عوامل التنمية السكانية فى المدن الجديدة

التجربة المصرية مقارنة بتجارب عالمية

أ.م.د/محمدعبد المجيد دياب
قسم الهندسة المعمارية - كلية هندسة المطرية - جامعة حلوان
mmageedd@yahoo.com

م.م/محمد حمزة محمد
قسم الهندسة المعمارية - كلية هندسة المطرية - جامعة حلوان
Eng_m.hamza2010@hotmail.com

ملخـــــص

قامت الدولة بالإتجاه لفكرة إنشاء مدن وتجمعات عمرانية جديدة لعدة أهداف من أهمها حل مشكلة الإسكان والتحكم فى العمران وجذب أنظار السكان خارج الوادى والدلتا، إلا أن هذا لم يحدث حيث تعانى المدن الجديدة فى مصر من فراغ سكانى واضح بالرغم من إستمرار تزايد أعداد السكان فى المدن الحضرية الكبرى، والتكدس العمرانى والسكانى حول الوادى والدلتا، ذلك مما دعى إلى البحث حول هذه القضية والتعرف على أساليب التعامل معها. وسوف تتبع الدراسة مجموعة خطوات :أولا التعرف على وضع المدن المصرية الجديدة من الناحية السكانية، ثانيا دراسة بعض التجارب العالمية لإنشاء مدن جديدة للتعرف على أسباب نجاحها، ثالثا دراسة بعض المدن المصرية الجديدة والتعرف على معدلات النمو السكانى بها وأسبابها. وأخيرا الخروج بعدة توصيات بخصوص عوامل الجذب الهامة التى تساعد على نمو المدن الجديدة والتى تلخصت فى عدة عوامل من أهمها وجود قاعدة إقتصادية وتوفر الخدمات والمسكن بأسعار مناسبة، والإتصالية القوية بين المدينة وما حولها من مدن وتجمعات عمرانية.

كلمات مفتاحية : المدن الجديدة، التنمية السكانية، مشكلة الإسكان، التحكم فى العمران.

مقدمـــــة

تعد المدن الجديدة من المشروعات الهامة التى بدأت فى الظهور عالمياً منذ بدايات القرن العشرين ولا تزال العديد من الدول تعتمد عليها كحل لكثير من المشكلات السكانية والإجتماعية بها. وقد ظهرت المدن الجديدة فى مصر منذ بداية مرحلة الثمانينيات من القرن الماضى كمدخل للتعامل مع مشكلة سوء التوزيع السكانى، وبهدف أساسى يتلخص فى تحفيز السكان على الخروج من الحيز الضيق للوادى والدلتا، ولكن هذا الهدف لم يتحقق بالشكل الكافى الذى يتناسب مع حجم الموارد المستنفذه فى إقامة هذه المشروعات. وجدير بالذكر أن إنشاء المدن الجديدة كتجربة عمرانية لم تلاقي نفس نسب النجاح علي مستوي دول العالم، بل وجاءت نسب النجاح متفاوتة بين المدن في الدولة الواحدة، و أكثر من ذلك فقد إختلفت نسب نجاح التجربة في بعض المدن من مرحلة زمنية إلي أخري مع تطور وإختلاف أساليب التنمية، وهو ما سوف يتم بحثه فى الدراسة.

أشكالية الدراسة

بالرغم من قيام الدولة بإنشاء العديد من المدن والتجمعات العمرانية الجديدة بهدف تخفيف الضغط على المناطق المتكدسة بالسكان فى الوادى والدلتا ولاسيما فى إقليم القاهرة الكبرى، إلا أن هذا لم يحدث مما جعل تلك المدن تعانى من فراغ سكانى واضح بالرغم من مرور ما يزيد عن 30 عاماً على نشأة بعضها، وما ترتب عليه من إهدار الكثير من الموارد بدون تحقيق الهدف المرجو، وتأخر فى عملية التنمية المستهدفة .

هدف الدراسة

يهدف البحث إلى الوقوف على أسباب تأخر مشروعات المدن الجديدة فى تحقيق أهدافها السكانية، وتحديد مواطن الضعف بها، ويمكن من خلال ذلك الوصول لمجموعة من المحاور الرئيسية لعملية تنمية هذه المدن تعمل بمثابة حوافز للجذب السكانى قابلة للتطبيق على كافة المدن الجديدة القائمة والمستهدفة.

فرضية الدراسة

تتلخص الفرضية الرئيسية لهذه الدراسة فى :أن تأخر المدن والتجمعات العمرانية الجديدة المصرية فى تحقيق أهدافها السكانية ينتج عن عدم وجود حوافز قوية للإنتقال إلى تلك المدن والإستقرار بها، وأن عمل الجهات المسئولة على توفير تلك الحوافز يمكن أن يساعد تلك المدن على تحقيق أهدافها السكانية.

منهجية الدراسة

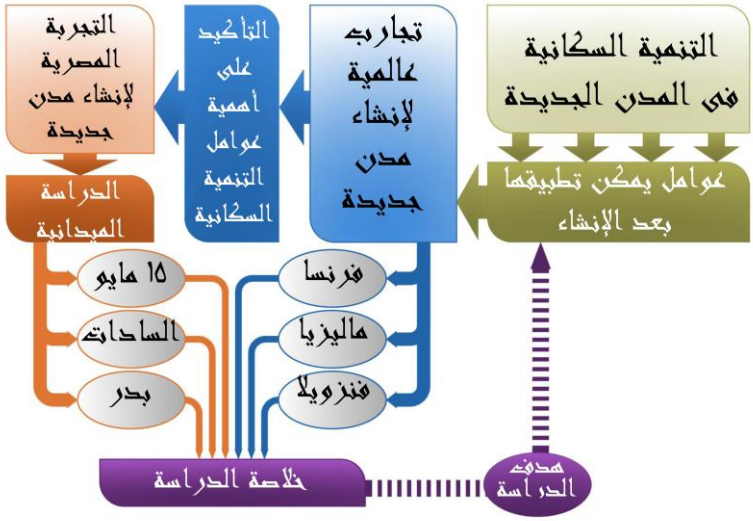
لتحقيق أهداف الدراسة يتم أتباع مجموعة من الخطوات البحثية وفق المناهج التالية :

- الخطوة الأولى :يتم فيها إتباع المنهج الإستقرائى للتعرف على سياسة أنشاء المدن الجديدة وأهدافها، وأهم عوامل التنمية اللازمة لها.
- الخطوة الثانية :يتم فيها إتباع المنهج التحليلي لمجموعة من التجارب العالمية فى إنشاء مدن جديدة، والتعرف على دور عوامل التنمية فى تغير نتائج هذه التجارب.

ومن خلال الخطوتين الأولى والثانية يتم التوصل إلى مجموعة من الحوافز التى تساهم فى تحقيق المدن الجديدة لأهدافها السكانية.

- الخطوة الثالثة : يتم فيها إتباع المنهج التحليلي لمجموعة من المدن الجديدة المصرية، للتعرف علي معدلات النمو السكانى بها وأسباب تأخر التنمية. مع عمل دراسة ميدانية للتعرف عن قرب على أهم المشاكل التى تعانى منها هذه المدن.

شكل (1) منهجية الدراسة



المصدر: الباحثين

1 المدن الجديدة

هى "مراكز حضرية جديدة أنشئت لتلعب دور هام في سياسة توزيع السكان والأنشطة الإقتصادية سواء داخل الأقاليم أو بين الأقاليم وبعضها، لتوفير مناطق إضافية لتحقيق التنمية المكانية ؛ وبذلك فهي مكون أساسي لأي سياسة تنموية متكاملة"[1]. وتتعدد أنواع المدن والتجمعات الجديدة حسب وظيفتها وحجمها

وطاقتها الإستيعابية وقدرتها علي الإكتفاء الذاتي فنجد المدن الحدائقية وهي بداية فكرة المدن الجديدة Garden city، والمدن الجديدة المستقلة بذاتها وتبعد عن المراكز الحضرية المجاورة بشكل يحقق هذا الإستقلال Independent New Town، والتجمعات السكنية التي لا تمارس كافة وظائف المدينة Bedroom City، والمدن التوأم الواقعة بالقرب من المدن الكبري Twin city، إضافة الي المدن التابعة التي تقع علي أطراف المدن الكبري Satellite Town[2].

2 عوامل التنمية السكانية فى المدن الجديدة

من خلال استقراء مجموعة من الأبحاث المهتمة بمجال حركة السكان وبسياسة إنشاء المدن الجديدة وُجِد أن العوامل التى تساعد على تنمية إى مدينة جديدة وأعطائها رواجاً وتحفيز الأفراد على الإنتقال إليها والأستقرار بها تتركز فى مجموعة العوامل التالية:

1/2 المحور الإقتصادى

أ- التوقيت

يعد تحديد توقيت إنشاء مدينة أو تجمع جديد دون النظر إلي ظروف الدولة الإقتصادية في هذا التوقيت من الأمور شديدة الخطورة، حيث يمكن أن يحدث تباطئ أو تسارع فى عملية التنمية حسب مدى الرواج الإقتصادى فى هذا التوقيت، وعلي سبيل المثال ما يلي : [3]

- إنهيار سوق الأوراق المالية أدي إلي توقف التنمية في مدينة ريدبورت فى الولايات المتحدة عام 1929.
- الركود الإقتصادي في بداية 1990 أدي إلي تأخر التنمية في لاجونا الغربية بولاية كاليفورنيا فى الولايات المتحدة.

ب- التمويل

يعد التمويل المستقر لمشروعات إنشاء مدن جديدة من العوامل الهامة لتحقيق التنمية فى تلك المدن لما يوفره للمدينة من قدرة على التواصل والإستمرار بدون تعثر.

ج-القاعدة الإقتصادية

هي الأنشطة الإقتصادية التي تقوم عليها المدينة والمسئولة عن توليد فرص العمل وبالتالى مصدر الدخل للسكان، ولا يمكن ان تحدث تنمية سكانية دون الأعتماد على قاعدة إقتصادية، ومن الأمثلة علي ذلك ما قام به المخططون في مدينة سيفانو الجديدة التابعة لولاية كاليفورنيا حيث قاموا بتوفير فرص عمل عن بعد، وأيضاً السماح للسكان بإنشاء مساكن ملحق بها محال عمل للربط بين السكن والعمل في هذه المدينة مما أدي إلي تنميتها سكانياً [3]. ويمكن الإستدلال على أهمية القاعدة الإقتصادية فى التنمية من خلال التعرف على أسباب انتقال السكان للإقامة فى مكان أخر، وقد وجد أن الأسباب الإقتصادية (العمل والبحث عن عمل والأنتقال الوظيفى والتقاعد و....) من أهم الأسباب المحركة للسكان، وتصل فى بعض الدول إلى 50 %.

جدول (1) نسبة أنتقال السكان من مكان لأخرلأسباب إقتصادية (%)

الدولة	سوريا	السودان	الولايات المتحدة		مصر
الذكور	32	ـــ	بين الولايات	داخل الولاية الواحدة	44.7
الإناث	6	ـــ			2.8
إجمالى	17	50.5	29.2	50	23.2

المصدر: الباحثين بتصرف من (معتز نعيم، 2005 – مركز رصد النزوح الداخلى، 2008 – Raven Molloy,2010 - الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، 2010)

2/2 محور الإتصالية القوية

أ- الموقع

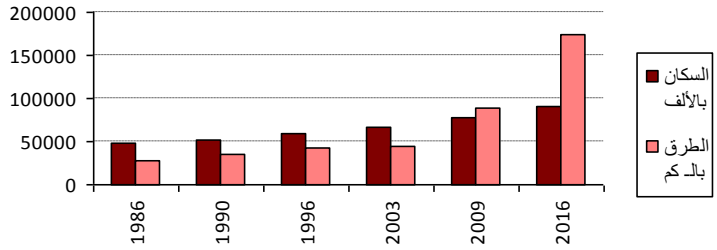
يتم تناول اهمية الموقع بالنسبة لعوامل تنمية المدن الجديدة من خلال ثلاث عناصر كما يلي: [3]

- المسافة بين المدينة الجديدة والمركز الحضري المرتبطة به، حيث أن قرب المسافة بينهم يعطي المدينة الجديدة قدرة علي الإستفادة من بعض عناصر البنية التحتية.
- نمو العاصمة الحضرية يعمل على رواج المدن الجديدة المجاورة والتابعة لها.
- العلاقة مع محاور الحركة الرئيسية وطرق الإنتقال إليها.

ب- الطرق المؤدية

تتميز العلاقة بين الطريق وعدد السكان بالتبادلية ويؤثر كلا منهما على الأخر، حيث أنه كلما يتزايد عدد السكان فى منطقة كلما يتزايد الطلب على النقل، وكلما تنشأ طرق جديدة للنقل فى منطقة فإن ذلك يشجع على نمو المزيد من التجمعات العمرانية والتى بدورها تستدعى مزيداً من حركة النقل. ، ويوضح شكل (2) العلاقة بين أطوال الطرق وبين عدد السكان الإجمالى فى مصر بين عامى 1986- 2016، ومن خلال الشكل يمكن إستنتاج أنه بالرغم من العلاقة الطردية بين أعداد السكان وأطوال الطرق إلا أن هذه العلاقة ليست ثابتة بسبب وجود مؤثرات أخرى يجب أن تعمل مع الطرق لإحداث تنمية، ويتضح أيضا من الشكل الطفرة الهائلة فى أطوال الطرق منذ عام 2003 ويرجع ذلك إلى وضوح الرؤية لدى متخذى القرار بخصوص أهمية الطرق فى عملية التنمية.

شكل (2) العلاقة بين تطور أعداد السكان(ألف نسمة) وأطوال الطرق (كم) بـين عامى 1986 – 2016



المصدر: الباحثين بتصرف من (الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، 2010- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، 2017)

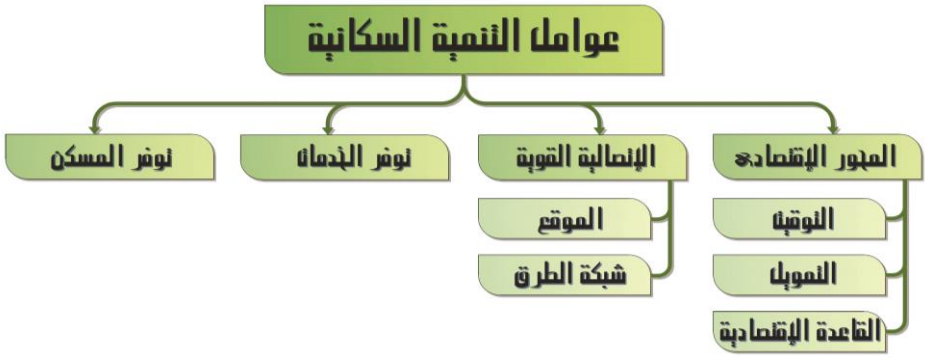
3/2 محور الخدمات

يعد توفر الخدمات والأنشطة اللازمة للسكان من أهم العوامل المؤثرة علي حركة السكان إلي المدينة أو التجمع الجديد حيث تكون الأولوية عند الكثير في إختيار مكان السكن هي مدى توفر الخدمات والأنشطة العامة في هذا المكان. وجدير بالذكر هنا أحد الأمثلة علي تأثير دور الخدمات والمرافق في التنمية العمرانية لأي منطقة جديدة أو منماة ذلك ما حدث أثناء توفير المليون وحدة سكنية لإسكان محدودى الدخل فى بداية التسعينات حيث تم توجيه الإستثمارات بكثافة إلى مجال الإسكان بالتجمعات العشرة حول القاهرة الكبرى، دون النظر إلى دعم هذه الوحدات بالبنية التحتية والخدمات والتى تعتبر أساسية لدعم النمو العمرانى بتلك الوحدات؛ مما أدى إلى إهدار تلك الإستثمارات حيث أصبحت تحتاج إلى إستثمارات هائلة أخرى لتوفير الخدمات الحضرية والبنية التحتية وفرص العمل [9]. ويعد إمداد المنطقة الجديدة بكافة الخدمات اللازمة في مراحل تنميتها المبكرة إهدار لكثير من الموارد ولا سيما مع غياب التوقع لحجم المدينة المستقبلي، لذلك يجب اللجوء إلي تنمية هذه الخدمات والمرافق بشكل متدرج على مراحل متتالية، حيث تتغير أنواع وأحجام الخدمات المقدمة مع تغيير معدلات النمو السكانى للمدينة وبشكل يتوافق مع المتطلبات المرحلية.

4/2 محور الإسكان

يعتبر توفر المسكن المناسب من العوامل الهامة لنجاح إي مدينة، وبالرغم من كونه ليس محركا للإنتقال إلى مكان ما إلا أن عدم توفر المسكن المناسب قد يعطل قرار الفرد بالإنتقال إلى المدينة، ومقياس المناسب هنا تعنى المسكن المناسب من حيث المكونات والوظيفة والسعر.

شكل(3) عوامل التنمية السكانية



المصدر: الباحثين

ومع الأخذ فى الإعتبار أن الدراسة تهتم بتنمية المدن القائمة فإن الدراسة سوف تركز على عوامل التنمية التى يمكن التعامل معها بعد أنشاء المدينة، وهى القاعدة الإقتصادية وتوفر الخدمات والمسكن والإتصالية القوية. وفيما يلي سوف يتم دراسة بعض التجارب العالمية لإنشاء مدن جديدة للتأكيد على أهمية عوامل التنمية الأربعة وتأثيرها فى تلك التجارب.

3 التجارب العالمية لإنشاء مدن جديدة

بدأت عملية إنشاء المدن الجديدة فى إنجلترا كفكرة من خلال كتابات إبنزر هاورد Ebenezer Howard، ثم مالبثت أن إنتقلت إلى فرنسا ولكن فى صورة نمط عمرانى فى ستينيات القرن الماضى، ثم إنتقلت كنمط عمرانى إلى إنجلترا[1]، وبناءاً على ماسبق فإن دراسة تجربة المدن الجديدة فى فرنسا كرائدة للحركة العمرانية لها أهمية بالغة فى فهم أسباب تنمية المدن الجديدة. وإضافة إلى ذلك سوف يتم دراسة تجربة ماليزيا وفينزويلا، وتكمن أهمية هذه التجارب في كونها دول نامية متشابهة في ذلك مع الحالة المصرية، مع كونها قد حققت نجاح فى مجال تنمية المدن الجديدة سكانياً.

1/3 تجربة فرنسا

ظهرت نظرية المدن الجديدة عند تطبيقها فى فرنسا فى الستينيات من القرن الماضى بهدف تخفيف الضغط عن العاصمة باريس بعد أن أصبحت مرافقها لا تستطيع تحمل مزيداً من الضغط السكانى عليها. الأمر الذى ظهرت أثاره فى زيادة كثافة المرور فى الشوارع والطرقات مع زيادة إستهلاك المياه والصرف الصحى والكهرباء ومع ما ينتج عن هذه الزيادات من أثار سلبية على البيئة العمرانية والثقافية والسياحية للمدينة [1].
وفيما يلى سوف يتم دراسة الحوافز التى قدمتها المدن الجديدة فى فرنسا لساكنيها ومدى نجاح هذه الحوافز فى تحقيق الجذب السكانى والإستقرار بها.

1/1/3 تحقيق الإهداف السكانية

يمكن التعرف على مدى نجاح التجربة الفرنسية فى إنشاء المدن الجديدة من خلال الجدول (3) والذى يوضح وصول نسب الإستيعاب السكانى فى المدن الجديدة فى فرنسا إلى 71% قبل سنة الهدف بـ5 أعوام، مع العلم أن تاريخ إنشاء المدن الجديدة فى فرنسا كان ما بين 1966 و1969 أي قبل 10 أعوام فقط من الرصد.

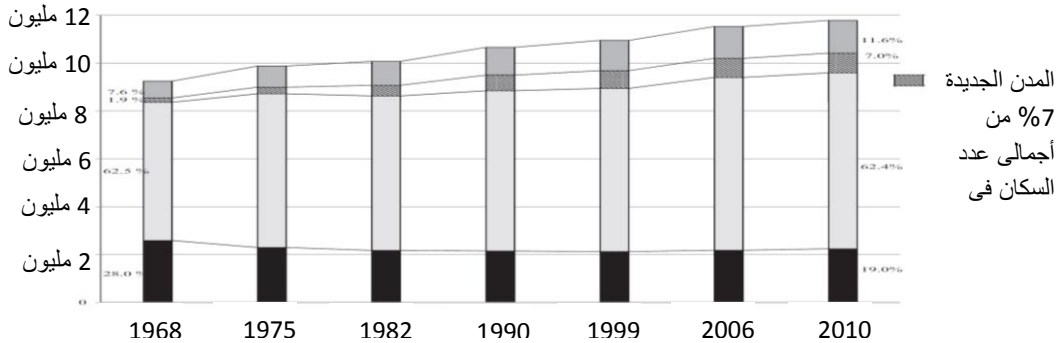
جدول (3) ما تم تحقيقه من تنمية سكانية فى المدن الجديدة فى فرنسا

	عدد السكان المستهدف١٩٨٣	عدد السكان عام ١٩٧٨	نسبة الإستيعاب عام 1978(%)
المدن الجديدة في إقليم باريس	744400	495900	66.6
المدن الجديدة بالأقاليم الفرنسية	283100	234600	82.8
إجمالي المدن الجديدة الفرنسية	1027500	730500	71.1

المصدر: (باهر أسماعيل، 2006)

إضافة إلى ذلك فإن معدلات النو السكاني للمدن الجديدة فى إقليم باريس لاتزال فى تقدم مستمر (شكل 4) حيث بلغت إجمالى عدد السكان بها عام 2010 (7%) من إجمالى سكان الإقليم البالغ حوالى (10460118) نسمة ووصلت مدينة (Cergy-Pontoise) للمرتبة 14 على مستور المدن الفرنسية من ناحية عدد السكان[20] .

شكل (4) العلاقة بين عدد سكان إقليم باريس وعدد سكان المدن الجديدة التابعة له



المصدر: (Didier Desponds; Elizabeth Auclair: 2017)

2/1/3 عوامل تحقيق الأهداف السكانية

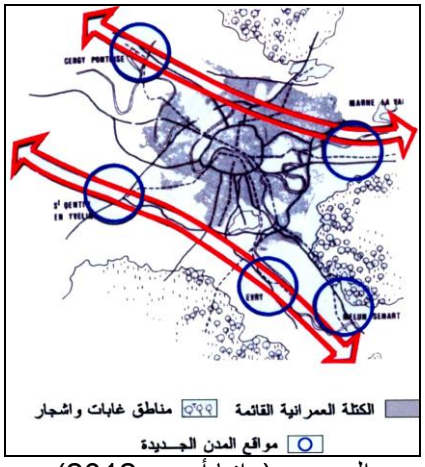
أ- القاعدة الإقتصادية

قامت الحكومة بوضع بعض القيود علي تمركز الصناعة في العاصمة باريس والمناطق المركزية، صدور قرار بعدم قيام صناعات جديدة داخل العاصمة أو علي أطرافها مع إعطاء تسهيلات اقتصادية وضريبية متعددة للأنشطة التي يتم توطينها في المدن الجديدة[11]، مما ساعد علي إجتذاب المدن الجديدة للكثير من الصناعات، وزيادة فرص العمل بها بشكل ملحوظ.

ب- الإتصالية القوية

تم توزيع المدن الجديدة علي محوري المواصلات الرئيسين شمال وجنوب نهر السين، مع الإستغلال الأمثل لخطوط الإتصال من طرق سريعة وسكك حديدية، حيث توافر وسائل مواصلات متعددة تربط المدن القائمة بالمدن الجديدة بسهولة ويسر، بالإضافة إلي شبكة المواصلات الداخلية للمدن الجديدة[11].

شكل (5) توزيع المدن الجديدة علي محوري المواصلات الرئيسين شمال و جنوب نهر السين



المصدر: (رانيا أدهم ، 2012)

ج- توفر الخدمات العامة

إهتم المخططون بتوفير الخدمات العامة والمرافق اللازمة للمدن لما لها من أهمية فى تنمية تلك المدن وخاصة من الناحية السكانية، لذلك فقد تم إنشاء المدن الجديدة مرتبطة مكانياً وإقتصادياً بمدن قائمة (مدن تابعة) لتحقيق الفائدة التبادلية بين المدينة القائمة والمدينة الجديدة، كما تم توفير كافة الخدمات والمرافق فى المدن الجديدة بأسعار أقل بكثير من العاصمة لتحفيز السكان، إضافة الى توفير مراكز تجارية متكاملة[11].

د- توفير المسكن

عملت الحكومة المركزية علي تسهيل الحصول علي مسكن في المدن الجديدة من خلال سياسة الحصول علي الأرض التي ساعدت على تفادي المضاربة علي أسعارها، فقد كان من حق الهيئة العامة للتخطيط والتنمية الحصول على الأرض عن طريق نزع الملكية فى حالة الحاجة إليها للمنفعة العامة ويتم تقدير ثمن الأرض عن طريق المثمن العام. وصدر قانون عام 1962 يمكن عن طريقه تحديد منطقه ما من الأرض للتنمية فى المستقبل ويشترط على ملاك الأرض ألا يتصرفوا فيها إلا حسب السعر المعلن ويجب عليهم إعلان الحكومة عن كل تصرف حتى يتسنى لها أن تتدخل كمشترى بنفس السعر[12].

2/3 تجربة ماليزيا

شهدت العاصمة الماليزية كوالالمبور تحضر وتدفق سكانى سريع فى اوائل القرن العشرين مما أدى إلى مشكلات عمرانية وإجتماعية متعددة منها نقص المساكن وأنتشار السكن العشوائى والمساكن المؤقتة؛ وقد دعى ذلك الحكومة الماليزية للتوجه إلى فكرة إنشاء مدن جديدة وفقاً لتوجهين رأيسيين، الأول هو إنشاء مدن جديدة متاخمة للمدن الكبرى والعاصمة لتخفيف الضغط عليها (مثل بيتالينج جايا Petaling Jaya- شاه علم Shah Alam)، والتوجه الثانى هو إنشاء مدن فى المناطق الحدودية وعلى أطراف الدولة بهدف تزويد المناطق الريفية والنائية بالخدمات الحضرية (مثل بندرتينجارا Bandar Tenggara- وبندر بوسات Bandar Pusat)[24].

1/2/3 تحقيق الأهداف السكانية

تعتبر مدينة بيتالينج جايا مثال واضح على تحقيق التنمية السكانية فى تجربة ماليزيا، وهى أول مدينة جديدة تم البدأ فى تنفيذها عام 1952 كضاحية للعاصمة كوالالمبور وخططت لتشمل 19.9 كم^2 وتتسع ل 70 ألف نسمة. وقد شهدت المدينة حركة جذب سكانى كبيرة مما دعى الحكومة إلى ترقيتها إلى بلدية مستقلة عام 1977، وقد أدى ذلك لتعاظم مساحتها لشمل 97.2 كم^2 وبلوغ عدد السكان بها 486 ألف نسمة عام 2005[22]، وأستمر عدد السكان فى تزايد حتى بلغت المدينة المرتبة الثامنة بين المدن الماليزية من ناحية عدد السكان ووصل عدد سكانها فى الوقت الحالى إلى 520 ألف نسمة[20].

2/2/3 عوامل تحقيق الأهداف السكانية

أ- القاعدة الإقتصادية والعمالة

وفقا لمجلس بلدية المدينة فقد أصبحت بيتالينج جايا بحلول عام 2005 أكبر مركز للصناعة فى إقليم وادى كلانك وواحدة من المراكز الصناعية الكبرى فى ماليزيا[22]. وقد بلغت مساحة المناطق الصناعية فى المدينة 14.3 % (جدول 4).

جدول (4) إستخدامات الأراضى فى مدينة بيتالينج جايا 2005 (نسبة مئوية)

الإسكان	الصناعة	التجارة	المرافق العامة	مساحة مفتوحة	المؤسسات	البنية التحتية	أخرى	المجموع
52.1	14.3	6.4	4.5	8.8	0.3	9.2	4.4	100

المصدر :(Brian Roberts; Trevor Kanaley ,2006)

ب- الإتصالية القوية

تم إنشاء المدينة فى الأصل كمدينة تابعة لكوالا لمبور وبالقرب منها على بعد 11 كم منها حتى تم فصلها كبلدية مستقلة عام 1977، وتم ربطها مع كوالا لمبور من خلا إنشاء طريق سريع فدرالى عام 1957[24]. إضافة إلى ذلك فقد تم إنشاء العديد من الطرق لربط أجزاء المدينة مع ما حولها من المدن مثل طريق Kerinchi Link وطريق SPRINT السريع وطريق Lebuhraya Damansara Puchong [23].

ج- توفر الخدمات العامة

إدى التطور فى مساحة وعدد سكان المدينة إلى زيادة المراكز الخدمية بها ويمكن تحديد التطور فى المراكز الخدمية للمدينة فى 5 مراحل من أوائل الخمسينات وحتى تسعينات القرن الماضي تم فيهم أنشاء خمس مراكز رئيسية تضم الخدمات والمرافق اللازمة من مدارس ورياض أطفال وفنادق ومراكز تجارية وخدمات صحية وترفيهية[24].بالإضافة إلى ذلك يعد سوق السارات الذى يقام فى المدينة أيام الأحد من العاوامل الهامة لجذب الحركة النهارية للمدينة[23].

د- توفير المسكن

مع زيادة المساحة المخصصة للسكن فى المدينة (جدول 4) فقد أهتمت الحكومة إيضاً بتنوع أشكال الشكن لتتناسب مع مختلف فئات السكان المستهدفين، فتم أنشاء منازل البنغل المحلية، ومنازل شبه متصلة، ومنازل من طابق واحد، ووحدات سكنية صغيرة.

3/3 تجربة فنزويلا

بلغ عدد السكان في فنزويلا عام 1967 حوالي 10 ملايين نسمة تتركز النسبة الأكبر منهم في العاصمة كاراكاس، إضافة إلي ذلك فقد توقع المخططون أن يصل عدد سكان العاصمة 4.5 مليون نسمة في عام 1990، كما توقعوا وصول عدد سكان إقليم كاراكاس ككل إلي 9 مليون نسمة في نفس العام بما يمثل حوالي 40% من جملة تعداد السكان[10]، مما دفع متخذي القرار إلي البحث عن وسيلة لتفتيت هذا التكدس السكاني، فجاءت فكرة إنشاء مدن جديدة تعمل علي تقليل الضغوط السكانية و العمرانية علي إقليم ومدينة كاراكاس. واستهدفت الحكومة من وراء هذا القرار تقليل الضغوط السكانية علي العاصمة، وعمل أقطاب جديدة لتوجيه الهجرة الداخلية إليها، والبحث عن مواقع جديدة للتنمية الصناعية [13].

1/3/3 تحقيق الأهداف السكانية

قررت الحكومة إنشاء عدد من المدن الجديدة حول العاصمة كاراكاس Caracas بغرض إستيعاب الزيادة السكانية بالعاصمة إلا أن النمو السريع بمدينة كاراكاس لم يتأثر بل إستمر في الزيادة بسبب محدودية التنمية الصناعية بتلك المدن، كما تم إنشاء عدد من المدن الجديدة بأقاليم أخري لتعمل علي جذب السكان إليها من إقليم كاراكاس عن طريق تنميتها إقتصادياً، ومن أهم الأمثلة علي تلك المدن مدينة سيودا غوايانا Ciudad Guyana وقد تم إنشاء هذه المدينة في الستينيات، وبحلول عام 1970 وصل عدد السكان بها إلي 148 ألف نسمة ثم تضاعف هذا العدد عدة مرات ليصل إلي مليون وثلاثمائة ألف عام 2012 [14].

2/3/3 عوامل تحقيق الأهداف السكانية

أ- القاعدة الإقتصادية والعمالة

تم إنشاء مدينة سيودا غوايانا لتكون مركزاً لصناعة الصلب، وتوفير فرص عمل لجذب الأفراد والعمالة من المناطق المركزية فى الشمال، وتم إختيار موقعها بعيداً عن العاصمة حتى لا تدخل فى نطاق تأثيرها، وتم بناء مجموعة من السدود لتوليد الطاقة الكهربائية بهدف تقليل الإعتماد على البترول فى توفير الطاقة [15]، وبذلك أصبحت المدينة رائدة الصناعات الأساسية فى الدولة وأستطاعت تحقيق الأهداف المرجوة[13].

ب- الإتصالية القوية

تم إختيار موقع المدينة في منطقة تقاطع نهر **أورينوكو Orinoco** ونهر **كاروني Caroni** مما يسهل الوصول إلي المحيط ويساعد في حركة السفن والبضائع (شكل6)، إضافة إلي ذلك تم إنشاء شبكة طرق سريعة للمدينة لتسهيل الربط بين المراكز الصناعية المتوسطة والثقيلة بالمدينة وبين المطار ومراكز الخدمات والمناطق السكنية[13].

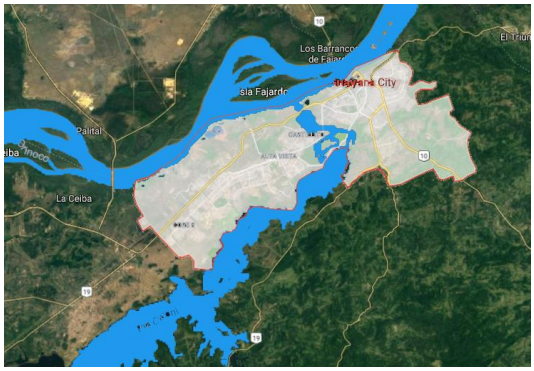
ج- توفر الخدمات العامة

قامت الحكومه ببيع وتأجير مواقع الخدمات التجارية والأعمال بشروط ميسرة للمستثمرين، وذلك سعياً منها لتحقيق توازن بين القطاع العام والقطاع الخاص فى مجال التنمية.

د- توفير المسكن

قامت هيئة تنمية مدينة **سيودا غوايانا** بوضع برنامج لمحدودي الدخل والمهاجرين يعمل علي إمداد الأراضي بالخدمات اللازمة حتي يمكنهم من إنشاء مساكنهم الخاصة بالجهود الذاتية[13].

شكل (6) مدينة سيودا غوايانا بين نهر أورينوكو ونهر كاروني



المصدر: (www.google.com/maps , 2018)

4/3 نتيجة دراسة التجارب العالمية

من خلال دراسة التجارب السابقة يمكن إستخلاص أهم الوسائل والتدابير التى إتخذتها الدولة لتنمية المدن الجديدة بها وهى كما يلى:

أ- القاعدة الإقتصادية :

- تسهيل عملية إنشاء المصانع في المدن الجديدة وتقييد إنشاءها في المناطق العمرانية القائمة، وتحفيز المستثمرين على نقل أنشطتهم إلي المدن والتجمعات الجديدة.
- توفير إمتدادات للمصالح الحكومية العامة في المدن الجديدة.
- إنشاء المدن الجديدة في مناطق تتمتع بوجود مميزات خاصة يمكن إستغلالها في إنشاء قاعدة إقتصادية.
- العمل على توفير مصادر طاقة متجددة للمدن الجديدة التى تعتمد على قاعدة إقتصادية كبيرة.

ب- فى مجال الطرق والمواصلات (الإتصالية):

- العمل علي توزيع مواقع المدن الجديدة علي محاور الحركة الرئيسية أو علي مجري ملاحي للمساعدة في عملية النقل والإتصال بينها وبين المدن المجاورة لها وبين باقي أنحاء الدولة.
- تعزيز المدن الجديدة القائمة بشبكات مواصلات قوية وميسرة، مع الإهتمام بإختيار مواقع المدن المستهدف إنشائها لتسهيل الأتصال معها.

ج-فى مجال المرافق والخدمات العامة :

- توفير الخدمات العامة والمرافق في المدن الجديدة بمعدلات أفضل وأسعار أقل من المدن القائمة.
- تحقيق المشاركة بين القطاعين العام والخاص في تنفيذ وتنمية الخدمات العامة.
- الإعتماد على الخدمات فى المناطق المحيطة فى مراحل الإنشاء الأولى، وعمل تنمية متدرجة للمدينة.

د- فى مجال الإسكان :

- فرض بعض القيود علي الأرض المستهدف إنشاء مدن أو تجمعات جديدة عليها لحمايتها من المضاربة علي سعرها وبالتالي المساعدة في تخفيض سعر المسكن.
- العمل علي توفير أنماط مختلفة من الإسكان بين المدعم والمدعم نسبيا وغيرالمدعم.
- الإعتماد علي فكرة البناء بالجهود الذاتية، مثل ما حدث في مدينة سيودا غوايانا في فنزويلا.

4 التجربة المصرية لإنشاء مدن جديدة

عرف الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء المدن الجديدة علي أنها " كل مدينة أقيمت أو وضعت خطط إنشائها فيما بعد عام 1975 م، ولم تكن موجودة في الواقع أو الفكر التخطيطي المصري قبل ذلك التاريخ، الذي يمثل بداية إتجاه الدولة إلي إنشاء المدن والتجمعات العمرانية الجديدة ". وقد أخذت حركة إنشاء التجمعات والمدن الجديدة فى مصر فى الظهور كأحد أطراف الإستراتيجية العمرانية للدولة بصدور قانون رقم 59 لسنة 1979 والذي نص علي إنشاء (هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة) لتكون جهاز الدولة المسئول عن إنشاء هذه المجتمعات الجديدة ـ كما تضمن عدد من التشريعات من أهمها حظر إنشاء المجتمعات العمرانية علي الأراضي الزراعية القابلة للإستصلاح الزراعي[1].

1/4 أسباب الإتجاه إلي إنشاء المدن الجديدة في مصر

عانت مصر من العديد من المشكلات العمرانية التي دفعتها إلي فكرة إنشاء المدن الجديدة، ومن أهمها إرتفاع معدل النمو السكاني مع سوء توزيعه وخاصة في الحضر، وإرتفاع معدلات الهجرة الداخلية إلى المدن الكبرى، وقد نتج عن تلك المشكلات بعض التداعيات العمرانية والإجتماعية مما دفع الي اللجوء لفكرة المدن الجديدة ومن أهم هذه التداعيات ما يلي:

أ- مشكلة الإسكان وتطور حجم المناطق العشوائية.

ب- تأكل الأرض الزراعية الخصبة حيث بلغت مساحة الأراضى المستقطعة من الرقعة الزراعية حوالى 250 ألف فدان فى الفترة مابين عام 2001 وحتى عام 2015 فقط [8].

ت- زيادة معدلات البطالة ونقص فرص العمل بسبب التزايد المستمر في عرض القوي العاملة في سوق العمل، وقد تطور عدد المتعطلين بين عامي 2009 إلي 2012 من 2.23 مليون متعطل إلي 3 مليون متعطل [17].

إضافة إلي ما سبق فقد أدي تزايد عدد السكان مع سوء توزيعهم بين الريف والحضر وبين المحافظات المختلفة إلي عدم إتزان في أحجام وتوزيع المدن وتضخم المدن الرئيسية وزيادة معدلات التلوث وتدهور الطابع العمراني، ومن ثم كان الحل في الإتجاه إلي فكر إنشاء المدن الجديدة في الصحراء لتحريك الزيادة السكانية إليها وتقليل الضغط علي الوادي والدلتا.

شكل(6) المدن الجديدة فى مصر

المصدر: (www.tadamun.com, 2016)

2/4 أهداف إنشاء المدن الجديدة في مصر

يمكن تحديد أهداف إنشاء المجتمعات العمرانية الجديدة المصرية في النقاط الرئيسية التالية : [1]

أ- إعادة توزيع السكان بشكل يساعد على تخفيف التكدس على المدن القائمة.

ب- خلق حافز لتدفق رؤوس الأموال وجذب المستثمرين إلى المناطق الجديدة، وتهيئة ظروف أفضل للمشروعات فى مجال الصناعة والخدمات.

ج- خلق فرص عمل جديدة وكثيفة لحل مشكلة البطالة.

د- توطين الصناعات فى مناطق جديدة بها وفورات أقتصادية يمكن أستغلالها.

ه- الحفاظ علي ما تبقى من الرقعة الزراعية من الزحف العمراني عليها وفتح محاور جديدة لإستصلاح الأراضي وتنميتها زراعيا.

3/4 المدن والتجمعات العمرانيه الجديدة المنفذة في مصر

تضمنت الكثير من الإستراتيجيات القومية للدولة الاتجاه إلي إنشاء المدن والتجمعات العمرانية الجديدة في المناطق الصحراوية والساحلية وفي شبه جزيرة سيناء. لذلك فقد تم إعداد خطة التنمية والتعمير المقترحة للجمهورية حتي عام 2017 لتحديد مواقع المدن الجديدة والتي بلغ عددها 59 مدينة جديدة وتضم 22 مدينة جديدة قائمة و8 مدن جاري تخطيطها إضافة إلي 29 مدينة تحت الدراسة. وفيما يلي جدول يوضح بعض البيانات السكانية لمدن الجيل الأول، ويظهر فى الجدول مدى التأخر فى تحقيق الأهداف السكانية حيث لا تتعدى النسبة عام 2006 30% فى كل مدن الجيل الأول وتصل فى بعض المدن إلى 2.8 %، وهى نسب لا تتناسب مع حجم الموارد المهدرة فى إنشاء هذه المدن ولا تتناسب مع مرور حوالى 25 سنة على أنشائها.

جدول (5) بيانات سكانية وعمرانية عن مدن الجيل الأول

المدينة الجديدة	العاشر من رمضان	دمياط الجديدة	15 مايو	6 اكتوبر	السادات	برج العرب الجديدة	الصالحية الجديدة
تاريخ البدأ فى الإنشاء	1977	1979	1979	1979	1980	1980	1982
عدد السكان المستهدف عام 2017(بالألف)	2100	350	500	5500	1500	570	70
عدد السكان 2006(بالألف)	125.9	27.02	90.7	154.1	143.1	41.6	18.9
النسبة المحققة 2006(%)	6.2	7.72	18.15	2.8	28.62	7.31	27.08
عدد السكان الحالى* (بالألف)	850	169	250	1500	300	166	47
النسبة المحققة حالياً(%)	40	48	50	27	20	29	67

المصدر: معهد التخطيط القومى، 2011 - (*):(الموقع الرسمي لهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، (أغسطس-2019)(http://www. newcities. gov. eg/know_cities/default. aspx)

4/4 المدن حالات الدراسة

وسوف يتم التعرف على ابعاد التجربة المصرية لإنشاء مدن جديدة أكثر من خلال دراسة ثلاث مدن مصرية هى مدن السادات وبدر و15مايو، ودور عوامل الجذب التي تم تناولها في الدراسة النظرية وهي(القاعدة الإقتصادية- وإتصالية المدينة بما حولها من مدن– توفر الخدمات العامة - المسكن الملائم) في تنمية هذه المدن من الناحية السكانية، وفيما يلى أسباب أختيار الثلاث مدن وهى كما يلى:

1/4/4 أسباب إختيار حالات الدراسة

أ- تتفق الثلاث مدن في كونها قد مر أكثرمن 30 عاما علي البدأ في تنفيذها بالرغم من إنتمائها لجيلين مختلفين (الأول والثاني) كما تتفق الثلاث مدن في طبقات السكان المستهدف إستيعابها حيث إستهدفت الثلاث مدن إستيعاب فئات محدودة ومتوسطة الدخل من العمال والفنيين وهي الفئات المستهدفة في أغلب الدراسات في مجال الإسكان والتنمية.

ب- تتعدد أوجه التجربة المصرية فى المدن الثلاث بسبب اختلافها فيما يلي:

- نسب الإستيعاب السكاني

حيث جاءت مدينة 15 مايو ضمن المدن التي حققت نسب إستيعاب سكاني مرتفعة نسبيا في تعدادي 1996، 2006، أما مدينة السادات فبالرغم من إرتفاع معدلات الإستيعاب السكاني بها أيضاً إلا أنها لا تتناسب مع حجم الموارد المهدرة فيها والتى على أثرها قامت الهيئة بتعديل عددالسكان المستهدف، كما أن معدل النمو السكاني يتذبذب بين الهبوط والصعود. ذلك بينما تعد مدينة بدر من المدن التي تعاني من فراغ سكاني بالرغم من مرور مدة طويلة علي البدأ في إنشائها، ومع النظر للجدول (6) نجد ان المدن الثلاثة لا تزال تعاني من فراغ سكانى وإن كانت مدينة 15 مايو قد حققت نسبة إستيعاب كبيرة نسبيا وصلت إلى 50 %.

جدول (6)بيانات سكانية للمدن الجديدة الثلاثة

المدينة	الجيل	تاريخ البدأ	عدد السكان المستهدف2017 (بالألف)	عدد السكان الحالى (بالألف)	نسبة الإستيعاب(%)
15 مايو	الأول	1978	500	250	50
السادات	الأول	1978	1500	300	20
بدر	الثانى	1982	650	160	24.6

المصدر: (الموقع الرسمي لهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة. (يونيه- 2018) http://www. newcities. gov. eg/know_cities/default. aspx)

- علاقة المدينة بمدينة القاهرة

تختلف المدن الثلاثة في المسافة بينها وبين مدينة القاهرة حيث تقل هذه المسافة بين مدينتي بدر، و15 مايو، وبين مدينة القاهرة (47 كم، 35 كم على التوالى)، بينما تبعد مدينة السادات عن القاهرة حيث تقع على طريق القاهرة- الأسكندرية الصحراوى على مسافة تصل إلى 100 كم من مدينة القاهرة.

- حجم المدينة ونمطها

حيث تعد مدينة السادات من المدن الصناعية الكبرى المستقلة (Independent New Town) التى تعتمد إقتصاديا على صناعات متنوعة صغيرة وثقيلة، وهى مدينة مكتفية ذاتياً، وكذلك مدينة بدر تعد مدينة صناعية ولكن بمقياس أصغر من مدينة السادات، بينما تعتبر مدينة 15 مايو بمثابة تجمع سكنى لخدمة العاملين بمنطقة حلوان (مدينة تابعة- Satellite Town).

وبناءاً على ماسبق فإن حالات الدراسة المختارة يمكن من خلالها تغطية أنماط مختلفة التجربة المصرية لإنشاء المدن والتجمعات العمرانية الجديدة. وقد تمت دراسة حالة المدن الجديدة من خلال عمل دراسة ميدانية تعتمد على عمل إستمارة إستبيان للسكان فى المدن الثلاثة بخصوص حالة الخدمات فى المدينة، وحركة المواصلات داخل المدينة وخارجها، وفرص العمل المتوفرة، وأسعار السكن فيها، ومن ثم تم أجراء مقابلات شخصية مع أفراد من سكان المدن الثلاثة وطرح استمارة الأستبيان عليهم للحصول على أرائهم. وقد جاء عدد الأفراد فى العينة 122 فرد مقسمة بين المدن الثلاثة كما يلى.

- مدينة 15 مايو :عدد أفراد العينة 42 فرد.
- مدينة الســادات :عدد أفراد العينة 39 فرد.
- مدينة بـــــــدر :عدد أفراد العينة 41 فرد.

شكل (6)عينة أستمارات الأستبيان المطروحة فى الدراسة الميدانية

المصدر: الباحثين

5 الدراسة الميدانية

ويمكن التعرف على نتائج الدراسة الميدانية فيما يلى :

جدول (7) نتائج السؤال عن محل الإقامه السابق قبل المجئ للمدينة

إختيارات الإجابة	مدينة 15 مايو		مدينة السادات		مدينة بدر	
	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%
مناطق قريبة من المدينة	38	90.48	25	64.10	30	73.17
مناطق بعيدة عن المدينة	3	7.14	12	30.77	9	21.95
لم يجيبوا على السؤال	1	2.38	2	5.13	2	4.88
المجموع	42	100	39	100	41	100

المصدر:الباحثين

يجب الإشارة إلى أن النسبة الأكبر من السكان جائوا من مناطق ريفية أو مناطق يغلب عليها الطابع العشوائى :

- **15 مايو:** 66.6 % جائوا من مناطق ريفية أو عشوائية مثل مصر القديمة وإمبابة والمرج والمعصرة وكفرالعلو.
- **السادات :** أغلب العينة بنسبة حوالى 64 % جائوا من قرى محافظتى المنوفية والبحيرة.
- **بـــــدر :** حوالى 43.9 % جائوا من مناطق عشوائية مثل منشية ناصر وشبرا الخيمة والجمالية.

جدول (8) نتائج السؤال عن سبب الأنتقال للعيش فى المدينة

إختيارات الإجابة	مدينة 15 مايو		مدينة السادات		مدينة بدر	
	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%
العمل	11	26.2	27	69.2	9	21.9
الزواج	9	21.4	-	-	2	4.9
مرافقة	11	26.2	6	15.4	3	7.3
مستوى المعيشة	9	21.4	5	12.8	4	9.8
أسعار سكن أفضل	1	2.4	1	2.6	22	53.7
لم يجيبوا	1	2.4	-	-	1	2.4
المجموع	42	100	39	100	41	100

المصدر:الباحثين

مدينة 15 مايو : تعددت أسباب الإنتقال إلى المدينة بنسب متقاربة (للعمل- للزواج- لتحسين مستوى المعيشة)، و يرجع ذلك إلى جودة البيئة السكنية بها وقربها من مدينة مركزية هي مدينة حلوان.
مدينة السادات : بلغت نسبة الذين جائوا إلى المدينة للعمل 69.2 %، وذلك لكونها مدينة صناعية.
مدينة بدر : أسعار السكن أعلى نسب (53.7%)، مما يؤكد على أهمية ملائمة أسعار السكن فى المدن الجديدة.

جدول (9) نتائج السؤال عن محل العمل الحالى

إختيارات الإجابة	**مدينة 15 مايو**		**مدينة السادات**		**مدينة بدر**	
	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%
داخل المدينة أو مجاور لها	34	80.95	32	82.1	16	39
خارج المدينة	8	19.5	-	-	12	29.3
لا يعمل	-	-	7	17.9	6	14.6
لم يجيبوا	-	-	-	-	7	17.1
المجموع	42	100	39	100	41	100

المصدر:الباحثين

يمكن ملاحظة إرتفاع نسبة الذين يعملوا داخل المدينة أو فى مناطق قريبة منها فى حالة **مدينة مايو** (80.95%)، متقاربة فى ذلك مع **مدينة السادات** (82.1%)، ذلك برغم إختلاف حجم القاعدة الإقتصادية الواضح بين المدينتين، ويؤكد ذلك على دور القاعدة الإقتصادية بمدينة حلوان وأثره على حركة السكان لمدينة 15 مايو.

جدول (10) نتائج السؤال عن حالة المواصلات

نتائج السؤال عن حالة المواصلات : من وإلى المدينة						
إختيارات الإجابة	**مدينة 15 مايو**		**مدينة السادات**		**مدينة بدر**	
	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%
متوفرة ومناسبة	14	33.3	12	30.8	2	4.9
متوفرة بعض الوقت	17	40.5	13	33.3	4	9.8
متوفرة ومرتفعة التكلفة	7	16.7	8	20.5	24	58.5
غير متوفرة	-	-	1	2.6	-	-
متوفر بعض الوقت ومرتفعة التكلفة	2	4.8	5	12.8	9	21.9
لم يجيبوا على السؤال	2	4.8	-	-	2	4.9
المجموع	42	100	39	100	41	100

نتائج السؤال عن حالة المواصلات: داخل المدينة						
متوفرة ومناسبة	19	45.2	17	43.6	2	4.9
متوفرة بعض الوقت	16	38.1	4	10.3	4	9.8
متوفرة ومرتفعة التكلفة	1	2.4	15	38.5	33	80.5
غير متوفرة	2	4.8	-	-	-	-
متوفر بعض الوقت ومرتفعة التكلفة	2	4.8	3	7.7	-	-
لم يجيبوا	2	4.8	-	-	2	4.9
المجموع	42	100	39	100	41	100

المصدر:الباحثين

أ- حالة المواصلات من وإلى المدينة

تقاربت نتائج السؤال بين مدينتى 15مايو والسادات، حيث أن نسبة كبيرة من العينة فى المدينتين قد أبدوا قبول لحالة المواصلات (بنسبة 33.3%- 30.8% على التوالى)، وجائت أغلب الشكوى فى المدينتين من عدم توفر المواصلات كل الوقت (بنسبة 45.3%- 46.1% على التوالى). بينما أشار أغلب العينة فى مدينة بدر إلى إرتفاع أسعار المواصلات إلى المدينة بنسبة 58.5%.

ب- حالة المواصلات داخل المدينة

إختلفت نتائج الإجابة على هذا السؤال أيضاً بين مدينة بدر ومدينتى 15مايو والسادات، حيث إرتفعت نسبة قبول الأفراد فى العينة لحالة المواصلات فى مدينتى 15مايو والسادات (بنسبة 45.2%-43.6 % على التوالى)، مع إختلاف الشكوى التى جائت من باقى العينة. من ناحية أخرى جائت الشكوى من إرتفاع أسعار المواصلات داخل مدينة بدر مرتفعة جداً حيث بلغت 80.5 %من إجمالى العينة.

جدول (11) نتائج السؤال عن حالة الخدمات والمرافق داخل المدينة

إختيارات الإجابة		مدينة 15 مايو		مدينة السادات		مدينة بدر	
		عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%
جيد وأسعار مناسبة		14	33.3	6	15.4	3	7.3
جيد مع إرتفاع الأسعار		16	38.1	13	33.3	3	7.3
متوفر مع بعض العيوب		11	26.2	19	48.7	20	48.8
سئ		1	2.4	1	2.6	13	31.7
لم يجيبوا		-	-	-	-	2	4.9
المجموع		42	100	39	100	41	100
مشاكل أخرى	سؤ مستوى المرافق	-	-	10	25.6	6	14.6
	إرتفاع الأسعار	-	-	7	17.9	11	26.8
	تأخر أداء جهاز التنمية	-	-	8	20.5	8	19.5

المصدر:الباحثين

- عند المقارنة بين المدن الثلاثة نجد أن مدينة **15مايو** تعد أفضلهم من حيث مستوى الخدمات بها، حيث بلغت نسبة الأفراد الذين أبدوا قبول لحالة الخدمات بالمدن الثلاثة **مايو** 33.3%، **والسادات** 15.4%، **وبدر** 7.3%، مع ملاحظة أرتفاع نسبة الذين أشاروا إلى سوء مستوى الخدمات فى مدينة **بدر**، حيث بلغت 31.7% من إجمالى العينة.
- الخدمات التى أشتكى السكان في العينة من عدم توفرها جائت بنسب متقاربة فى مدينة **15مايو** وكان أكثرها الخدمات الترفيهية بنسبة 42.86% من إجمالى العينة، بينما إرتفعت معدلات الشكوى من عدم توفر الخدمات الصحية بشكل واضح فى مدينتى **السادات وبدر**، حيث بلغت 82.05%، 78.05% على التوالى.
- بالرغم من ظهور مشاكل أخرى فى مدينتى **السادات وبدر** وتكرر الشكوى منها (مثل سوء مستوى الخدمات، وإرتفاع الأسعار، وتأخر أداء أجهزة التنمية)، إلا هذا لم يحدث فى مدينة **15 مايو**.

جدول (12) نتائج السؤال عن ظروف المسكن

إختيارات الإجابة		مدينة 15 مايو		مدينة السادات		مدينة بدر	
		عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%	عدد أفراد العينة	%
[illegible]	إيجار	8	19	18	46.1	14	34.2
	تمليك	31	73.8	21	53.8	27	65.8
	تابع لمكان العمل	3	7.1	-	-	-	-
	المجموع	42	100	39	100	41	100
[illegible]	مرتفعة	20	47.6	29	74.4	14	34.2
	مناسبة	22	52.4	9	23.1	27	65.8
	لم يجيبوا	-	-	1	2.6	-	-
	المجموع	42	100	39	100	41	100

المصدر:الباحثين

إرتفعت نسبة الشكوى من أسعار السكن فى مدينة **السادات** حيث بلغت 74.4%، برغم إرتفاع نسبة الوحدات المؤجرة فى المدينة (46.1%). بينما قلت تلك الشكوى فى مدينتى **15مايو وبدر** بنسبة 47.6%، 34.2% على التوالى، بالرغم من أنخفاض معدل الوحدات المؤجرة فى المدينتين.

1/5 خلاصة الدراسة الميدانية

من خلال الدراسة الميدانية للمدن الثلاثة وبالنظر إلى معدلات النمو السكاني الواردة فى الجدول (5) يمكن إستخلاص ما يلى :

أولاً : مدينـة 15 مايـو :

- يعد قرب المدينة من مدينة حلوان من العوامل الهامة التى تساهم فى نمو المدينة سكانياً.
- تعاني حالة المواصلات من وإلى المدينة، وداخلها من بعض المشاكل، وأهمها عدم توفرها كل الوقت.
- تم توفير الخدمات العامة والمرافق داخل المدينة بشكل مقبول، مع عدم كفاية بعض الخدمات، من أهمها الخدمات الترفيهية.
- أرتفاع أسعار السكن فى المدينة ، بالإضافة إلى إنخفاض عدد الوحدات المؤجرة.

ثانياً : مدينة السادات :

- تعد العوامل الإقتصادية أكثر العوامل تأثيراً على حركة السكان إلى المدينة.
- يعانى سكان المدينة من عدم توفر المواصلات من وإلى المدينة، كما يعانوا من إرتفاع أسعار المواصلات داخل المدينة.
- تعانى الخدمات العامة فى المدينة من بعض المشاكل، من أهمها إرتفاع الأسعار، ويظهر ذلك بشكل واضح فى الخدمات الصحية والتعليمية والأمنية (التواجد الأمني).
- ترتفع أسعار السكن فى المدينة بشكل ملحوظ، برغم تنوع أنظمة الإسكان بها من تمليك وإيجار.

ثالثاً : مدينة بدر :

- تعد مشكلة إرتفاع أسعار المواصلات من وإلى المدينة وداخلها من المشكلات الهامة التى تعوق نمو المدينة سكانياً.
- تعانى المدينة من سوء مستوى الخدمات العامة وعدم توفرها بشكل كافى، ويتضح ذلك بشكل واضح فى الخدمات الصحية والتعليمية.
- تعتبر أسعار السكن الملائمة للسكان من العوامل الهامة المحفزة على الإنتقال إلى المدينة.

6 النتـــــائـــج

*من خلال الدراسة النظرية والميدانية أمكن إستخلاص أن معدلات النمو السكانى فى المدن الجديدة تتناسب مع ما تم تحقيقة من عوامل الجذب وحوافز الإستيطان بها، ويمكن التعرف على ذلك من خلال الجدول التالى.

جدول (13) نتائج الدراسة

النمو السكانى فى المدن الجديدة		ما تم تحقيقة من عوامل الجذب السكانى			
		القاعدة الإقتصادية	شبكة الطرق والمواصلات	الخدمات والمرافق	مجال الإسكان
التجربة الفرنسية	وصلت المدن إلى تحقيق ما يقارب 71% قبل عام الهدف بـ4 أعوام، وبعد مرور من 10:13 عام على إنشائها	فرض القيود علي تمركز الصناعة في العاصمة والمناطق المركزية، مع إعطاء تسهيلات اقتصادية وضريبية متعددة للأنشطة في المدن الجديدة	توزيع المدن الجديدة علي محاور المواصلات الرئيسة، مع توفير وسائل مواصلات متعددة تربط المدن القائمة بالمدن الجديدة	تم توفير الخدمات فى المدن الجديدة بمعدلات أفضل وأسعار أقل من المدن القائمة.	عمل تكامل فى نوعية الإسكان المنفذه فى المدن الجديدة، مع إتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية الأرض من المضاربة علي أسعارها.
التجربة الماليزية	أدى التزايد فى أعداد السكان بها إلى قرار تحويلها لمدينة مستقلة وضم مساحات كبيرة إليها لتستوعب الزيادة السكانية	دعم البنية الصناعية بها حتى أصبحت أهم مركز صناعى فى ماليزيا وبلغت المناطق الصناعية بها 14%	قربها من كوالالمبور ووقوعها داخل أقليم كلانج، كما تم أنشاء عدة طرق لربطها مع ما حولها من المدن	تم عمل تنمية متدرجة للخدمات عن طريق انشاء خمس مراكز خدمية على مدار خمس حقب زمنية (1990:1950)	تحقيق تنوع فى أنواع الإسكان ليتناسب مع أنماط السكان المختلفة.
تجربة فنزويلا	حققت بعض المدن نجاحاً واضحاً مثل سيودا غوايانا التى وصل عدد سكانها إلى 1.3 مليون نسمة عام 2012.	تم إنشاء المدينة كمركز لصناعة الصلب، كما تم تزويدها بعدد من السدود لتوليد الطاقة الكهربائية	إختيار موقع المدينة عند تقاطع نهر أورينوكو و نهر كاروني، مع إنشاء شبكة طرق سريعة لربط المدينة بالمناطق المختلفة.	تم بيع وتأجير مواقع الخدمات التجارية والأعمال للمستثمرين، لتحقيق توازن بين القطاع العام والخاص فى مجال التنمية.	قامت الدولة بتفعيل نظام البناء بالجهود الذاتية فى المدينة، مع توفير الأراضى المرفقة.
التجربة المصرية	المدن الثلاثة لا تزال تعاني من فراغ سكانى وإن كانت مدينة 15 مايو قد حققت نسبة إستيعاب كبيرة نسبيا وصلت إلى 50 %.	تعتبر القاعدة الإقتصادية فى مدينة السادات من العوامل الهامة للتنمية السكانية، كما ساعدت القاعدة الإقتصادية لمدينة حلوان على نمو مدينة 15 مايو سكانيا.	عدم توافر شبكة مواصلات قوية فى المدن الثلاثة بوجه عام، مع قلة حدة المشكلة فى مدية 15 مايو لقربها الشديد من حلوان	تأخر توفير الخدمات بالمدن الثلاثة، وتظهر المشكلة بوضوح فى مدينة بدر	تختلف المدن الثلاثة فى مدى سهولة الحصول على المسكن، حيث ترتفع أسعار المسكن فى مدينتى 15 مايو السادات، وتنخفض فى مدينة بدر

المصدر :الباحثين

إضافة لما سبق من تحليل لعوامل الجذب السكاني فى مصر والتجارب العالمية يمكن إستنتاج ما يلى:

- يعد صغر المسافة وزيادة التباين بين مناطق السكن الأصلى والمدن الجديدة من الحوافز الهامة المحركة للأفراد.
- لا يميل الفرد للإنتقال من مكان لأخر بدون وجود عامل قوى وفعال، ومن أهم هذه العوامل التى تحفز على ذلك العوامل الإقتصادية.
- يجب أن تعمل تلك العوامل معا بشكل متكامل لتحقيق التنمية السكانية، حيث أن توفر أحد هذه العوامل أو بعضها لا يغنى عن توفر الأخر، ولا يكفى بعضها دون الأخر لتحقيق التنمية المتكاملة.
- لا تزال الفرصة موجودة لتحقيق التنمية السكانية فى المدن الجديدة من خلال الإسراع فى تحقيق تلك العوامل المحفزة على الإنتقال والعيش بها، وأى تطور فى تلك العوامل يجب أن يقابلة تطور فى معدلات النمو السكانى.

1 التوصـــــيات

توصي الدراسة متخذى القرار والقائمين على تخطيط وإدارة المدن الجديدة فى مصر بالأتى:

- التركيز على أهمية توفير القاعدة الاقتصادية عند إنشاء المدن او المجتمعات العمرانية الجديدة مثل تلك القواعد التى تم إنشائها فى مدن السادات والعاشر من رمضان و6 أكتوبر.
- أختيار مواقع المدن الجديدة المستهدف إنشائها فى مناطق ذات موارد ووفورات إقتصادية لتسهيل إنشاء قاعدة إقتصادية بها.
- توفير مصادر للطاقة المتجددة بأسعار منخفضة- مثل الطاقة الشمسية- فى المدن الجديدة القائمة للمصانع والمساكن كحافز للإنتقال سواء الأفراد أو المصانع والشركات.
- تقديم حوافز للمستثمرين تشجعهم على نقل نشاطاتهم إلى المدن الجديدة، مثل تخفيض الرسوم وتقديم تسهيلات ضريبية وتحفيز البنوك لتقديم تسهيلات بنكية لهم، وخاصة فى المدن التى تعاني من فراغ سكانى مثل المنيا الجديدة وأسيوط الجديدة وبدر.
- الإسراع فى تزويد كافة المدن الجديدة بشبكة مواصلات عامة تربطها مع المدن القريبة منها، كما تربطها مع العواصم الحضرية الكبرى القريبة منها.
- العمل على إجراء دراسات ميدانية لكل المدن الجديدة القائمة للتعرف على الخدمات التى يصعب الحصول عليها داخل المدينة، وسرعة تقديم هذه الخدمات.
- تسهيل الحصول على الخدمات داخل المدن الجديدة عن طريق زيادة معدلاتها وخفض أسعارها.
- إتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لتفادى المضاربة على أسعار الأراضى الوحدات السكنية فى المدن الجديدة وخاصة الجارى تنفيذها، مثل الحادث فى مدن القاهرة الجديدة والشروق.
- تسهيل إجراءات تسجيل الأراضى والوحدات السكنية (الموجودة فى المدن الجديدة) فى الشهر العقارى، وتقليل الرسوم اللازمة لذلك. وتقليل القيود الواقعة على البنوك فى مجال التمويل العقارى، لتسهيل الحصول على المسكن فى كافة المدن الجديدة.

قائمة المراجع

(1) معهد التخطيط القومى. (2011). "دور المدن الجديدة فى إعادة التوزيع الجغرافى للسكان فى مصر". سلسلة قضايا التخطيط والتنمية: 229. القاهره .

(2) Xuewen Tan. (2010). "New Town Policy and Development in China". The Chinese Economy:vol. 43: no. 3.

(3) City and regional planning department, collage of architecture and environmental design, California polytechnic state university. (2002). NEW TOWNS: An Overview of 30 American New Communities.

(4) معتز نعيم ؛ ومطانيوس مخول.(2005). "تحليل أسباب الهجره الداخليه في الجمهوريه العربيه السوريه". مجلة جامعة دمشق للعلوم الإقتصاديه والقانونيه: العدد الأول. سوريا.

(5) مركز رصد النزوح الداخلى، جامعة تافتس. (2008). النزوح الداخلي للمناطق الحضرية، الخرطوم، السودان. الحالة الأولى.

(6) Raven Molloy. & Christopher, L. & Smith, A. (2010). Internal Migration in the US: Updated Facts and Recent Trends. Retrieved from www.federalreserve.gov

(7) الجهاز المركزى للتعبئه العامه والإحصاء. (2010). الكتاب الإحصائى السنوى.

(8) الجهاز المركزى للتعبئه العامه والإحصاء. (2017). الكتاب الإحصائى السنوى. تم الإسترجاع من موقع www.capmas.gov.eg

(9) عبدالباقى إبراهيم. (1989). تنظيم وإدارة الخدمات في مراحل بناء المدن الجديدة. مركز الدراسات التخطيطيه. تم الإسترجاع من www.cpas-egypt.com

(10) رانيا أدهم. (2012). المدن الجديدة فى مصر بين المستهدف والواقع (رسالة ماجستير). قسم الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة. القاهرة.

(11) باهر إسماعيل. (2006). تأثير لا مركزية الأداره على التنمية العمرانيه فى مصر(رسالة دكتوراة). قسم التخطيط العمرانى، كلية الهندسة، جامعة عين شمس. القاهرة.

(12) محمود يسرى ؛ وأخرون. (1986). تقييم المجتمعات العمرانية الجديدة. معهد التخطيط الإقليمي والعمراني. القاهرة.

(13) لمياء أحمد عبدالقادر. (2009). نموذج المحاكاه كأداه لقياس فاعلية دور القطاع الخاص فى تنمية المدن المصريه الجديدة (رسالة دكتوراة). قسم الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة .القاهرة.

(14) Carlos Brillembourg. (2013). Sowing the Oil: Brutalist Urbanism- Ciudad Guayana, Venezuela 1951- 2012. Columbia University, Graduate School of Architecture. Retrieved from docomomo.org.br

(15) Amy Ellen Bellone. (2000). Citizenship as part of the Development Project: A Case Study of Ciudad Guayana, a Planned City in Transition. the Latin American Studies Association. Retrieved from lasa.international.pitt.edu

(16) خرائط جوجل . (يونيه- 2018). www.google.com/maps

(17) وزارة التخطيط. (2012). خطة التنمية الإقتصاديه والإجتماعيه، العام الخامس من الخطه الخمسيه 2008/07 – 2012/11. معهد التخطيط القومي.

(18) مبادرة التضامن العمراني بالقاهرة. (2016). سياسة المدن الجديدة في مصر: أثر متواضع وعدالة غائبة. تم الإسترجاع من www.tadamun.com

(19) الموقع الرسمي لهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة. (يونيه- 2018) http://www. newcities. gov. eg/know cities/default. aspx

(20) http://worldpopulationreview.com (يوليو-2019)

(21) Didier Desponds; Elizabeth Auclair. (2017). "The new towns around Paris 40 years later: New dynamic centralities or suburbs facing risk of marginalization". Urban Studies Journal Limited: Vol. 54(4) 862–877.

(22) Brian Roberts; Trevor Kanaley. (2006). Urbanization and Sustainability in Asia . Library of Congress: Publication Stock No. 051206.

(23) Natalie Khoo. (2018). "PJ New Town- ripe for rejuvenation". The Edge Financial Daily, Malaysia: 07 Sep 2018.

(24) Seo-Ryeung Ju; Saniah Ahmad Zaki; Yun-Kyung Choi. (2009). "Contextual Modernization;New Town Planning in Petaling Jaya of Malaysia". Green Tech, Eco Life & Sustainable Architecture for Cities of Tomorrow. 20-21 November, 2009.