منا الى الخارج رأى فى باريس كل كذا متر كوبرى ولو كوبرى صغير . النيل محروم من هذا العطف وعدد الكبارى الموجودة عليه عدد محدود ويجب ان يتكاثر عدد الكبارى على النيل التكاثر الذى يتمشى مع كبر القطاع وجمال العاصمة وجمال النيل ايضا .

معوق آخر : اهمال اعتماد مبالغ كافية للصيانة فى ميزانية الدولة فى مراحل معينة طبعا اعتبارات التنمية لها تأثيرها . لكن .. النتيجة اهمال الصيانة فى اوانها يؤدى الى تراكم متاعبها ويحل وقت نحاول ان نعالجها فيه بسرعة وبتكاليف مضاعفة ودون تخطيط سليم لهذا العلاج . ومثال ذلك مشكلة المجارى ٠٠ فضلنا ساكتين عليها من سنوات طويلة ، فى سنة ١٩٦٥ على ما اذكر عملنا مشروع المائة يوم لانقاذ ما يمكن انقاذه والآن ، أوشكت المجارى أن تعود الى ما كانت عليه .

خلاصة الكلام ان المشاكل التى تطرا ، يجب ان تعامل من الميزانية معاملة طيبة فى وقتها ويكون العلاج أيسر والمصاريف اقل والمشاكل قليلة .

كذلك نظرة الميزانية الى الخدمات فى تخطيط الاعتمادات لا تميز بين الخدمات التى يمكن نسميها خدمات لها طابع الخدمة فقط والتى نقدر ان نؤجلها فى فترات الزنقة مثل فترة التنمية او فترة الحرب كانشاء حديقة مثلا ، فيمكن ان نقول لا داعى لحدايق هذه السنة ، عندنا ما هو اهم من الحدايق .. لكن شارع فى حاجة لاعادة رصفه ، لا يجب تأجيل رصفه لانه بيكسر الاوتوبيسات والعربيات .. ويسىء الى منظر العاصمة ، اعادة رصف الشوارع يجب الا تعامل معاملة الخدمات ٠٠ يجب أن نقسم الميزانية ميزانية الخدمات الى قسمين ٠٠ خدمة بحتة وقسم خدمات لها تأثير مباشر على الانتاج مثل الطرق مثل هذه الخدمات يجب أن ينظر اليها من المالىين فى الدولة نظرتهم الحنونة الى قطاع الانتاج وقطاع التنمية .

ومن المعوقات أيضا قضية الهجرة من الريف الى القاهرة ٠٠ هذا الموضوع أنا بقول انه أكبر صداع للقاهرة الان لان أنا عايش فيه وأعرف الى أى حد هذا الموضوع يتعب القاهرة فى كل مظهر بتعمله ، وما من مظهر بيعمل فى القاهرة أو يحسن الا وتسبب اليه قضية الهجرة من الريف الى القاهرة ٠٠ الالف التى بتقد الى القاهرة يوميا وبتنزع اليها بلا أى سبب لان أضواء المدينة بتجذبها او البحث عن عمل ، وتسكن فى أى عشة صفيح .

آلاف العشش الصفيح النهاردة فى القاهرة ٠٠ آلاف فى مداخلها فى أحياء رئيسية زى حى [غمرة] [عزبة القسرود] [المعادى] [حلوان] .

ثانياً : موضوع الانفاق وساترك الكلام فيه للملاح
سليمان عبد الحى انما أريد أن أقول أن القاهرة « فاتها القطار » بالنسبة لوجود الانفاق فيها وكان يجب أن يبدأ فيها من قديم فنأمل أن صورة المستقبل يكون القاهرة كلها تحتها شبكة ضخمة من الانفاق .

ثالثاً : موضوع الحدائق ، القاهرة فقيرة فى
الحدائق فقرا غير معقول ويجب ألا نترك المشكلة تتضاعف أمامنا وتبقى فى حاجة الى حل سريع وأعرج . ودائماً الحل السريع مهما كانت الدقة فيه فهو حل أعرج . والحدائق الموجودة لا تحظى بالرعاية او العناية اللازمة . ويكفى أن اذكر لكم أن ما رصد فى ميزانية القاهرة السنة الماضية للحدائق كان ١٤٠٠ جنيه . ونحن فى التخطيط نتكلم عن الحدائق ونقول الحدائق مهمة والفرد له كذا متر مربع والحدائق تزيد جمال العاصمة . ولكن الكلام يبقى محاضرات ولا ينفذ هذا الكلام .

وهذا يمكن أن يقودنا الى أن نقول بأن مشاكلنا هذه يجب أن تتبلور ويوضع تخطيط خمسى أو سبعى لحلها شأنها تماماً شأن خطة التنمية . ونعمل خطة للمجارى وخطة للمياه السخ ونربطها مع بعض طولا وعرضا، وترصد اعتمادات رصدا متناسقا مع بعضه بحيث نمشى فيه مرحليا الى أن نصل فى خلال السنوات السبع أو السنوات الخمس الى الشكل الذى نستهدفه .

والمساكن القديمة الموجودة فى القاهرة تمثل
مشكلة . . . القاهرة زاخرة بالمساكن البسيطة والمتصدعة . وخطة الاسكان يجب أن تشمل النظرة الى المساكن القديمة الى جانب التى ستبنى جديدة . بحيث يدخل فى خطة المساكن كل سنة اعتمادات لاحلال مساكن جديدة بدل المساكن القديمة وهناك أحياء مثل حى بولاق يجب أن يكون واضحا فى الخطة من الآن انها يجب ازالتها نمسك هذه الاحياء ونضع خطة بعيدة المدى لاعادة بنائها ونبحث عن موقع نبنى فيه مساكن لهؤلاء الناس ونرحلهم فيها ، ونهد ونرجع نبنى مكان ما هدمناه قطاعا جديدا بأسلوب أو آخر .

وإذا لم نضع منذ الآن مثل هذه الخطة لن نتخلص قاهرة المستقبل فى سنة [٢٠٠٠] ، مثلامن عزبة القروء وما يشبهها . ولا يجوز ان نمتد عمرانيا فى مناطق مختلفة تاركين هذه الثغرات أو هذه البقع لاتزال موجودة .

يجب أن تحظى الخدمات بالاعتمادات اللازمة وان ننظر اليها نظرتنا الى خطة التنمية . . النيل العظيم بجلاله وجماله محروم من أى وسيلة من وسائل المتعة . . قطاع النيل الموجود فى القاهرة

لازم يكون قطاع حى فيه تفريج عن أعصاب الناس فيه الدراجات البخارية فيه اللنشات الحلوة فيه الجمال كله، النيل يمكن أن يكون قطاعا راقصا، وأنا عايز أقول ان المدن يلزمها الجمال عشان تجذب الناس والسياح وترفه عن أهل المدن لان اعصابهم دائما مشدودة . . النيل محروم والاوزاع القائمة فى القوانين وفى التشريعات ، وأنا هنا عندى جراحة انى أقول هذا الكلام — تجد من هذا يعنى فيه مواطنين يتقدمون بهذه المطالب فعلا ولكن يقال لهم لا . . لماذا ؟

وسائل النقل القديمة الموجودة فى القاهرة
مثل [الكارو] والحمبر ، هذه الوسائل بتقلب النظرة الى القاهرة وعيب أن نرى فى شارع رئيسى من الشوارع هذه العربيات رايحة وجاية وبعدين آن الاوان ان نفكر فى حل هذه الوسائل القديمة ووجودها فى مدينة القاهرة .

وسائل تنظيف القاهرة ، ما من شك فى ان أى
مدينة محترمة لازم تكون نظيفة . العاصمة حتى الان ليست نظيفة ! العاصمة تخرج ثمانية آلاف طن زباله فى اليوم منهم حوالى ٤ آلاف ينقلها القطاع الخاص ويبيعها وحصيله مبيعاتها تصل لحوالى ٤ آلاف فى اليوم . والباقي لا يستخرج منه أى شىء وتحمله البلدية بوسائل عتيقة وغير كافية، العاصمة تزايدت وكبرت ولم يتسع جهاز الخدمة معها لدرجة أننا حين نقدر العدد اللازم من الكناسين فى القاهرة نجد انه ينقصها [١٤] ألف كناس ، وقد عينا اخيرا ثلاثة آلاف كناس بعد مشقة . والنظافة تتم بالوسائل البدائية (بالمقشة) وليس لدينا اى وسيلة ميكانيكية ، ولم نشتر سيارات جديدة لهذا المرفق والعربات التى بتشيل منذ سنة ١٩٦١ . فى القاهرة الان حوالى ٣٠ أو ٤٠ الف سلة قمامة معلقة فى الاعدة واسبوعيا نضيف اليها سبعين سلة ، ومع ذلك نجد الورق مرمى فى الشوارع والسلال فارغة . وذلك لان توعية الجمهور عندنا فى ناحية الخدمات يجب أن تبدأ من المدرسة . وأنا اكرر هذا بمناسبة وجود الاخ عبد العزيز السيد بجانبى . وقد اخطرنا المدارس باستعدادنا لتزويدها بسلال القمامة مجانا . . انا اقتحم مدارس رياض الاطفال واضع فيها سلال القمامة لكى ينمو وعى بالنظافة ، يفرز فى الطفل من الصغر .

وبخصوص القوانين الموجودة : القوانين
الموجودة الان ليست رادعة بما فيه الكفاية . لقد عدلنا القانون وياليتنا ما عدلناه . فقد أساء التعديل الى القانون ، عملنا حوالى [١٧] ألف محضر مخالفة نظافة فى أول شهر طلع فيه هذا القانون . تعرفوا سيادتكم ان القضاء رجع لنا هذه الحاضر كلها وطالب يشهد لهذه الحوادث ، طبعا

وهناك أماكن تحتاج لتجديد وصيانة مثل
الإماكن الدينية من جوامع وكنائس لأن حالة القديم
منها ساءت جدا ، فلابد من ترميمها وإصلاحها
وأظهارها بالمظهر اللائق بالقاهرة موطن القيم
الروحية .

وأيضا المناطق السياحية من الملاحظ أن وزارة
السياحة لا تصرف عليها ولا مليها واحدا . لابد من
تجميل هذه المناطق السياحية لاهميتها فلابد من
رصد مبالغ لهذه المناطق من الوزارة المختصة وهي
وزارة السياحة .

والغرض من كل هذا أن القاهرة تظهر جميلة
وبالصورة المشرفة .

الصناعة فى قاهرة المستقبل

فاروق البقرى :

أنا لا أستطيع أن أتكلم كثيرا لاني مريض .
الزميل المهندس عز الدين فرج تناول تخطيط مدينة
القاهرة من جوانب تنفيذية أو محلية . فى الواقع
أريد أن أرجع للنقط التى أثارها المتحدث الاول
المهندس محسن أديس . هو لم يقصد فى الواقع
أن يغفل نواحي التجميل فى تخطيط المدينة ولكنه
كان على وشك أن يعطينا فكرة عسامة عن
مفهوم تخطيط المدن وأهداف تخطيط المدن . ولذلك
يحسن بنا أن نرجع للمفاهيم العامة ونحصر انفسنا
فى المبادئ الاساسية . أظن أنه كان يقصد - لو
سمح لى أن أقول هذا - أن عملية تخطيط المدن
تطورت عن الماضى . وبعد ماكانت ناحية عمرانية
فقط أصبحت عملية اجتماعية تتضافر فيها كل
الامكانيات فى الدولة من اقتصاديين ومهندسين
وجغرافيين ومخططين وأصبحت عملية مبنية
على تنبؤ سليم بالمستقبل مبنى على دراسات علمية



• • •
أحمد مازن



المهندس كامل زيتون

هذا غير معقول كيف نحضر ٣٤ الف شاهد، بمعدل
شاهدين لكل مخالفة؟ والنتيجة أنه لامحضر ولا
غرامة وبقيت مخالفات النظافة بلا عقوبة . وهناك
مثل آخر . أنا فوجئت من شهر بجامع فى ميدان
التحرير جنب محطة الاوتوبيس بنى فى خلال الليل
فقط . وعلى الصبح وجدت لافتة [انما يعمر بيوت
الله . . .] وقوتها مسجد ناصر . . ان جهاز
المتاولات السريع بهذه الدرجة، أنا أريد ان اتعرف
عليه لكى استفيد منه فى وقت الجد . نعمل محضر
ونريد الازالة ، يقال لنا حرام عليكم ، اتركوهم
شوية . ليس هناك فاعلية فى القانون حاليا ويجب
تغيير القوانين بمرحلة ردة . القوانين فى أوروبا
وخلفتها شديدة لدرجة ان الفرد من خوفه من القانون
تربى عنده الوعي . عندنا مصالح حكومية وهيئات
كبيرة تبنى بدون ترخيص واخواننا من « دار
المعارف » هنا مشرفين . دار المعارف دى كلها
طلعت بدون تصريح وكان يجب ان تهدم لانها فى
منطقة لا تصلح ان تكون مطبعة اطلاقا . ويمكن الاخ
محسن يعزز كلامنا . وقد أرسلنا اليهم جواب
واثنين وثلاثة . ولا فائدة لان القانون ضعيف
وهذا مجرد مثال . .

وطبعا لكى تكون مدينة جميلة يجب أن تكون
الانارة جيدة والشوارع تتجدد ، وأنا على قدر
ما استطع يحاول تجديد الشوارع الرئيسية . ولم
تكن هناك اعتمادات خلال السنوات الثلاث السابقة
هذه السنة حصلنا على عشرين الف جنيه وذلك
كان برعاء من السيد وزير الادارة المحلية . ويجب
تعميم وسائل الانارة الحديثة لان القاهرة من المدن
اللى يعاب عليها قلة التور .

وايضا تحتاج القاهرة الجديدة الى مواقف
السيارات والاخ [محسن] كان قد درس هذا
الموضوع أكثر من مرة ولكن الدراسات لم تنفذ لعدم
وجود اعتمادات لها . الجراجات متعددة
الطوابق سواء من فوق الارض أو من تحت الارض
لا يمر منها لان القاهرة فى حاجة الى هذا النوع لان
الارض القضاء قلت جدا .

سنوات ان تضاعفت عدد المشتغلين وبالتالي تضاعف عدد الاسر ، تكون النتيجة خطيرة جدا . ولو ظل هذا العدد الكبير من العاملين يعيش خارج انضفة الصناعية ، فان هذا يؤثر على المواظبة على الحضور وعلى انتاجية العامل وعلى امور كثيرة اخرى . وانطباعى الخاص هو ان القاهرة الكبرى من وجهة نظر الصناعة تركز فيها نصف مشروعات الصناعة وحوالى ثلث القوى العاملة فى الصناعة . واذا لم نحاول تطوير وسائل الاسكان والنقل بالذات سنتشأ متاعب اقتصادية كبيرة جدا فى خلال السنوات الخمس والسنوات العشر القادمة . وانا كان من رايى ان اى هدف لتخطيط المدينة المفروض أن يعطى اولوية لقطاع الصناعة أولا لانه هو القطاع المنتج اذ احسنا من اقتصاديات التشغيل فيه سيحقق زيادة كبيرة فى الدخل القومى . طبعا نحن لا نغفل أهمية القطاعات الاخرى مثل قطاع السياحة او غيره ، لكن مادامت مواردنا محدودة فالمفروض يكون عندنا اولويات والمفروض قبل هذا وذلك أن يكون عندنا كفاءة تامة فى التخطيط على أساس أن الخبرة اثبتت أن تجربة التخطيط عندنا كانت متخلفة من حيث الكفاءة .

ويجب ايضا فى تحديد الانمساط المختلفة من وسائل النقل او غيره، ان نتابع التطور، وناخذنى الاعتبار ما يطرأ فى الخارج من تغيرات وتطورات سواء فى النواحي التكنولوجية أو التنظيمية التى تحكم أداء الخدمات او تنفيذ عمليات التخطيط فى المدن

محسن ادريس :

الاخ فاروق الحقيقة تفضل وتكلم عن تجميل المدينة وانا لم نمسد تجاهله - انا انا فى كلامى الاول كنت بأرمى الى ان نكون كلنا منافسين فى التفكير خاصة وان ثقافتنا من اتجاهات مختلفة فكنت أبغى ان نتعرض فى كلمة سريعة جدا لمعانى التخطيط فى العصر الذى نعيش فيه، وعليه نربط ما بين التخطيط العمرانى وبين خطة التنمية القومية وهذا لشعورى بعدم وجود هذا الترابط فى الجمهورية العربية المتحدة . كنت أود ان الندوة يكون لها مقدمات فيما يخص بمعانى التخطيط وبعدين نتطرق الى مشاكل القاهرة من الناحية العلمية . ثم نستمع لمشاكل القاهرة على الطبيعة كما هى حاليا كما حدثنا عنها الزميل عز الدين فرج ، ثم نبحث كيف يمكن ان نتغلب على هذه المشاكل ومن هنا نقدر نبرز الى القاهرة فى مستقبلها - انا عندي تعليق صغير على كلام الزميلين عز الدين فرج وفاروق البقرى . كل مطالب الزميل عز الدين بوصفه مسئول عن هذه النواحي فى القاهرة أو بمحافظة القاهرة كلام سليم وينطبق على القاهرة الكبرى كلها .

اجتماعية وجغرافية تخدم أهداف التطور . وبهذا المفهوم تصبح عملية التخطيط فى الواقع كما هى معروفة اقتصاديا لها أهداف . اما ان الهدف هو خدمة المجتمع أو خدمة أهداف خاصة مثل ما يحصل فى عمليات التخطيط لاغراض التوسع للصناعة مثلا ، أو تخدم قطاعات معينة مثل السياحة . وبالتالي يصبح فى بلد فقير موارده محدودة، المفروض ان توضع اولويات لخدمة غرض كل قطاع بحيث يمكن انه يطلب منا ان نركز على قطاع معين فى ضوء الموارد المحدودة . وانا اعتقد كذلك أن التخطيط له امكانيات وحدود يعنى مثلا فى بلد معين مثل الكويت حين تحاول ان تنشئ بجتمعا جديدا مخططا عمرانيا واقتصاديا وصناعيا تكون الامكانيات من الارض والموارد موجودة . لكن اذا كانت فى مجتمع معين رقعة التوسع فيه محدودة باعتبار جغرافية او من حيث الموارد لا بد من وضع اولويات . كذلك اذا كنا نشئ منطقة جديدة من منطقة حلوان يختلف الوضع عنه اذا كنا نخطط على مستوى القاهرة الكبرى . وهنا يمكن اتباع اساليب شاذة نوعا ما لخدمة أهداف تطوير المجتمع فى الـ ١٠ سنة القادمة . على سبيل المثال عملية التخطيط كما هى فى الاقتصاد معروفة تضع حدودا على حريات الافراد فى الانتاج وفى الاجور وفى التسويق ، كذلك فى التخطيط العمرانى تضع حدودا وقيودا على حريات الفرد فى التنقل ، وفى السكن وفى استعمال وسائل النقل . فقد يقتضى الامر مثلا ان يمنع الفرد من أنه يستعمل سيارته الخاصة فى مناطق معينة ، ويستعمل وسائل الانتقال العامة، او ان الفرد يحد من تطلعاته مثلا فى السكن، واطور نظام الاسكان أو الخ . يجب الاهتمام بحقيقة الصورة ، يعنى فى بحثنا لا نكتفى بالجوانب السهلة فى عملية التخطيط العمرانى وانا نتطرق للجوانب الصعبة . من وجهه نظر الصناعة عملية التخطيط فى الواقع تخدم أهداف التوزيع الجغرافى للصناعة - هذه الصناعة فى التوزيع أو فى التركيز الاقليمي ستتأثر بعاملين - العامل الاقتصادى ، فالمصانع والمشروعات الجديدة من مصلحتها ان تتركز فى المناطق الآهلة بالسكان التى تتوفر فيها كل الموارد البشرية وخدمات الاسكان والمرافق والانارة وغير ذلك - بينما اذا تركزت فى مناطق بعيدة عن العمران تتحمل اعباء اضافية - يعنى ستقيم المساكن على نفقتها والانارة وخدمات الرعاية الطبية وغير ذلك . وكان هذا ملحوظا فى حلوان مثلا . فبعض المشروعات مازالت تصرف على محطات كهرباء أو مياه . وهذا كله يشكل عبئا على المشروع الاقتصادى ، ولو ادخلنا تركز الصناعة فى اطار عملية تخطيط متكاملة فاننا نخفف من اعباء الصناعة . وعلى سبيل المثال فى منطقة حلوان وجدنا ان ٢٠٪ فقط من القوى البشرية يقيم فى المنطقة، فلو حصل فى مدى خمس



ويعملون في أعمال أخرى (تجارة، خدمات، نقل... الخ) أو لا يعملون، وهي نسب تتراوح ما بين ١ الى ٧ الى ١٣. وفي مدينة مبتدئة كحلوان الصناعية هذه نأخذ نسبة ١ الى ٧ وعلى ذلك فإذا كان عددهم في هذه المنطقة الصناعية سيبلغ ١٠٧ آلاف، فمعنى ذلك ان عدد سكانها سيكون ٧٥. الفنسمة فإذا قدرنا ان متوسط الاسر خمسة افراد فان المنطقة تحتاج الى ١٥٠ الف وحدة سكنية. ويقدر الموجود منها حالياً بعدد ٢٠ ألف وحدة سكنية لاننا نتحدث عن حلوان الصناعية الممتدة من المعصرة الى التبين والشوبك. المطلوب اذن ١٢٠ ألف وحدة سكنية في سنة ١٩٧٥ وكان من الواجب ان تتم في سنة ١٩٧٢ - بتكلفة حوالى ١٥٠ مليون جنيه كوحدات سكنية بمعدل الوحدة حوالى ألف جنيه بالإضافة الى تكلفة الطرق والمجارى والمياه والنور وجميع الخدمات من مدارس وصحة وأمن و... الخ ..

المخطط والسياسى

هذا مثال لمنطقة واحدة فى القاهرة الكبرى . وتلك هى القضايا التى تشغل المخططين . لان هناك فرق كبير جدا بين المخطط والسياسى ، المخطط ينوء بأعمال من الالام ، لا يمكن أن يتخفف منها اذا كان مخلصا لبلده . والرجل السياسى لا يريد ان يسمع هذا الكلام - انه يريد ان ينفذ اليوم حاجة ويقول أنا عملت الشئ الفلانى او فى وقتى أنا اتعمل كذا دون النظر للمستقبل حتى ولو كانت هذه الحلول من النوع الذى نلجأ اليه ونقول حل عاجل وهناك حل أجل - نحقق نفسنا بمخدرات ونقول حل عاجل ثم ننسى الحل الاجل ، مش ده انما التخطيط الذى يلزم أن يكون فهو أن نضع خطة . خطة شاملة تعالج النواحي الاقتصادية والنواحي الاجتماعية وتجمع بين التخطيط لهاتين الناحيتين مع تخطيط عمرانى سليم . ولا نقر أى شئ الا بناء على احصاء سليم ودراسة عديدة . لا نشق أى طريق الا لما يكون ثابتا بأرقام ودراسة مؤكدة انه يستحق الانشاء .

ولا نقوم بأى عمل الا لما نكون متأكدين منه انه لن يتعارض مع أى شئ للمستقبل . هذه هى الآم المخطط - الافكار كلها فى دماغه ولكن الرجل السياسى يريد ان يعمل اليوم ، فعلاج موضوع النقل مثلا لا بد وان يرتبط ارتباطا كلياً وجزئياً بالتخطيط العمرانى وبالكثافات السكانية الموجودة . لا يجوز ان نتكلم عن النقل منفرداً او عن الاسكان منفرداً . الخ ..

الواقع نفسى اتكلم عن الهجرة . والكلام ليس من فكرى وحيدى وانما كان من فكر لجنة كبيرة حضرها عدد من المتخصصين فى نواحي التخطيط شكلت فى ديسمبر ١٩٦٧ عملت دراسات جيدة - خرجنا منها ان معدلات الهجرة الى القاهرة مرتفعة .

كان فيه ٩ مقترحات لمحافظة القاهرة كلها اقتراحات تتم فوراً لكن كانت تحتاج لتنفيذها لقوة اكبر من الجيش المصرى .

ولكن لماذا يهاجر الرجل الى القاهرة ؟ لانه ينتظر ان يجد له عملاً . نحن فى مجتمع اشتراكى نريد ان نوفر العمل للناس . . . واذا كانت الارض الزراعية تضيق بمن عليها فلا بد من الهجرة من الريف الى المدينة . ومثل هذا الرجل يوفر لنفسه عملاً بالطريقة التى يصل اليها ويعمل اى عمل . مثل هذا الرجل انا كاشتراكى لا بد ان امجده . ماهو الحل الصحيح اذن ؟ الحل الصحيح هو ان نلجأ الى التخطيط الاقليمى الشامل بمعنى ان نجد فى الاقاليم المختلفة الاعمال اللازمة ؟ الخدمات اللازمة لاستيعاب سكانها .

فى الواقع اللجنة وصلت الى حاجات مختلفة . فيها حل للهجرة . . . فنقدر نتحدث فيها بصفة عامة . . . منها التخطيط الاقليمى الشامل - منها ضرورة نقل كل الحاجات التى ليس لها علاقة بالقاهرة الى خارج العاصمة . النقطة الثانية : العالم كله تجتاحه الان موجة من الانفجار السكانى على سبيل المثال كان تعداد العالم ٢٥٠ مليون نسمة فى سنة ١٧٠٠ ثم اصبح ٦٠٠ مليون نسمة - يعنى تضاعف عدد السكان - فى سنة ١٧٥٠ . ثم اصبح ١٠٠٠ مليون نسمة مرة اخرى ثم بلغ فى ١٩٣٠ حوالى ٢٠٠٠ مليون يعنى تضاعف مرة اخرى . وفى سنة ١٩٦٢ كان العدد ٢٧٠٠ مليون - والقاهرة الكبرى اليوم عبارة عن ٦ ملايين وفى سنة ١٩٩٠ وحتى اذا انخفضت معدلات الهجرة سيبلغ تعداد القاهرة الكبرى ١٤٧ مليون ، ولو ظلت الهجرة على ما هى عليها الآن نصل القاهرة الى ١٦ مليون نسمة فى سنة ١٩٩٠

مثل من حلوان

ولنأخذ مثلاً من منطقة حلوان الصناعية . هناك دائماً نسب بين عدد العاملين فى الصناعة وعدد الناس الذين يعيشون بجوارهم فى تلك البيئة

انما كل هذا لازم يكون فى بوتقة واحدة ولازم
يشى كله مع بعضه ولازم نطلع بنتائج معينة تعتبر
جزءا من اهداف خطة التنمية الاقتصادية
والاجتماعية للدولة .

ومن هنا يحصل الارتباط، خطة التنمية القومية
تعد على المستوى القومى على نطاق الدولة
كلها . والتخطيط العمرانى ينطبق على المدن أو
القرى . وانما هناك مستوى يتلاقى عنده هذان
النوعان من التخطيط وهو التخطيط الاقليمى الذى
يرتبط من ناحية بالتخطيط القومى، ومن ناحية اخرى مع
التخطيط العمرانى للمدينة كمدينة أو مجموعة من
المدن أو مجموعة من القرى .

لقد عملنا خطة قومية واحدة . . ولما نقرأ تعليق
وزارة التخطيط عليها نجد فيها الاعتذار عن كل
تقصير بأمر لم تكن متوقعة، مثل القول بأنه حصل
تزايد فى عدد السكان لم يكن منتظرا ولا مرتقبا .
أو أن الخلل فى الميزان التجارى يرجع للزيادة فى
واردات القمح فى خلال سنة كذا ، والعمالة زادت
والناس بقت تشتري . واذن نخرج من هذا بأن
الخطة رغم ما بذل فيها من جهد لم تكن خطة بالمعنى
الكامل .

أول عنصر من دراسة عناصر الخطة هو تحديد
عدد أفراد المجتمع الذين تخدمهم ، عددهم الحالى
وعددهم فى كل سنة من سنوات هذه الخطة . فى
الواقع هذه الامور لم تدرس فى الخطة دراسة كافية
وجاءت الخطة بتاعتنا على أساس أنها أرقام
ميزانية مخصصة لقطاعات محددة . ويجب أن
يكون التخطيط لاجل طويل عشرين أو خمسة
وعشرين سنة . وهذه فترة معقولة للتخطيط (٢١
سنة) سيبلغ سكان الجمهورية ٥٤ مليون أى ٢٤
مليون زيادة، ماذا سنفعل لمواجهةها ؟ نحن نطالب
الآن بالخدمات ونطالب بوسائل نقل ، وباعتمادات
للسكان . . الخ .

لنضع أنفسنا فى كرسى المسئول . نفصل العمالة
نفصل الخدمات ، نأكل رغيغ العيش أم نركب
الايوتوبيس ونتمتع ؟

كل واحد فىنا يفكر فى حدود نطاقه ، فرجل
الخدمات يريد المزيد من الخدمات . ورجل
الصناعة يريد الصناعة ، وكذلك المسئول عن
الاسكان . وكل واحد يريد أكثر . الحل السليم فى
الخطة الشاملة التى تعالج العمالة والاعاشة
والخدمات على المستوى القومى وبأهدانها
وسياستها المحددة المدروسة فى اثناء فترة معينة
من الزمن ننزل الى الاقاليم ، ومن الاقاليم الى
المدن اذا اردنا ان نتحدث عن مستقبل القاهرة
فيجب ان نتحدث قبل هذا عن مستقبل الجمهورية

واهداف خطة التنمية وسياسات خطط التنمية -
ومن هنا يمكن ان نخرج الى اقليم القاهرة الكبرى
ومن ثم يمكننا ان نتطور الى ماذا ستكون عليه
القاهرة التى يحتفل بعيدها هذه الايام .

وجهة نظر علم الاجتماع

محمد عزت حجازى

الحقيقة انا فى وضع لا يسمح لى ان اتكلم عن
الجوانب التنفيذية أو مشروعات تطوير أو مواجهة
مشاكل القاهرة لانى اعمل فى المركز القومى للبحوث
الاجتماعية والجنائية فيمكن دورى هو ابداء ملاحظات
باحث على مشروعات واجراءات رجال التنفيذ . يمكن
أركز على مسألة التخطيط باعتبارها المدخل لمناقشة
الموضوع كله ، وانا طبعا لن اعرف التخطيط لانى
لست بصدد التعريف ولانه قيل الكفاية فى هذا
الموضوع . انما أنا تصورى للتخطيط انه أى خطة
سليمة . . أنه يجب ان يقوم على الاسس الاتية :

اولا : يحل المشاكل القائمة .

ثانيا : تمنع ظهور المشاكل الموجودة أو ظهور
مشاكل اخرى مماثلة . أضرب مثلا للتوضيح :
ازالة الاحياء أو المناطق المتخلفة فى القاهرة - مع
الاسف الشديد جدا ينظر لهذه المسألة أو هذه
المشكلة على أنها نقطة سوداء فى جبين العاصمة
الجيلية . ونفعل مشاكل الناس الذين يمثلون
أغلبية سكان العاصمة .

العاصمة ليست الزمالك ومصر الجديدة .
العاصمة أصلا هى بولاق والسيدة زينب وشبرا .
ولما تعمل مشروعات تخطيط فى هذه المناطق نفعل
عادة احتياجات الناس ، فمثلا تزال المساكن فى
المناطق المتخلفة وهى وحدات سكنية فقيرة من دور
أو دورين ، وبنى لهم عمارات مثل مساكن العمال فى
امبابية ٥ و ٦ أدوار . ولهذا نغير حياة هؤلاء
الناس ونفرض عليهم أنماط جديدة من الحياة
يستسيغونها وليسوا على استعداد لها .

نحن مع الاسف كثيرا ما نفعل العامل
الانسانى . فى بعض الاحيان يكون هناك وعى
بأهمية بعض الجوانب الانسانية ، فمثلا يتخذ
اجراءات مثل تشكيل لجنة لدراستها . ومع ذلك
نهمل احيانا نتائج الدراسة ، لقد قيل هنا ان مشكلة
الهجرة مشكلة خطيرة ، ولم يذكر احد مثلا ان
المركز القومى للبحوث الاجتماعية والجنائية أجرى
فى سنة ١٩٦٠ بحثا ميدانيا استغرق حوالى ٥ سنوات

بمعنوا الهجرة الى مدينة القاهرة وحرف عليه
آلاف الجنيهات . والبحث له ملفات ووصل لنتائج
ولكنه لم ينشر لاسباب كثيرة .

جهاز التخطيط يجب ان يرجع الى الاجهزة التي
يمكن ان تعطيه التوصيات المعقولة في هذا
الموضوع - انا لا اتصور مثلالجنة تشكل لدراسة
ووضع توصيات خاصة بمستقبل القاهرة من غير
ما يمثل فيها هذا المركز ويكون له مسؤولية كبيرة
جدا - يبقى النقطة الاولى في رأيي هي ارساء
العامل الانساني في النظر الى مشاكل . . النقطة
الثانية مهمة جدا هي مسألة النظر الى مشاكل
القاهرة على انهاء أو حل مشاكل القاهرة بحيث
انها تبقى عاصمة جميلة أو تبقى منطقته سياحية

قليل الكثير عن العرييات الكارو . وعن
الزبالة . أنا اعتقد ان تلك هي مشاكل القاهرة .
أنا في رأيي طبعاً قد اكون مخطئاً انا باعبر عن
رأيي أنا - اهتمامنا وخطتنا ومصادرنا توجب على
الاجابة على مشاكل الناس وحلها قبيل ما توجه
لتجميل القاهرة .

أنا عجبتي جداً الملاحظة الجميلة التي أبداها
السيد المهندس محسن ادريس عن الناس القادمين
للقاهرة لان مجتمعاتهم تلتفهم ، هؤلاء ليسوا
«غاويين» المسألة بعضهم طبعاً من امثالنا، الدكاترة
والمهندسون والوظفون الكبار ، يرفضون العمل في
الاقاليم ، انما الناس الذين ضاقت بهم مجتمعاتهم
فوضعم مختلف . لايجوز ان تبقى نحن هنا ولا
نذهب للريف ونقول ان من يسعون للعمل يجب ان
يخرجوا منها حتى ولو بالقوة، أنا في رأيي مسألة
تجميل القاهرة تأتي في الدرجة العاشرة . والمسألة
التي في الدرجة الاولى من الاهمية هي ان تكون
القاهرة فيه امكانيات العيش للناس الذين يعيشون
فيه على مستويات مختلفة .

الملاحظة الثالثة : هي انه اثرت مسألة
الاجراءات مثل ان تدخل في المدارس صناديق
قمامة وعندنا ظن اننا لو عملنا هذا سيتعلم الاولاد
النظافة ، وناسيين ان الولد اذا وجد في المدرسة
سلة القمامة فلن يجدها في اى مكان ثانى .

انا لا اتقول ان الاجراء يقطن وساخة الناس ،
وانما اتقول اننا يجب ان ننظر للظروف التي يبيعش
فيها الناس .

النقطة الرابعة وأريد أخلص بسرعة لاعطى
فرصة لطيرى ، قيل ان المشاكل معروفة - لكن
المشكلة هي الاجراءات الادارية والميزانية - أنا

مختلف تماماً في هذه النقطة - أنا من رأيي اننا لا
نعرف عن مجتمعنا قدر ما يعرف الاجانب عنه ومع
الاسف انه لم يكتب أحد عن حياتنا الاجتماعية
ومشاكلنا في هذا القرن . نحن نتصور احياناً اننا
نعرف بعض المشاكل - أنا شخصياً باعتقد ان هذا
خطأ كبير جداً لاننا نحاول ان نطبق بعض المفاهيم
والحلول التي توصلت اليها مجتمعات أخرى في
مجتمعنا مجرد انها نجحت هناك وهذا في رأيي من
أهم الاسباب في فشل كثير من
المشروعات - مشروعات التجميل - مشروعات
اثارة الوعي . ويمكن المثل الحاضر حكاية تنظيم
النسل - برنامج ضخم خصصت له الدولة ميزانية
يمكن لم تخصصها لكثير من مشروعات التنمية -
ومع هذا لم تجد دراسة واحدة فيما أعلم لنسأل
الناس اذا كانوا يستفيدون منه بالفعل ويقبلون
عليه - أنا لا اتصور - مثلاً امكان قيام لجنة مثل
لجنة القاهرة الكبرى بدون لجنة فرعية لتنظيم
النسل .

في تصوري ان اى حل لمشاكل القاهرة الحالية،
وتفادى وجود مشاكل مستقبلاً ، والوصول بها
الى الصورة التي نتمناها هو أن نأخذ في الاعتبار
على الاقل ثلاثة أشياء :

الحاجة الاولى : نمو القاهرة والسيد المهندس
محسن ادريس قال معلومات جميلة في هذا
الموضوع بتفعل في اغلب الاحيان . يعنى مثلاً في
بعض الاحياء الجديدة السكنية نلاحظ ان
الشارع ضيق جداً لا يسمح بمرور كاف . وهذا
غريب جداً في عصر أصبحت السيارة فيه من
مستلزمات الحياة تقريباً ، وهذا موجود في احياء
مثل مدينة المهندسين .

الحاجة الثانية : وهي لصيقة بالاولى - هي ان
اتصور مستقبل بولاق من خلال تصوري لمستقبل
الزمالك لان هذا خطأ كبير . اتصور وأخطط
لمستقبل بولاق على ضوء تصور سكان بولاق
واحياجاتهم في هذا الحى .

الحاجة الثالثة : هي انه لا سبيل اطلاقاً الى
الوصول الى اى تغيير أساسى في القاهرة بدون
ربط خطة تنمية القاهرة أو مواجهة مشاكل القاهرة
بخطة تطوير المجتمع . دى العاصمة ومركز جذب
لاغلب الناس فيها تركيز في الصناعات . فيها
يمكن خمس او اقل من خمس عدد السكان ، فلا سبيل
اطلاقاً الى حل مشاكلها الا في اطار تصوري
لمشاكل المجتمع ، وفي اطار تخطيطى لمشاكل
مجتمعنا .

أهمية الإجماع الأيديولوجي

سيد يسن :

اجتماعية ؟ لأنها تحدد الأهداف القصوى التي يسمى المجتمع الى تحقيقها - أنا في تصوري أن هذه الأيديولوجية في الجمهورية العربية المتحدة لم تتبلور بعد على أسس سليمة . وهذا يؤثر في مواقف عديدة بتتخذ ، او قرارات هامة بتتخذ بالنسبة لبعض المشكلات . يعنى من الحاجات العجيبة جدا مثلا التي تثار في الفترة الاخيرة مسألة الاراضى المستصلحة وما دار حولها من مناقشات وهل تملك أم تبقى في القطاع العام . أنا متصور ان مثل هذه المناقشات تثار في كل مشكلة جزئية ، معناها اننا ننتقل الى ايدولوجية متماسكة قديرة على أن تضع المشكلات في المدى القصير والمدى الطويل . . طبعاً هناك بعض الناس يقولون : ان عندنا هنا ما يسمى اشتراكية تجريبية يعنى اشتراكية المحاولة والخطأ . ولكن كما قالت استاذة اقتصاد انجليزية نشرت مقالة ممتازة في مجلة مصر المعاصرة من مدة . لا اتصور ان الشعب المصرى يستطيع ان يتحمل نتائج الخطأ والمحاولة والخطأ لان المشكلات حادة ومتفاقمة - مشكلة الأيديولوجية وثباتها وتبلورها وتحديد هافى تصورى تحكم عمليات التنمية الاقتصادية في المدى القصير والمدى الطويل . الجماهير يجب أن تعرف بالضبط الذى سيحصل في الخمس سنوات والعشر سنوات القادمة ، وما هي السياسة الاجتماعية التي ستطبق . مسألة الأيديولوجية في تصورى تحكم كل المستويات الأخرى التي تكلمت عنها .

فمثلا من ابرز النظم الاجتماعية النظام الاقتصادي أو نظام الملكية في المجتمع . الخ . وهو يحدد حاجات كثيرة في هذا المستوى - مسألة الجانب التطبيقي للنظم الاجتماعية - العمالة والبطالة . الخ . بتحدد كذلك على ضوء الأهداف التي يتبناها المجتمع ودوافع الافراد تتشكل كرد فعل لما يتمثلونه من سياسات اجتماعية موضوعة أو مقترحة .

ما هي الوسائل الفعالة لتغيير اتجاهات الافراد ازاء بعض الظواهر ؟ - ما مدى ارتباط الاتجاهات

الحقيقة أنا متصور ان موضوع من أهم الموضوعات التي ينبغى ان تولى بالعناية مسألة الاطار الاجتماعى الذى تتم فيه عملية التنمية الاقتصادية - فى تصورى أن فيه فرع من فروع الاقتصاد - والدكتور اسماعيل صبرى يصححنا فى هذا - يسمى الاقتصاد الاجتماعى . فانا متصور ان وضع اطار اجتماعى لعمليات التنمية الاقتصادية مسألة بالغة الأهمية . وأسأتذة الاجتماع فى الفترة الاخيرة قد اهتموا بدراسة البلاد النامية والمتخلفة - اهتموا بالتركيز على وجهة نظر علم الاجتماع فى تحليل عمليات التنمية الاقتصادية ووصفوا بعض الاطر المختلفة التي تساهم فى تحليل ظاهرة عملية التنمية الاقتصادية وردود افعالها فى المجتمع . ولو حاولنا احنانطبق مثل هذه الاطر على عملية التنمية الاقتصادية فى الجمهورية العربية المتحدة على سبيل المثال نقول ان هناك اطار يقترحه بعض العلماء يقوم على تحليل اربع نقط اساسية فى الجوانب الاجتماعية لعملية التنمية الاقتصادية . النقطة الاولى متعلقة بالايديولوجية التي يتبناها المجتمع - أو بعبارة اخرى الأهداف القصوى التي يريد ان يحققها - والنقطة الثانية هي النظم الاجتماعية السائدة فى هذا المجتمع - والنقطة الثالثة متعلقة بما يمكن ان نسميه الجانب التطبيقي للنظم الاجتماعية - والنقطة الرابعة متعلقة بما يسمى الدافعية أو دوافع الافراد أو سلوك الافراد - ومن الواضح أن دوافع الافراد بتتأثر المستويات الثلاثة السابقة .

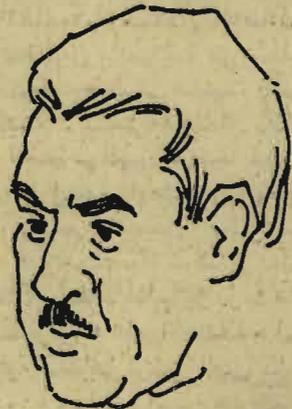
والنقطة الاولى تحكم فى الواقع حاجات كثيرة جدا . فاذا كانت الأيديولوجية واضحة ومحددة من شأنها أن تؤثر على كثير من عمليات التنمية الاقتصادية وما يتبعها من عمليات تنمية



المهندس محسن الدريس



المهندس كمال صبرى شهيب



فاروق البقرى

عند الأفراد بالنسبة لبعض الظواهر مثل تنظيم النسل أو غيره - ما مدى ارتباطها بالعامل الاقتصادي أو غيره - هل مجرد رفع مستوى العامل - هل مجرد تحسين الأحوال الاقتصادية كفيل بتغيير الاتجاهات؟ أم أن مسألة تغيير الاتجاهات تتحكم فيها عوامل مختلفة .

معنى ذلك أننا نأتى بالموجود فى الخارج ونحاول أن نطبقه فى بلدنا . هناك مشاكل فى القاهرة الكبرى ليس لها مثل فى الخارج . ومن ضمن الحاجات اللطيفة التى احب ان أقولها لكم ان فى كل بلاد العالم مثلانجد الناس تسكن خارج المدينة الكبيرة . وتحضر اليها بالنهار تشتغل ثم ترجع تطلع منها - بعد ما تقضى عملها . وفى القاهرة نجد بالعكس من يشتغل فى الزقازيق أو طنطا أو بنها أو بنى سيف يسكن هنا فى القاهرة . وهذه الظاهرة لها اسباب معروفة على قدر علمنا ويمكن هناك حاجات كثيرة اجتماعية لم نصل اليها كلها لكن سنوصل وسنستعين بالأخصائيين .

مشكلة النقل

سليمان عبد الحى .

هذه اول مشكلة محددة سنتكلم عنها فالمناقشات كلها فيما عدا كلام الاخ عز الدين فرج كانت على نظريات التخطيط وربط الناحية الاجتماعية والناحية الاقتصادية بالاقتصاد الاجتماعى - فيما يختص بالنقل أنا اعتقد ان واجب النقل فى أى مدينة هو نقل الافراد من نقطة الى نقطة من حيث يسكنون الى حيث يعملون . هذا هو الواجب الاساسى - والمفروض أن المسئولين عن النقل يأخذون المدينة كما هى بنواحيها الاجتماعية . فليست مهمتهم تغيير أى ناحية اجتماعية فى نواحي معيشة الاهالى . يعنى مفروض انى انا اخدهم كما هم - قد يتعرض النقل لبعض المصاعب ويطلب بالمساعدة فى حلها - ليس بفرض تغيير ، او مطالبة المجتمع بتغيير اساليبه فى الحياة - انما بغرض تفادى ان يتحمل المجتمع تكلفة اقتصادية عالية فى مجال النقل . وعندئذ يعرض المسئولون عن النقل هذه المشاكل على المجتمع ويوضحون اثرها على الناحية الاقتصادية مطالبين بالمساعدة فى محاولة حلها بهدف تقليل التكلفة ، وبالتالي تخفيف العبء الاقتصادى على المجتمع . بمعنى انه حين نطالب مثلاً بتوزيع مواعيد العمل - فليس غرضنا أبداً أن نفرض على شخص ما يحضر لعمله فى السابعة صباحاً فى حين يحضر شخص آخر فى الثامنة - وإذا كانت ظروف الحياة تستدعى عندنا أن نسهر وبالتالي نحب نستيقظ متأخرين نوعاً ما - ونروح الى العمل متأخرين ، فان الاستجابة لهذه الناحية استجابة كلية معناها تركيز النقل داخل المدينة فى فترة محدودة جداً من الزمن ، وبالتالي لازم تكون عندنا وحدات نقل عددها كبير جداً، ولا

المسائل الاجتماعية تدخل بطريقة جذرية فى أى عملية فى تطور القاهرة . لازم نعرف بالضبط خصائص السكان من وجهة النظرة الاجتماعية والنفسية، واعتقد ان المركز القومى كان عمل بحثنا فى بولاق واعتقد ان البحث سيظهر قريباً وفيه اعتقد بيانات لا بأس بها عن مختلف الخصائص الاجتماعية والنفسية لسكان هذه المناطق الذين يجب اولا ان نفهم الاول اذا اردنا ان نخطط بطريقة فعالة وناجحة ، نقطة اخرى احب اثريها - احياناً نريد أن نحمل الريف أشياء كثيرة - علاقة الريف بالمدينة علاقة غريبة جداً عندنا - يعنى مثلاً من ضمن الحلول السانجة التى تطرح احياناً مسألة النشالين أو غيرهم ، نقول ان نرحلهم الى قراهم الاصلية - مسألة الهجرة الداخلية كذلك نرجعهم الى الريف . نحن لا نريد حل المشكلة - لكى يقول السياح ليس بالقاهرة نشالون ، واحمل الريف المصرى كل الجوانب السلبية التى تريد المدينة ان تتخلص منها . مسألة تحديد العلاقة بين الريف والمدينة مسألة تحتاج الى اعادة نظر - وكذلك مسألة توطين الصناعة . فهناك ميل شديد الى تركيز الصناعات فى القاهرة وان فى السنين القادمة سيتزايد . ويجب ان نعرف بالضبط ماهى العوامل التى تتحكم فى انشاء المصانع وتركيزها فى منطقة القاهرة ؟ هل هى عوامل اقتصادية او عوامل سياسية أو عوامل ادارية ؟ الكشف عن مثل هذه العوامل يقتضى شيئاً كثيراً من البحث .

كمال صبرى شهاب

التخطيط اليوم اصبح تخطيطاً علمياً - وهو عبارة عن خطة ورفع مستوى الجماعة من الناحية الاقتصادية والاجتماعية والصحية والترفيهية . الخ . . أى كل ما يتعلق برفع مستوى المعيشة .

الدكتور عزت قال انه لا ينبغي ان نأخذ الحلول من المجتمعات الاخرى ونحاول نطبقها هنا - يعنى نعش من الكتب . هذا لا يحدث . وارىد ان اطمئنه على ان الجهاز المسئول عن تخطيط القاهرة الكبرى يراعى ذلك . . نحن مازلنا ندرس . . وربنا يوفقنا ونوصل الى ما يجب عمله بالنسبة لنا . اذا كنا درسنا فى الخارج فليس

الجديدة • هذا فضلا عن الكثافة السكانية الكبيرة حتى في الاحياء الجديدة •

فيه نواحى ثانية في التخطيط ، منها تحسين الاحياء القديمة • وهنا لازم يكون النقل فى الصورة أيضا • أما فيما يتعلق بشراء اوتوبيسات زيادة كأحد الحلول السريعة وهل تقدر الشوارع الحالية أن تتسع لمثل هذه الاوتوبيسات ؟ فوجهة نظرنا هى أنه بتنظيم المرور فى هذه الشوارع يمكن أن تتسع لعدد كبير جدا من الاوتوبيسات • مساحة القاهرة والجيزة الان تصل لحوالى ٤٠٠ كيلو متر مربع — أظن القاهرة لوحدها ٧٥ الف فدان — معاها الجيزة حوالى ١٠٠ الف يعنى لو ضربنا العملية تطلع حوالى ٤٠٠ كيلو متر مربع • وعدد السيارات المرخصة فى القاهرة حوالى ٨٠ الف عربية • يعنى عدد اوتوبيسات النقل العام حوالى ١١٠٠ اوتوبيس ، ومعاها ٢٢٠ تراما و ١٣٠ تروللى • وهذه الكمية ليست كبيرة بالنسبة للمساحة • فبرلين الغربية مساحتها ٤٨٠ كيلومتر مربع يعنى أقول قريبة من مساحة القاهرة فى حين أن عدد السيارات المرخصة فى برلين نصف مليون • لهذا يبدو لى انه ببعض التنظيم فى المرور — فى الشوارع القائمة حاليا — يمكن أن نصل الى زيادة كبيرة جدا فى كفاءة استيعاب الطرق الموجودة حاليا لوسائل نقل • وبالتالي لاخطر من زيادة عدد الاوتوبيسات التى نطمح فى أن يصل عددها الى ١٦٠٠ وهو رقم متواضع وانما التخطيط الشامل يجب أن يشمل تخطيط المرور نفسه ووسائل المرور الموجودة • طبعا نحن لانقول ان الزيادة التى نريدها فى الاوتوبيسات هى حل المشكلة • وذلك لسبب بسيط • عدد الركاب فى القاهرة (وباقصد بالقاهرة ، القاهرة والجيزة) حوالى ١٠٠٠ مليون راكب فى السنة • وهذا يمثل تقريبا حوالى ٢٠٠ رحلة لكل راكب داخل المدينة ، فى بعض المدن الكبيرة يكون متوسط عدد الرحلات للساكن ٤٥٠ رحلة فى السنة ، ولكن الوضع عندنا يختلف من الناحية الاجتماعية ، مثلانيا يتعلق بعدد السيدات او النساء العاملات فهو اقل منه فى بعض المدن الاخرى • ويمكن ان نقدر ان عدد الرحلات عندنا سيصل قريبا الى ٣٠٠ رحلة وهذا ما يظهر من دراسة معدلات الزيادة عندنا •

يمكن من سنتين او ثلاث كان المتوسط ١٨٠ رحلة ووصلنا الان الى ٢٢٠ تقريبا ، واذا اخذنا فى الاعتبار زيادة السكان وزيادة شغل السيدات • الخ نصل الى ٣٠٠ رحلة فى القريب العاجل • ولكن فى سنة ١٩٩٠ حين تصل القاهرة الكبرى الى الارقام التى اثار اليها الاخ محسن ادريس لن تكفى أى زيادة فى عدد الاوتوبيسات فلن تتسع الشوارع لمثل هذا الرقم الكبير ، خصوصا ولو اخذنا فى الاعتبار فترات الزحام المعروفة وان على

تعمل الا لفترة قصيرة فى اليوم وبالتالي تكون مصاريف التشغيل عالية — ولما كانت عملية نقل الركاب فى نظر الاقتصاديين عملية المفروض انها لازم تغطى ايراداتها مصاريفها حتى لا يتحمل دافع الضريبة مثلا فى سوهاج من أجل ساكن القاهرة يركب رخيصا — المفروض ان تغطى عملية نقل الركاب بالذات ايراداتها مصاريفها — فاذا مازدنا التكلفة بزيادة رأس المال المستغل وعدم استعماله الا فى فترة قصيرة ستكون النتيجة ان أطالب الجمهور بتكلفة عالية جدا تزيد عن امكانياته وعن متوسط الدخل — لهذا نطالب بتوزيع فترة الذروة • وهذا فيه مساعدة للجمهور على أساس ان اقل من تكلفة النقل وبالتالي اقل من أجرة النقل • كذلك موضوع السهر • نحن نريد ان نقلل من السهر نسبيا لكى نسحب عددا كبيرا من الوحدات بالليل — مع العلم بأنه فى الخارج السينما والمسارح تقفل الساعة الحادية عشرة — وليس الغرض مرة اخرى هو اجبار الناس على النوم مبكرا • واننا لو استجبنا الاستجابة المطلقة الى الرغبات وامتد السهر الى الساعة الثانية او الثالثة تكون النتيجة ان وحدات النقل لاتجد الفرصة الكافية للصيانة فى فترة وقوفها بالليل التى لن تزيد عن ساعتين او ثلاث ساعات التى تبقى خلالها فى الجراجات • وبالتالي تحتاج لزيادة التكلفة فى شكل زيادة رأس المال لان لازم نوجد العدد الكافى من السيارات الذى يعادل العدد اللازم سحبه للصيانة اثناء النهار • اذن لما نطلب مثل هذه الطلبات لا يكون الغرض منها اطلاقا التدخل فى الناحية الاجتماعية لان النقل خدمة تؤدى للمجتمع كما هو — وانما بس المشكلة هى أثر رغبات المجتمع على التكلفة •

مصاعب تواجه النقل

والمصاعب التى نلاقيها فى النقل تستحق الذكر قبل الكلام عن بعض المشروعات المقبلة • وأهم تلك المصاعب هى كما قيل عدم وضوح الرؤية امامنا فيما يختص بتخطيط شامل للقاهرة يمكن فى ضوءه وضع خطة طويلة المدى للنقل فى العاصمة • نحن نفاعا ببعض الاحياء تنشأ ثم نطالب بتوفير مواصلات لها • بعض هذه الاحياء تكون منظمة فى الانشاء مثل مدينة نصر أو مدينة الاوقاف ، وبعضها غير منظم أصلا مثل المطرية • وأظن الدكتور الخفيف ملاحظ توسع غير معقول وبغير انتظام فى هذه المنطقة • أيضا الشوارع التى قيل انها ضيقة فى مدينة المهندسين فى الواقع أنها لا تتناسب مع التخطيط الحديث للاحياء الكاملة

خدمات التعليم

عبد العزيز السيد :

فى الواقع ان الصورة التى انطبعت فى نفسى من هذه الاحاديث القيمة اختلفت كل الاختلاف عن الصورة التى كانت فى ذهنى عند حضورى - فانا باسمكم باشكر الطليعة وارجو لها التوفيق .
واتوه بدور المجلة والصحيفة فى النشر عن هذه المشكلات والتعقيب عليها ودراستها . انا افكر فى القاهرة وتاريخها ومجدها السابق واثرها فى السياحة . . ولكننى أفكر فى الوقت نفسه فى باقى اجزاء الجمهورية ولا أريد أطبق الاية الواردة فى الانجيل التى تقول « من عنده يعطى ويزاد ومن ليس له يؤخذ منه » فاذا طالبنا بأن القاهرة تكون فى مستقبلها أسعد مما هى الان فيجب ألا يتم ذلك على حساب القرية وعلى حساب الريف وهذا حرام ويبقى معناه اننا نزيد المشكلة تعقيدا . لان العملية بتغرى الريفى بترك قريته وبيته والحضور للمدينة حيث يلقي كل وسائل المتعة ووسائل الراحة رغم مانشكركم منه نحن من مضايقات . أنا أرى ان الانفاق فى القاهرة لاداعى لها اطلاقا الان، ولوانفقت هذه الاموال على المدن والقرى المجاورة للقاهرة فى هيئة مصانع انتاجية لانصرف عدد كبير من سكان القاهرة انفسهم الى هذه الاماكن وبذلك نستفيد غرضين يخفف سكان القاهرة أو نبقيهم على العدد الحالى ثم نستفيد زيادة فى الانتاج .

نقطة أخرى مؤسفة ويجب أن يكون لكل منا دور فيها وهى مشكلة التخطيط الشامل وافنقاده ، وقد أثرت فى المؤتمر القومى فى لجنة المائة وأنا كنت احد اعضائها ، واقترح تشكيل مجلس للتخطيط الى جوار رئيس الجمهورية مباشرة وتعليماته سليمة وموصلة وملتزم بها - ملتزمة لكل الاجهزة . احنا بنشكوا من حاجتين - الحاجة الاولى العجز فى المرافق - ويتطلب هذا تربية - يتطلب حسن استخدام .

لسوء الحظ نحن نشكو من عيب آخر مهم جدا وهو اساءة الاستعمال فى المرافق العامة ، ونحن كثيرا ما نلقى اللوم على المدرسة وحدها . ولكن المدرسة وليدة المجتمع - والقيم التى تعلمها الطفل فى المدرسة ينساها فى البيت ولا يجد لها تطبيقا .
اذن لابد ان يتبنى المجتمع انماط فى الباني ، وفى الاثاث وفى الأكل وفى المعيشة وفى المعاملة . . الخ وفى استخدام الاوتوبيس وفى احترام الملكية العامة . . الخ - انا يؤسفى ان اقول اننا كثيرا ما نردد فى معظم المستويات شعارات لا نلتزم بها ولا نمارسها وأولادنا يأخذونها فى المدرسة مجرد النجاح فى الامتحان وارضاء المتحن، ويطلع بدون

الاقل نصف الركاب يتنقلون فى ساعات الذروة وبذا سيكون عندنا ٦ ملايين راكب سينتقلون فى ساعتين أو فى أربع ساعات من النهار . عدد كبير يحتاج لتضافر جميع وسائل النقل الممكنة . سواء النقل على مستوى الشارع أو فوق المستوى أو تحت المستوى . يجب اذن التفكير فى النقل على مستوى آخر غير مستوى الطرق ، سواء بالانفاق أو بالطرق العلوية . وهذا يحدده ليس فقط التكلفة وانما أيضا امكانيات الشارع حيث لا يمكن عمل طرق علوية فى أى شارع ، فضلا عن الناحية الجمالية فى المدينة . والملاحظ بصفة عامة أن وسط المدينة المزدهم دائما قديم نسبيا ، وتلائمه الانفاق أكثر من الكبارى العلوية رغم التكلفة العالية فى الانفاق ، لكل هذا لابد من انشاء الانفاق - طبعا تحديد الانفاق مرتبط ارتباطا كليا مع تخطيط المدينة . ويمكن اختصار الانفاق على وسط المدينة (عندنا منطقة التحرير - العتبة - رمسيس) ثم تظهر الخطوط على وجه الارض فى الحيز الخارجى [مثل شارع شبرا] والضواحي بشرط توفير سيارات سريعة لا تعطلها تقاطعات كثيرة ، لان أهم ميزة فى الانفاق هى السرعة . فالقطار الواحد يضم ٨ عربيات و ١٠ عربيات تحل ١٠٠٠ ، و ١٢٠٠ راكب، وبين كل قطار والتالى فترة تصل فى لندن مثلا - الى نصف دقيقة - حاجة ثانية تساعد فى تخفيف رأس المال المستغل فى النقل : محاولة ان تكون كل منطقة محتوية على معظم خدماتها داخلها - حتى لا يترتب على عدم وجود مثل هذه الخدمات فى المنطقة انتقالات كثيرة او على الاقل تطويل زمن الرحلة . وهذا مبدءا مقرر بالنسبة للمناطق الجديدة . ولكن المناطق القديمة ينبغي أن تعمل فيها المراكز التجارية والمدارس والمستشفيات كى تنقل من النقل او نقل من طول مسافة النقل .
يعنى حلوان مثلا قليل ان ٢٠ فى المائة فقط من العمال الذين يعملون فيها يسكنون فيها . فاذا سكن العمال كلهم فى حلوان فأولادهم وعائلاتهم لابد ان ينزلوا للذهاب للمدارس الثانوية والجامعات والسينما والمحلات التجارية . وهؤلاء عددهم اكبر من العمال بنسبة واحد الى اربعة . فلو عملنا المدارس الثانوية فى المنطقة ، وكذلك المدارس التجارية والسينمات نجعل تنقلاتهم الى داخل البلد أقل ما يمكن . طبعا حيبقى طالب الجامعة لانه لا يمكن عمل جامعة فى كل منطقة ولكن المشكلة تخف كثيرا . والحكاية فى النهاية ليست مشكلة اعتمادات اضافية بل هى مشكلة توزيع الاعتمادات المخصصة للاسكان والمنشآت الاخرى توزيعا سليما على مختلف المناطق . وهكذا نعود مرة ثانية لتأكيد أهمية التخطيط الشامل علشان الاحتفاظ بدرجة من الصيانة الكاملة . ده موضوع أظن ما هواش قاصر على النقل بس ده تعرض له الاح عز ، وبتهى لى بكده اشكركم واكتفى بهذا

فيما ، لان المدرس من المجتمع وخارج من الجامعة وتحسين المجتمع يكون بالقوة العلمية هلى كل مستوى .

خدمات الصحة

الدكتور أحمد كامل مازن :

سأتكلم عن الخدمات الصحية فى القاهرة . باستقراء الماضى نعتقد أن المستوى الصحى فى القاهرة وفى الجمهورية العربية المتحدة عموما فى تقدم .

فيه مقارنة عملت بين الجمهورية العربية المتحدة والبلاد النامية والبلاد المتقدمة ، ووجد ان البلاد المتقدمة مرت بنفس الظروف التى تمر بها الان البلاد النامية بفروق قد تبلغ ٣٠ سنة أو ٥٠ سنة . وجدنا أن اسباب الوفاة بترتيب أهميتها فى بعض البلاد المتقدمة هى بالضبط أسباب الوفاة بترتيب أهميتها الموجودة الان فى الجمهورية المصرية المتحدة .

باستقراء الماضى وباستقراء التاريخ الطبى فى البلاد المتقدمة نتوقع فى الجمهورية العربية المتحدة وبالتالي فى القاهرة ان الامراض الوبائية والامراض المعدية والامراض المتوطنة ستقل نسبتها . والحقيقة أننا فى مركز طيب بالنسبة لهذه الامراض عدا الامراض الطفيلية . وستحصل زيادة فى الاصابات بسبب انتشار الصناعة وبسبب وسائل الانتقال من ناحية زيادتها ومن ناحية سرعتها وتحصل زيادة أيضا فى امراض كبار السن لان التقدم الصحى يؤدى الى ان العمر المتوقع (متوسط العمر المتوقع) يزيد ، كل ما يزيد متوسط العمر المتوقع تبقى امراض السن الكبير تظهر فى السكان ، امراض القلب ضغط الدم وخلافه ، السرطان بأنواعه المختلفة . وفى كل البلاد المتقدمة هذه الامراض تمثل الان المشكلة الحقيقية علاوة على اصابات الصناعة وحوادث المرور . وحين نتكلم عن الخدمات الصحية لابد ان نأخذ فى اعتبارنا ان القاهرة كما انها عاصمة الجمهورية العربية المتحدة فلا بد أن نعتبرها أيضا عاصمة الشرق الاوسط من الناحية العلمية ولا بد أن نحرص على هذا المركز . وعندنا امكانيات فى القاهرة علمية وفنية تجعل القاهرة فى هذا المركز بسهولة .

والحديث عن التخطيط فى الخدمات الصحية يجرى فى ثلاثة اتجاهات ، الوفرة ، والمستوى ، والتنظيم .

حصيلة ، ودون نتيجة ولا يكتب من هذه الشعارات ومن هذه الاحاديث والايات الكريمة والشعر وغيره الا كلام ينجمه فى الامتحان . ومع ذلك فان المستقبل ليس قاتما بالرغم من تعدد المشاكل ، لتذكر لندن بعد الحرب العظمى وبرلين وهيروشينا وكل هذه البلاد التى عانت من الحرب ، السنا فى وضع اقرب واحسن الف مرة الآن فى القاهرة مما نحن فيه من مشاكل من كل هذه المدن ؟ وكيف تغلبوا هناك على المشاكل ؟ — تغلبوا عليها بالعنصر البشرى — العنصر البشرى هو المهم . المدرسة تتلقى اعدادا ضخمة — وأظن كثيرين لا يفهمون قصدا . لما نقول ان مدارس القاهرة تمتص ١١٥ فى المائة من الاطفال . فهذا أحد مظاهر الصداق المقيم المستمر صداق الهجرة من الريف الى داخل القاهرة . نحن نقدر انه بين كل ٦ أفراد يوجد طفل فى المدرسة . ومعنى ذلك انه فى القريب العاجل سيكون فى القاهرة مليون طفل فى المدارس — أى ضعف العدد الموجود حاليا ، وهذا له اثره على المدرسة ، لما بنعوز كمان بنبنى فصول كثيرة فى « الحوش » والمدارس تعمل على عدة فترات . وهو نظام لايسمح ببقاء التلميذ بالمدرسة فترة كافية للتحصيل وممارسة الرياضة والحياة الاجتماعية .

المدرسة ليست مسئولة فى المحل الاول وليست هى المسئولة الوحيدة . فالمجتمع يجب ان يوفر أشياء كثيرة للانسان غير المدرسة وبصفة خاصة دور الكتب ، ودور الكتب العامة الى جانب المكتبة المدرسية — ولابد من ان الولد يتعلم الدخول واستخدام المكتبة العامة فى مكتبة المدرسة . وهناك أيضا المتاحف التى لابد من ان نفرس فى الناس عادة التردد عليها .

وهناك المسارح ودورها . المسارح أصبحت شعبية ، أصبح عندنا فرق كثيرة ، ولكن أين نصيب المدرسة فى الحركة المسرحية .

ان هذه الندوة يجب ألا تقف عند ابراز عدة مشكلات — أنا أقترح أن نصل الى حلول ايجابية لكل هذه المشكلات . وفيما يتعلق بالتعليم أنا لا أقبل اطلاقا ان ابنى يروح ساعتين المدرسة بدل يوم كامل . لا أقبل اطلاقا ان ابنى لما يأخذ نصف نهره يروح أسويط ولما يزيد نصف نهره يروح اسكندرية ولما يزيد واحد ونصف يقعد فى القاهرة ، بما يستتبعه كل ذلك من مشكلات فى النقل وغيره . لنا لا أقبل اطلاقا ان الموظفين الذين يعملون فى جميع أنحاء الجمهورية يسكنون فى القاهرة ، يسافرون كل يوم .

المدرسة صورة من المجتمع ولا يمكن أن نتطلب مدرسة جيدة من مجتمع سئ ، ولابد لكى نحسن المجتمع لابد ان نبدا من المجتمع نفسه لكى نفرس



الاستاذ السيد ياسين



د. عبد العزيز السيد



المهندس سليمان عبد الحى



وفيما يتعلق بموضوع الادارة الطبية نقول ان الجمهورية العربية المتحدة تفتقر افتقارا كاملا للاداريين الطبيين . يمكن عندنا اداريين صحيين لكن الاداريين الطبيين غير موجودين واقصد بالاداريين الطبيين مديري المستشفيات . نحن لدينا الان مؤسسات علاجية بعد ان اتمت الدولة عدة مستشفيات وبدانا فى التامين الصحى ووزارة الصحة تبنى مستشفيات جديدة وتسير فى نظام لا مركزية الذى يجعل القائد الادارى فى موقعه هو الكل فى الكل ويده جميع السلطات . ولكن عند التنفيذ نجد ان عددا قليلا جدا من الاداريين الطبيين المؤهلين السالحين عليا موجودون فى الجمهورية العربية المتحدة . لقد حاولنا منذ عدة سنوات ان نوجه النظر الى هذه النقطة . ولكنها حتى الان لاتصافد اى اهتمام من ناحية الدولة بهذا النوع من التخصص . وليس لدينا معهد تقدر نظمته اليه لاعداد الاداريين الطبيين .

وأخيرا لابد ان نتعرض فى الكلام عن مستقبل الطب فى مصر للتأمين الصحى ، انا اعتقد ان التأمين الصحى هو افضل صورة لتقديم خدمات الرعاية الطبية للجمهور . واقصد بالتأمين الصحى ، التأمين الصحى الحكومى الذى تموله الدولة . وهو اقرب ما يكون الى تأمين الطب . وميزة التأمين الصحى الحكومى على تأمين الطب التدرج فى التنفيذ . فالتأمين الصحى الحكومى ممكن انه يلبى تدريجيا على قطاع من المواطنين ثم على قطاع آخر . ومع زيادة الامكانيات المادية والبشرية يمكن للتأمين الصحى الحكومى ان يعم الجمهورية العربية المتحدة ويستفيد منه جميع المواطنين .

والحقيقة ان مستقبل الخدمات الطبية مرهون بنجاح التأمين الصحى . فهناك موضوع يشغل المشتغلين بالخدمات الطبية ، وهو تعدد الجهات التى تقدم الخدمات الطبية للمواطنين . وزارة الصحة تقدم خدمات مجانية واخرى بمقابل

نقصد بالوفرة . كمية الخدمات الصحية التى يحصل عليها المواطن الواحد . فمثلا اسرة المستشفيات فى القاهرة ازاء عدد السكان ، نعرف ان سنة ١٩٩٠ سيبلغ ١٤ مليوناً فانه يتعين زيادة عدد الاسرة الى ثلاثة اضعاف العدد الحالى للمحافظة على نسبة عددها الى عدد المواطنين ، كما هي الان ، مع العلم بانها ليست فى المستوى العالمى المرجو ، فاذا اردنا التصمين نحتاج الى اكثر من ثلاث امثال عدد الاسرة الموجودة . وذلك بالاضافة الى عدد الاسرة اللازمة لاستبدال المستشفيات القديمة ، واظن القاهرة فيها عدد لا بأس به من المستشفيات القديمة .

لا بد ان ن فكر فى ادخال خدمات طبية جديدة فى القاهرة ، تتعلق بالتقدم أو تسائر التقدم الذى حدث فى العلوم الطبية وفى التكنولوجيا الطبية .

طبعاً حين نتكلم عن الخدمات الصحية لابد ان نتكلم عن الاطباء والمرضات والفتيات الطبيين والاداريين الطبيين من ناحية العدد الذى يجب ان يزيد ، ومن ناحية مستوى التعليم والتدريب لهذه الفئات . فئات المرضات بنوع خاص فى الجمهورية العربية المتحدة ، مستوى التدريب والاعداد فيها منخفض بشكل واضح وخصوصاً مستوى مدارس التمريض . لابد ان نتكلم عن تخصصات الاطباء سواء كان فى مجال الصحة العامة أو فى مجال الرعاية الطبية . هناك اهتمام شديد فى العالم الان بخدمات الصحة العامة يمكن لانها تشمل الخدمات الوقائية . لان الاهتمام بها يقلل من الامراض وبالتالي يمكن تخفيض التكاليف فى خدمات الرعاية الطبية فضلاً عن تحسن المستوى الصحى .

الخدمات الوقائية تتصل اتصالاً مباشراً بمشكلات الاسكان والمرافق ، فبدون حل تلك المشكلات يصعب تحسين المستوى الصحى .

الثانية فى الاراضى الزراعيه وفى الأسهم وفى القطاعات الاخرى .

نقطة اخرى فى الاسكان . الاتجاه باستمرار الى تخفيض مساحة الوحدة السكنية وخفض ما يخص الفرد فى الوحدة السكنية نتيجة الزيادة العالية فى تكاليف البناء ، ومعنى هذا التراجع فى مستوى الوحدة السكنية ، لتيسير زيادة عدد الوحدات

كذلك نجد أن مشروعات الاسكان الحالية ليس فيها أى نصيب للصيانة . كأننا بنى المبنى ونتركه دون أى صيانة . وهذا معناه ان الثروة القومية الممتلئة فى المساكن تتآكل سنة بعد اخرى . ونجد أن بدل أن يعيش المبنى ٥٠ سنة او ٦٠ سنة يعيش ٣٠ او ٢٥ سنة فقط . .

هناك نقطة اثيرت أمس ويجب أن تفكر فيها جدياً وهى كيف ننقل المواطنين الذين يعيشون فى عشش وفى مبان ليس بها أى نوع من الخدمة الصحية الى وحدات سكنية . لازم نعمل عملية تدريب ووعى للاسر التى تنتقل الى سكن جديد . وهذا امر ليس جديداً فى العالم هذا ، فقد كان من ضمن المشاكل الكبيرة التى كانت موجودة فى السويد بعد الحرب الاولى حين بنوا المساكن التعاونية الجديدة بأساليب جديدة . تمرين او تدريب الاهالى على حسن استعمال وصيانة الوحدات السكنية الجديدة يجب ان الدولة تدخله ضمن البرامج الاسكانية .

وأخيراً يجب أن يكون أمامنا خطة واضحة للاسكان . . لازم نحدد الحد الأدنى للوحدة السكنية من حيث مكوناتها ومساحة الحجرة ونوع المواد المستعملة فيها بهدف الارتفاع المستمر بمستوى الوحدة السكنية .

أثر التطور الاقتصادى والاجتماعى على القاهرة

د . اسماعيل صبرى عبد الله :

فى الحقيقة الكلمات التى قيلت فى هذه الندوة ألفت أضواء كثيرة على جوانب مهمة ، وتميز عدد كبير من الكلمات بسعة الافق وعمق النظرة . ولا شك أنه مما يطمئن أن نرى مثل هذه القضايا محل دراسة ، وان عددا كبيرا من المسؤولين المباشرين عنها عندهم تصور واضح لابعادها الحقيقية . توجد عدد من النقاط أحب انى أؤكد عليها .

رمزى ، والتأمين الصحى يقدم خدمات تأمينية وتعاقدية مع الشركات ، كما يقدم خدمات طبية خاصة ، والمؤسسات العلاجية تقدم خدمات طبية تعاقدية وخاصة ومجانية ، والمستشفيات الجامعية تقدم خدمات طبية مجانيةة وايضا تقدم خدمات طبية بمقابل رمزى . ولابد ان جميع هذه التنظيمات تنتهى بأن تصبح اجزاء من خدمات التأمين الصحى . ومن هنا بدا التفكير فى أن جميع هذه التنظيمات لابد ان تندمج فى تنظيم واحد حتى ان التخطيط فى المستقبل للوصول الى تميم التأمين الصحى ، يكون وفقا لخطة واحدة ، ويكون اسهل وتتجنب التعدد وتتجنب عدم التماثل فى الانظمة الموجودة حاليا ويكون توقعاتنا بنجاح التأمين الصحى فى المستقبل أكثر .

خدمات الاسكان

المهندس : محمد كامل ريتون :

الحقيقة انا أريد الكلام فى نقطة صغيرة خالص وهى نقطة مشروعات الاسكان الموجودة فى الجمهورية والتي بدأت من سنة ٥٤ تقريبا بعد سنتين او ثلاث من الثورة . فى تصورى ان مشروعات الاسكان التى تمت حتى الان لم تؤد الى تحسين المدن ، فنحن نختار قطع الاراضى الفضاء فى المدينة ونبنى عليها مباني سكنية لتتجنب نزع ملكية الاراضى اللازمة لبناء احياء جديدة . وفى تصورى ان المبالغ التى صرفت على مشروعات الاسكان المتفرقة منذ سنة ٥٤ لو كانت قد صرفت على تكوين احياء متكاملة لكانت النتيجة احسن بكثير ، فلو كنا ركزنا مشروعات الاسكان فى القاهرة على حيين او ثلاثة ، مثلا منطقة حلوان ، ومنطقة مدينة نصر ، ومنطقة الاميرية لاصبحت كل منطقة منها حيا متكاملا فيه العمارة السكنية وفيه المدرسة وفيه مستشفى وفيه السوق التجارى . وعندئذ كان يمكن أن نعمل عملية خلطة فى الاحياء القديمة الموجودة داخل المدينة تمهيدا لتجديدها . وفى تصورى أن السبب فى عدم سير مشروعات الاسكان فى القاهرة فى هذا الخط ، خط تكوين احياء جديدة متكاملة ، هو صعوبة الحصول على اراضى بأثمان معقولة . فقانون نزع الملكية الجارى العمل به حتى الان قاذون لم ينل من الثورة أى عناية ولم يساير القوانين الاشتراكية . وبمقتضاه نحن ندفع التعويض عن ثمن الاراضى وعن ثمن المباني الموجودة فيها . اراضى اشتراها اصحابها بملايين وندفع اليوم فيها عشرات الجنيهات . لازم قانون نزع الملكية يأخذ اسلوبا اشتراكيا ككل القطاعات

الحادة من حيث الفروق ، فالقاهرة عاصمة مصر التي تقوم بعمليات تنمية واسعة وتحاول تغيير هيكلها وبنائها الاجتماعي وترفع فكرة العدالة الاجتماعية والاشتراكية كان لازم تنعكس فيها فكرة الارتفاع بمستوى الاحياء الفقيرة وتتضخم مشاكل المرافق العامة ، وتتضاعف مشاكل التعليم ومشاكل الصحة . الخ ..

شروط التخطيط

وكما قال عدد كبير من الزملاء ان مفتاح مواجهة المشاكل هو بلا شك **التخطيط** ، وبالقطع انه مما يثلج صدر كل اقتصادى ان يسمع المتصددين للمسئوليات المباشرة للقطاعات يؤكدون على اهمية التخطيط . . . التخطيط كلمة عمرها في حياتنا لايزيد عن ١٠ ، ١٢ سنة . الكلمة نفسها لم تكن موجوده قبل ذلك . وهامى قد شقت طريقها . ويمكن اكبر ضمان لان يكون عندنا في يوم من الايام تخطيط حقيقى هو هذا الوعي الموجود عند عدد متزايد من المواطنين المسئولين باهمية التخطيط وضرورته ، والذي اريد ان ابرزه في نقطة التخطيط هو ما همى شروط التخطيط ؟ كيف يمكن ان يكون عندنا تخطيط . التخطيط يفترض اولا المعرفة الشاملة بقدر الامكان بالواقع ، وفي صورته الرقمية الدقيقة . التخطيط ليس عملية خيالية وليس عملية حلم ، وانما هو يبدأ بمعرفة وثيقة ودقيقة وواقعية الى ابعد حدود الامكان بالواقع الراهن . ثم يفترض التخطيط تصورا طويل الامد لما يجب ، ويمكن ان يكون عليه هذا الواقع بعد فترة طويلة نسبيا . مثل ١٥ او ٢٠ سنة . لماذا أقول « تصور » ؟ لانه لايمكن اطلاقا اسقاط الواقع الحالى على المستقبل ، لايمكن ان نبدأ من معدلات نمو الظواهر الاجتماعية والاقتصادية المختلفة الموجودة في القاهرة سنة ٦٩ ونعمل لها اسقاط على سنة ٩٠ . لان المستقبل لا يكون أبدا مجرد امتداد ميكانيكى للواقع الحالى . . . المستقبل يتضمن التغيير باستمرار . وهدف التخطيط هو ان يؤثر في هذا التغيير ليحدثه وفقا لصورة يراها أمثل وأفضل للمجتمع . يعنى الواقع سيتغير لامحالة ، سيتغير الى أسوأ او الى أفضل ولكن سيتغير قطعاً . وعلينا ان نحاول ان يكون هذا التغيير الى أفضل في ضوء الامكانيات المتاحة . وبالتالي ، وتلك هى النقطة الثالثة من شروط التخطيط ، يجب ان نحدد الاهداف التي توصلنا من الصورة الحالية للواقع الى الصورة المؤملة او المنشودة ، نحدد الوسائل لتحديد هذه الاهداف ونحدد مراحل تحقيق هذه الاهداف ، وهناك اهمية خاصة لهذه النظرة طويلة الامد عند تحديد الوسائل والمراحل . ففي كثير من الاحوال تضر

هناك **اولا** : الفكرة التي ترددت أكثر من مرة وهى أن القاهرة عاصمة البلاد وبالتالي هى جزء من الجمهورية العربية المتحدة ، مصيرها جزء من مصير الجمهورية العربية المتحدة . وانسا لاتصور - أن نتحدث في تطور القاهرة المقبل وما يجب أن يكون عليه مستقلاً عن التطور المقبل لمصر كلها . وإذا كان من الممكن أن أتخيل القاهرة تتحسن وبقيّة البلاد لاتتحسن أو تتدهور ، فمثل هذه النتيجة تكون سيئة وغير مرغوب فيها . ولكن الواقع أن عاصمة كل بلد صورة مكبرة من المشاكل الموجودة على مستوى البلد كله . بحكم التركيز السكاني الموجود فيها تتضخم المشاكل التي تكون مبعثرة في خارج العاصمة وتظهر بشكل واضح جدا في العاصمة .

وإذا عدنا بالذاكرة قليلا للقاهرة قبل ثورة (٥٢) نجد أنها كانت عاصمة بلد يسيطر عليه الاستعمار والاقطاع ، عاصمة بلد في حالة ركود اقتصادى . وكلكم تعرفون الارقام المتعلقة بهذا الموضوع وبالذات الدراسة التي قام بها الاقتصادى السويدى (هانسن) عن الفترة من ١٩١٣ الى ١٩٦٦ وقد تبين منها ان من ١٩١٣ الى ١٩٥٦ أى في ٤٣ سنة كانت الزيادة الاجمالية في الدخل القومى تكاد تكون مساوية تماما للزيادة الاجمالية في عدد السكان . فمعنى ذلك أن دخل الفرد لم يتغير خلال قرابة نصف قرن . وهذا مانسميه اقتصاديا حالة ركود تخللتها حالات كان دخل الفرد فيها ينخفض وبشكل ملموس . وقد انعكس هذا في حياة القاهرة فكانت المشاكل التي تواجهها القاهرة آنذاك اقل من المشاكل التي تواجهها حاليا . وكانت القاهرة في ذلك الوقت في الواقع مدينتان تعيشان جنبا الى جنب : القاهرة الاجانب والاغنياء (الزمالك وجاردن سيتى والمصايد) وقاهرة الفقراء ، وبين الاثنين حاولت الطبقات الوسطى أنها تطلع بمصر الجديدة والدقى . ولكن كان الطابع المميز هو الانقسام الحاد بين القاهرة الفنية والقاهرة الفقيرة . وكانت الحكومة في ذلك الوقت تعمل نوعا من « الكردون الصحى » لحماية القاهرة الفنية فمثلا كان من مهمات رجال الشرطة منع الباعة المتجولين من دخول الزمالك أو منع فتح محلات بقالين او مكوجية هناك . الخ .

بعد الثورة ولما بدأت عمليات التنمية وبصفة خاصة من سنة ٥٦ خرج المجتمع من حالة السكون الى حالة الحركة ، مسته ديناميكية التنمية فكان بالتالى لابد ان ينمو كل شيء بمعدلات مرتفعة بما في ذلك المشاكل نفسها الموجودة في مدينة القاهرة . ونواحي القصور أو التقصير في التخطيط ساعدت بلاشك على تفاقم هذه المشاكل ، وعلى هذا اذا كانت قاهرة ما قبل الثورة قد حلت مشاكلها بطريقة ما ، بطريقة الإبقاء على الأوضاع

الحلول السريعة [أو ما سُمي بالاستعصيين] بالاهداف الطويلة ، يمكن أننا نعمل عكس ما يجب أن يحدث . وهنا في لغة التخطيط نستخدم لغة العسكريين فنستعمل تعبير استراتيجي وتكتيك ، فيه هدف استراتيجي يحكم الاهداف التكتيكية .

ففي ضوء هذا الفهم لعملية التخطيط يمكن أن نعرض لبعض المشاكل الخاصة بالقاهرة . . القاهرة فيها حاجة ملغمة للنظر جدا وهي نموها البالغ فيه بالنسبة لنمو الجمهورية ككل . يعنى اذا نظرنا الى عدد سكان القاهرة الكبرى حاليا بالنسبة الى عدد سكان الجمهورية نجد انه فوق المتوسط الشائع في عواصم الدنيا كلها . . هذا النمو الشاذ معروف في عدد من الدول النامية . والبعض يسميه « العمران بلا تصنيع » ويعتبر من سمات التخلف الاقتصادي ، لان هذا النمو العمراني غير مؤسس على نمو اقتصادي وانما هو ثمرة درجة من الفقر ساحقة تجعل الناس تهرب من الريف الى المدينة دون ان تحضر للالتحاق بعمل محدد . . والزيادة في عدد سكان القاهرة ترجع لعاملين : الزيادة الطبيعية في السكان ، ومشكلة الهجرة من الريف الى المدينة .

ملاحظات حول موضوع زيادة السكان

في موضوع زيادة السكان احب ان اقول كلمتين : ويمكن اختلف ببعض الشيء مع كلام المهندس محسن ادريس عن الانفجار السكاني . . في الواقع ان الاوضاع الديموجرافية في مختلف البلاد تعرف نوعين من حالات التوازن الديموجرافي ، التوازن عند مستوى دخل منخفض جدا والتوازن عند مستوى دخل مرتفع بشكل واضح . عند مستوى الدخل المنخفض جدا يكون معدل المواليد مرتفعا جدا ، ومعدل الوفيات مرتفعا جدا ، فتكون المحصلة معدل زيادة في السكان منخفض للغاية . والصورة المقابلة يكون فيها معدل المواليد منخفضا ومعدل الوفيات منخفضا ومحصلة ذلك معدل زيادة السكان منخفض . وقد لفت نظري ان معدل زيادة السكان في السويد هو نفسه معدل زيادة السكان في جمهورية [جابون] في وسط افريقيا [٦٠٪] ولكن طبعا هذا المعدل محصلة معدلات مواليد ووفيات مختلفة تمام الاختلاف ولكن النتيجة واحدة . . وما يحدث في البلاد النامية هو انه يبدأ عملية التنمية ينخفض معدل الوفيات بسرعة ، لانه من الاسهل اقتصاديا (لانه اقل تكلفة) أن توفر رعاية طبية وصحية ضد الامراض الوبائية وبعض

الامراض المستوطنة ، من أن توفر العمل المنتظم لكل مواطن . فيترتب على هذا انخفاض سريع في معدل الوفيات . ولكن مستوى دخل الفرد لا يرتفع في المراحل الاولى للتنمية الى المستوى الذي يجعله يلجأ بطريقة طبيعية جدا لتنظيم نسله . وتلك هي الفترة الحرجة في الظاهرة السكانية . ولكن هذا الوضع بطبيعته — وضع عدم توازن ديموجرافي — وضع مختل لا يمكن أن يستمر الى فترات طويلة جدا . لانه لا بد أن تحدث احدى ظاهرتين : اما ان يؤدي ذلك الى تعطل التنمية وانخفاض جديد في مستوى الدخل للفرد فترتفع معدلات الوفيات من جديد ، أي سيتقهقر المجتمع الى التوازن الديموجرافي على مستوى الدخل المنخفض ، واما ان تنجح الدولة في تطبيق تنمية معقولة فيرتفع الدخل القومي ، ودخل الفرد الى المستوى الذي يسمح بتخفيض معدلات المواليد ، فنصل الى التوازن على مستوى دخل مرتفع . هذه الفترة حرجة جدا بالنسبة للبلاد التي تمر بها وهي اساسا دول جنوب وشرق آسيا وبعض دول شمال افريقيا وبالذات مصر . ويعقد هذه الظاهرة ان الزيادة في السكان هنا ليست بشكل مطلق زيادة في السكان تبدو لاول وهلة ، يعنى زيادة في الايدي العاملة ، لان الانسان يقضى مدة معينة من مولده الى ان يصبح قادرا على الانتاج وفي مصر ٥٢٥ في المائة من عدد السكان سنهم اقل من عشرين سنة ، المفروض انهم لا يعملون في مواقع عندنا جزء كبير جدا منهم يعمل لانهم في الريف . ولكن نظريا المفروض ان عندنا أكثر من نصف المجتمع لا يعمل واذا حذفنا ايضا من هم فوق سن العمل ، فنجد ان شريحة قليلة جدا من عدد السكان تتحمل الاغلبية العظمى من السكان ، وهذه في حد ذاتها عقبة كبيرة جدا في سبيل التنمية . وفي هذا الاطار تبدو مشكلة تنظيم النسل مشكلة اساسية بالنسبة للدول التي في مثل حالتنا . واذا كانت تعلن حملات للتوعية في هذا المجال ، وهذا مهم ومع ذلك يجب الان نعلق آمالا عاجلة على نتائج مثل هذه الحملات ، وانما المشكلة هي ان نخلق الوعي بالقضية ، ونوفر الوسائل اللازمة بحيث انه لما ينشأ الوازع عند المواطن يمكن أن يواجه هذه المشكلة .

بالنسبة لمشكلة الزيادة عن طريق الهجرة ، هناك جزء منها وفاه حقه تماما المهندس محسن ادريس حين تكلم عن الهجرة بحثا عن العمل ، وهو أن التخطيط على النطاق القومي يشمل تجزئة الخطة القومية الى مجموعة خطط اقليمية تكون اقليم متكاملة اقتصاديا وتنشأ فيها فرص عمل تجذب السكان من مناطق اخرى اليها ، وما أريد أن أضيفه هو أنه الى جانب الهجرة من أجل البحث عن العمل هناك قطعا الهجرة لتفضيل المعيشة الحضرية على المعيشة الريفية . وهذا ما يدعوني لان أضيف الى الكلام السابق ان فكرة الاقليم

كوهدة اقتصادية تقرر في الواقع حلا أو حلولا لمشكلة توطين الصناعة ، لان الصناعة في المستقبل هي التي تستوعب الجزء الاكبر من الايدي العاملة ، وهي التي تسمح بتجمع حضري ، أي بتكوين مدن يمكن أن تتوفر فيها وسائل المعيشة الحضرية فتجذب عددا أكبر من السكان . وقد قرأت عن التجربة التي تجرى في فرنسا منذ ٥ ، ٦ سنوات لما قسموا فرنسا الى ٨ أقاليم كبرى . وهذا التقسيم مرتبط بفكرة مايسمى « عواصم التوازن » لان كل إقليم سيكون فيه مدينة الهدف أن يتوافر لها معظم مايتوافر لمدينة باريس نفسها بحيث أنها تبقى مركز توازن في مواجهة باريس . طبعا هذا لايمكن أن يتم الا حول منطقة صناعية لان المنطقة الصناعية هي وحدها التي تسمح بالتجمع العمراني ، وبالتالي يمكن انشاء جامعة جانبها وتوفير وسائل ترفيه وخدمات ثقافية . الخ وتجربتنا في توطين الصناعة في خلال سنوات التنمية الاخيرة تجربة غير مشجعة . لان الجزء الاساسي من الصناعة اتجه الى القاهرة وضواحيها ، وحين خرجنا عن هذه القاعدة وزعنا مصانع النسيج في عواصم المحافظات بلا مبرر كما لو كان مصنعا واحدا في مدينة صغيرة هو يكفي لخلق منطقة صناعية ، وتوطن الصناعة يحتاج الى دراسة تكنولوجية واقتصادية متعلقة بالمواد الأولية والصناعات التي يجب أن تنشأ جنب بعضها البعض ، ولاحتمالات نموها المقبلة .

أدنى مستويات الدخل ودخلهم غير منتظم وبعضهم ليس له مهنة ثابتة . فكيف نطالبهم بأن يسكنوا في ظروف أفضل لا يستطيعون تحمل مصاريفها ، ونطالبهم برعاية وصيانة المساكن ؟ . المشكلة الأولى هي اذن توفير العمل ، العمل الذي يضمن توفير دخل منتظم ويرتقى بالناس اجتماعيا ويغير عاداتهم الاجتماعية . وأي تخطيط يبدأ من العادات الواقعية ولكنه يهدف الى تغييرها ، وهي في الحقيقة نقطة مهمة جدا ، ويمكن فيها بعض التفصيلات . من الناحية التنفيذية يمكن أن يكون نمو الخدمات منتظما بطريقة محددة جدا بنمو الانتاج ، لما نعمل منطقة صناعية نوفر السكن الى جوارها ونوفر الخدمات التعليمية والصحية لعائلات العاملين فيها تصبح العملية كلها متكاملة ومرتبطة ببعضها . وطبعا لما يكون في منطقة سكنية السكان معظمهم أو كلهم من العاملين في مصنع معين يصبح هناك نوعا من التجانس ، فضلا عن أثر ذلك في استقرار العمالة داخل هذا المصنع الخ . . ومن ناحية اخرى الخدمات ليست نظرة تحسينية صرفة للمدينة بغض النظر عن سكانها . العقلية التي تريد ازالة عشش الترجمان لان شكلها قبيح يشوه القاهرة عقلية مناقضة للفكر الاشتراكي . لان المدينة هي سكانها أولا وقبل كل شيء ، وقبل التفكير في ازالة « عشش الترجمان » يجب التفكير في تدبير عمل لسكانها ، وعندئذ فقط يمكن أن يسكنوا أفضل ، ويمكننا أن نجد هذا الحى .

وأخيرا بعض ملاحظات خاصة :

العلاقة بين الانتاج والخدمات

بالتخطيط العمراني بالمعنى الضيق في داخل القاهرة نفسها . من المفروض أن أي مدينة كبيرة يجب أن تعالج على اعتبار أنها تجمع مدنا ، يعني مجموعة مدن في بعضها ، وان كل مدينة لها مقوماتها في داخلها وان كل مدينة تنقسم الى مجموعة احياء ، والحى ليس مجرد وحدة ادارية ، (أو قسم شرطة) انما وحدة عمرانية واجتماعية له مقومات الحياة المستقلة حتى نقلل التحرك عبر المدينة من اولها لاخرها ونحل مشاكل عديدة . في هذا الاطار ايضا المدينة تتضمن احياء جديدة واحياء جديدة . والمفروض ان يكون هناك تخطيطا لبناء الاحياء الجديدة ، والاحياء التي يجب أن تجدد نقطة البدء فيها هي امتصاص عدد من سكانها لان عدد سكانها في المتوسط مرتفع جدا . وبالتالي لابد أن يكون هناك ارتباطا بين الاحياء الجديدة ، والاحياء التي تجدد .

والنقطة الاخيرة هي العلاقة بين الخدمات والانتاج . وهناك بعض مفاهيم يجب التحذير منها لانها مفاهيم في النهاية غير جادة . مفهوم أن الخدمات الاجتماعية تخضع لاعتبارات اجتماعية صرف لا ارتباط لها بالاقتصاد ، أو ما أسميه أنا نظرية أن الدولة وقف لكل مواطن استحقاق عليها . في الواقع أن المشكلة الأولى لدينا هي أنه قبل مانفكر في توفير أي خدمة للمواطن يجب أن نوفر له عملا . أي أنه لابد أن نبدأ باعطاء أولوية وأولوية كبيرة للمشروعات الانتاجية . وهذا لايعنى اتخاذ موقف لا انساني . لاننا حين نحاول غير ذلك سنعجز عن رفع مستوى معيشة الناس كلهم عن طريق الاحسان العام ، وهو أن الدولة تقدم لهم خدمات اجتماعية لان امكانيات اقتصادنا القومى لا تسمح بذلك ، ولانه يؤدي الى تناقض بين عادات ودخل وموارد الناس الذين تؤدي اليهم الخدمة ، وبين الخدمات التي تؤدي اليهم ، يعني لو علمنا مشروع اسكان محل عشش لنسكن فيه نفس الذين يسكنون في تلك العشش ، فان هؤلاء الناس في

لقد اثرت نقطة الاعتبارات الجمالية في الواقع أنه كثيرا ما نخلط بين الجمال وبين الفخامة أو « الفخفة » . والجمال ليس بالضرورة بذخا ولا انفاقا ضخما ، وانما الجمال ممكن أن يتحقق

انفصالاً عن التخطيط العام . واعتقد أن جميع الناس العاملين في مجال التخطيط وفي المجال الاقتصادي يقرّوا هذه النقطة ويركزوا عليها ، والجديد وهو ما لم يمس في أثناء هذه الندوة باعتبار أننا كنا نركز على مشاكل القاهرة . والحقيقة هي أن القاهرة هي المدينة المفضلة في الجمهورية العربية المتحدة . لأنه بالرغم من كل المشكلات التي تعاني منها القاهرة فإنه لو قارنا القاهرة بالقطر المصري في مجموعته (المدن والريف) نجد في كل النواحي تقريبا أن ما تشكو منه القاهرة موجود خارجها وأن وضع القاهرة أفضل لو أخذنا مثلا الناحية الصحية . . . نجد أن لمستشفيات القاهرة سرير لكل حوالي ٩٠٠ شخص من سكانها وعلى نطاق الجمهورية المتوسط أقل من ذلك بكثير ، في وجه بحري أكثر من ٢٠٠٠ للسريير الواحد أما في خدمات التعليم ، فصحيح أنه بالنسبة للتعليم الابتدائي القاهرة تكاد تتقارب مع مستوى القطر ، وانها بالنسبة للتعليم الاعدادي والثانوي فانها اعلى بكثير جدا من مستوى القطر . وفي النواحي الترفيهية يكفي مثل بسيط جدا : التلفزيون ، نجد ان حوالي ٦٦٥ في المائة من مجموع أجهزة التلفزيون في القطر المصري موجود في القاهرة ويمكن أن نقول نفس الشيء عن التليفونات ، ٥٢ في المائة من مجموع تليفونات القطر المصري موجودة في القاهرة ، وبها يستهلك ٥٠ في المائة من الدواء وبها أكثر من ٣٣ في المائة من الصيدليات وحوالي ٣٢ في المائة من الاطباء . يمكن مشاكل النقل بتجد لها ثقل أكبر كثيرا في القاهرة عنها في المناطق الأخرى إنما فيما عدا هذا فالمشاكل متواجدة في كل ناحية من نواحي القطر المصري .

« النقطة الثانية ان داخل القاهرة نفسها بنجد الصورة غير متساوية . داخل القاهرة هناك توزيع غير متكافئ في الخدمات . فهناك تركيز وتحسين في بعض النواحي وفي بعض المناطق ، في حين توجد بعض مناطق متخلفة تماما . فالقاهرة على الرغم من أنها كانت مدينتين ثم أخذت المدينتان تحاولان



د. محمد عزت جازي



عز الدين فرج

بتكلفة قليلة . وهذه طبعا مسألة تحتاج لرعاية وتربية وتنمية للذوق السليم . مسألة المحافظة على المواقع الأثرية وإبقائها ليست مشكلة جمالية فقط ولكنها مشكلة اقتصادية أيضا ومشكلة حضارية من الناحية الحضارية ، مفهوم أن هذا تراثنا ، والقاهرة لا تنشأ منعزلة الصلة بتاريخها وأصلها . ومن الناحية الاقتصادية الأثار فعلا رأس مال قومي من وجهة نظر السياحة ، ومن ناحية ثالثة نحن نتكلم عن تربية الفروق السليمة ووجود هذه الاماكن الجميلة بشكل بارز وظاهر ونظيف يؤثر في الذين يرونها .

النقطة الاخيرة - وانا طولت جدا - موضوع النظافة . هنا أيضا أقول انه لا يمكن اقناع الناس بالنظافة وأهميتها اذا كانوا لا يملكون شراء وسائلها (صابون . . . الخ) . ونقطة البداية في النظافة هي أيضا مستوى الدخل أيضا . واظن كل الجالسين حول هذه المائدة قد سافروا الى الخارج وانما في ضوء تجربتي الخاصة اعتبر ان الشعب المصري من انظف شعوب العالم ، وانه في حدود امكانياته المحدودة جدا لو قورن بامكانيات بعض الشعوب الأوروبية تجده يعني عاشق نظافة وليس مجرد نظيف .

خطر التطور غير المتكافئ

ابراهيم سعد الدين :

الحقيقة اننى سأبدأ من بعض النقط النهائية التي انتهى اليها الدكتور اسماعيل في كلامه . . . وبالذات النقطة المتعلقة بالعلاقة بين التخطيط العام على مستوى الجمهورية ، وبين التخطيط لمدينة القاهرة . وهي نفس النقطة التي أثارها في واقع الامر المهندس محسن ادريس عندما حدد بوضوح انه لا يمكن إجراء تخطيط لمدينة القاهرة في

على الأقل التقارب ، إلا أنهما مازالتا تأتى واقع الأمر من نواح كثيرة مدينتين ، صحيح ابتداء التداخل فى بعض المناطق التى كانت مميزة فى الماضى ، ولكن جزءا كبيرا من المناطق القديمة لم يزل فى حالة تخلف شديد بالنسبة لباقى مناطق القاهرة .

من احتمالات قيام جهود لاعادة التوطن الصناعى فى خلال المرحلة الاولى من التنمية فان القاهرة ستستمر لفترة عامل الجذب الاساسى للصناعة . وعلينا ونحن نخطط للقاهرة فى اطار القطر المصرى عموما ان نتصور ان الهجرة الى القاهرة فى خلال فترة زمنية محددة ستبقى باستمرار أكثر الى الهجرة من غيرها من البلاد وعلينا ان نواجه هذه الحالة كحالة واقعية على الرغم من رغبتنا فى تغييرها ، وان ايضا بالنسبة للعامل الديمجرافى .

اعود للكلام مرة اخرى عن مشكلة الخدمات والانتاج . ومشكلة الخدمات اساسا انه لا يمكن زيادة الخدمات دون زيادة الانتاج . المسألة ليست مسألة تفضيل ، انما هى مسألة واقع مادى . فلن نستطيع ان نبني مدارس من غير طوب أو أسمنت ولن نوفر خدمة صحية من غير أن نبني مستشفيات ونعمل فى هذه المستشفيات أسرة وتدير لها أدوية . وتلك كلها عمليات انتاجية فى النهاية . اذن عملية الخدمة فى فترة من الفترات يمكن انها تسبق الانتاج ، انما بعد فترة لا يبد ان تقف لا بسبب الاعتمادات المالية وانما القضية هى عدم وجود الانتاج الذى يمكن ان يوفر الخدمة .

وطبعا نحن نتمنى للقاهرة مزيدا من التحسن ومزيدا من التقدم ، انما تصورى فى النهاية ان تلك عملية لا يمكن ان تتم الا بمزيد من التضحيات على مستوى الجمهورية كلها بحيث يتم التقدم ويشمل انحاء الجمهورية كلها .

أسئلة طرقتها المناقشة

محمد الخفيف :

يخيل لى أننا استعرضنا بعض النقاط الاساسية . وسائير بعض النقاط او الاسئلة من خلاصة ما سمعته أمس واليوم . لعلنا فى المناقشة او فى التعقيب نتناولها . ان احساسى كشخص يستمع ولم يشترك فى النقاش طلعت بعدد من النقاط وهناك ، أولا ، وبصفة عامة التساؤل : لاي مدى فائت الاوان او آن الاوان للعدول عن بعض الخدمات التى توسعنا فيها بدون قاعدة اقتصادية تتناسب معها ، وما اثر هذا العدول من الناحية السياسية ؟ كلكم تكلمتم عن الاولويات ولا بد من الاولويات ، والواقع الذى استعرضناه يظهر ان هذه الاولويات لم تكن على الصحة او الدقة المطلوبة . هل يمكن تصحيحها ؟ السؤال الثانى . تكلم الدكتور ابراهيم سعد الدين عن ان الوحدة الاقتصادية تفضل انفاق الزيادة فى العائد او فى الدخل حيث يدر عائدا اسرع وفى اقصر وقت .

« وهناك نقطة اخرى تكلم ايضا عنها الدكتور اسماعيل وهى العلاقة بين الخدمات والانتاج وليس عندي اضافة على ما قيل ، ولكن استدرارك شىء ، اعتقد انه قصده ولكنه لم يكن وإضحاً فى كلامه تماما وهو اننا عندما نتحدث عن ضرورة ايجاد العمل انما نقصد ضرورة ايجاد العمل المنتج . وهذه مسألة مهمة جدا . لان إحدى الوسائل التى تستخدم لايجاد العمل هى التوسع فى الخدمات غير المنتجة . وحل المسألة عن طريق ايجاد العمل فى الخدمات غير المنتجة ليس بحل على وجه الاطلاق . والصعوبة الاساسية هنا فى مشكلة العمل المنتج وكيف يمكن ايجاد العمل المنتج . ومن الواضح تماما بالنسبة لجمهوريتنا انه فى حدود التكنيك الموجود وفى حدود الامكانيات الموجودة المجال الوحيد تقريبا الذى يمكن التوسع فيه هو المجال الصناعى . نحن - كما هو معروف - نكاد نستغنى امكانيات التوسع فى الاراضى الزراعية ما لم يحدث تغيير فى التكنيك ، ونستخدم المياه المالحة ونزرع السواحل ودى مسائل ليس هناك ما يؤكد امكان حدوثها فى وقت قريب على الاقل . ولهذا فانه من المؤكد ان النشاط الصناعى الذى يجب ان يتجه اليه فى الاساس العمل المنتج خلال الفترة القادمة . وهنا يظهر تناقض معين يؤثر فى تخطيط القاهرة وفى التخطيط العام . . هذا التناقض يظهر فى ان زيادة السكان بالنسبة لفرص العمل تظهر فى الريف ويترتب عليها الهجرة الى القاهرة . وامكانيات التوسع فى فرص العمل فى الريف محدودة ، ومن ثم لا بد من انشاء مدن قديمة اخرى بحيث تصبح المشكلة هى الهجرة الى القاهرة أم الى غيرها من المدن . وهنا تواجه المخطط قضية المقارنة بين التكلفة المترتبة على التوسع فى القاهرة بتكلفة التوسع فى المدن الاقليمية الاخرى : ونحن كبذل فقير يحاول ان يسرع بعملية التنمية الى اقصى حد يمكن ان نفضل استخدام الامكانيات المتاحة فى القاهرة بقصد زيادة الدخل فى الاجل القصير ، وهذا بدوره يسمح فى المستقبل بزيادة اخرى فى الدخل . وهكذا تتعثر محاولات لاعادة التوطن الصناعى . ان الاختيار الاقتصادى العادى للوحدات الاقتصادية فى ضوء الوضع القائم حاليا يتجه نحو مراكز تجمع السكان القائمة مثل القاهرة والاسكندرية . ومشكلة المقارنة بين المسألة الطويلة الاجل والمسألة القصيرة الاجل وتقرير الى اى حد يمكن اعطاء دفعة للتوطن الصناعى فى خلال المرحلة الاولى للتنمية ، مشكلة تواجه المخطط على النطاق القومى وليس من السهل حلها . ولهذا فانى اعتقد أن الأرجح انه على الرغم

بين واحدة اثرية تعيش في الماضي وبين الحديث عن المستقبل . ولكن لعل الماضي أن يكون فيه درس يستفاد منه في المستقبل . والواقع ان السادة الذين اتكلموا قبلي فتحوا لي بعض النقاط :

كيف كان تخطيط المدينة في الماضي ؟ في العصور القديمة استعملوا كلمة الخطة بمعنى ايجاد نظام متناسق تبدأ به المدينة قبل ان تتسع . فلو اخذنا على سبيل المثال مدينة الفسطاط وهي اول عاصمة اسلامية نشأت في مصر نجد أن تخطيطها سار على اسس موضوعية لم تتغير ، ليس في مصر فحسب بل في العالم الاسلامي . فقد سبقت مدينة الفسطاط مدينة البصرة ومدينة الكوفة وكان التخطيط فيها هو ان تتمركز دور الحكومة او الحكم في وسط هذا التخطيط ، وكان مركز الحكومة بمفهوم العصر الاسلامي هو المسجد ، لانه هو كان دار الامارة ، وكان جلوس القاضي والمفتي . كان المسجد مقر الحكم في غير اوقات الصلاة وكان العبادة في وقت الصلاة . وحول المسجد او حول دور الحكومة المتمركزة في المسجد كانت تقطع الخطط للاسكان . بالطبع في ذلك الوقت المبكر لم يكن هناك مشكلة مواصلات . وكان الامر المهم هو القدرة على التجمع ، لان اجتماعهم في ذلك الوقت ضرورة تقتضيها حالة الدولة الناشئة واستعدادها الدائم لمواجهة اى اعتداء ، أو شيء من هذا القبيل والدرس الذي يمكن ان يستفاد من هذا هو اهمية تجمع دور الحكومة لتسهيل الاتصال والانتقال من احدها الى الاخرى .

لقد أشار بعض الزملاء الى ضرورة تكامل الحى ، وهناك احداث تاريخية عاصرت نشأة الفسطاط سنة ٢١ مفيدة في هذا الصدد . فقد كثر عدد الوافدين على مصر مما أدى الى ضرورة توسيع الخطط في مدينة الفسطاط ، أى زيادة مساحة الارض المبنية . فاشار عمرو بن العاص بعدم السماح ببناء خطط جديدة مالم تكتبل الخطط القديمة ، ومقوماتها بان تكون في كل خطة كل المرافق التي كانت موجودة في ذلك الوقت . وعلى ذلك اشار بان بينوادوراثانيا في البيوت ، وكان هذا حدثا ان يصبح الدار من طابقين . فالحل هنا هو زيادة في ارتفاع المنزل بدل الزيادة في مساحته حين تكتمل لكل حى مقوماته كحى متكامل . وقد لاحظ القوم حينذاك ان عددا من الناس يفد على البلاد دون ان يكون هناك حاجة لاقامته الدائمة . فنشأت دور الضيافة في القرن الاول الهجرى ، هي الضيافة المصطنعة مثل الفنادق حتى لا يبنى إلوافد مبنى له خارج الخطط ، فيفقد المدينة الشكل الذي خططت عليه

لقد اختار عمرو بن العاص البقعة التي بنى فيها مدينة الفسطاط مراعيًا توفير مكان لنمو المدينة

ولهذا فهي تختار الاماكن التي يمكن تاريخيا لها الامكانيات التي تساعد على هذا . وانى أود أن أسأل لاي مدى في السنوات الماضية كان الاتفاق في سبيل العائد السريع ، وزيادة الدخل يخضع لهذه القاعدة . هل كان الاتفاق دائما في استثمار يدر عائدا باقل تكلفة وفي أسرع وقت ؟

ناحية ثالثة . لقد تكلم الجميع تقريبا عن تعدد الاجهزة والتنسيق بينها . والواقع مامن ندوة شهدتها الا وتثار هذه القضية كانها أصبحت قضية القضايا في بلدنا . وانى أتساءل : ما الحل اذن ؟ انكم كلكم مسئولون ، وكل الذين يحضرون ندوات مسئولون ويستطيعون ان يلعبوا دورا في حل مشكلة التعدد والتنسيق .

وهناك تساؤل اثاره الاخ محسن أمس حول الفرق بين اتجاه المخطط واتجاه السياسي . وهذه نقطة هامة جدا . كيف ينقل المخطط الواقع كما يراه الى السياسي ليتصرف في ضوءه ، واذا لم يستطع نقله فكيف يوصله الى الاجهزة المعنية ؟ وهنا نصل الى نقطة وردت في كلام الدكتور ابراهيم وهي كيف تقنع الجماهير بهذا الوضع حتى نطلب منها التضحيات وضغط الاستهلاك . الخ طبعاً المخطط وحتى السياسي يمكن ان يرى الواقع بشكل والجماهير من حياتها اليومية تراه بصورة أخرى . كيف يمكن ان تحشد كل هذه الجماهير حول الواقع الحقيقي للمشاكل وطرق حلها كما يراها المخطط ، حتى يجد السياسي غضاضة في اتخاذ القرارات التي تحقق رغبة المخطط ؟ لان السياسي في الواقع لا يخشى الا عدم تقبل الجماهير مثل هذا الكلام الذي يتوله المخطط .

لقد اكد الاخ محسن ان تخطيط القاهرة مرتبط بتخطيط الجمهورية ، وأريد أن أسأل ماهى علاقة الجهاز التخطيطي والتنفيذى للقاهرة الكبرى بجهاز الخطة العامة ؟ هل هناك علاقة ام لا ؟ وان لم تكن هناك علاقة هل يمكن ان توجد علاقة ؟ ومن ناحية أخرى هل يمكن للحكم المحلى اذا طور واصبح حكما محليا ان يساعد في مسالة التخطيط الاقليمي ويجاد الاقاليم المتكاملة التي تكلم عنها الاخ محسن ؟

تخطيط المدن الإسلامية

الدكتورة سعاد ماهر :

الحقيقة اننى لم اكن اتوقع ان اتكلم الليلة عن موضوع القاهرة في المستقبل . فهناك تعارض كبير

هذه المنطقة الحاصلة بالذكريات العزيزة أصبحت « مزيلة » القاهرة . إذ تحتلها مدايح الجلود . وكان الاجدر ان نكشف عنها الاتربة ونحيطها بسور كما فعل الايطاليون ببقايا مدينة « بومبي » .

وكان أولى بوزارة السياحة ان تهتم قليلا بهذه النقطة فالسياح يقدون الى بلادنا لزيارة مثل تلك الآثار قبل كل شيء . بالعكس لقد اعتدت وزارة السياحة على بعض الآثار مثل بيت هدى شعراوي [وكان متحف الفن الحديث] الذي كان تحفة في منطقة تكاد تكون خالية من الآثار الإسلامية ، لقد هدمته وزارة السياحة لكي تقيم فندقا ، مع ان المنطقة مكتظة بالفنادق .

بعض الاجابات

محسن ادريس :

احب ان أشير الى بعض النقط على أمل ان يكون لنا جلسات وندوات اخرى يمكن من خلالها ان نتعمق في كل نقطة من هذه النقط .

بالنسبة للآثار وأهميتها في إقليم القاهرة الكبرى ، اعتقد اننا وفيناها حقها في اللجان التي عقدت بين الجهاز التخطيطي للقاهرة الكبرى وبين المجلس الاعلى لرعاية الفنون والاداب وعلى الاخص مع لجنتي العمارة والتاريخ والآثار في هذا المجلس . وهناك توصيات عديدة وصلنا اليها بالصراحة اللازمة والاحساس الكامل بمعاني الآثار من حيث الثقافة ومن حيث الناحية الاقتصادية ومن حيث انها دلالة على التحضر . وهي ترسل لجميع الجهات وينقدر له اعتمادات بلغت في العام الماضي حوالي اكثر من مليونى جنيه لصرفها على صيانة الآثار .

التساؤلات التي اثارها السيد الزميل الاستاذ محمد الخفيف وهي هل يمكن تصحيح الاوضاع القائمة بالنسبة للتخطيط وهل يمكن التنسيق بين مختلف الجهات القائمة على التخطيط ثم كيف ينقل المخطط ما يراه الى الرجل السياسى ، وكيف يقنع الجماهير بالواقع القائم وهل يمكن لى أنا كرئيس للجهاز ان أوجد العلاقة اللازمة بين التخطيط وبين الرجل السياسى . هذه النقط جميعا الجهاز عاجلها في مذكرة مرفوعة لمجلس الوزراء وفيها تقول الطريقة التي نقترحها لاجراء هذا التنسيق بين مختلف الجهات .

المتزايد في المستقبل حتى لا تموت هذه المدينة . وكان الشمال الشرقى هو المكان المتسع الذي نستطيع فيه ان نتدد ، وهكذا لما جاءت الدولة العباسية و ارادت ان تبني مساكن للجند سارت على نفس النمط السابق لبناء اماكن لاقامة الجيش الجديد فاقدم الجامع - وهو المركز - ثم بنيت حول هذا الجامع خطط للوفدين واغلبهم من الجيش ومن هنا اطلق اسم العسكر على هذا المكان

وهذا النمط الثابت في تخطيط المدن القديمة كثيرا ما يساعد الاثريين في ابحاثهم . فمثلا لما قيل ان السيدة زينب دفنت في المكان المقام به مسجدها قلنا لا يمكن اطلاقا لان المدافن كانت كلها في سفح جبل المقطم ، ولم تكن في هذا الجزء القريب من خليج امير المؤمنين

ولما جاء جوهر الصقلي بدأ ببناء قصر للخليفة ولم يكن غرضه ان يبني مدينة القاهرة على الاطلاق . سواء للجند ام لغيرهم ، وانما قصر للخليفة فحسب . فكانت القاهرة في نشأتها مدينة ملكية ، عبارة عن قصر الخليفة والجامع بجانبها [الجامع الازهر] ثم الحاشية او كما نسميه الان البلاط بدليل ان مساحة القاهرة في ذلك الوقت كانت ٢٤٠ فدانا فقط وكان ٧٠ فى المائة منها حدائق والباقي القصر والمسجد وكان سفراء الدول الاجنبية يدخلون نعالهم عند سور القاهرة لانهم يدخلون الحرم الملكى ولم يسمح للشعب المصرى ان يسكن هذه المدينة الا بعد سقوط الدولة الفاطمية .

واخيرا نحن الاثريين نحس بخطورة مشكلة الصيانة الان . فآثار القاهرة معرضة للتلف بسبب عدم الصيانة . ونحن نحذف سنويا من جدول الآثار حوالي ٢ فى المائة من آثار الجمهورية كلها والقاهرة بصفة اخص لان من هم اقل وعيا بآثارهم هم القاهريون . ولو سارت الامور على هذا النحو خمسين سنة سننتشر آثار القاهرة نتيجة لعدم الوعي .

كذلك نجد ان عملية بناء مساكن جديدة وتخطيط الشوارع لا يراعى فيها وضع الاماكن الاثرية ، فمن المزعج مثلا ان نرى في ميدان صلاح الدين عمارات الاسكان الشعبى وراء السلطان حسن والرفاعى والقلعة . مثل آخر ، يوجد بجوار مدينة الفسطاط منطقة أبو السعود وهي جزء منها العسكر وجزء الفسطاط وكلها حقائق بالغة الاهمية في دراستنا للمدن القديمة . وكثير من السياح يقبلون على زيارتها ليروا كيف كانت مصر في العصور الوسطى ، هل فيه حقا حمامات بلغ عددها ١٨٠٠٠ حمام ، هل شوارعها كانت مستقيمة ، هل كان فيها فنادق ، هل الاساسات الموجودة كانت فعلا تحتل ١٤ دورا ؟ والآثار تدل على وجود كل ذلك .

موضوع الهجرة وموضوع زيادة عدد السكان وموضوع توطن الصناعة ٠٠٠ الخ كانت هي أيضا محل دراسة في الجهاز وبطريقة عميقة وعلى اساس علمي علون فيها زملاء من مختلف الاختصاصات واثمرت عن : أولا ، مذكرة عن موضوع التزايد الخطر في عدد سكان القاهرة الكبرى . وهناك ثانيا دراسة وبحث كامل بالنسبة لموضوع الهجرة ونخرج منها بتوصيات نأمل منها أن تكون في حدود فترة معقولة من الزمن قادرة على الحد من تيار الهجرة الى القاهرة . وهناك أيضا العديد من المذكرات والدراسات في موضوعات الاسكان والنقل والخدمات .

لقد قيلت الليلة كلمة اعجبتني عن علاقة الخدمات بالانتاج ، والواقع انه ليس امامنا باب مفتوح الا ان نزيد انتاجنا بحيث يمكن ان نوجه فائض هذا الانتاج نحو اداء خدمات . من ضمن العيوب التي اصابت الخطة الخمسية او البرنامج الخمسي الاول من ٦٠ الى ٦٥ . ان الانفاق على الخدمات زاد كثيرا عما كان مقدرًا ، وبالتالي علينا ان ننتج ونصدر ، وبهدف زيادة دخلنا القومي حتى يمكننا ان نؤدي الخدمات اللازمة .

وهناك نقطة اشار اليها احد السادة الزملاء وهي العلاقة بين المواليد والوفيات وتوازن هذه المعدلات في حالة البلاد المتقدمة ، وفي حالة البلاد النامية او المتخلفة . في الواقع الكلام الذي ذكره السيد الزميل مائة في المائة صحيح ، وقد وصلنا بعد مناقشات طويلة كان يقودها الاستاذ الدكتور صبحي عبد الحكيم قبل سفره الى موسكو وصلنا الى مثل ما قاله السيد الزميل في هذا الاتجاه وهو على ما يبدو اتجاه معترف به من مختلف الجهات التي تبحث في مثل هذا الموضوع . وامننى أن تتكرر ندوات مثل هذه تناقش بالتفصيل المشاكل التي طرحت هنا . واذا كان عندنا كجهاز مسئول عن تخطيط القاهرة ما ندلى فيه برأى فنحن على استعداد لابدائه ومناقشته وتعديله عند اللزوم .

عود الى قضية الوضوح الايديولوجي

سيد ياسين :

الحقيقة أريد أن اربط بين النقاط الاربعة التي حددها الدكتور الخفيف وبين نقطة هامة حددها الدكتور اسماعيل صبرى في عرضه لشروط التخطيط وكذلك بالكلمة التي قلتها أمس . الدكتور الخفيف قال لنا ان فيه أربعة نقاط أساسية ظهرت

في المناقشة النقطة الاولى متعلقة بالاولويات ، والثانية متعلقة بتعدد الاجهزة ، والثالثة متعلقة باتجاه المخطط والاتجاه السياسي ، والرابعة متعلقة باتقناع الجماهير . سأتارك مسألة تعدد الاجهزة جانبًا واركز على الثلاث نقاط الاولى . الدكتور اسماعيل صبرى قال لنا ان من بين شروط التخطيط اولًا المعرفة الشاملة بالواقع الراهن . وايضًا وهذا هو الاهم في نظري - تصور طويل الامد لما ينبغي أن يكون عليه الواقع . وهذه المشكلة الجوهرية في تقديري . هل من وجهة النظر الاقتصادية عندنا تصور طويل الامد ، وأنا بركز على كلمة طويل الامد هنا . وقد قلت أمس ان المستوى الاول من مستوى الاطار الاجتماعي احد الاطر المقترحة للتنمية الاقتصادية هو اذن الايديولوجية السائدة في المجتمع . وهي عندنا لا ترتبط منهجيا بسياسة طويلة المدى . فمادام هناك اصرار على ممارسة منهج المحاولة والخطأ على المستوى السياسي وعلى المستوى الاقتصادي لا بد أن ينعكس ذلك على عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية . فالتسليم الفكري بمنهج المحاولة والخطأ يتناقض مع ضرورات التخطيط الاقتصادي .

هذه المسائل كلها في تصوري ان لم تحسم ، وان لم ترتبط الاجهزة القائمة بمفهوم التخطيط وتؤمن فعلا بأنه لا يوجد شيء اسمه اشتراكية تجريبية فاننا سنفقد دائما النظرة الطويلة الامد .

مسألة اقناع الجماهير مرتبطة اولًا بالواقع الراهن . ماهو الوضع الطبقي الراهن في الجمهورية العربية المتحدة ، وما هو مفهوم العدالة الاجتماعية الذي نريد ان نطبقه . هذه امور متعلقة بالايديولوجية ومدى الرغبة والجدية في تطبيقها ، متعلقة بالنظم الاجتماعية السائدة ، متعلقة بالاشياء الفرعية المترتبة على النظم الاجتماعية وهكذا . وبدون محاولة جادة لتغيير الاتجاهات السلبية عن الجماهير ، والكف عن نشر الافكار الخرافية تحت ستار العلم والتكنولوجيا ، والاتجاه نحو قيم ومثل عليا حقيقية لا اتصور انه يمكن أن نتكلم عن مستقبل القاهرة على اساس سليم .

ابراهيم سعد الدين :

احب أن اعلق على النقطة الاخيرة التي اثارها الاخ سيد ياسين . وأنا اولًا موافق تمامًا على ان التجريبية كمنهج لا يمكن انها تساعد على التخطيط وانه دون ايديولوجية واضحة ودون موقف واضح من كافة الامور لا يمكن اطلاقًا الا ان نبدد قوانا على الاقل . لكن يخيل لي ان هناك امكانية على الاقل للقول بأن هناك اهدافًا معلنة يمكن اعتبارها الى حد ما واضحة ولكن يدور حولها الصراع . اى أنه ليس هناك نقص في تحديد الاهداف بقدر ما هو



الترجمان لانشاء احياء جديدة وجميلة . وقالوا ان الجمال ليس بالفخفة ، وان هذا يتناقض مع الفكر الاشتراكي . انا طبعا لاأرى هذا التناقض أو علاقة الاشتراكية مع ازالة الاحياء اذا كانت موبوءة صحيا .

والواقع ان الاحياء تتدهور ويتعين ازلتها بسبب القصور فى القوانين التى تحافظ على المدينة . وهناك قانون المبانى وضع سنة ١٩٤٠ وذلك لأول مرة وهو مقتبس من بعض المدن الكبرى ومع ذلك فهو اكثر تساهلا . فنحن فى القاهرة نصرح بارتفاع المبانى مرة ونصف عرض الشارع ، ولهذا لايد من تغيير قانون المبانى ، ويجب الاحتج بارتفاع قبية الاراضى . هنا الاشتراكية يجب ان تدخل . ولما حددنا الملكية الزراعية وحددنا حاجات كثيرة للمصالح العام ، يجب تحديد سعر اراضى البنساء لنقل تكاليف المبانى ونحمى المناطق القديمة الجميلة .

كذلك قانون المبانى عندنا يسمح ببناء ١١ مرة مسطح الارض فى حين ان ديترويت فى ميتشيجان فى امريكا بيسمح ببنى جملة مسطحاته فى جميع ادواره لاتزيد عن خمس مرات قطعة الارض المبنى عليها .

عندنا هنا قانون مبانى بيسمح لى بعشرة واحد عشرة ولو كانت الارض عميقة ابنى ١٢ مرة مسطح الارض .

واذا اخذنا فى الاعتبار ان كل مبنى مولد لحركة مرور (مشاه وسيارات وانتظار) نجد القانون عندنا يتساهل أكثر مما يجب بالنسبة لان شوارعنا شوارع مدينة قديمة انشئت للحصان او العربية بالحصان .

ومن الاشكالات التى نقابلها التقاسيم المخالفة فالقانون يمنع اعطاء رخصة الا بناء على تقسيم معتد . ولكن ليس بالقانون نص يقول ان للسلطة القائمة على التنظيم او مجلس المدينة الحق فى رفض تقسيم .. !

عبد العزيز السيد :

والله انا اضع نفسى موضع السادة المسئولين عن الندوة واسأل عن النتيجة او الحصاد الذى سيبرزونه فى النهاية للرأى العام وللقرء ، ويمكن فى هذا المجال الشكوى الاساسية التى قدمها كل واحد فى ميدانه هى أنه لا يوجد تخطيط أو أن التخطيط لا يتبع ، ولا بد أن نخطط فى كل ميدان ، لا بد أن كل واحد منا يكون عنده بيانات معينة

تعدد التنسيقات للاهداف المعلنه وهى ناتجة فى واقع الامر من صراع اجتماعى قائم ومن أوضاع طبقية قائمة . صحيح أنه يقال بعض الاحيان ان اشتراكيتنا اشتراكية تجريبية وانما ايضا يقال فى نفس الوقت ومن القيادة المسئولة ان الاشتراكية هى واحدة فى كافة انحاء العالم ولكن طريق الوصول اليها مختلف . هذا يقال وذاك يقال فى نفس الوقت . ولكن الجدل مرجعه فى واقع الامر ان هدف الاشتراكية فى حد ذاته ليس هدفا متفقا عليه بالنسبة لكافة القوى الاجتماعية .

وفى اطار التحالف القائم وهو الاتحاد الاشتراكي ليست هناك وسيلة للتعبير واضحة عن الفئات والطبقات الاجتماعية المختلفة بحيث كل منها عندما تعبر تكون معبرة عن هذه الفئة وعن اهدافها بدل ما تكون تعبيرات شخصية يؤخذ ويقال انها تعبيرات عن الاتجاه العام وهى فى كثير من الاحوال ليست فى واقع الامر تعبير عن الاتجاه العام ولكنه تعبير عن اتجاهات خاصة فى اطار من الوضع العام الموجود . وعندما يكون المتحدث يتكلم من مركز سلطة يؤخذ حديثه من مركز سلطة دائما على أنه تعبير عن الاتجاه العام مع انه فى كثير من الاحيان ليس الا تعبيراً عن ايدولوجية الشخص المسئول فى مركز السلطة فى مستوى معين . فالقضية هنا هى ان تحديد ايدولوجية المجتمع يقتضى ما يمكن ان يقال عنه حرية الصراع الفكرى ، والصراع الاجتماعى لبلورة الايدولوجية

تعليقات واضافات

هزت حجازى :

برضه اننى أمتنع عن ادارة أى مناقشة فى الجوانب الفنية فى الخطة والتخطيط اذ تكلمنا عن التخطيط على المدى البعيد : هل حجم السكان الذى سنبلغه سنة ٩٠ مثلا يدخل فى الاعتبار عند انشاء الصناعات وتنمية القطاع الزراعى . الخ . وهى عمليات لها نتائج على المدى البعيد ؟ هنا يدخل اشكال فرعى وهو أن الاهداف البعيدة يجب ان تكون واضحة لكى لا يتكرر ما حصل مثلا فى السنوات الاخيرة . فقد حصل تطور اقتصادى وزيادة فى معدل التنمية الاقتصادية . انما حصل انه بسبب المعدل العالى لتزايد السكان لم يظهز أى تأثير .

كمال شعيب :

وبعض الاخوان تكلموا عن ازالة احياء ، لاننا كمخططين نطلب ازالة احياء ، مثل حى عشمش

يضعها أمام المخطط . مادام عندنا وزارة التخطيط
تقوم بالتخطيط وتوزع مشروعات ، فلماذا ان تطالب
كل وزارة بتخطيط .

اسماعيل صبري عبد الله :

عندى كلمة صغيرة جدا عن دور القانون في
الاجتمع على ضوء ما اثير حول هذا الموضوع اليوم
وامس . . طبعا القوانين ضرورية وهي اسلوب
اساسي لتنظيم المجتمع . لكن اساتذتنا الذين
درسوا لنا فلسفة القانون قالوا لنا ان المجتمع يقوم
على مجموعة قواعد اخلاقية وان جزءا صغيرا جدا
من هذه القواعد الاخلاقية هو الذي تحول الى
قواعد قانونية يقع على من يخالفها جزاء جبانى .
ولكن الاصل والمجموعة الاكبر قواعد اخلاقية
لا يترتب على مخالفتها الا استنكار الراى العام
لها . يعنى فى اى مجتمع ٩٠ فى المائة من الناس
لا يسرقون لان اخلاقيا السرقة عيب و ١٠ فى المائة
فقط لا يسرقون خوفا من القانون . فالقانون ليس
حلا سحرى لكل حاجة .

النقطة الثانية : هي فى الحقيقة رد على سؤال
اثاره محمد الخفيف وهو هل مات الاوان . . ؟
طبعا عمر الاوان ما يفوت . ولكن المشكله انه كل ما
يمر الوقت كلما ازدادت المشاكل تعقيدا واصبحت
الحلول اصعب . والوقت فى حياة الامم لا يمر خنوا
من الاحداث . . واذا لم تشكل بارادتنا هسيذه
الاحداث فانها هي التى ستشكلنا لانها تصيح قيذا
على ارادتنا فى المرحلة التالية لها . .

النقطة الثالثة هي ضرورة النظرة الواقعية
لظروفنا ولجتمعتنا . واذا كان طموحنا عظيما فان
نقطه البداية فيه متواضعة جدا . يعنى مثلا فى
مستوى الخدمات لن يكون عندنا فى القريب خدمات
فى مستوى الكويت لسبب بسيط . لان الكويت تحصل
من البترول على ٢٥٠ مليون جنيه سنويا وعدد
سكانها اقل من نصف مليون ، منهم مائة الف
كويتى . ولو حصلنا هنا فى مصر على نفس المبلغ
لكان قطرة فى بحر بالنسبة لاحتياجات الثلاثين

عليون مصرى . لابد اذن ان نشفي المدارس ولو
تحت الشجر لان بدون ذلك لن نوفر التعليم
للجميع . لو انتظرنا حتى تتمكن من توفير المدارس
كما تقضى بذلك الاصول البيداغوجية فلن نراها
ابدا ولازم نبتدى بداية متواضعة . لكن ما يعرض
هذا النقض هو العنصر البشرى والجهد الذى يقدمه
العنصر البشرى . وممكن ان يكون المرء مدرسا
ممتازا حتى وهو يدرس تحت شجرة ويمكن ان
يكون مدرسا مسيئا ولو عمل فى فصل مكيف
التهواء . والعنصر البشرى ليس حافزا ماديا فقط
ليس بالخبز وحده يحيا الانسان . لاننا لانستطيع
ان نعطي للعنصر البشرى المكافاة التى يمكن ان
يحصل عليها . فلماذا اذن من حافز مغنوى لبقاء
القبيلين فى بلادنا وتصالهم مع شعبيهم . وهنا نضل
لفظه الوعى او نقطة الايديولوجية التى اشار اليها
الاخ سيد ياسين . مالم يكن الشعور الذى يحكم
كل من يتصدى لفضل فى هذا البلد هو شعور بالواجب
الوطنى والرغبة فى خدمة هذا الشعب والجدية فى
هذه الخدمة لا يمكن ان تبدأ البداية المتطلبة .
فالدولة لانستطيع ان نحل كل المشاكل والاساس هو
حزكة الجماهير نفسها والحلول التى تقدمها
لشاكلها . والجماهير لكى تتحرك لازم تكون
الزوية واضحة امامها . وان يكون لديها مثل عليا
تناضل من اجلها وطلبة سياسية تضرب المل فى
التضحية وفى الخدمة . وفى الشغل وفى التقانى

د. محمد الخفيف :

باسم الطلبة نشركم جميعا كل الشكر على
اسهامكم الذى اعنى هذه الندوة . والواقع لعلنا
جميعا متفقون على ان الموضوع اعنى واوسع
واخطر من ان يتناول فى ندوة واحدة .

وتعد ان شاء الله بان نعقد عدة ندوات اخرى
نتناول فيها بالتفصيل ما اجملنا فى هذه الندوة
العامة التى تعرضنا فيها للجوانب العريضة
للقاهرة فى المستقبل الذى نرجوه لها ، وكلة عن
ازدهار وشكرا .

محاولة للتخيص

يمكن ان نستخلص من مناقشات الندوة بعض النقاط الرئيسية التى تحكم الطريق الى
قاهرة المستقبل :

١ | اسيمو اقليم « القاهرة الكبرى » الذى يشكل من الناحية الاقتصادية منطقة متكاملة
نمو كبيرا خلال السنوات العشرين المقبلة . واهم مظاهر هذا النمو تضاعف عدد سكانه .

[٢] ترجع الزيادة فى السكان الى عاملين : الزيادة الطبيعية فى عدد السكان على مستوى الجمهورية ، والهجرة من الاقاليم الاخرى الى القاهرة وضواحيها .

[٣] يستحيل التخطيط لمستقبل القاهرة دون ان يندرج هذا التخطيط فى اطار تخطيط قومى شامل طويل الامد .

[٤] وخير دليل على ذلك ان مشكلة الزيادة الطبيعية فى السكان مشكلة قومية تظهر فى عدد كبير من البلاد النامية مع بدء مرحلة التنمية نتيجة لانخفاض معدل الوفيات دون ان يصاحبه انخفاض يذكر فى معدل المواليد . ولابد لواجتها بعمل جدى فى سبيل تنظيم النسل لتجاوز هذه الفترة الحرجة والوصول بجهود التنمية الى ارتفاع فى متوسط دخل الفرد يؤدى الى انخفاض معدل المواليد كما هى الحال فى الدول المتقدمة .

[٥] كما ان مشكلة الهجرة الى القاهرة لا يمكن علاجها الا فى اطار تخطيط اقليمى يقسم الجمهورية الى عدد من الاقاليم ، كل منها منطقة اقتصادية متكاملة لها عمود فقرى من الصناعة وبها عاصمة تتوافر فيها سمات المدن الكبرى .

[٦] تزايدت مشكلات القاهرة وتشعبت وتعمقت نتيجة لديناميكية التنمية الاقتصادية ، واجراءات التحول الاجتماعى التى هزت معالمها السابقة كعاصمة لبلاد يسيطر عليه الاستعمار والاقطاع تنقسم الى مدينة للفقراء واخرى للاغنياء .

[٧] ومع ذلك فما زالت القاهرة تعكس نواحي من التخلف فى تطور البلاد الاقتصادى والاجتماعى ، فهى من ناحية تتوافر لها من اسباب النشاط الاقتصادى ومن الخدمات مالا يتوافر لغيرها من مدن الجمهورية . وهى من ناحية اخرى ما زالت تتفاوت تفاوتاً شديداً بين احيائها الشعبية واحيائها الانيقة .

[٨] الخدمات الرئيسية [الاسكان - التعليم - الصحة - النقل - مرافق المياه والمجارى] مترابطة ولا يمكن التفكير فى تطوير احدها فى عزلة عن بقيةها ، ومن ثم لابد من التخطيط القومى ، والتخطيط الاقليمى من تخطيط عمرانى يحكم نمو القاهرة فى المستقبل وبصفة خاصة تجديد الاحياء القديمة وانشاء الاحياء الجديدة وهذا هو موضوع نشاط الجهاز التخطيطى والتنفيذى للجنة القاهرة الكبرى .

[٩] التخطيط فى مستوياته الثلاثة السابقة يبدأ بالمعرفة الشاملة للواقع باوسع معانيه ومن ثم فلا بد من العناية بالدراسة العلمية الدقيقة لمناحي الحياة القاهرية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ودراسة العادات والخلق ولابد من الاستفادة من جهود كل مراكز البحث العلمى المتاحة .

[١٠] كما يقوم التخطيط على تصور طويل الامد لما يجب ويمكن ان تكون عليه العاصمة وبعد عشرين عاما مثلا . . ويلاحظ فى هذا الصدد ، اولا ، ان المستقبل ليس مجرد اسقاط للوضع الحالى ، لان هذا الوضع لابد ان يتغير حتى وان لم يتم تخطيط ، وهدف التخطيط هو ان يتم ذلك التغيير على افضل وجه . ويلاحظ ثانيا ، ان مثل هذا التصور يتعذر بدون وضوح ايدىولوجى حول اهداف التطور الاقتصادى والاجتماعى . ويلاحظ ، ثالثا ، ان الخطة الطويلة الامد لابد ان تحكم الخطط المتوسطة والقصيرة .