

الخصائص العمرانية للعواصم الإدارية خلال القرن العشرين والحادي والعشرين URBAN CHARACTERISTICS OF ADMINISTRATIVE CAPITAL CITIES DURING THE TWENTIETH AND TWENTY-FIRST CENTURIES

Shereen Rateb¹, Prof. Dr. Yasser Elsayed², Dr. Osama Abdelhady Abozaied³

Department Of Architecture, Faculty of Fine Arts, Helwan University, Egypt^(1, 2, 3)

شرين راتب^١، ا.د. ياسر السيد^٢، د. أسامة عبد الهادي^٣
قسم العمارة – كلية الفنون الجميلة – جامعة حلوان، مصر (١، ٢، ٣)

shereen_rateb@f-arts.helwan.edu.eg¹, yasser@sarh-co.com², osama_khalifa@f-arts.helwan.edu.eg³

-- Paper Extracted from Thesis --

الملخص

يتركز أغلب سكان دول العالم بالعواصم لما تتميز به من الخدمات و فرص العمل و هو ما يؤدي أحياناً إلى هيمنة العاصمة على حياة الدولة و مركزية الخدمات بها كذلك الازدحام و الضغط على البنية التحتية التي لا تستطيع التلاؤم مع وتيرة النمو السكاني الهائل والاضرار البيئية الناتجة عن التلوث و غيرها من الاضرار، و لهذا السبب فإن مفهوم العواصم الإدارية بدأ بالظهور لعلاج تلك الأزمة في محاولة لنقل الوظائف الإدارية التي تستقطب أغلب السكان خارج العاصمة الأساسية و يكون النقل إلى عاصمة أخرى جديدة تقوم بتلك الوظيفة مما يخفف العبء على العاصمة الأساسية، و من هذا المنطلق يهدف البحث إلى التركيز على هذا النمط من العواصم في محاولة لاستعراض أهم الخصائص و السمات العمرانية التي تميزت بها هذه العواصم الإدارية التي ظهرت خلال القرنين العشرين و الحادي و العشرين و ذلك من خلال تحليل لبعض تجارب الدول التي خاضت تلك التجربة و هم ماليزيا و كوريا الجنوبية و مصر.

الكلمات المفتاحية

العواصم الإدارية؛ نقل العواصم؛ اللامركزية

ABSTRACT

Most of the world's population is concentrated in the Capital Cities because of its services and job opportunities, which sometimes leads to the capital's dominance over the state and the centralization of services in it, as well as overcrowding and pressure on the infrastructure and the environmental damage resulting from pollution, For this reason, the concept of Administrative Capital Cities began to appear to cope with this to relocate the administrative functions outside the main capital city, and the relocation will be to another new Capital City that performs that function, which reduces the burden on the main Capital City.

The research aims to focus on this type of capital city to review the most important urban characteristics and features of these Administrative Capital Cities during the twentieth and twenty-first centuries, through an analysis of some of the experiences of the countries that went through that experience; Malaysia, South Korea, and Egypt.

KEYWORDS

Administrative Capital City; Capital City Relocation; Decentralization

١. المقدمة

إن للعواصم دوراً هاماً في حياة الأمة لما تحويه من مقرات الحكم والسلطات السياسية والإدارية والتجارية والاقتصادية وغيرها، كما أنها تسعى لتمثيل صورة رمزية للدولة و توضح رسالة الدولة و قوتها للعالم و تعكس تطلعاتها السياسية و طابعها المعماري الفريد فهي تلعب دوراً أساسياً و حاسماً في مصير الدول.

ومع هذا ففي خلال القرنين العشرين و الحادي و العشرين نقلت العديد من دول العالم عواصمها إلى عواصم اخرى إما مسبقاً التخطيط و إما مدينة قائمة بالفعل، و تنوعت دوافع نقل هذه العواصم ما بين العمرانية و السياسية و الاقتصادية و الامنية و غيرها من الدوافع، و هذه الدوافع لها تأثير على شكل و خصائص عملية النقل حيث يكون نقل العاصمة إما نقلاً كلياً أى نقل لوظائف العاصمة كاملة أو نقل لبعض الوظائف مثل الوظائف الإدارية و السياسية فقط، و يتم النقل الجزئي بناءً على دوافع عمرانية و اقتصادية متمثلة في مركزية الخدمات داخل العاصمة الرئيسية و هيمنتها على الدولة و الذي يسبب بدوره مشاكل الازدحام و التكدس السكاني و الاضرار البيئية الناجمة عن التلوث كذلك عدم الإستغلال الأمثل لموارد الدولة، و لهذا و من أجل تقليص دور العاصمة الأساسية المتضخم في الدولة و الحد من مشاكل المركزية، نشأت فكرة العواصم الإدارية كأحد الحلول لتقليل المركزية، حيث تحاول تلك العواصم جذب السكان إليها للتقليل من الضغط على العاصمة الرئيسية و بالتالي التخفيف عليها.

و في محاولة لفهم أعمق لهذا النوع من العواصم الإدارية و ما يميزها عن غيرها من العواصم، يحاول البحث إستعراض خصائص و سمات عامة لتلك العواصم من خلال إستعراض خصائصها القومية و الإقليمية المتمثلة في مقومات موقع العاصمة الجديدة و معايير إختياره و العلاقة المكانية بالعاصمة القديمة ثم الخصائص العمرانية من تصنيف المدينة من حجم و عدد السكان المستهدف و نسب إستعمالات الاراضى داخلها و الفكرة التخطيطية للعاصمة، و بهذا تتضح الرؤية العامة لطبيعة تلك العواصم و مما تتفق عليه من خصائص أو تنفرد به و كذلك يحاول البحث إستنتاج مجموعة من الخصائص القياسية لاجسام و مساحات و الكثافات السكانية و كذلك نسب استعمالات الاراضى.

١,١ المشكلة البحثية

تعتبر هيمنة العاصمة في حياة الدولة ومركزية الخدمات بها أحد أكبر التحديات التي تواجه دول العالم و التي تؤدي إلى مشاكل الازدحام و الزيادة السكانية و مشاكل البنية التحتية و كذلك عدم الكفاءة في إستغلال الموارد و الثروات الموجودة في باقي أنحاء الدولة، و من هذا المنطلق فإن نشأة العواصم الإدارية الجديدة كأحد حلول مشاكل المركزية هي بمثابة خطوة هامة في حياة الدولة للخلاص من سيطرة العاصمة الرئيسية، و مع هذا فإن هناك نقص في المعلومات الخاصة بهذا النوع من العواصم تحديداً و الفكرة من نشأتها و الخصائص التي تميزها عن غيرها من مدن العواصم.

٢,١ هدف البحث

يهدف البحث إلى التعرف على مجموعة الخصائص العمرانية التي تشكل إطاراً عاماً للعواصم الإدارية خلال القرن العشرين والحادي والعشرين من خلال توضيح دوافع النقل إلى هذا النوع من المدن وتحديد الاهداف الرئيسية من إنشائها و كذلك السمات الإقليمية و القومية و التخطيطية الموجودة بها سواء خصائص عامة أو خصائص تنفرد بها بعض العواصم، لتكون بمثابة مرجع يمكن الرجوع إليه أثناء عملية التخطيط لهذا النوع من العواصم تحديداً و إتخاذ قرار النقل إليها.

٣,١ أهمية البحث

ترجع أهمية البحث في الإشارة إلى أهمية هذا النوع من العواصم والدور الذي تقوم به لتخفيف مركزية العاصمة الرئيسية من خلال:

- دراسة العلاقة المكانية بين العاصمة الأساسية والعاصمة الإدارية المنقول إليها وكذلك سهولة الاتصالية بينها وبين العاصمة الأساسية.
- دراسة عوامل الجذب داخل تلك العواصم والتي تساعد على انتقال الحياة إليها.
- دراسة الفكرة العامة لمخطط العواصم الإدارية وكيفية توزيع الأنشطة ونسب استعمالات الأراضي داخلها.
- استنتاج خصائص قياسية لمساحات وكثافات سكانية و اجسام العواصم وكذلك نسب استعمالات الأراضي.

٤,١ منهجية البحث

إعتمد البحث على المنهجيات التالية:
أولاً: الأطار النظري من الدراسة باستخدام المنهج الإستقرائي من خلال إستعراض المفاهيم الخاصة بالمدن و التعريف بالعواصم كأحد انواع المدن و توضيح الوظائف التي يمكن أن تؤديها و النظريات الخاصة بنقلها.

ثانياً: الدراسة العملية و التي إعتمدت على المنهج التحليلي من خلال تحليل لثلاثة عواصم إدارية تم تخطيطها خلال القرن العشرين و الحادى و العشرين ليتم النقل إليها و هم (بوتراجايا فى ماليزيا – سيجونج فى كوريا الجنوبية – العاصمة الإدارية الجديدة فى مصر).
ثالثاً: المنهج الاستنباطى فى محاولة الوصول إلى مجموعة خصائص نظرية و قياسية و التي شكلت ذلك النوع من العواصم الادارية خلال القرن العشرين و الحادى و العشرين.

٥,١ الدراسات السابقة

تناولت الدراسات السابقة الخاصة بمجالات العواصم الحديث عن العواصم القومية بشكل عام دون التركيز على العواصم الادارية بشكل خاص بإعتبارها أحد أنماط العواصم و تحليل خصائصها.
فقد ركزت إحدى الدراسات على تحديد الخصائص العامة للعواصم مُسبقة التخطيط لحقبة ما بعد الحداثة و التي تضمنت العواصم القومية دون تخصيص لفئة العواصم الادارية و تم إختيار هذه الفترة تحديداً لما لها من أثر على الفكر و الفلسفة و ما أثر بدوره على تخطيط هذه العواصم خلال هذا العصر (Alwehab & Juvara, 2018).
كذلك إحدى الدراسات عملت على تحديد المقومات الرئيسية و كذلك المعايير التخطيطية الهامة و التي يجب توافرها فى العواصم الجديدة و ذلك من خلال إستعراض للتجارب العالمية فى عمليات نقل العواصم فى العالم و تحليلها عبر منهجية شاملة لاستنتاج المعايير التي يمكن من خلالها القياس و التنبؤ بنجاح او فشل العاصمة الجديدة (الدايم, ٢٠١٧).
كذلك إعتمدت بعض الدراسات إلى الوصول لمعايير لتقييم الموقع الامثل للعاصمة و ذلك فى ظل التغيرات الزمنية و المكانية التي تؤثر على العاصمة الرئيسية، و هذه المعايير ما بين الوصفية و الكمية من خلال قياس مدى إمكانية إستغلال موارد المواقع المقترحة و كذلك إمكانية البناء و سبل النقل من و إلى العاصمة الجديدة (Ishenda & Guoqing, 2019)، (نصر, ٢٠١٤)
و هناك أحد الدراسات التي حاولت توضيح دور العواصم الجديدة كأحد المبادرات الرئيسية لبناء الدولة وكذلك التنمية الإقليمية و الاقتصادية (Ghalib, El-Khorazaty, & Serag, 2021).

٢. المفاهيم العامة للمدن

١,٢ تعريف المدينة

المدينة هي نمط من أنماط التباين السكنى ذات نمو تاريخي مستمر حيث أنها المكان الدائم لإقامة السكان المتباينين، كما أن طابع المدينة يتشكل بناءً على ثلاثة متغيرات رئيسية، فالأول هو أعداد السكان و الثانى هو كثافة الإقامة و أخيراً التباين السكاني (عاطف, ١٩٨٣)، كما يمكن تعريف المدينة أيضاً بأنها تجمع سكاني ضخم يتسم بعمران حضري و ليس ريفياً و تحوى المدينة على مجموعة من الحرف و الأنشطة المتخصصة، و مجموعة من العلوم المتنوعة و تتكون من مجموعة من الأحياء ذات طبقات إجتماعية متنوعة أحياناً و يتوقف التكوين العمرانى لها على كثافة السكان بها (الفتاح).

٢,٢ تصنيفات المدن

إن تحديد الهدف من إنشاء المدينة يتبعه التصور المبدئى لها من حيث الحجم و الوظيفة و كذلك التكوين و القاعدة الاقتصادية، و لهذا فإنه يتم تصنيف المدن تصنيف حجمى من حيث عدد السكان و كذلك تصنيف المدن مكانياً من حيث موقعها من الدولة و هناك تصنيف تاريخي و ذلك حسب عمر المدينة و التصنيف من حيث التكوين و الذى يصنفها طبقاً للخدمات و القواعد الاقتصادية بها و أخيراً التصنيف الوظيفي و الذى يصنف المدن طبقاً للوظيفة الرئيسية بها و سيتناول البحث تصنيف المدن من حيث التكوين و كذلك من حيث الوظيفة و من حيث الحجم.

٣,٢ تصنيف المدن طبقاً للتكوين

يمكن تصنيف المدن من حيث التكوين إلى نمطين رئيسيين (فرحات, ٢٠٠٦):

• أولاً: المدن المستقلة

و تسمى بالمدن ذات التكوين الاقتصادي المستقل و يقصد بها تلك المدن التي يمكنها توفير كافة فرص و سبل الحياة من إحتياجات يومية أساسية و جميع الخدمات الحضرية، بالإضافة إلى قدرتها على التصدير أيضاً لما توفره من منتجات و هو ما يؤهلها إلى التصدير للاقاليم المجاورة أو إلى خارج الدولة، بالإضافة إلى توافر فرص العمل و تنوع المهن و الحرف داخلها، كما تمتاز بالقدرة على النمو المستمر عن طريق توفير التخطيط المناسب لعملية التوسع المستقبلى.

• ثانياً: المدن التابعة

و تسمى بالمدن ذات التكوين الإقتصادي الغير مستقل فهي لا تقوم على قاعدة إقتصادية خاصة بها و إنما تكون تابعة لمدينة رئيسية مستقلة معتمدة على الخدمات التي تقدمها تلك المدن، ومع هذا فهي تضمن للسكان توافر الخدمات اليومية

الحياتية و يجب أن يشمل المخطط الخاص بها على سهولة الربط و الإتصالية بالمدينة الام لضمان حركة المواطنين إليها.

٤,٢ تصنيف المدن طبقاً للوظيفة

يعتمد هذا التصنيف على إبراز أهم الوظائف التي يمكن أن تقوم بها المدن سواء احتوت المدينة على وظيفة واحدة أو عدة وظائف و يمكن تقسيمها إلى ست فئات (نصر، ٢٠١٤):

- المدن الإدارية : و التي تمثل العواصم حيث تحوى على الوزارات و الإدارات المحلية
 - المدن الثقافية : و التي تضم مراكز الفنون و الجامعات و المركز البحثية و المناطق الدينية
 - المدن الإنتاجية : و التي تضم المناطق الصناعية و أماكن الحرف اليدوية و الورش
 - المدن الدفاعية : و التي تضم القلاع و الحصون و القواعد البحرية و الحاميات
 - مدن المواصلات : و التي تضم وسائل المواصلات التي تساعد في الانتقال و التحويل و مدن التصدير
 - المدن الترفيهية : و التي تضم مناطق قضاء العطلات و المنتجعات
- و لا يعنى تسمية المدينة بوظيفة محددة بأن المدينة لا تشمل على الوظائف الأخرى، و لكن ذلك اللقب يطلق عليها نظراً لأنها الوظيفة الأساسية داخلها و التي تحقق من خلالها أكبر عائد.

٥,٢ تصنيف المدن طبقاً لعدد السكان

يتوقف عدد السكان حسب حجم المدينة بواسطة الكثافة السكانية و يمكن تصنيف المدن حسب منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD إلى ثلاث فئات رئيسية (Economic & Development, 2014):

- المدن الكبرى و أحياناً يطلق عليها المدن المليونية: و تنقسم إلى فئتان Large Metropolitan التي يتراوح عدد سكان بين ١,٥ مليون أو أكثر، و النوع الثانى هو Metropolitan إذا كان عدد سكانها ما بين ٥٠٠,٠٠٠ و ١,٥ مليون نسمة.
- المدن متوسطة الحجم إذا كانت عدد سكانها ما بين ٢٠٠,٠٠٠ و ٥٠٠,٠٠٠ نسمة.
- المدن الصغيرة إذا كان عدد سكانها ما بين ٥٠ ألف إلى ٢٠٠,٠٠٠ نسمة.

٣. الدراسات الخاصة بالعواصم

١,٣ مفهوم العاصمة

العاصمة هي إحدى فئات المدن و التي يتركز بها مقرات الحكم السياسية حيث يتم من خلالها ممارسة الحكم كذلك المباني الإدارية الهامة من وزارات و الهيئات الدبلوماسية، و يمكن أن تعدد الوظائف التي تقوم بها حيث بجانب الوظيفة الرئيسية لها و هي الوظيفة السياسية و الإدارية تقوم بوظائف أخرى مثل الوظائف الثقافية و السياحية و التجارية و الاقتصادية و يمكن أن تتواجد هذه الوظائف داخل عاصمة واحدة او تتفرق في مجموعة عواصم داخل الدولة (Campbell, 2000)، و غالباً ما تكون العاصمة هي أكبر مدينة في الدولة، كما إن العاصمة لها دور مهم في إظهار هوية و شخصية الدولة من خلال العمارة و التي تظهر رسالة الدولة للعالم أجمع (Ishenda & Guoqing, 2019).

٢,٣ تصنيفات العواصم

للتمييز بين العديد من العواصم و إيضاح أنماطها المختلفة فإنه لا بد من الحديث عن تصنيفات العواصم، حيث يمكن تصنيف العواصم طبقاً لُنشأتها و أصولها المختلفة و أيضاً تصنيفها من حيث الوظائف و الأدوار العديدة التي يمكن أن تلعبها:

أولاً: تصنيف العواصم طبقاً للمنشأ

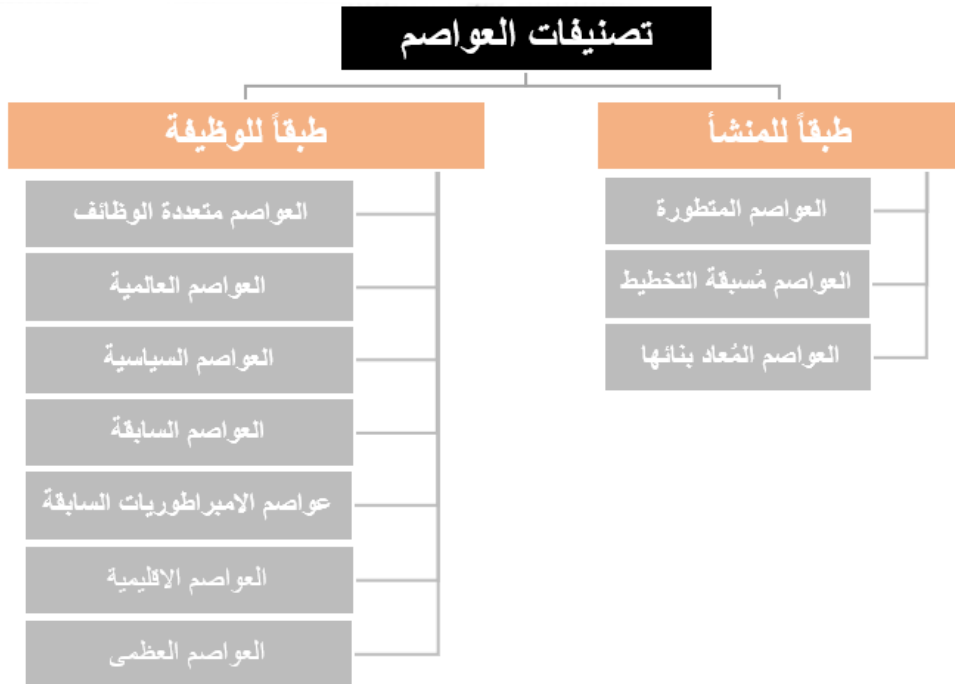
و يمكن تصنيفها إلى ثلاثة أنواع (Rossman, 2018):

- العواصم المتطورة : و هي عواصم الامبراطوريات التي لم تكن مخطط لها لتكون عاصمة و لكن نظراً لتطورها التدريجي خلال الزمن و مقوماتها من خلال كونها مراكز تجارية و اقتصادية و عسكرية هامة فأصبحت عواصم للدول مثال ذلك (روما – باريس- لندن).
- العواصم مُسبقة التخطيط: و هي عواصم تم تخطيطها خصيصاً لتصبح عاصمة للدولة مثال ذلك (برازيليا – كانبرا-أستانا-بورتاجايا-العاصمة الإدارية الجديدة).
- العواصم المُعاد بنائها: و هي عواصم أما متطورة أو مخططة و لكن تم تدمير جزء منها و إعادة إحيائه من جديد نتيجة لحرب او كوارث طبيعية مثل (برلين – وارسو).

ثانياً: تصنيف العواصم طبقاً للوظيفة

بالإضافة إلى إستضافة المقر الرئاسي و مقرات الحكومة و مع مدى قوة و تأثير مركز العاصمة الادارى و السياسى فإنه يمكنها من جذب وظائف عدة إليها مما يعلى من شأن العاصمة محلياً و عالمياً، و قد صنف الجغرافى بيتر هول Peter Hall العواصم وظيفياً إلى سبعة أنواع (Hall, 2006):

- **العواصم متعددة الوظائف :** هذا النوع من العواصم يستطيع الجمع بين أكثر من وظيفة إلى جانب كونها مقر الحكم مثال ذلك(باريس – موسكو – القاهرة).
- **العواصم العالمية:** هذه العواصم لها دوراً رائداً فى مجال السياسة و التجارة بما تحويه من المؤسسات الدولية، يعتبر تفوقها فى هذا الدور يفوق دورها القومى و الاقليمى مثال ذلك (باريس – لندن-واشنطن).
- **العواصم السياسية:** هذه العواصم هى التى تقع بها السلطات السياسية بما فيها السلطة التشريعية و القضائية و التنفيذية و فى اغلب الاحيان لا تكون هذه العواصم رائدة فى باقى المجالات (لاهى-أوتاوا-يون).
- **العواصم السابقة:** هى عواصم تم نقل العاصمة منها الى مدينة أخرى أى تم نقل مقر الحكم السياسى و الادارى و لكنها ما تزال تحتفظ بمكانتها كعاصمة لما تتميز به من دور تجارى و ثقافى هام بالنسبة للدولة(ريو دى جانيرو-برلين).
- **عواصم الامبراطوريات السابقة:** و تعتبر حالة خاصة من العواصم السياسية و التى كانت عواصم لامبراطورية باكملها و لكنها فقدت سيطرتها و استقلت و يتميز أغلبها بأداء وظائف أخرى تجارية و ثقافية مثال ذلك (مدريد – لشبونة).
- **العواصم الإقليمية:** و تعتبر هذه العواصم حالة خاصة من العواصم السياسية أيضاً و تتواجد فى الدولة التى تعمل بنظام الحكم الفيدرالى فهى تشارك النظام الفيدرالى مع باقى العواصم حولها مثال ذلك (سيدنى – ملبورن-تورينوتو).
- **العواصم العظمى:**تمتاز بتركز المنظمات الدولية بها و المؤسسات الهامة مثال ذلك (روما-جينييف-نيويورك)



شكل ١ ديجرام لتصنيفات العواصم، المصدر: الباحثين

٤. عمليات نقل العواصم فى العالم

٤, ١ مفهوم نقل العاصمة

عملية نقل العاصمة هى " الانتقال المادى لأجهزة الدولة المركزية من موقع إلى آخر " (Schatz, 2003)، و قد يكون النقل إلى مدينة قائمة بالفعل أو مدينة يتم تخطيطها خصيصاً للقيام بدور العاصمة الجديدة و هى العواصم مسبقة التخطيط كما ذكر سابقاً

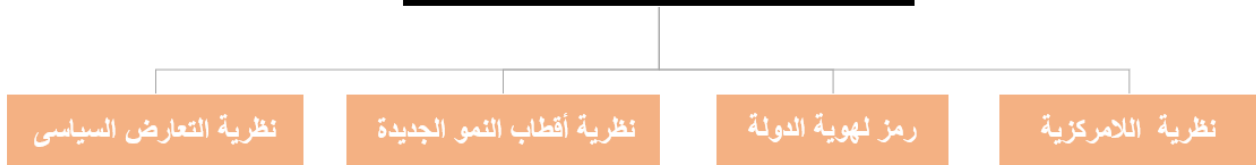
فى تصنيف العواصم طبقاً للمنشأ، و تعتبر عملية نقل العاصمة عملية غير معتادة بالنسبة للدولة و لكن يتم تنفيذها بشكل تكرارى على مستوى الدول المختلفة فى العالم (Illmann, 2015). و يكون النقل بدوافع مختلفة تتنوع ما بين دوافع سياسية و عمرانية و ثقافية و أمنية و إقتصادية، و تتخذ الدولة هذا القرار بعد المفاضلة بين تطوير العاصمة القديمة أو المضى قدماً فى نقل العاصمة لما لها من مزايا مدفوعة بفرص جديدة توفرها العاصمة الجديدة، و لا يشترط أن يتم النقل إلى موقع مركزى داخل الدولة كذلك لا يشترط أن يتم النقل إلى أكبر مدينة داخل الدولة و لكن يتم النقل طبقاً لظروف كل دولة (Rossman, 2018).

٤, ٢ النظريات الخاصة بعمليات نقل العواصم

هناك رؤى نظرية عديدة فى تحول و نقل العواصم و التى تسعى لتفسير هذه العملية و التى تجعل الدولة تتخذ هذا القرار و تعيد توزيع الخريطة العمرانية للدولة ككل، و يمكن إستعراض هذه الرؤى لتوضيح أكثر لنهج الدول فى نقل عواصمها و ذلك من خلال النظريات التالية (الدايم, ٢٠١٧):

- **نظرية اللامركزية:** تقوم هذه النظرية على إلغاء فكرة هيمنة العاصمة على حياة الدولة حيث تهدف إلى إزالة التأثير الشديد للعاصمة، حيث يتم فصل المراكز السياسية و الادارية من العاصمة القديمة إلى ما يعرف بالعواصم الادارية، و نظراً لتردد السكان إليها يومياً فإنه يعرضها إلى تهالك البنية التحتية و الإزدحام المرورى الشديد كذلك التلوث أو حتى ما يمكن أن تتعرض له الدولة من مخاطر طبيعية أخرى مثل الفيضانات و الاعاصير و الزلازل أو مخاطر أخرى خارجية مثل الاعتداءات الخارجية ولهذا و حفاظاً على المؤسسات الحكومية و بالتالى التأثير على كفاءتها و ادائها تصبح فكرة الانتقال إلى عاصمة جديدة هو الخيار الامثل للدولة.
- **رمز لهوية الدولة:** تعتبر العاصمة الجديدة هى رمز و هوية الدولة و خاصة بعد التخلص من استعمار امبراطورية عظمى او الانفصال عن اتحاد او نظام معين و أيضاً عن إعادة هيكلة لنظام الدولة على سبيل المثال الانتقال إلى نظام ملكى إلى جمهورى، اى كمحاولة للتعبير عن نشأة جديدة للدولة عن طريق العاصمة الجديدة و كمثال على ذلك فهناك دول الهند و كزاخستان.
- **نظرية أقطاب النمو:** تحاول هذه النظرية إعادة توزيع السكان من جديد داخل الدولة حيث تقوم على مبدأ أن التنمية لا تحدث بالتساوى فى جميع أرجاء الدولة و لكن بشكل كبير حول المراكز، حيث تقوم هذه النظرية بالاساس على أسس تنموية و يكون الهدف منها هو استغلال الثروات و الموارد فى الدولة الاستغلال الامثل، فبدلاً من تركيز السكان فى منطقة معينة و هى العاصمة القديمة، يأتى دور العاصمة الجديدة كمركز يجتمع حوله السكان من مختلف أنحاء الدولة حيث تكون هذه العاصمة الجديدة قطب نمو جديد داخل الدولة و كمثال على ذلك برازيليا.
- **نظرية التعارض السياسى:** تعتبر هذه النظرية حديثة و هى تفسر العلاقة بين نقل العاصمة و نظام الحكم السياسى، حيث يحاول النظام الحاكم حماية نفسه من الانتفاضات او المظاهرات الموجودة داخل كبرى المراكز و التجمعات السكنية داخل الدولة و الذى يمثل تهديداً للنظام الحاكم و زعزعة الحكم، و تحاول الحكومات فى بعض الدول و خاصة النامية ذات الحكم غير الديموقراطى تحجيم اعداد السكان عن طريق عزل العاصمة اى نقل العاصمة بعيداً للتقليل من فرص احاطة النظام و كمثال على ذلك مينمار و كوت دى فوار.

النظريات الخاصة بعمليات نقل العواصم



شكل ٢ ديجرام يوضح النظريات الخاصة بعمليات نقل العواصم، المصدر: الباحثين

٤, ٣ تغيرات عواصم الدول خلال القرن العشرين و الحادى و العشرين

خلال القرن الماضى و حتى القرن الحالى نقلت العديد من الدول عواصمها سواء نقل كامل أى نقل لكامل وظائف العاصمة أو نقل جزئى للوظيفة الادارية و السياسية فقط، و يمكن إستعراض مجموعة الدول التى قامت بتلك التجربة من خلال الجدول التالى:

جدول (١)، تغيرات عواصم الدول خلال القرن العشرين و الحادى و العشرين، المصدر بتعديل الباحثين بناءً على (أحمد، ٢٠١٧)

الدولة	عام النقل	العاصمة القديمة	العاصمة الجديدة
الهند	١٩١١	كولكاتا	نيو دلهى
روسيا	١٩١٨	سانت بطرسبيرج	موسكو
تركيا	١٩٢٣	إسطنبول	أنقرة
استراليا	١٩٢٧	مليبورن	كانبيررا
الصين	١٩٤٩	نانجينج	بيينج
باكستان	١٩٥٩	كاراتشى	إسلام اباد
البرازيل	١٩٦٠	ريو دى جانيرو	برازيليا
شمال اليمن	١٩٦٢	تعز	صنعاء
بليز	١٩٧٠	بليز سيتى	بيلومين
تانزانيا	١٩٧٤	دار السلام	دودوما
ملاوى	١٩٧٥	زومبا	ليلونجوى
سيريلانكا	١٩٨٢	كولومبو	سري جاياواردنابورا كوتى
كوت دى فوار	١٩٨٣	ابيدجان	ياموسكرو
تشيلي	١٩٩٠	سانتياجو	فالباريزو
نيجيريا	١٩٩١	لاجوس	أبوجا
ألمانيا	١٩٩١	بون	بيرلين
كازاخستان	١٩٩٧	ألماتى	نورسلطان
ماليزيا	١٩٩٩	كوالامبور	بوتراجايا
مينمار (بورما)	٢٠٠٦	يانجون	نايبداو
كوريا الجنوبية	٢٠١٢	سيول	سيجونج
مصر	قيد النقل	القاهرة	العاصمة الادارية الجديدة (وديان)
إندونيسيا	قيد النقل	جاكرتا	نوسانتارا

و من خلال الجدول السابق يتضح أن هناك ٢٢ دولة نقلت عواصمها خلال القرنين العشرين و الحادى و العشرين، و يلاحظ أنه مع أواخر القرن العشرين ومع بداية القرن الحادى و العشرين هناك أربعة دول نقلت فقط الوظائف الادارية أى نقل جزئى لوظائف العاصمة الاساسية مع الاحتفاظ بالعاصمة القديمة لتقوم بالوظائف الاخرى و هذه الدول هى : سيريلانكا- ماليزيا – كوريا الجنوبية – مصر (قيد النقل حالياً) و التى سوف يختص البحث بدراساتهم.

٥. الدراسة التحليلية

١,٥ آليات تحديد دراسات الحالة

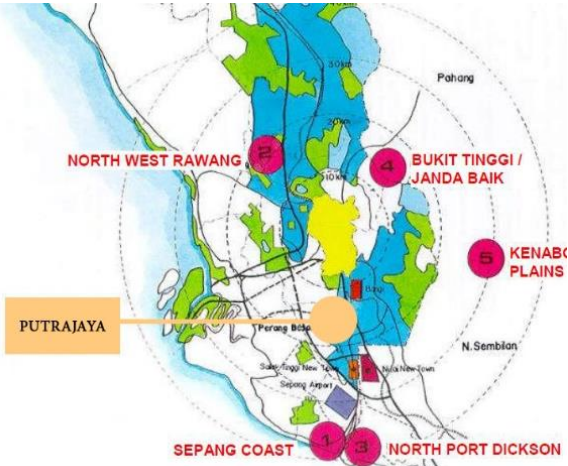
- تم إختيار حالات الدراسة بناءً على الآليات التالية :
- أن تكون عاصمة مُسبقة التخطيط أى تم تخطيطها خصيصاً لتصبح عاصمة إدارية، حيث يتم مراعاة الاستعمال الادارى و ما يتبعه من متطلبات فى تخطيط العاصمة.
 - كذلك تنوع دوافع النقل قدر الامكان لما سيكون له تأثير على شكل و خصائص العاصمة الجديدة
 - توافر المعلومات و البيانات الخاصة بحالات الدراسة من خلال الجهات الرسمية و الابحاث العلمية الخاصة العواصم. و لهذا تم إختيار ثلاثة حالات دراسة و التى تنطبق عليها الآليات السابقة، و هم : ماليزيا (بوتراجايا Putrajaya) – كوريا الجنوبية (سيجونج-Sejong) – مصر (العاصمة الادارية الجديدة – وديان).

٢,٥ المنهجية المتبعة فى عرض دراسات الحالة

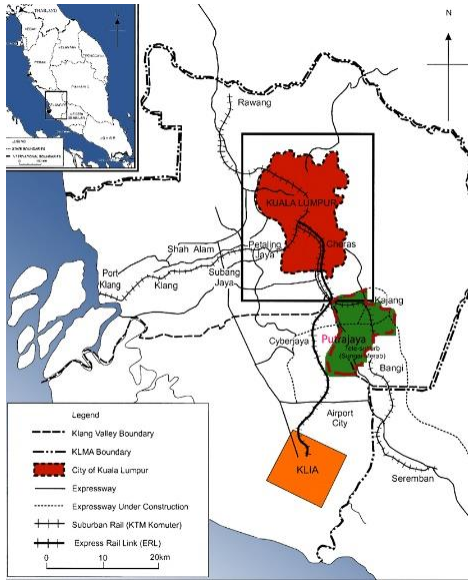
- يتبع البحث المنهج التحليلى فى عرض حالات الدراسة و ذلك من خلال ثلاثة محاور رئيسية:
- المحور الأول : يشمل على عرض الدوافع و الاسباب الرئيسية لنقل العاصمة.
 - المحور الثانى : يشمل على تحليل الخصائص القومية و الاقليمية للعاصمة الجديدة و الذى يتضمن معايير إختيار موقع العاصمة و العلاقة المكانية بالعاصمة القديمة.
 - المحور الثالث : و يشمل على تحليل الخصائص التخطيطية للعاصمة الجديدة و الذى يتضمن تحليل نمط المدينة من خلال مساحتها و حجم السكان المستهدف بالإضافة إلى تحليل نسب استعمالات الاراضى و الفكرة العامة لمخطط العاصمة.

جدول ٢، تجارب الدول الثلاثة في نقل عواصم الادارية إلى عاصمة جديدة، المصدر: الباحثين

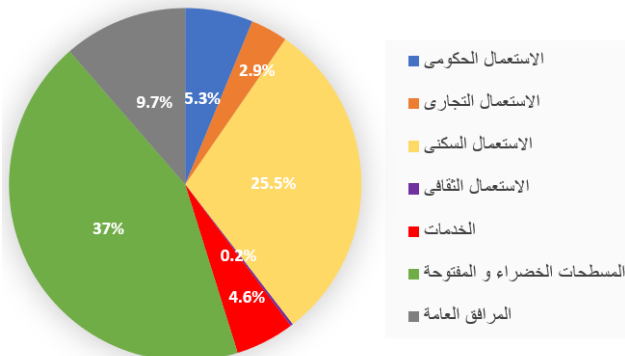
أولاً: تجربة ماليزيا في نقل العاصمة الإدارية من كوالامبور إلى بوتراجايا



شكل ٣ المواقع المقترحة لعاصمة ماليزيا الجديدة، المصدر: (نصر، ٢٠١٤)



شكل ٤ خريطة توضح موقع بوتراجايا وعلاقتها بالعاصمة كوالامبور المصدر: (Tran, 2010)



شكل ٥ نسب إستعمالات الاراضى للعاصمة الادارية بوتراجايا، المصدر: الباحثين

من خلال رؤية تنموية لماليزيا لجعلها أول دولة عالمية بمطلع ٢٠٢٠ فقد تم اقتراح نقل العاصمة الادارية، بجانب هذا فقد تم تأكيد ضرورة هذه الخطوة في إشارة إلى مجموعة من الدوافع كالآتي (Moser, 2010):

- الحاجة إلى توفير الأراضي للمؤسسات و المكاتب الادارية الحكومية لزيادة الطلب عليها و عدم كفاية الاراضى التخفيف من الضغط على مرافق العاصمة كوالامبور
- زيادة الحاجة إلى مركز حضري حديث يكون مُرفق بإحدث الوسائل التكنولوجية.
- محاولة لتحقيق الاستدامة و التوازن في وادي كلانج.

المحور الاول: أسباب نقل العاصمة

معايير إختيار موقع العاصمة

تم إختيار مدينة بوتراجايا من ضمن ٥ مناطق أخرى و ذلك للأسباب التالية (Siong, 2006a):

- يعتبر موقع العاصمة الجديدة موقع إستراتيجي داخل المحور التنموي بإقليم وادي كلانج MSC.
- توافر الموارد الطبيعية لتخطيط مدينة حدائقية
- سهولة الوصول إليه عن طريق شبكات النقل القائمة.

المحور الثاني: الخصائص القومية و الإقليمية للعاصمة الجديدة

العلاقة بالعاصمة بالقديمة

تقع العاصمة الجديدة بوتراجايا جنوب كوالامبور و على بعد ٢٥ كم فقط منها و هي تقع في نفس إقليم العاصمة كوالامبور وضمن النطاق التأثيري الخاص بالعاصمة بالقديمة، حيث كانت رؤية الدولة بخلق محور تنموي يربط بين جنوب العاصمة كوالامبور بالمطار (Tran, 2010)

مساحة العاصمة و حجم السكان المستهدف

تبلغ مساحة العاصمة الجديدة بوتراجايا حوالي ٤٩ كم^٢ و هي مخططة لتستوعب ٥٠٠,٠٠٠ نسمة فقط (اللحام, ٢٠١١).

نسب استعمالات الاراضى

تأثرت نسب إستعمالات الاراضى داخل بوتراجايا بعاملين هامين الاول هو إنشاء مدينة ذكية و الثاني هو محاولة دمج أسس تخطيط المدن الحدائقية في التخطيط (Alwehab & Juvara, 2018) و بهذا فإن نسب إستعمالات الاراضى داخل بوتراجايا إنقسمت إلى الآتي (Siong, 2006b):

- الاستعمال الحكومي : ٥,٣%
- الاستعمال التجاري : ٢,٩%
- الاستعمال السكني: ٢٥,٥%
- الاستعمال الثقافي: ٠,٢%
- الخدمات: ٤,٦%
- المسطحات المفتوحة و الخضراء: ٣٧%
- المرافق العامة: ٩,٧%

المحور الثالث: الخصائص التخطيطية للعاصمة الجديدة



شكل ٦ المخطط الهيكلي لبوتراجايا، المصدر: (Tran, 2010)

المخطط العام للعاصمة الجديدة

أولاً : مبادئ تخطيط العاصمة بوتراجايا (Loo, 2016)

- كفاءة عالية في جودة المرافق و سهولة الوصول و النقل من خلال شبكة سريعة من الطرق
- تهيئة البنية التحتية اللازمة ليصبح التعامل مع الجمهور إلكترونياً و ذلك لتحقيق مركز ادارى جديد و حديث يكون مرفق تكنولوجياً.
- التناسق مع المقومات و الموارد الطبيعية عن طريق التعامل مع تضاريس الموقع
- التأكيد على هوية دولة ماليزيا.

ثانياً: الفكرة التخطيطية للعاصمة الادارية بوتراجايا

تم تخطيط بوتراجايا بمفهوم جاردن سيتي و الذى يحدد المدينة إلى عشرين دائرة، و إنقسمت المدينة إلى خمسة للقسم الاول و التى تشمل على المنطقة المركزية و ما تحويه من الجزء الحكومى و السياسى بالإضافة إلى منطقة الاعمال و المنطقة الثقافية، و القسم الثانى و يشمل الخمسة عشر دوائر الاخرى و هى للمنطقة الطرفية و التى إنتشر فيها الاستعمال السكنى كما أن هناك بحيرة صناعية تفصل بين القسمين.

و تتصل المنطقة المركزية داخل المدينة عن طريق محور رئيسى يربط شمال المدينة بجنوبها و يبلغ طوله ٤ كم و بعرض ١٠٠ كم (Tran, 2010).

و بالنسبة للمنطقة المركزية داخل بوتراجايا فقد إنقسمت إلى ٣ مناطق (Tran, 2010):

- المنطقة الاولى: شمال المدينة و تشمل الجزء الحكومى
- المنطقة الثانية: وسط المدينة و تشمل الجزء الادارى و الثقافى
- المنطقة الثالثة: جنوب المدينة و تشمل الجزء الترفيهى

ثانياً: تجربة كوريا الجنوبية فى نقل العاصمة الإدارية من سيول إلى سيجونج

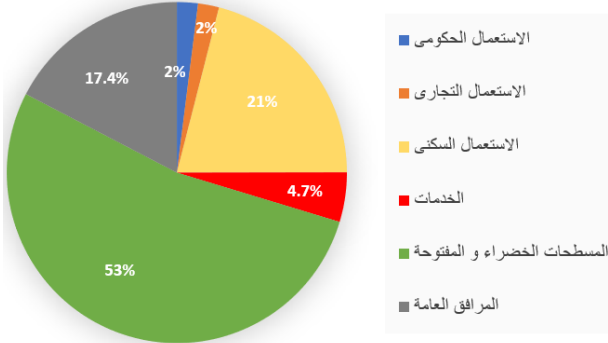


شكل ٧ موقع العاصمة سيجونج و علاقته بموقع العاصمة سيول المصدر: (Agency, 2016)

إستطاعت كوريا الجنوبية أن تشهد تنمية اقتصادية و هذه التنمية كانت تتركز فى منطقة العاصمة القديمة سيول و لهذا أصبحت التنمية غير متكافئة بالنسبة لباقي المناطق داخل الدولة (Kwon, 2015) ولهذا و يمكن تلخيص دوافع نقل العاصمة سيول من خلال الاتى (Suh, 2019):

- مركزية الخدمات فى العاصمة سيول مما أدى إلى ازدحامها و تكديسها حيث يقطن ٢٥ مليون نسمة داخلها و هى نسبة تمثل ١١,٨٪ من مساحة الدولة فقط
- التلوث و الاضرار البيئية الكبيرة و الذى أدى إلى عدم إستدامة المدينة.
- نشر التنمية المتوازنة فى أرجاء الدولة.
- محاولة التخطيط لمدينة مستقبلية ذكية باستخدام التقنيات الحديثة عن طريق مرافق تكنولوجية لتحسين جودة الحياة

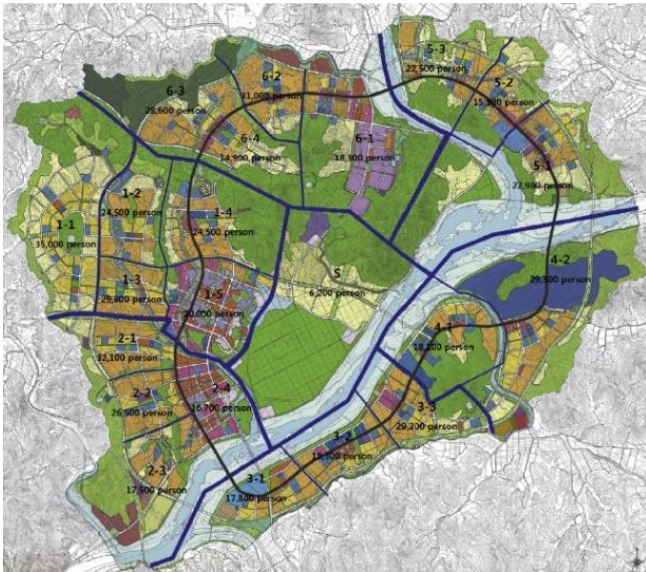
المحور الأول: أسباب نقل العاصمة



شكل ٨ نسب إستعمالات الاراضى للعاصمة الادارية سيجونج، المصدر: الباحثين



شكل ١٠ توزيع الـ ٦ وظائف للعاصمة على شكل حلقة، المصدر: (Kang, 2012)



شكل ١١ المخطط الهيكلى للعاصمة سيجونج، المصدر: (Kwon, 2015)

معايير إختيار موقع العاصمة

أختيرت مدينة سيجونج من بين ٣ مواقع أخرى و تميز الموقع بالآتى (Choi & Reeve, 2015):

- موقعها بالموقع المركزى مما يضمن التنمية المتوازنة.
- سهولة الوصول و إلى العاصمة سيول.
- المقومات الطبيعية حيث يتخللها نهر.

العلاقة بالعاصمة بالقديمة

تبعد العاصمة الإدارية الجديدة سيجونج حوالى ١٢٠ كم عن العاصمة سيول و هى داخل إقليم اخر يسمى Chungcheong و يمتاز موقعها بانها ضمن النطاق التائىرى للعاصمة سيول (Kang, 2012)

مساحة العاصمة و حجم السكان المستهدف

مساحة العاصمة سيجونج هى ٧٢,٩١ كم^٢ و بعدد سكان متوقع ٥٠٠,٠٠٠ نسمة (Choi & Reeve, 2015).

نسب استعمالات الاراضى

نظراً للتلوث الشديد بسيول فقد تم مراعاة ذلك فى نسب إستعمالات الاراضى حيث اهتم مخطط العاصمة الجديدة بنسبة المساحات الخضراء كمحاولة لتقليل نسبة انبعاثات الكربون (D'Arcy, Kim, & Maniquiz-Redillas, 2017) و قد تم توزيعها طبقاً للآتى (Kwon, 2015):

- الاستعمال الادارى و الحكومى : ٢٪
- الاستعمال التجارى : ٢٪
- الاستعمال السكنى : ٢١٪
- الخدمات : ٤,٧٪
- المساحات المفتوحة و الخضراء : ٥٣٪
- المرافق العامة : ١٧,٤٪

المخطط العام للعاصمة الجديدة

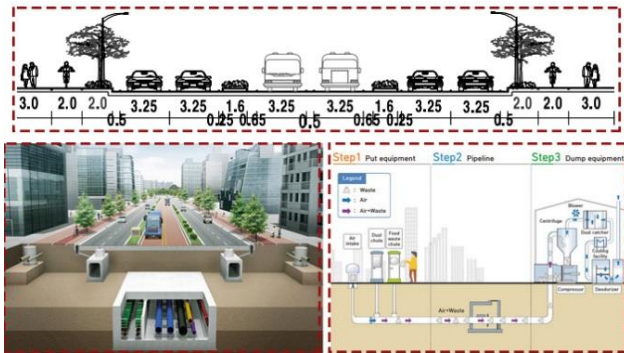
أولاً : مبادئ تخطيط العاصمة سيجونج
تم طرح مسابقة لتخطيط العاصمة الادارية الجديدة و كانت المبادئ الرئيسية للعاصمة كالاتى (Kwon, 2015):
أن تكون عاصمة متعددة الوظائف و تكون مكتفية ذاتياً لتحقيق جودة الحياة عن طريق إنشاء مدينة مستدامة تتخذ المدينة شكل حلقة لتحقيق فكرة اللامركزية

ثانياً: الفكرة التخطيطية للعاصمة الادارية سيجونج

تم تخطيط العاصمة على أن تحتوى على ٦ وظائف رئيسية اولها الوظائف الادارية و الحكومية و يتبعها المناطق التجارية و الثقافية و الصناعات و مناطق الرعاية الطبية و مناطق التكنولوجيا الفائقة و قد تم توزيعها فى شكل حلقة و تم إستبدال منطقة المركزية بمنطقة خضراء لتساعد على أن تكون متنفس للسكان و تم الربط بين الوظائف المختلفة عبر ممرات خاصة بالدراجات و أنظمة النقل الذكية (Kang, 2012).

المحور الثالث: الخصائص القومية و الإقليمية للعاصمة الجديدة

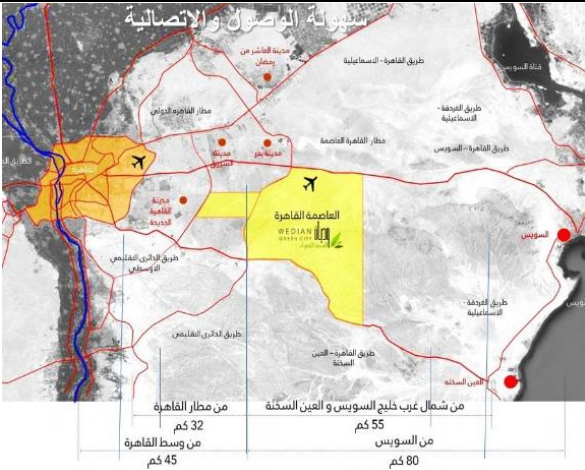
المحور الثالث: الخصائص التخطيطية للعاصمة الجديدة



شكل ١٢ صورة توضح مسارات حركة المشاة و الدراجات و البنية التحتية داخل سيجونج، المصدر: (Leem, Han, & Lee, 2019)

كذلك تم تحقيق مفهوم المدينة المستدامة و الذكية و تسمى مدينة سيجونج بـ Sejong Smart City و هذا لتعزيز الموارد و توفير الطاقة و الحد من الكربون و أيضاً إدارة جودة المياه و تحقيق جودة و كفاءة الحياة و الرعاية الصحية من خلال الخدمات الصحية القائمة على الانظمة التكنولوجية (Kang, 2012). وقد تحقق هذا من خلال ما تم تجهيزه من مرافق و تطبيقات و من ضمنها جمع القمامة الالى و المباني المولدة للطاقة و التخلص من النفايات كذلك نظام شحن السيارات الكهربائية و أنظمة المرور باستخدام الذكاء الاصطناعي (Geertman, Allan, Zhan, & Pettit, 2019).

ثالثاً: تجربة مصر فى نقل العاصمة الإدارية من القاهرة إلى العاصمة الإدارية الجديدة - وديان



شكل ١٣ العلاقة المكانية بين القاهرة و العاصمة الادارية الجديدة، المصدر: (العمرانية، ٢٠١٧)

إن القاهرة كعاصمة تفتقد للنمو المتزن و المخطط له و لهذا فإنه و فى خلال السنوات الماضية تدهورت حالتها العمرانية و البيئية مما أدى إلى مشاكل و لهذا إتخذت الدولة قرار النقل بعام ٢٠١٤ و يمكن تلخيص أسباب النقل كالاتى (السيد، ٢٠٢١):

- الازدحام و التكدس المرورى و الحاجة إلى تخفيض الكثافة السكانية حالياً و مستقبلاً حيث يعيش بالقاهرة ٢٠٪ من سكان مصر و كذلك التخلص مشاكل التلوث
- نصيب الفرد من المسطحات الخضراء داخل القاهرة لا يتعدى الـ ١,٥ م^٢ و لهذا فهناك حاجة إلى زيادة نصيب الفرد من المسطحات الخضراء.
- رفع مستوى الحياة و جودتها من خلال بنية تحتية مُرفقة تكنولوجياً و فعالة و تحقيق التنمية المستدامة.
- لضمان الحفاظ على ما تمتلكه القاهرة من مناطق أثرية

المحور الاول: أسباب نقل العاصمة

معايير إختيار موقع العاصمة

موقع العاصمة الادارية الجديدة هو بمثابة نقطة ارتكاز بين شقين رئيسيين و هما القاهرة و المحور التنموى لقناة السويس أختير موقع العاصمة الإدارية الجديدة كإمتداد لكثلة القاهرة فى إتجاه الشرق و ذلك لما تم إنشاؤه من المدن الجديدة فى إتجاه الشرق (Ghalib et al., 2021).

العلاقة بالعاصمة بالقديمه

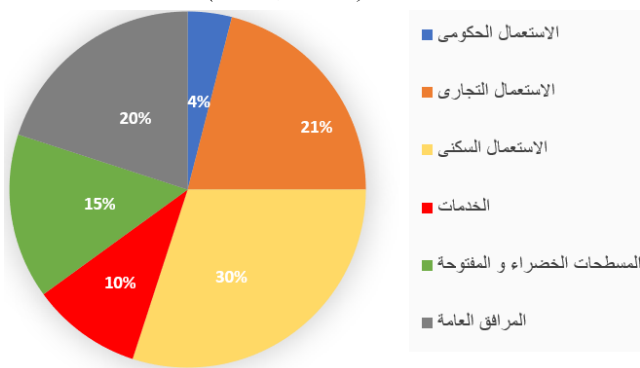
تقع العاصمة الادارية الجديدة على بعد ٤٥ كم شرق القاهرة و قد تم تخطيطها لتكون مدينة تابعة للعاصمة الاساسية و هى داخل نطاق تأثيرها (السيد، ٢٠٢١) أى فى يضمن موقعها سهولة الرحلات اليومية من العاصمة الادارية الجديدة حتى القاهرة و العكس.

المحور الثانى: الخصائص القومية و الإقليمية للعاصمة الجديدة

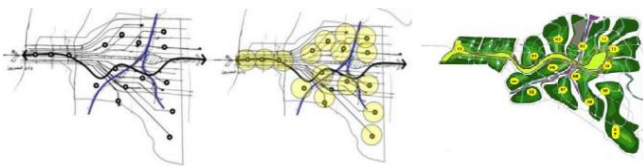
مساحة العاصمة و حجم السكان المستهدف

تم تخطيط العاصمة على مساحة تبلغ ٢١٤ كم^٢ و بعدد سكان يبلغ حوالى ٧ ملايين نسمة (EL-Baz, Al-Maadawy, & Elbadrawy, 2020).

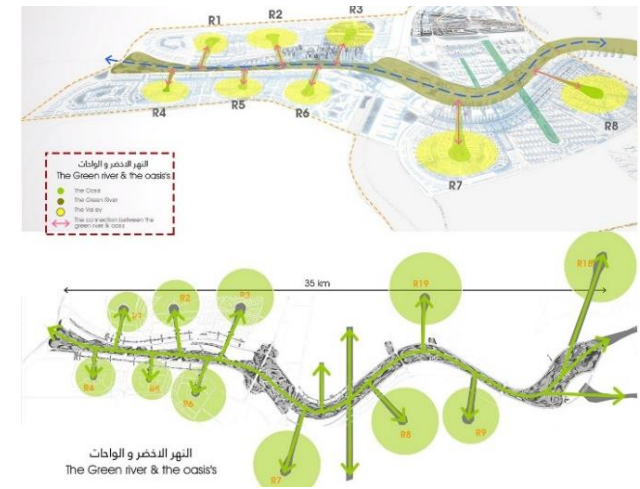
المحور الثالث: الخصائص التخطيطية



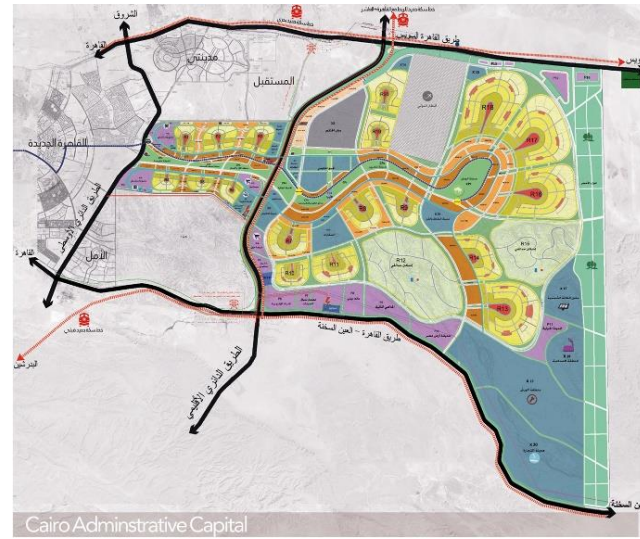
شكل ١٤ نسب إستعمالات الاراضى للعاصمة الادارية الجديدة، المصدر:



شكل ١٥ اسكتش يوضح الفكرة التخطيطية القائمة على الوديان بالعاصمة الادارية الجديدة، المصدر: (Nasreldin & Abdelfattah, 2020)



شكل ١٦ النهر الاخضر و علاقته بباقي الوديان، المصدر: (Consultants, 2017)



شكل ١٧ المخطط الهيكلى للعاصمة الادارية الجديدة، المصدر: (العمارة، ٢٠١٧)



شكل ١٨ وادى الحكم بالعاصمة الادارية الجديدة، المصدر: (العمارة، ٢٠١٧)

نسب استعمالات الاراضى

أما عن توزيع نسب إستعمالات الاراضى داخل العاصمة الادارية الجديدة فكان الاهتمام بالمشروعات الاقليمية مما يعكس رؤية الدولة فى زيادة المشروعات الاستثمارية حيث تصبح العاصمة الجديدة قاعدة اقتصادية كذلك الاهتمام بزيادة المسطحات الخضراء رغم الطبيعة الصحراوية للمنطقة و تم توزيع النسب كالآتى (الدايم، ٢٠١٧):

- الاستعمال الادارى و الحكومى : ٤%
- الاستعمال السكنى: ٣٠%
- المشروعات الاقليمية : ٢١%
- الخدمات: ١٠%
- المسطحات المفتوحة و الخضراء: ١٥%
- المرافق العامة : ٢٠%

المخطط العام للعاصمة الجديدة

أولاً : مبادئ تخطيط العاصمة الادارية الجديدة - وديان
هناك ٧ مبادئ لتخطيط العاصمة الادارية الجديدة وهى (EL- Baz et al., 2020):

- مدينة خضراء: يبلغ نصيب الفرد ١٥ م^٢
- مدينة مستدامة: تعمل على توفير الطاقة و تدوير المخلفات
- مدينة للمشاة: يراعى بداخلها حركة المشاة و الدرجات
- مدينة للسكن و الحياة: يتوافر بها جميع أنماط الاسكان
- مدينة متصلة: تتدرج فيها شبكات الطرق و المواصلات
- مدينة ذكية: جميع خدمات المدينة إلكترونية
- مدينة الاعمال: توفر مركز للمال و الاعمال يخدم إقليم القاهرة الكبرى و إقليم قناة السويس

ثانياً: الفكرة التخطيطية للعاصمة الادارية الجديدة - وديان (الدايم، ٢٠١٧)

اعتمد تخطيط العاصمة الادارية الجديدة على مفهوم الوديان حيث تتكون من مجموعة وديان يتخللها النهر الاخضر الذى يشمل على مجموعة من الحدائق و المنتزهات و مسارات مشاة و أيضاً منطقة المال و الاعمال الاخضر بطول يصل إلى ٣٥ كم و يبلغ عرضه ما بين ٣٠٠-٨٠٠ م فى محاكاة لنهر النيل بالنسبة لمصر، و تم تعريف الودى بأنه مجموعة سكنية ذات أنماط و مستويات متباينة و تتكون العاصمة الادارية من ١٣ وادى و يشمل الاتى (وادى الحكم-وادى العالم-وادى المعرفة-وادى الثقافة و الفنون-وادى الحياة-الوادى الاخضر-وادى المعلومات - وادى العدالة-وادى الأمل-وادى المصريين)

و بالنسبة للمنطقة المركزية فقد تم وضع أغلب المباني الخاصة بها فى وادى الحكم و الذى يشمل المقر الرئاسى فى الشمال و الوزارات و مجلس النواب بمنتصف الودى و إلى الجنوب توجد منطقة المستثمرين أما الحى الدبلوماسى و الذى يشمل منطقة السفارات فقد وضع إلى جنوب النهر الاخضر خارج الودى.

و من خلال الدراسة التحليلية السابقة يمكن تلخيص حالات الدراسة من خلال المقارنة الآتية:

جدول (٣)، مقارنة بين العواصم الإدارية الثلاثة بوتراجايا – سيجونج- العاصمة الإدارية الجديدة (وديان) [المصدر: الباحثين]

وجه المقارنة	ماليزيا- بوتراجايا	كوريا الجنوبية - سيجونج	مصر- العاصمة الإدارية الجديدة (وديان)
دوافع عامة	دوافع عمرانية	التخفيف من الضغط على مرافق العاصمة كوالامبور	تركز السكان بالعاصمة سيول بما يمثل ١١,٨٪ من مساحة الدولة فقط للاستفادة من الخدمات بالعاصمة
	دوافع تنموية	تنمية وادي كلانج	نشر التنمية المتوازنة في جميع انحاء الدولة
دوافع خاصة	دوافع تقنية	الحاجة الى مركز مرفق تكنولوجيا	مدينة ذكية حيث تقدم كل مرفقة باحدث وسائل التكنولوجيا
	دوافع ببنية	-	زيادة نصيب الفرد من المسطحات الخضراء
علاقة العاصمة الجديدة بالقديمية	دوافع ثقافية	-	الحفاظ على ما تمتلكه القاهرة من مناطق تراثية
	نوع المدينة	مدينة تابعة	مدينة مستقلة
مسااحة و حجم والكثافة السكانية المستهدفة	بعد العاصمة الجديدة عن العاصمة السابقة	٢٥ كم	٤٥ كم
	موقع العاصمة الجديدة من اقليم العاصمة الأساسية	داخل إقليم العاصمة الأساسية	خارج إقليم العاصمة الأساسية
استعمالات الاراضى	نطاق التأثير	داخل نطاق تأثير العاصمة الأساسية	داخل نطاق تأثير العاصمة الأساسية
	حجم العاصمة الجديدة	متوسطة الحجم	متوسطة الحجم
الفكر التخطيطي	عدد السكان القومى	٣٠,٣٣٠,٠٠٠ نسمة	٥٠٠,٠٠٠ نسمة
	مساحة العاصمة الإدارية الجديدة	٤٩ كم ^٢	٧٢,٩١ كم ^٢
الفكر التخطيطي	مساحة العاصمة القديمة	٢٤٣ كم ^٢	٦٠٥,٢١ كم ^٢
	الكثافة السكانية	١٠٢٠٤ نسمة/كم ^٢	٦٨٥٧ نسمة/كم ^٢
الفكر التخطيطي	الاستعمال الادارى	٥,٣٪	٢٪
	الاستعمال التجارى	٢,٩٪	٢٪
الفكر التخطيطي	الاستعمال السكنى	٢٥,٥٪	٢١٪
	الخدمات العامة	٤,٦٪	٤,٧٪
الفكر التخطيطي	المسطحات الخضراء و المناطق المفتوحة	٣٧٪	٥٣٪
	المرافق	٩,٧٪	١٧,٤٪
الفكر التخطيطي	المدينة مقسمة الى ٣ اقسام رئيسية بينهم بحيرة صناعية كبيرة و تم الربط بينهم بمجموعة جسور	توزيع الوظائف بشكل حلقي و تفريغ المركز لضمان تجنب مركزية الخدمات	الاعتماد على مفهوم الوديان فى توزيع المناطق داخل المدينة و خلق نهر اخضر يتوسط المدينة تأثرا بفكر نهر النيل بالنسبة لمصر

٦. النتائج

من خلال تحليل الدراسات القومية والاقليمية والتخطيطية العمرانية لحالات الدراسة وقراءة الارقام والبيانات السابقة فيمكن الخلوص إلى مجموعة من الخصائص النظرية والقياسية للعواصم الادارية الجديدة خلال القرن الحادى والعشرين.

٦,١ الخصائص النظرية للعواصم الادارية للقرن العشرين والحادي والعشرين

من خلال تحليل اسباب ودوافع نقل حالات الدراسة السابقة يمكن فهم خصائص وسمات هذه العواصم حيث وجد أن هناك ٤ دوافع رئيسية تم على أساسها إتخاذ قرار النقل وكان لها بالتبعية تأثير على خصائص تلك العواصم

أولاً: دوافع عمرانية

الهدف هو التخلص من المركزية وتركز الخدمات بالعاصمة الاساسية واستقطاب السكان خارجها وهذا ما أدى إلى

- ١- تميز إختيار مواقع حالات الدراسة بسهولة الوصول والربط بشبكات النقل القائمة والمتصلة بالعاصمة الاساسية.
- ٢- تأثر تخطيط المنطقة المركزية داخل هذه العواصم كمثال على ذلك مدينة سيجونج حيث تميزت بأنه لا يوجد منطقة مركزية داخل المدينة، بل تم توزيع وظائف المدينة من خلال حلقة محققة بذلك مفهوم اللامركزية للخدمات.

ثانياً : دوافع تنموية

- ١- تم إستخدام العواصم الجديدة كأحد وسائل التنمية المتوازنة داخل الدولة كما وجد فى دولة كوريا الجنوبية لنقل التنمية إلى منطقة أخرى خلاف العاصمة الاساسية سيول وداخل إقليم آخر مختلف عن إقليم العاصمة سيول
- ٢- إستخدام ذلك النمط من العواصم لتنمية محور تنموى هام داخل نطاق العاصمة الاساسية وبالقرب منها مع إعتداد تلك العواصم الإدارية الجديدة على القاعدة الاقتصادية للعاصمة الأساسية
- ٣- قرب العواصم سواء بوتراجايا أو العاصمة الإدارية الجديدة(وديان) من كوالالمبور والقاهرة على التوالي فهذه العواصم الادارية الجديدة بمثابة مدن تابعة للعاصمة الاساسية و فى نطاق تأثيرها أى تضمن مواقعها سهولة الرحلات اليومية منها إلى العواصم الرئيسية و العكس، على عكس هذا فقد كان التخطيط للعاصمة سيجونج أن تكون مدينة مكتفية ذاتياً و حيث تكون مدينة مستقلة تماماً و يتضح هذا من خلال المخطط العام الخاص بها حيث يشمل على الوظائف الستة التى تبنتها العاصمة.

ثالثاً : دوافع تقنية

- ١- إعتمدت الدول من خلال عواصمها الإدارية الجديدة على رسم تخيل لصورة المدينة الذكية والمرققة بأحدث وسائل التكنولوجيا والنظم الحديثة لتحقيق كفاءة وجودة الحياة
- ٢- إعتداد مفهوم المدن المستدامة وأيضاً الموفرة والمنتجة للطاقة و الذي ظهر فى مخطط العاصمة سيجونج.

رابعاً : دوافع بيئية

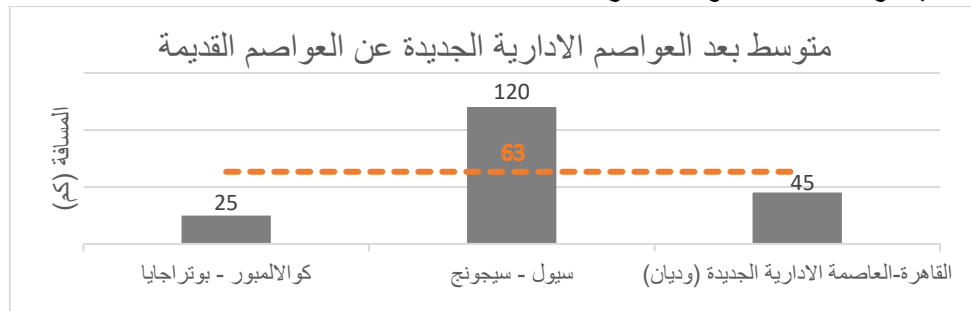
من خلال مشاكل التلوث والاضرار البيئية الناجمة عنه فقد كان لهذا تأثيراً على خصائص العواصم الادارية حيث كان للمساحات الخضراء والمناطق المفتوحة داخل هذه العواصم النصيب الاكبر من نسب استعمالات الاراضى وهو يعكس إهتمام الدول للحد من ثانى أكسيد الكربون لملافاه التلوث الشديد والضرر البيئى.

٦,٢ الخصائص القياسية للعواصم الادارية للقرن العشرين والحادي والعشرين

أولاً: فى الإطار القومى و الاقليمى للعاصمة

١- متوسط بعد العواصم الادارية الجديدة عن العواصم السابقة

إن دراسة العلاقة التبادلية بين العاصمة القديمة والجديدة هو أمر هام و ذلك لمعرفة قدرة العاصمة الجديدة على استقطاب السكان خارج العاصمة القديمة و كذلك الانشطة و الاستثمارات.



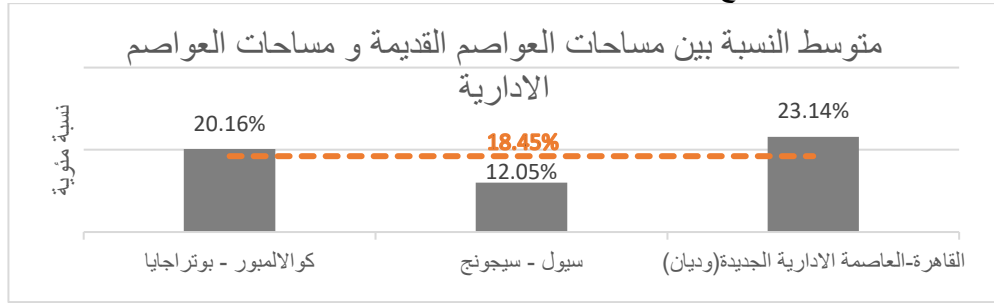
شكل ١٩ متوسط بعد العواصم الادارية الجديدة عن العواصم القديمة، المصدر:الباحثين

و طبقاً للشكل ١٩ فقد بلغ متوسط بعد العواصم الادارية عن العواصم الاساسية حوالى ٦٣ كم و هو ما يضمن وقوع العواصم الادارية الجديدة داخل النطاقات التأثيرية للعواصم الاساسية حيث لم تتجاوز الـ ٣٠٠ كم و الذى يعتبر حد أقصى للمسافات التى

يمكن قطعها خلال اليوم الواحد بالقطارات او وسائل المواصلات العامة لقضاء اى مصلحة حكومية او اقتصادية و خلافه فى العاصمة الجديدة و هو ما يضمن استقطاب السكان خارج العواصم القديمة و التخلص من مشاكل المركزية.
ثانياً: فى إطار التخطيط العمرانى للمدينة

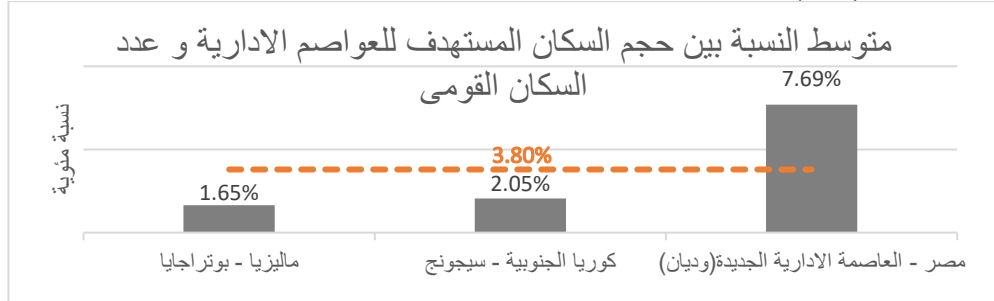
١- الخصائص القياسية للمساحات والاحجام السكانية و الكثافة.

• متوسط النسبة بين مساحات العواصم القديمة ومساحات العواصم الادارية الجديدة
إن تحديد المساحة الكلية للعواصم الادارية الجديدة هو أمر شديد الأهمية لما يمثله من عنصر اساسى فى نجاح العاصمة و تحقيق المرجو منها و لهذا فان تقدير المساحة بكفاءة و دقة هو أمر هام، و طبقاً للشكل ٢٠ فإنه فى حالة المقارنة بين مساحة العاصمة الجديدة و القديمة فقد بلغ متوسط نسبة العاصمة الجديدة ١٨,٤٥٪ من مساحة العاصمة القديمة.



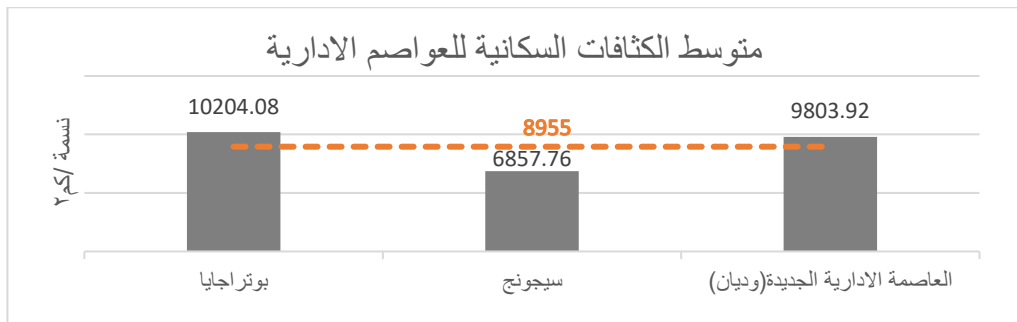
شكل ٢٠ متوسط النسبة بين مساحات العواصم القديمة و مساحات العواصم الادارية، المصدر: الباحثين

• متوسط النسبة بين حجم السكان المستهدف فى العواصم الادارية و عدد السكان القومى
بحكم قرار اتخاذ مساحة محددة للعاصمة الجديدة معرفة حجم السكان المستهدف من العاصمة الجديدة ولا بد أن يكون هناك إتران بين حجم السكان المستهدف للعاصمة الجديدة و عدد السكان القومى، و طبقاً للشكل ٢١ فإن متوسط النسبة بين حجم السكان المستهدف لحالات الدراسة إلى عدد السكان القومى الخاص بكل حالة هو ٣,٨٪ و قد تزايد المتوسط عن النسبة المئوية للعاصمتين بوتراجايا و سيجونج طبقاً لانفراد العاصمة الادارية الجديدة (وديان) باستقطاب ٧ ملايين نسمة.



شكل ٢١ متوسط النسبة بين حجم السكان المستهدف للعواصم الادارية و عدد السكان القومى، المصدر: الباحثين

• متوسط الكثافة السكانية للعواصم الادارية
استكمالاً لما سبق، فإن الكثافة السكانية تحدد طبقاً لعامل مساحة المدينة و عدد السكان المستهدف و بمقارنة النسب طبقاً للشكل ٢٢ نجد أن أقصى كثافة سكانية هى لمدينة بوتراجايا مقارنة بمدينة سيجونج بالرغم من تساوى عدد السكان المستهدف فى كلا منهما الا ان مساحة سيجونج اصغر و بالتالى يبلغ متوسط الكثافات السكانية لحالات الدراسة حوالى ٨٩٥٥ نسمة/كم^٢.

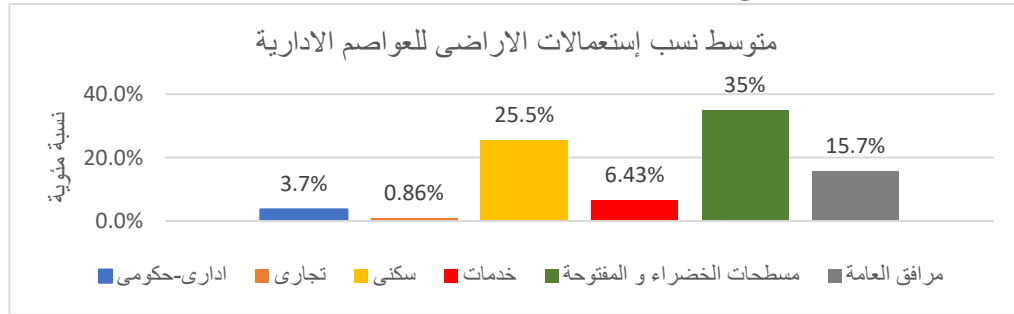


شكل ٢٢ متوسط الكثافات السكانية للعواصم الادارية، المصدر: الباحثين

٢- الخصائص القياسية لاستعمالات الاراضى

• متوسط نسب إستعمالات الاراضى للعواصم الادارية

من خلال الشكل ٢٣ لمتوسط نسب إستعمالات الاراضى للعواصم الادارية فإنه يمكن ملاحظة حصول المسطحات الخضراء على النسبة الأعلى من مخطط العواصم الادارية حتى بلغت ٣٥٪ من مساحة المخطط و هي نسبة كبيرة نتيجة لما ظهر من فكر تخطيطى فى هذا العصر لمحاولة زيادة المسطحات الخضراء للحد من التلوث و زيادة نصيب الفرد من المتنفس الاخضر، و بالنسبة للاستعمال الحكومى فقد بلغ ٣,٧٪ و هذا طبقاً للدور الاساسى الذى تؤديه العاصمة الجديدة فإنه يودى إلى زيادة الاستعمال الادارى فى المخطط، كذلك بلغت نسبة الاستعمال السكنى ٢٥,٥٪ من مساحة العاصمة فيخلاف دور العاصمة الادارى إلا أن الدور الاجتماعى للمدينة لا يقل قيمة عن دورها الاساسى، و يلاحظ زيادة نسبة المرافق العامة داخل العاصمة حتى بلغ ١٥,٧٪ من إجمالى المخطط لما لها من دور فى تعزيز أداء العاصمة الجديدة و الربط بين انشئتها.



شكل ٢٣ متوسط نسب إستعمالات الاراضى للعواصم الادارية، المصدر: الباحثين

٧. المراجع

١,٧ المراجع الأجنبية

- Agency, M. A. C. C. (2016). *Progress Status in the Sejong City Program Management*. Retrieved from Alwehab, A. A., & Juvara, M. (2018). Planning and Design Attributes of Preplanned Postmodern Capital Cities: A Comparative Study. *KnE Engineering*, 208–224-208–224.
- Campbell, S. (2000). Cold war metropolis: The fall and rebirth of Berlin as a world city. *Retrieved March*, 26, 2007.
- Choi, H. S. S., & Reeve, A. (2015). Local identity in the form-production process, using as a case study the multifunctional administrative city project (Sejong) in South Korea. *Urban Design International*, 20(1), 66-78.
- Consultants, C. (2017). THE GREEN RIVERINFO & SUMMARY. Retrieved 3 24, 2022, from <https://cubeconsultants.org/portfolio/the-green-river-the-capital-cairo-2/>
- D'Arcy, B., Kim, L.-H., & Maniquiz-Redillas, M. (2017). *Wealth Creation without Pollution: Designing for Industry, Ecobusiness Parks and Industrial Estates*: IWA Publishing.
- Economic, O. O. f., & Development, C.-o. a. (2014). Urban population by city size. Retrieved 3 19, 2022, from <https://data.oecd.org/popregion/urban-population-by-city-size.htm>
- EL-Baz, M. A. M., Al-Maadawy, A. A.-T., & Elbadrawy, A. N. E.-d. (2020). The Architectural and Urban Formation of the New Cities Identity (Case Study: The New Administrative Capital).(Dept. A). *MEJ. Mansoura Engineering Journal*, 45(4), 86-95.
- Geertman, S., Allan, A., Zhan, Q., & Pettit, C. (2019). *Computational urban planning and management for smart cities: An introduction*. Paper presented at the International conference on computers in urban planning and urban management.
- Ghalib, H., El-Khorazaty, M. T., & Serag, Y. (2021). New capital cities as tools of development and nation-building: Review of Astana and Egypt's new administrative capital city. *Ain Shams Engineering Journal*, 12(3), 3405-3409.
- Hall, P. (2006). *Seven types of capital city*: Routledge.
- Illmann, E. (2015). Reasons for relocating capital cities and their implications.
- Ishenda, D. K., & Guoqing, S. (2019). Determinants in relocation of capital cities. *Journal of Public Administration and Governance*, 9(4), 200-220.

- Kang, J. (2012). A Study on the Future Sustainability of Sejong, South Korea's Multifunctional Administrative City, Focusing on Implementation of Transit Oriented Development.
- Kwon, Y. (2015). Sejong Si (City): Are TOD and TND models effective in planning Korea's new capital? *Cities*, 42, 242-257.
- Leem, Y., Han, H., & Lee, S. H. (2019). *Sejong smart city: On the road to be a city of the future*. Paper presented at the International Conference on Computers in Urban Planning and Urban Management.
- Loo, Y. M. (2016). *Architecture and urban form in Kuala Lumpur: Race and Chinese spaces in a postcolonial city*: Routledge.
- Moser, S. (2010). Putrajaya: Malaysia's new federal administrative capital. *Cities*, 27(4), 285-297.
- Mustafa, M. (2009). Public Art in the Federal Territory of Putrajaya: Questions of Value and Role. *Wacana Seni Journal of Arts Discourse*, 8.
- Nasreldin, R., & Abdelfattah, D. (2020). Toward Biophilic Egyptian Cities. The Case of New Administrative Capital in Egypt. *Journal of Urban Research*, 35(1), 121-136.
- Rossmann, V. (2018). *Capital cities: Varieties and patterns of development and relocation*: Routledge.
- Schatz, E. (2003). When capital cities move: The political geography of nation and state building.
- Siong, H. C. (2006a). *Lessons learned from planning of Putrajaya city—Administrative Centre of Malaysia*. Paper presented at the Seminar UTMSIT Workshop, Shibaura Institute, Japan.
- Siong, H. C. (2006b). *Putrajaya—administrative Centre of Malaysia—planning concept and implementation*. Paper presented at the Sustainable urban development and Governance conference.
- Suh, S.-H. (2019). *The National Atlas of Korea* (Third Edition ed.). National Geography Information Institute (NGII).
- Tran, L. (2010). *In the Name of Utopia: The Case Study of Putrajaya, Malaysia's Planned Administrative Capital*. University of Florida.
- Zakaria, A. Z., Dali, M. M., & Hussein, H. (2019). Implementing the Malaysian Heritage Garden as the Identity for National Landscape: Case Study in Putrajaya.

٢,٧ المراجع العربية

- أحمد, آ. ع. ا. ع. (٢٠١٧). انعكاس التحولات السياسية لنقل العاصمة المصرية على التنمية العمرانية. (رسالة ماجستير), جامعة حلوان, آلاء عبد المجيد علي أحمد .
- الدايم, و. س. ع. ا. ع. (٢٠١٧). مقومات نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية. (رسالة ماجستير), جامعة المنوفية, كلية الهندسة .
- السيد, س. ح. (٢٠٢١). العاصمة الادارية العالمية و تناغم مع القاهرة (العاصمة الابدية) لادارة جمهورية مصرية جديدة. *المجلة الدولية للتنمية*, المجلد العاشر, ١٥٥-١٦٣ .
- العمرانية, و. ا. و. و. (٢٠١٧). العاصمة الإدارية الجديدة. تاريخ الاسترداد ٢٥ ٣, ٢٠٢٢, <http://www.mhuc.gov.eg/Programs/Index/132>
- الفتاح, م. ع. موسوعة البحث العلمي و إعداد الرسائل و الأبحاث و المؤلفات. الاسكندرية-مصر.
- اللحام, ن. ر. (٢٠١١). نحو خلق مناطق تميز ومدن جديدة مستدامة بمصر- رؤية نقدية لتخطيط المدن الجديدة. لمركز الدراسات المستقبلية بمركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار .
- عاطف, م. (١٩٨٣). علم الاجتماع الحضري. مدخل نظري. بيروت: دار النهضة العربية.
- فرحات, ب. ا. ح. (٢٠٠٦). تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر. (رسالة دكتوراه), جامعة عين شمس, كلية الهندسة .
- نصر, ا. م. (٢٠١٤). اسس تقييم البدائل العمرانية المقترحة للمدينة الادارية الجديدة فى اطار اقليم القاهرة الكبرى. (رسالة ماجستير), جامعة الازهر, كلية الهندسة .