



الجمعية الجغرافية المصرية

التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم

الدكتور/ مجدى شفيق السيد صقر

أستاذ الجغرافيا البشرية المساعد

كلية الآداب - جامعة المنصورة

سلسلة بحوث جغرافية

العدد الستون - 2013

فهرس المحتويات

صفحة	الموضوع
1	مقدمة.
2	- أهمية الموضوع.
2	- أسباب اختيار الموضوع.
3	- أهداف الدراسة.
3	- فرضيات الدراسة.
4	- الدراسات السابقة.
5	- مناهج الدراسة وأساليبها.
6	أولاً : الملامح الجغرافية العامة لمدينة ديرب نجم.
14	ثانياً : مراحل التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم.
16	(1) مرحلة ما قبل النشأة الحضرية (النواة) قبل 1946م.
18	(2) المرحلة الثانية (1946-1969م).
23	(3) المرحلة الثالثة (1970-2005م).
31	(4) المرحلة الاخيرة (2005 حتى الآن).
35	ثالثاً : عوامل التمدد الحضري.
36	(1) تزايد الحجم السكاني ومعدلات النمو.
41	(2) الحراك النقلي.
47	(3) أسباب اقتصادية.
53	(4) الجهود الحكومية.
56	(5) ثورة 25 يناير 2011م.
58	رابعاً : أهم الآثار المترتبة على التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم.
66	خامساً : تخطيط مدينة ديرب نجم وتميئها.
74	الخاتمة.
79	المصادر والمراجع.

فهرس الأشكال

صفحة	عنوان الشكل	م
7	موقع مركز ديرب نجم بالنسبة لمراكز محافظة الشرقية.	1.
8	الموقع الفلكي والنسبي لمدينة ديرب نجم.	2.
11	أهم الشوارع الرئيسية والخدمات فى مدينة ديرب نجم.	3.
15	مراحل التمدد الحضري لكل من: & (Cyril, 2003) (Cadwallader, 1985)	4.
17	مراحل التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم.	5.
37	تطور حجم سكان مدينة ديرب نجم ونموهم السنوى فيما بين 1937-2012م.	6.
43	التوزيع النسبى لعينة التنقلات اليومية حسب وسيلة النقل المستخدمة فى مدينة ديرب نجم عام 2012م.	7.
46	خطوط سير الرحلات الداخلية للسيارات السرفيس فى مدينة ديرب نجم.	8.
48	توزيع أنماط النشاط الاقتصادي لأصحاب المباني علي هوامش مدينة ديرب نجم عام 2012م.	9.
65	تطور معدل استحواذ الأرض فى مدينة ديرب نجم خلال الفترة (1947-2012م).	10.
68	اقتراح الحزام الأخضر حول مدينة ديرب نجم حتى عام 2027م.	11.
70	خطوط السير الداخلية المقترحة للسيارات السرفيس فى مدينة ديرب نجم.	12.

فهرس الجداول

صفحة	عنوان الجدول	م
36	تطور عدد سكان مدينة ديرب نجم خلال الفترة من 1937-2012م.	1.
43	التوزيع النسبي لعينة التنقلات اليومية حسب وسيلة النقل المستخدمة بمدينة ديرب نجم عام 2012م.	2.
45	التوزيع النسبي لعينة المتنقلين اليومية حسب الغرض.	3.
47	نتائج عينة لأصحاب المباني حسب النشاط الاقتصادي على هوامش مدينة ديرب نجم عام 2012م.	4.
65	معدل استحواذ الأرض في مدينة ديرب نجم خلال الفترة (1947-2012م).	5.

فهرس الصور الفوتوغرافية

صفحة	عنوان الصورة	م
10	مدخل مدينة ديرب نجم من ناحية الزقازيق فى الجنوب.	1.
10	تركز الخدمات التعليمية بشارع 23 يوليو.	2.
12	شارع الشونة.	3.
13	التمدد الحضري على جانبي مصرف بحر صفط.	4.
22	اختلاط المباني الطينية القديمة بالمباني الحديثة بالكتلة القديمة وسط المدينة عام 2012م.	5.
28	التمدد الحضري على مصرف بحر صفط جنوبي المدينة عام 2012م.	06
32	التمدد الحضري خلف مدرسة السويدي التجريبية عام 2012م.	07
32	مرحلة قفزة الضفدع شرقي مدينة ديرب نجم عام 2012م.	08
34	المباني العشوائية المتعددة الطوابق غربي المدينة عام 2012م.	09
53	زحف ورش إصلاح السيارات على الأراضي الزراعية غربي الساحة الشعبية عام 2012م.	010
55	كوبري على مصرف بحر صفط قرب مقابر ديرب نجم في الجنوب عام 2012م.	011
61	الاختناق المروري أمام جامع النصر بوسط المدينة عام 2012م.	012

مقدمة

تعيش مدينة ديرب نجم - محافظة الشرقية - على غرار المدن المصرية - ديناميية حضرية كبيرة أدت إلى زيادة مساحة المدينة نتيجة ارتفاع الطلب على السكن، حيث شهدت هذه المدينة موجة من التحضر خلال العقود الأربعة الأخيرة بميلها إلى التوسع الأفقى، وبالتالي تمدد مجالها المكاني، وما نتج عن ذلك من تحول فى طبيعة العلاقة بين قلب المدينة وأطرافها، وكذا المناطق الريفية المحيطة لها، وهو ما أصطلح عليه بالتمدد الحضرى (Urban Sprawl) الذى أصبح ظاهرة تميز معظم المدن المصرية، وأنتج مجالات حضرية تعرف حراكا يوميا للتمدد والزحف العمرانى على الأراضى الزراعية فى مصر .

والتمدد الحضرى هو نتيجة منطقية لظاهرة التحضر التى سادت معظم القرن الماضى، التى تعبر عن الأشكال الجديدة للنمو الحضرى، ففى رأى بعض الباحثين هو التسمية الجديدة للتوسع الحضرى ولكن بمعناه السلبي (Boret, 2005). وهى عملية تعمير خارج التجمعات السكانية تصيب المناطق المحاذية للمدينة وضواحيها، وتعمل على تغيير المناطق الريفية المحيطة بشكل مستمر (Laborde, 2005). وقد عرفها "جابر" على أنها الامتداد المادى المساحى للمدينة فى صورة كثافة أقل عنها فى داخل المدينة (محمد مدحت جابر، 2006، ص 760). كما ذكر "Julien" أن التمدد الحضرى هو توسع مساحة تجمع سكانى على المجال المجاور له (Julien, 2000, pp. 3-33). وهو ما أشارت إليه الوكالة الأوروبية للبيئة عام 2006 عندما عرفت التمدد الحضرى على أنه مظهر جديد لتوسع المدينة يتميز بظهور ونمو مناطق سكنية تنتشر فى المناطق التى تحيط بالمدينة (Redor, 2007, p. 3) وهو ما عرفه جابر بالعمران التلقائى (محمد مدحت جابر، 2003، ص 367) وقد أشارت دراسة أخرى إلى أن مصطلح الامتداد الحضرى يستخدم لوصف التوسع الطبيعى للمناطق الحضرية فى المناطق الزراعية المحيطة بها (Owei et al., 2008, pp. 1-2)، ويعتبر بير ميرلان أن توسع المجال المبنى للمدينة هو النتيجة المنطقية لعملية التنمية الحضرية (Merlin, 1998). وبالتالي فالتمدد الحضرى يعنى

تحضرا لمساحة أكبر (McGuire and Syoquist, 2002, p. 2) وذلك بسبب تزايد الحجم السكاني حيث ذكر Bessey أن التمدد يكون في صالح الأطراف والضواحي على حساب مركز المدينة (Bessey, 2000, pp. 35-52).

كل التعاريف السابقة الذكر قد ركزت على الجانب النظرى لظاهرة التمدد، أما كميا فالتمدد هو نمو المساحة المبنية يفوق في وتيرته نسبة زيادة السكان (Pouyanne, 2004, p. 21) مما ينعكس على الكثافة السكانية، حيث أنها تقل بشكل حلقى كلما ابتعدنا عن نواة المدينة القديمة أو منطقة الأعمال المركزية C.B.D.

أهمية الموضوع :

ظهرت في السنوات الاخيرة توجهات جديدة نحو جغرافية المدن تتمحور حول التمدد الحضري وعلاقته بالوسط الحضري، وما يعرفه من تنوع في أشكال التمدد وتحضر في الأطراف على حساب النطاق الريفي الزراعى المحيط بالمدن، ويزوغ القرى المتحضرة وهي ظاهرة أنتجتها الطرق المرصوفة على مداخل المدن ومنها مدينة ديرب نجم، وكذا الحراك النلقى بالسيارات العامة والخاصة التى تخدم رحلات العمل اليومية بين المناطق السكنية على أطراف المدينة ونواتها المركزية، إضافة إلى هجرة السكان من قلب المدينة المزدحم بالسكان والأنشطة الاقتصادية إلى هوامشها التى تمثل مناطق جذب أيضا للوافدين الريفيين مما زاد من الطلب على الاراضى الزراعية من أجل السكن.

أسباب اختيار الموضوع :

تعد المعايشة الميدانية للواقع الحضري لمدينة ديرب نجم والملاحظة المستمرة للتغيرات التى تطرأ على مورفولوجيتها نتيجة التمدد الحضري، والدينامية العمرانية المستمرة والتى ميزها توسعها المجالى الكبير على الأراضى الزراعية فى النطاق الريفي المجاور لها، وما نتج عن ذلك من ابتلاع حضري لمراكز عمرانية صغيرة

(عزب) والتحام أطراف المدينة مع قرى ريفية محيطة لها، وبالتالي إيجاد تجمع حضري كبير أسهم في طرح الكثير من المشكلات البيئية، والاجتماعية، والاقتصادية. مما استدعى التحليل والدراسة بالإضافة إلى أن الباحث من أبناء المدينة.

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق الآتي :

- 1- القاء الضوء على ظاهرة التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم التي هي واحدة من المشكلات الرئيسية المرتبطة بتناقص مساحة الاراضى الزراعية فى المجال الريفى المحيط لها على مدار فترات تاريخية متعاقبة.
- 2- محاولة الوصول إلى الدوافع الرئيسة وراء ظاهرة التمدد الحضري للمدينة السابقة الذكر والتي من أهمها قوى الطرد والجذب (Norton, 2004, p. 303).
- 3- دراسة الآثار المترتبة على زيادة التمدد الحضري بمدينة ديرب نجم - كواحدة من المدن المصرية - بوتيرة قد تتذر بالخطر مما يستدعى وضع المقترحات العلمية التي تسهم فى تخفيف حدة تلك الآثار السلبية لهذه الظاهرة المتفاقمة.

فرضيات الدراسة :

تقوم هذه الدراسة على عدة فرضيات أهمها :

- 1- تشهد أطراف مدينة ديرب نجم تمعددا حضريا باستمرار، حيث تتبع فى نموها العمرانى الطرق الرئيسية المرصوفة، وبالتالي فالمناطق التي تشهد تمعددا حضريا لا تظهر فى شكل دائرى مندمج كامل النمو، بل تأخذ شكل محورى شريطى.
- 2- ترتبط عملية التمدد الحضري للمدينة السابقة الذكر بعوامل متعددة مثل : الزيادة السكانية المستمرة وارتفاع الكثافة السكانية والتزاحم خاصة فى منطقة قلب المدينة، وكذا الحراك التنقلى، وهجرة الأنشطة الاقتصادية والخدمية إلى منطقة الأطراف.

3- أن منطقة الأطراف من الأقسام السريعة النمو وغير المستقرة أو غير الثابتة، فهي تتعرض باستمرار لضغوط الزحف العمرانى الحضرى، وتتم بشكل عشوائى غير منضبط.

4- ترتب على التمدد الحضرى نتائج سلبية وما لذلك من انعكاسات سيئة على البيئة المحيطة بالمدينة.

الدراسات السابقة :

لم تحظ مدينة ديرب نجم من الدارسين الجغرافيين فى مصر سوى بدراسة الماجستير التى أعدها يسرى رواش عام 1981 والتى خلت من أى إشارة الى تمددها الحضرى (يسرى رواش، 1981)، وبيحث قدمه الباحث عام 2011 (مجدي شفيق السيد، 2012). بينما من الدراسات غير العربية عن التمدد الحضريدراسة عام 1985 تناولت ضمن موضوعاتها ظاهرة التمدد الحضرى (Cadwallader, 1985) دراسة عام 2000/1999 بعنوان التمدد الحضرى، الفيدرالية ومشكلة المنشآت المؤسسية (Buzbee, 1999-2000)، كما أوضحت دراسة أخرى عام 2000 القوى الكامنة وراء التمدد الحضرى (Braueckner, 2000)، وجاءت دراسة بعنوان (تحليل عناصر التمدد الحضرى) وذلك عام 2001، وقد أشارت إلى الآثار السلبية للتمدد الحضرى (Peiser, 2001)، وجاءت دراسة عام 2002 لتسلط الضوء على أسباب التمدد الحضرى فى الولايات المتحدة الأمريكية (McGuire and Syoquist, 2002) ودراسة توماس، ورنالد عام 2004 عن ودور النقل السريع كعامل مساعد على التمدد الحضرى (Thomas and Randall, 2004) ودراسة عام 2005 عن التمدد الحضرى لمدينة مترو مانيلا بالفلبين (Murakami and Palijon, 2005) وجاءت دراسة Owei وزملاؤه عام 2008 عن التمدد الحضرى فى نيجيريا بالتطبيق على مدينتى أبوجا، وبورت هاركورت (Owei et al., 2008). وتناولت دراسة عام 2010 مدى زيادة تكاليف تقديم الخدمات العامة المحلية المترتبة على التمدد الحضرى فى البلديات الأسبانية (Miriam and Albert, 2010)

وأظهرت دراسة عام 2012 عن مستقبل النمو الحضري الجديد للمدن البريطانية (Lorne, 2012).

أما عن الدراسات العربية في هذا المجال فنذكر منها : دراسة السرياني عام 1986 تناولت تطور النمو الحضري لمدينة مكة المكرمة (محمد محمود السرياني، 1986). ودراسة نافع عام 1998 عن النمو العمراني لمدينتي المنصورة وطلخا (أحمد حسن نافع، 1998) ودراسة عام 2006 لبعض نماذج من المدن الجزائرية (قسنطينة - الجزائر العاصمة) (الصادق قرفيه، 2006). ودراسة أبوزيد عام 2012 عن الحافة الحضرية لمدينة المحلة الكبرى (أحمد محمد ابوزيد، 2012).

مناهج الدراسة وأساليبها :

من مناهج التي اعتمدت عليها الدراسة :

- **المنهج البنائي :** أن الذى يؤثر فى الترتيب المكانى فى المدن ليس عاملا واحدا، وإنما بناء متكامل يحوى جوانب مختلفة (محمد مدحت جابر، 2003، ص 128).
- **المنهج الوصفى التحليلي :** يهتم بجمع المعلومات والبيانات وتحليلها وتفسيرها.
- **المنهج السلوكي :** حيث يعتمد على فكرة الفعل ورد الفعل (محمود توفيق، 2007، ص 82). كما أنه يضع المزيد من التركيز على عمليات صنع القرار (Cadwallader, 1985, p. 6).

أما عن الأساليب التي اعتمدت عليها الدراسة : **الأسلوب الإحصائي، والأسلوب الكارتوجرافي.** وأسلوب الدراسة الميدانية وقد اعتمدت الدراسة عليه بصورة أساسية، فقد ارتكزت على المسح الميداني لحصر الكتل العمرانية الجديدة التي شيدت على الأراضي الزراعية فى أطراف مدينة ديرب نجم بعد عام 2005، كما اعتمدت بشكل كبير على الملاحظة المباشرة لنمط المباني والمقابلات الشخصية مع أهالى المدينة

والقرى المجاورة لها خاصة الأشخاص المعمرين الموثوق بهم.

وقد تناول البحث بالدراسة الموضوعات التالية :

أولاً : الملامح الجغرافية العامة لمدينة ديرب نجم.

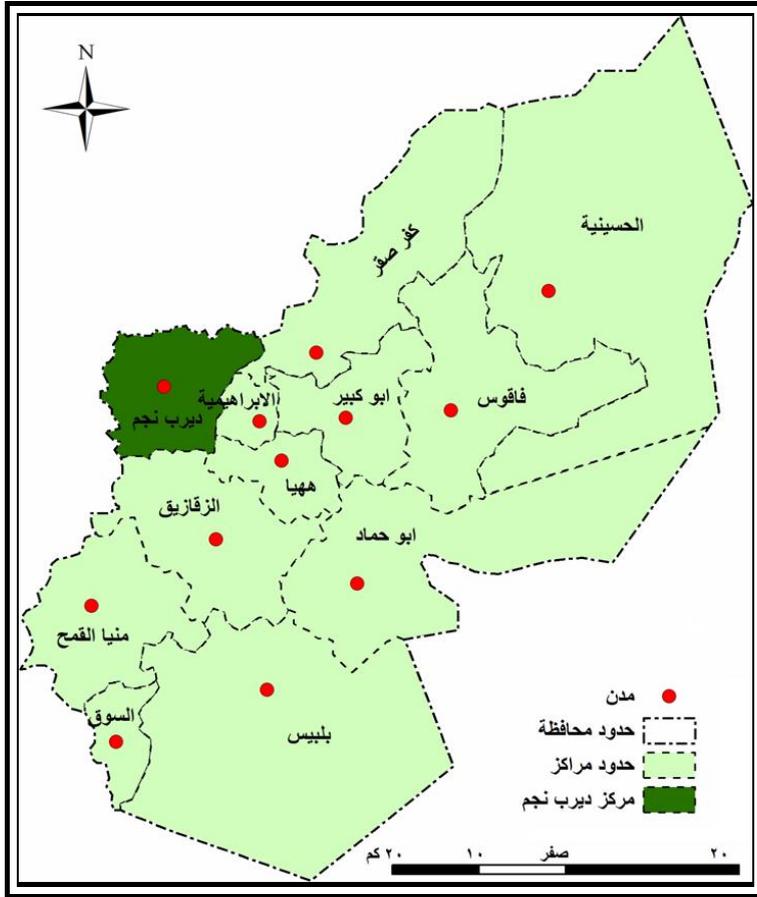
تعد مدينة ديرب نجم قاعدة لمركز ديرب نجم الذى يقع فى النطاق الشمالى الغربى لمحافظة الشرقية (شكل 1)، حيث تقع عند التقاء دائرة العرض $30^{\circ} 46'$ شمالاً مع خط الطول $27^{\circ} 31'$ شرقاً (شكل 2)، ويحد زمامها الإدارى من الشمال الزمام الإدارى لقرى كل من : منشأة قاسم، برمكيم، ومنشأة كشك، وديرب السوق، ومن الجنوب ناحيتى صفت زريق، وتل القاضى، ومن الشرق ناحيتى القطايح، وقاويشة، أما من الغرب فيحدها زمام قرى أبوعيد، ومنشأة صهبرة.

أما عن كتلة المدينة المبنية، فهي تقع فى منطقة سهلية خصبة ومنبسطة، حيث يمر بها خط كنتور 6 م فوق منسوب سطح البحر، ويحدها شمالاً مصرف ديرب نجم، وجنوباً طريق ديرب نجم الإبراهيمية الدائرى الذى شيد مكان ترعة الجزيرة السفلى بعد ردمها وكذا عزبة العمدة، وترعة أم يونس، ومن الشرق الطريق الدائرى السابق الاشارة إليه، ومصرف بحر صفت، وغرباً الطريق الإقليمى الذى يمتد من محافظة دمياط إلى الجيزة والقاهرة ماراً بمحافظات : الدقهلية، والشرقية، والقليوبية.

وتبلغ مساحة الزمام الإدارى لمدينة ديرب نجم 14.6 كم^2 ، بينما يعادل 6.3% من إجمالى مساحة مركز ديرب نجم (231.9 كم^2)، بينما يبلغ حجم الكتلة السكنية للمدينة - محل الدراسة - 9.6 كم^2 بما يمثل 65.8% من إجمالى المساحة الإدارية لها، وتمثل النسبة الباقية (34.2%) مساحة الزمام المنزرع (5 كم^2).

ومدينة ديرب نجم واحدة من القرى القديمة التى يرجع وجودها إلى الفتح العربى فى منطقة شرق الدلتا. وكانت ديرب نجم تتميز بالحجم المساحى الكبير حيث بلغت مساحتها 7.6 كم^2 عام 1942 (1800 فدان)، وبعد ذلك صدر قراراً وزارياً فى مارس 1946 بإنشاء مركز إدارى جديد باسم ديرب نجم تكون قاعدته قرية ديرب نجم، وهو

بداية تحول هذه القرية السابقة الذكر أخيرا إلى مدينة وحاضرة لمركزها، ثم صدر القرار رقم 191 لعام 1955 بفصلها عن مركز السنبلالوين - محافظة الدقهلية -، وضمها إلى محافظة الشرقية.



شكل (1) : موقع مركز ديرب نجم بالنسبة لمراكز محافظة الشرقية.

ميكروباص الزقازيق فى الجنوب 2.4 كم، ويمثل القلب التجارى للمدينة، ومحور جذب للتمدد الحضرى على الأطراف الشمالية والجنوبية له.

- **شارع 6 أكتوبر** : يأخذ اتجاه شمالى - جنوبى، حيث أنشئ هذا الشارع فى نهاية فترة الستينيات وحل محل خط سكة حديد الدلتا (الزقازيق/ديرب نجم). ويبدأ من شارع العروبة فى الجنوب أمام البنك القاهرة حتى مركز شرطة ديرب نجم ومجلس مدينتها فى الشمال، ويبلغ طول الشارع 400 متر.
- **شارع حسنى عبد الجواد** : يأخذ اتجاه جنوبى - شمالى، حيث يمثل مع شارع النصر المدخل الجنوبى للمدينة من أمام السوق الأسبوعى "سوق الأحد" (صورة 1) ويمتد نحو الشمال عابرا مصرف بحر صفت وينتهى عند التقائه بشارع النصر مرة أخرى عند نقطة مرور ديرب نجم فى الشمال ليكونا طريق ديرب نجم /السنبلاوين/المنصورة، ويبلغ طوله داخل المدينة 1.9 كم ويمثل محور جذب للعمران على جانبيه الشرقى.
- **شارع العروبة** : يتفرع من شارع النصر فى الشرق فى اتجاه شرقى - غربى، حيث يمر بالشونة، ثم مدرسة السويدى المتخصصة، ويمتد فى شكل مواز لشارع 23 يوليو حتى يلتقى به عند الساحة الرياضية ومدخل ديرب نجم البلد، ويعد هذا الشارع من الشوارع القديمة، وشنباره وغيرها، ويبلغ طوله 1.4 كم، ويمثل محور جذب للتمدد الحضرى فى الجهة الجنوبية الغربية للمدينة.
- **شارع 23 يوليو** : يبدأ هذا الشارع من أمام مسجد النصر ليمتد فى اتجاه شرقى - غربى، حيث يمثل امتدادا لطريق ديرب نجم/ميت عمر، وترجع أهميته الكبيرة فى أنه يربط بين الكتلتين العمرانيتين (ديرب نجم البلد وديرب نجم المحطة) كما أنه يمثل منطقة الخدمات التعليمية والصحية، ومحور للتمدد الحضرى غربى المدينة، ويبلغ طوله 1.4 كم (صورة 2).



صورة (1) : مدخل مدينة ديرب نجم من ناحية الزقازيق فى الجنوب.



صورة (2) : مركز الخدمات التعليمية بشارع 23 يوليو.

بطريق الغنادرة، وهو من الشوارع التي يرجع إنشاؤها إلى بداية القرن الحالى، ويبلغ طوله 1.3 كم، وتمثل هذه المنطقة منطقة جذب لل عمران والتعدد الحضرى للمدينة فى الجهة الشمالية.

- شارع الشونة : أحد شوارع الكتلة السكنية القديمة الذى أمتد ليربط بين شارع 23 يوليو فى الشمال، وشارع العروبة فى الجنوب، وهو من الشوارع التى لا يزيد عرضها على 5 أمتار وطوله 400 متر (صورة 3).
- شارع الساحة الشعبية الرياضية : يعد المدخل الرئيسى وأحد الشوارع المهمة للكتلة العمرانية الغربية (ديرب نجم البلد) حيث يتفرع من شارع 23 يوليو (طريق ديرب نجم/ميت عمر) من أمام الساحة الشعبية الرياضية فى الجنوب ويمتد شمالا لمسافة 1.2 كم حتى يصل إلى مصرف ديرب نجم، وقد ساهم فى زيادة أهمية هذا الشارع ردم ترعة سنتماى الملاصقة له من الجنوب إلى الشمال وازدواجه ورصف الجانب الأيمن منه، بينما الجانب الأيسر مازال من الطرق الترابية.



صورة (3) : شارع الشونة.

ويخترق المدينة مصرف بحر صفت من الجهة الجنوبية الغربية، ثم يأخذ اتجاهها شرقيا من أمام مدرسة السويدى حتى يصل إلى السلخانة فى أقصى الشرق من المدينة، حيث يأخذ اتجاهها شماليا، وهو يقسم المدينة إلى قسمين شمالي وجنوبى، ويبلغ طوله داخل الكتلة السكنية لديرب نجم 1.8 كم (صورة 4).



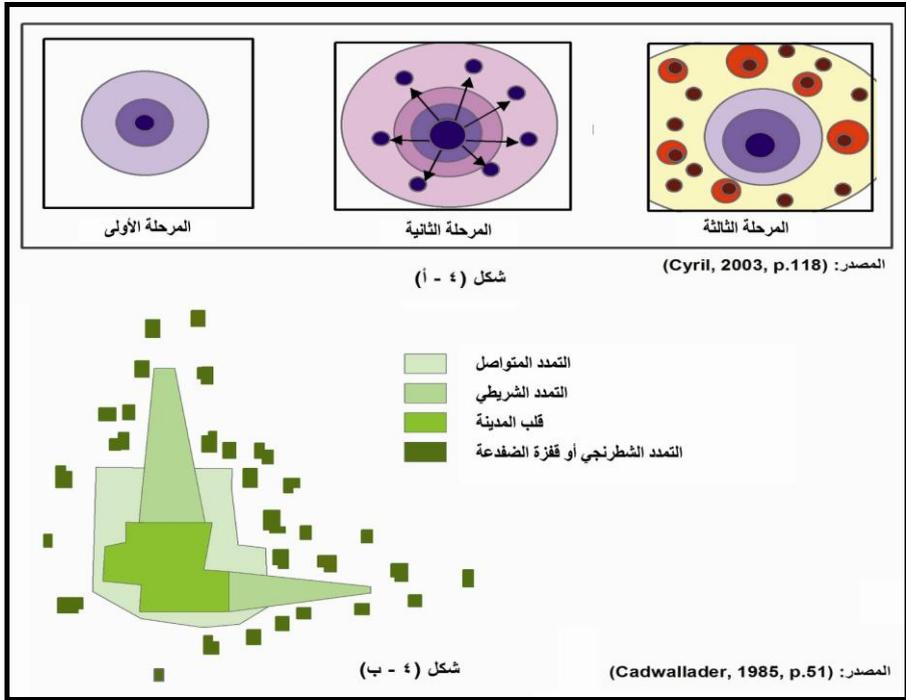
صورة (4) : التمدد الحضري علي جانبي مصرف بحر صفت.

أما عن أهم الترع، فنجد أن مدينة ديرب نجم تخلو الآن من امتدادات أى ترع داخل الكتلة السكنية لها، حيث تم ردم كل الامتدادات التى كانت تخترق الكتلة السكنية للمدينة مثل ترعة الجزيرة السفلى فى أقصى الجنوب أستحدثت مكانها الطريق الدائرى (ديرب نجم الإبراهيمية) الذى يربط بين طريق الزقازيق/ديرب نجم وطريق ديرب نجم/الإبراهيمية ويمر خارج الكتلة السكنية، ويعرف الآن بشارع السوق، وقد تم أيضا ردم ترعة السنيتى التى كانت تمتد من صفت زريق إلى مستودع أنابيب

البوتاجاز فى اتجاه جنوبي/شمالي ثم كانت تتحرف شرقا بمحاذاة طريق ديرب نجم/الإبراهيمية (شارع فيصل)، كما كان يوجد أيضا فرع آخر للترعة المشار إليها مؤخرا فى الجهة الشمالية، حيث يمتد من أمام المدرسة الثانوية الزراعية فى الشمال مارا بعزبة رزق ثم يتجه جنوبا لينتهى شمالي موقف ركاب صافور. أما عن أهم الترع فى الجهة الغربية للمدينة فتتمثل فى ترعة سنتماى التى كانت تتفرع من ترعة أم يونس فى الجنوب من طريق ديرب نجم/ميت غمر لتأخذ اتجاهها جنوبيا/شماليا لتمر فى الجهة الشرقية للكثلة السكنية لديرب نجم البلد. حتى تصل إلى الشمال الشرقى وتنتهى قرب مصرف ديرب نجم، وقد تم ردمها الآن لتمثل مع شارع الساحة الشعبية المدخل الرئيسى للكثلة العمرانية السابقة الدراسة أخيرا.

ثانياً : مراحل التمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم.

لم تظهر مدينة ديرب نجم بشكلها الحالى أو فى صورتها الحالية مرة واحدة، وبهدف فهم ظاهرة التمدد الحضرى للمدينة نعتمد على الشكل (4-أ) الذى يمثل مراحل التمدد الحضرى، فالمدينة كنواة تمارس استقطابها للمجالات المحيطة لها وتعمل على تحويلها من ريفية إلى حضرية، حيث يتم بفعل الاحتكاك والتماس (المرحلة 1). فى نفس الوقت تعمل النواة من خلال إرسال لإشارات تحضر تؤثر على مجال أوسع من المناطق الريفية، وتعمل على تنشيط المراكز والتجمعات السكانية المحيطة لتصبح بدورها أنوية استقطاب ثانوية (المرحلة الثانية)، وفى المرحلة الثالثة يتم فيها تعميم عملية التمدد وتوسع مجال التأثير (Cyril, 2003, p. 118)، وقد لخص مارتين كدوالدر مراحل التمدد الحضرى الأقل كثافة فى النطاق المحيط بقلب معظم المدن، والثانى : التمدد الشريطى، حيث يمتد العمران محوريا من قلب المدينة نحو النطاق المحيط بها، والثالث : الوثوب أو ما أطلق عليه قفزة الضفدع (leap frog) أو الامتداد الشطرنجى (checkerboard sprawl) كما يوضحه الشكل (4-ب) (Cadwallader, 1985, p. 51).



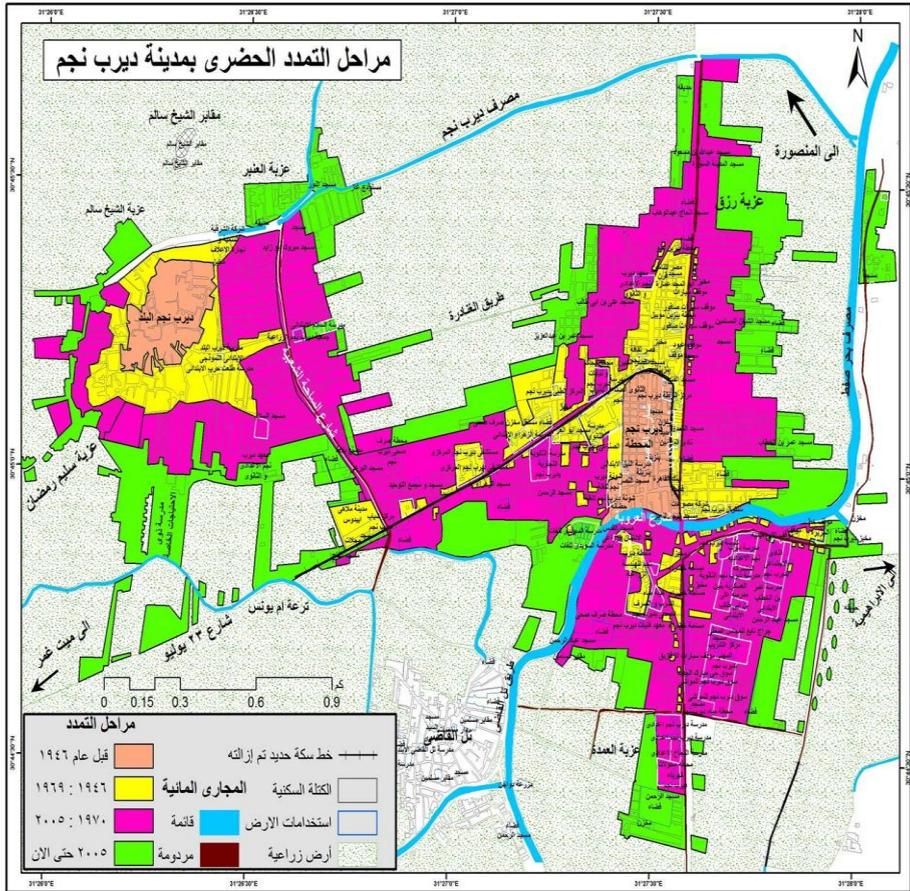
شكل (4) : مراحل التمدد الحضري لكل من: (Cyril, 2003) & (Cadwallader, 1985)

وبالتطبيق نجد أن التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم منذ نشأتها الحضرية عام 1946 حتى الوقت الحاضر قد مر بمراحل مهمة ولكن يجب إلقاء الضوء على تلك الفترة التي تسبق النشأة الحضرية، لما لذلك من أهمية تلك الفترة القديمة قبل 1946 في التأثير على مورفولوجية المدينة واتجاهات النمو الحضري لها فيما بعد، وسوف تعتمد الدراسة في ذلك على الخرائط القديمة للمدينة مقياس 1:2500، وكذا نتيج الدراسة الميدانية من خلال المقابلات الشخصية مع كبار السن الموثوق بهم من سكان المدينة، والملاحظة المباشرة لمبانيها وشوارعها المتنوعة، وكذا حصر لتواريخ إنشاء المصالح الحكومية المتعددة بها حيث يتبين من خلال الشكل (5) مراحل التمدد الحضري على النحو التالي:

1) مرحلة ما قبل النشأة الحضرية (النواة) قبل 1946م:

يغلب على عمران تلك المرحلة الطابع الريفي، والذي يمثله الكتلة العمرانية القديمة بوسط ديرب نجم البلد حول جامع الصالحين والتي تقع فى أقصى الغرب من الزمام الإداري للمدينة الحالية، فقد كانت قرية قامت على كومة صناعية مرتفعة وسط الأراضى الزراعية فى منأى عن الغرق من الفيضانات العالية شأنها فى ذلك شأن معظم القرى المصرية القديمة مع وجود شارع داير الناحية الذى يحيط تلك النواة، فما زال الفارق فى الارتفاع بين قلب هذه النواة، والأراضى الزراعية حول الشارع الرئيسى يبلغ الآن متران بالتدرج من القلب نحو الأطراف. مع ملاحظة ابتعاد هذه النواة عن التربة الرئيسية (تربة سنتمأى) بمسافة تتراوح ما بين 100م فى الشمال، 250م فى الجنوب 1 وينتشر على أطراف هذه الكتلة العديد من المساجد التى ترجع إلى العائلات التى توطنت فى هذه القرية مثل مسجد الأمير حماد والكفراوى فى الشمال، ومسجد الشرايفة فى الشرق، ومسجد البقاره فى الجنوب، بينما كان يوجد أربع من الجبانات على الحدود الغربية لهذه النواة، ويحد هذه الكتلة السكنية من الشمال مصرف ديرب نجم، ومن الجنوب الشارع المعروف الآن بشوارع جمال عبد الناصر ومن الشرق شارع عمرو بن العاص، ومن الغرب عدد من الجبانات وأضرحة العارفين بالله، وقد احتوتها الآن الكتل العمرانية الحديثة وأصبحت تمثل جزءا من كتلة المدينة الغربية، كما أسهم مرور خط سكة حديد الدلتا فى أقصى الشرق من الزمام الإداري لقرية ديرب نجم البلد فى وجود كتل سكنية متناثرة تمتد فى المنطقة الجنوبية من مبنى مركز شرطة ديرب نجم، على طول خط سكة حديد الزقازيق/السنبلاوين حتى مصرف بحر صفت فى الجنوب، حيث كان يمر خط سكة حديد الزقازيق/السنبلاوين فى الشارع المعروف الآن بشوارع 6 أكتوبر، ثم يتفرع منه فرعا آخر يتجه من ديرب نجم إلى ميت غمر، وقد جاءت هذه النواة فى شكل خطتها لتأخذ خطة الشوارع العرضية المستقيمة نوعا ما والمتعامدة على خط السكة الحديد الزقازيق/السنبلاوين، ويفصل بين المباني مساحات فضاء من الأراضى الزراعية فى

ذلك الوقت، وقد بلغت مساحة هذه الكتلة العمرانية خلال هذه المرحلة 0.98 كم² بما يمثل 10.2% من المساحة المبنية الحالية.



- المصدر: - هيئة المساحة بالمنصورة، خريطة فك الزمام مقياس 1:25000 عام 1939م.
 - هيئة المساحة بالمنصورة، خريطة فك الزمام مقياس 1:25000 عام 1969م.
 - هيئة التخطيط العمراني بالقاهرة، خريطة الحيز العمراني لمدينة ديرب نجم مقياس 1:5000 عام 2005م.
 - التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم بعد عام 2005م من توقيع الباحث باستخدام برنامج ArcGIS 9.3.

شكل (5) : مراحل التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم.

(2) المرحلة الثانية (1946-1969م) :

تمثل هذه المرحلة النشأة الحضرية لمدينة ديرب نجم بعد صدور قرار بتحويلها عام 1946 لمدينة وقاعدة لمركز جديد (مركز ديرب نجم) تابعا لمديرية الدقهلية، ثم صدر القرار 119 عام 1955 لتفصل من الدقهلية أخيرا وتضم للشرقية، وأهم ما يلاحظ على هذه المرحلة الآتى :

* تكونت المدينة من نواتين عمرانيتين إحداهما تعرف بديرب نجم البلد فى الغرب، والأخرى ديرب نجم المحطة فى الشرق نسبة إلى محطة قطار الدلتا، حيث تمثل النواة الأولى الكتلة الريفية لنشأتها القروية، والثانية تمثل بداية نمو الكتلة الحضرية.

* شهدت الكتلة الشرقية للمدينة تمدها حضريا أسرع بكثير من النمو العمرانى للكتلة الغربية، فقد بدأ عمران ديرب نجم المحطة فى التمدد نحو الغرب متأثرة فى ذلك بامتداد شارع النصر وشارع الشونة وشارع 23 يوليو وذلك لتوطن العديد من المصالح الحكومية بهم، حيث ذكر البعض أن مجرد إعلان مدينة عاصمة أو قاعدة لمركزها الإداري يعطيها واقعا وسببا لنموها (أحمد حسن نافع، 2007، ص149)، فقد شهدت هذه الكتلة العمرانية (ديرب نجم المحطة) إنشاء المصالح الإدارية والخدمات المتنوعة لإدارة أمور مدينة ديرب نجم ونطاقها الإقليمي، إضافة إلى زيادة عدد سكانها، فقد زاد حجم سكانها من 6941 نسمة عام 1937 ليصل 8380 نسمة عام 1947، و12456 نسمة عام 1960، و14372 نسمة عام 1966 بزيادة قدرها 7431 نسمة عن عام 1937 وبمعدل تغير بلغ 107.1% أى أكثر من الضعف، معظمهم تركز فى النواة الشرقية (ديرب نجم المحطة)، كما شهدت هذه المرحلة هجرة الموظفين والعاملين فى المصالح الحكومية المستجدة بالمدينة، مما زاد من الطلب على السكن على حساب الأراضى الزراعية المحيطة بهذه النواة، وكذا إزالة معوقات التمدد الحضرى خاصة فى الجهة الشرقية والشمالية ، حيث تم إزالة خطوط سكك حديد الدلتا خلال فترة الستينيات، إضافة إلى أن التمدد الحضرى خلال هذه

الفترة جاء استجابة لدواعى التقدم الاجتماعى والاقتصادى والحضرى.

* جاء النمو العمرانى للكتلة العمرانية الغربية بطيئا وفى شكل حلقي خارج شارع داير الناحية، حيث امتد شرقا نحو ترعة سنتماى وطريق الساحة الشعبية، بعدما أصبح الطريق السابق الدراسة يمثل الشارع الرئيسى لهذه الكتلة والذى يربطها بطريق 23 يوليو (ديرب نجم/ميت غمر) والذى توطنت على جانبيه الكثير من المصالح الحكومية وكذا نحو الجنوب فى شكل كتل عمرانية متناثرة بين الأراضى الزراعية، أما من ناحية الشمال فقد زحف العمران ليصل إلى جنوب مصرف ديرب نجم، وزحف غربا نحو مناطق الجبانات ويحتويها داخل الكتلة العمرانية، مع ردم عدد من من ظلمبات رفع المياه اليدوية "السواقى"، بينما شهد التمدد الحضرى للكتلة الشرقية (ديرب نجم المحطة) تمدا سريعا على النحو التالى :

- **الجهة الشرقية :** شهدت إحلال شارع 6 أكتوبر محل خط سكة حديد الزقازيق/السنبلاوين، وقد توطنت على الجانب الشرقى من مجلس مدينة ديرب نجم فى المنطقة المواجهة تماما لمبنى مركز شرطة ديرب نجم، كما شهدت بناء عدد من المساكن الشعبية ذات الطوابق الخمسة، وتوطن بها السجل المدنى بالمدينة، كما تم بناء نادى المعلمين وإدارة المعاشات بها، وكذا توطن مخازن مجلس المدينة والسلخانة فى أقصى الجنوب على مصرف بحر صفت لتتحصر هذه الكتلة العمرانية المستحدثة خلال هذه الفترة فى الجهة الشرقية بين طريق 6 أكتوبر وطريق حسنى عبد الجواد الذى حل محل ترعة السنيتى التى تم ردمها فى السنوات الأخيرة من هذه الفترة.

- **أما عن الجهة الغربية** فقد شهدت المدينة خلال الفترة (1960-1965) قفزات من التمدد الحضرى على حساب الأراضى الزراعية على جانبي طريق ديرب نجم/ميت غمر (شارع 23 يوليو) تتمثل فى إقامة عدد من الخدمات الحكومية تتمثل فى ترتيبها من الشرق إلى الغرب بوجود مسجد

النصر، ثم الإدارة التعليمية، ومحكمة ديرب نجم، والمدرسة الثانوية الصناعية، ومدرسة محمد ربيع فلاح الثانوية، والزهراء الابتدائية، ثم المستشفى المركزي، وأخيرا الساحة الشعبية الرياضية إلى الجنوب من الكتلة الغربية، كما شهدت المنطقة التي تقع إلى الغرب من شارع النصر تمدا حضريا ليصل إلى شارع الشونة، ويتخطى الشونة وبنك التسليف في شكل تمديد عمراني عشوائي يبدأ من جنوب المدرسة الثانوية الصناعية في الشمال ويمتد إلى طريق العروبة في الجنوب.

- جاء التمديد الحضري في **الجهة الشمالية** ليشهد طفرة عمرانية كبيرة للمدينة، فقد شهدت هذه المنطقة تمدا حضريا شمال مجلس مدينة ديرب نجم، ومركز الشرطة حتى وصل العمران إلى شارع البنك الأهلى الحالى منحصرا بين شارع حسنى عبد الجواد الذى يمثل مخرج ديرب نجم إلى السنبلابين مستفيدا فى ذلك من نقل السوق الأسبوعى نحو أقصى جنوبى المدينة، وحلت كوبانية الجاز مكانه فى شكل شوارع عرضية تتعامد على شارع حسنى عبد الجواد فى الشرق وشارع النصر فى الغرب، كما نمت الكتلة العمرانية شمال جامع النصر والإدارة التعليمية نحو الشمال أيضا، حيث تنحصر بين شارع النصر فى الشرق وشارع المحكمة فى الغرب وبين شارع 23 يوليو فى الجنوب وطريق المعهد الدينى الأزهرى فى الشمال (طريق الغنادرة)، كما نمت كتلة عمرانية أخرى عرفت بعزبة الحاج منصور شمال المحكمة.

- جاء التمديد الحضري فى **الجهة الجنوبية** ليشهد حركة توازنية للمدينة، حيث شهدت المنطقة الواقعة جنوبى مصرف بحر صفت قفزات عمرانية على طريق ديرب نجم/الزقازيق (امتداد شارع النصر) تمثلت فى إقامة صهريج تغذية المدينة بالمياه العذبة، والإدارة الزراعية، وكذا المعهد الدينى الأزهرى الإبتدائى، وعدد من بلوكات المساكن الشعبية شمالي سوق

ورغم أن الكتل السكنية التي نمت خلال هذه الفترة لم تخضع لتخطيط مسبق، فإن شوارعها وإن تميزت بالاستقامة والامتداد العرضي (شرقي/غربي) بين الشوارع الرئيسية الممتدة طولياً (جنوبي/شمالي) إلا أنها جاءت في معظمها ضيقة وتخلو من التقاطعات الطولية بينها، حيث تطل المساكن بواجهة واحدة على الشارع المطل عليه، وما لذلك من تأثير على تمديد شبكات البنية الأساسية، تدنى التهوية الجيدة خاصة في الكتل العمرانية التي شيدت في الشمال و الغرب من طريق النصر حتى شارع الشونة حيث تأثرت مباني الكتل العمرانية للجهة الشمالية بالأحواض الزراعية بصورة واضحة، فقد اتبعت المباني حدود القطع الزراعية وامتدادات قنوات الري والصرف والطرق الترابية الضيقة بين تلك الأحواض الزراعية، ولكن مع تغير نمط استخدام الأرض من النمط الزراعي وإحلال المباني محلها، وتخصيص الطوابق السفلى مستقبلاً في أنشطة تجارية، فإن ذلك أحدث خللاً لعدم مراعاة اتساع الشوارع للاستخدامات الحديثة فيما بعد، وهو ما ظهر في معظم الكتل العمرانية بالنواة القديمة في هذه المرحلة على جانبي شارع النصر، حيث تحولت تلك الشوارع لتصبح منطقة تجارية لبيع الأدوات المنزلية، والملابس الجاهزة ومحال الجزارة وتصليح الأحذية والأدوات الكهربائية، ويلاحظ مدى الاختلاط في التركيب العمراني لمباني هذه المرحلة ما بين مبان تجمع بين المباني الطينية المتهالكة ذات الأدوار التي لا تزيد على طابق أو طابقين والمباني الحديثة المتعددة الطوابق نتيجة الإحلال والتجديد (صورة 5) كما هو الحال على سبيل المثال غربي البنزايون بالشوارع المتعامدة على شارع الشونة كما تجمع بين خطط البناء المنظم والعشوائى بديرىب نجم المحطة، والخطة التقليدية القديمة بديرىب نجم البلد.

على العموم شهدت مدينة ديرىب نجم فى هذه المرحلة وضوح التنظيم الإجماعى والإدارى والتشريع وانتعشت بها التجارة، فانتسعت الأسواق وتتنوعت سواء اليومية شمالى موقف صافور أو حول جامع أبو الحنفى أمام إدارة الري ومكتب البريد أو

الأسبوعية (سوق الأحد)، وتتنوع الأعمال والوظائف وتوفرت الطرق السريعة المرصوفة والتي تربط بينها وبين المدن المجاورة لها وكذا النطاق الريفى المحيط بها.



صورة (5) : اختلاط المباني الطينية القديمة بالمباني الحديثة
بالكتلة القديمة وسط المدينة عام 2012.

كما أن هجرة السكان والمؤسسات التجارية والخدمية والحرف الصناعية إلى أطراف مدينة ديرب نجم أسهم فى أتساع مجالها المكانى، والذى يعد نوعا من الغزو الذى يأخذ أشكالا مختلفة منها الشكل الخطى على امتداد خطوط المواصلات كما هو الحال فى أقصى الشمال والجنوب على جانبى شارع النصر، وعلى امتداد شارع 23 يوليو نحو الغرب والشكل المتناثر كما هو الحال فى المنطقة الغربية من الشونة وبنك التسليف الزراعى والشكل البورى وفى شكل تجمعات أو ضواحي سكنية كما هو الحال فى المنطقة الجنوبية من مصرف بحر صفت، والمناطق الجنوبية من ديرب

نجم البلد شمال الساحة الشعبية.

تبلغ مساحة الكتلة العمرانية لمدينة ديرب نجم فى نهاية هذه المرحلة 3.8 كم² بما يمثل 39.6% من المساحة المبنية الحالية، حيث يبلغ معدل التغير لحجم الكتلة العمرانية خلال هذه المرحلة 287.8%، أى أن المساحة المبنية لمدينة ديرب نجم نتيجة تمددها الحضرى قد تضاعفت ثلاث مرات عن مرحلة ما قبل النشأة الحضرية.

3) المرحلة الثالثة (1970-2005م) :

يلاحظ من خلال الدراسة الميدانية توطن معظم المباني والمصالح الحكومية فى المدينة على جانبى الشوارع الرئيسية وكذا مداخل المدينة، وينبغى الإشارة إلى الدور المؤثر للطرق ووسائل النقل والمواصلات فى زيادة معدلات التمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم وذلك لأن المناطق المبنية فى معظمها خلال هذه المرحلة المهمة من عمر المدينة تمتد على محاور الطرق كإخبطوط واضح المعالم أذرعته تتمثل فى محاور النقل والمواصلات بجميع اتجاهات المدينة، مما أضاف نموا عشوائيا تراكميا بادئا بالمناطق المطلة مباشرة على الطريق وبيتعد عنها تدريجيا، كما حدث النمو فى باقى أجزاء المدينة، إذ كلما زاد حجم المدينة طالت الأذرع وتضخمت وما تلبث الفراغات الفاصلة فيما بينها أن تعمر ثم تطول الأذرع وتملأ الفراغات (فتحى محمد أبوعيانة، 2011، ص 211)، وهو ما سوف يتضح من خلال تعقب التمدد الحضرى للمدينة خلال هذه المرحلة.

* تأثر التمدد الحضرى خلال هذه المرحلة بالزيادة المطردة فى حجم سكان المدينة فقد وصل فى عام (1976) إلى 21535 نسمة، بينما فى نهاية هذه المرحلة وصل إلى 53384 نسمة بزيادة قدرها 31849 نسمة وبمعدل تغير يبلغ 147.9%، وهذه الزيادة فى حجم السكان ترجع إلى الزيادة الطبيعية من جهة حيث بلغ معدل النمو السنوى 3.03%، وكذلك الهجرة من القرى المجاورة للمدينة من بقصد الإقامة وإيجاد فرص عمل، وقد ساعدهم على ذلك الانفتاح

الاقتصادى وهجرة الكثير منهم إلى الدول البترولية والأوروبية، ثم العودة وشراء الأراضى الزراعية وتبويرها للبناء عليها خاصة على هوامش المدينة، حيث لعبت المدخرات المتراكمة للعاملين فى دول الخليج الدور الأكبر فى زيادة طلب أكثر على سوق السكن (فتحي محمد مصيلحي، 2001، ص 390).

* استنفذت الأقسام القديمة البطيئة النمو أغلب إمكانات النمو الأفقى، ويقتصر النمو على النمو الرأسى بالإحلال للمباني المتدهورة بأقسام المنطقة المركزية المتحضرة بين شارع البنك الأهلى والمعهد الدينى فى الشمال ومصرف بحر صفت فى الجنوب، وشارع حسنى عبد الجواد فى الشرق، وشارع الشونة فى الغرب، مما يساعد على تنازل الاستخدام السكنى لصالح الأنشطة التجارية والخدمية والمركزية، وتصبح الأقسام الهامشية أو أطراف المدينة مهيأة للتمدد الحضرى السريع واستقبال أعداد كبيرة من المهاجرين، إضافة إلى التلاحم بين المدينة والنواياح الريفية المحيطة بها، ويعنى ذلك نمو سكانى جديد يضاف إلى الزيادة الطبيعية والهجرة، وتعنى أيضا رقعة عمرانية إضافية.

* شهدت هذه المرحلة تمدا حضريا جنوبى مصرف بحر صفت، وعلى الجانب الأيمن لطريق الزقازيق/المنصورة (شارع حسنى عبد الجواد) بعد ردم ترعة السنيتى، وكذا ردم الفرع الجنوبى للترعة السابقة أيضا، ودم ترعة الجزيرة السفلى مما أسهم فى التمدد الحضرى نحو شرق المدينة وجنوبها.

* من عوامل التمدد الحضرى السريع خلال هذه المرحلة أيضا دخول سيارات السرفيس لخدمة السكان فى الهوامش بمدينة ديرب نجم، مما أسهم فى هجرة عدد كبير من السكان والورش الصناعية، والمخازن من قلب المدينة المزدهم إلى مناطق التمدد الجديدة مثل المنطقة الجنوبية من مدرسة ديرب نجم الثانوية التجارية، وشمالى المستشفى المركزى، والمنطقة التى تقع على الجانب الأيسر لطريق ديرب نجم/ميت غمر أمام الساحة الشعبية الرياضية فى الغرب، ونحو عزبة رزق وسند فى الشمال، وعزبة العمدة ومقابر المدينة فى الجنوب، فضلا

عن انتشار العمران على جانبي شارع السوق (ترعة الجزيرة سابقاً) حيث مكنت السيارة لمرونتها الخاصة الفريدة لفيض من التشتت وحررت بفضل مزاياها العديدة من ضرورة السكن في قلب المدينة المكتظ مع استمرار العمل بها في نفس الوقت (جمال حمدان، 1977، ص ص 258-259) وقد أطلق البعض على هذه الظاهرة التحضر المضاد، وتعنى تحرك وانتقال السكان والنشاط الاقتصادي بعيداً عن المناطق الحضرية المزدهمة، ومن عوامل وأسباب ذلك ارتفاع أسعار الأراضي بالمدن وعدم إتاحة المواضع لكل أنواع النشاط أو الاستخدامات الأرضية أو لمشروعات التنمية الحضرية، وارتفاع الضرائب في المدن واحتقان المرور والتلوث بأنواعه، وعلى الجانب الآخر فإن المناطق البعيدة عن المدن الصغيرة تقدم ظروف مختلفة عن ذلك تماماً، يضاف إلى ما تقدم ذكره تسهيلات النقل ورخصه مما أتاح انتقال الأفراد لمسافات أطول نسبياً للحصول على خدمة أرقى (محمد مدحت جابر، 2006، ص 123).

* عرفت مدينة ديرب نجم خلال هذه الفترة نزوحاً ريفياً من مختلف قرى مركز ديرب نجم إليها بقصد العمل والإقامة سواء بالمؤسسات الحكومية أو في مجال التجارة والعقارات مما أدى إلى تكثيف العمران بالمنطقة الوسطى، وظهور الكتل العمرانية العشوائية كما هي الحال في مناطق خلف السوق الأسبوعي، وجوار مقابر المدينة في الجنوب، والمنطقة المحصورة بين الشونة وبنك التسليف الزراعي في الشرق ومدرسة ديرب نجم الثانوية للبنين في الغرب وبرزت كتلة عمرانية أخرى شمالي مدرسة محمد ربيع فلاح الثانوية للبنات ومدرسة الزهراء الابتدائية عرفت بعزبة رفعت، بالإضافة إلى عزبة سند أمام المدرسة الثانوية الزراعية في الشمال، وتمتدداً حضرياً بزيادة الأفرع العمرانية للشوارع التي تقع إلى الشرق من شارع حسنى عبد الجواد في المسافة الممتدة ما بين مصرف بحر صفت ووحدة مرور ديرب نجم في الشمال، وذلك دون تهيئة أو توجيه من جانب المسؤولين، حيث اقتصر تدخلات الدولة في إقامة بعض المشاريع

السكنية والخدمية ضمن مخطط ديرب نجم، فقد أقيمت مدرسة ديرب نجم التجارية للبنين عام 1972 على الجانب الأيسر لشارع 23 يوليو، وعدد ثمانى عمارات (المساكن الشعبية) وتوطنت فى إحداها مصلحة الضرائب العقارية، ومكتب بريد وكذا عمارات المساكن الشعبية فى الشرق من سوق الأحد بجنوبى المدينة والتي حلت محل مشروع تربية البط، والمساكن الشعبية حول المعهد الدينى الابتدائى، وقد أقيم كذلك عدد من المساكن الشعبية على امتداد مصرف بحر صفط حيث حلت محل مخازن مجلس المدينة والسبخانة واللتن نقلتا إلى الجنوب الشرقى للمدينة، وعمارات الإسكان الشعبى فى شارع المرور وشارع باتا فى الكتلة الجنوبية من شارع فيصل (طريق ديرب نجم/الإبراهيمية)، كما تم إنشاء مدرسة السادات الثانوية العسكرية بنين، ومستشفى التأمين الصحى ومدرسة ديرب نجم للبنات، والكنيسة ضمن مكونات الكتلة الجنوبية، كما أنشئت محطة الميكنة الزراعية بجوار الإدارة الزراعية وعدد من المساكن الشعبية خلفها ومعهد ديرب نجم الإعدادى الأزهرى للبنات ومصلحة الضرائب العامة، مما جعل العمران يمتد فى شكل كتلة سكنية من (طريق المنصورة/الزقازيق) شارع النصر من الشرق إلى مصرف بحر صفط فى الغرب فى صورة شوارع عرضية مستقيمة (شرقية/غربية) بينما أمتد العمران على جانبى شارع فيصل فى مدخل ديرب نجم من ناحية الإبراهيمية، كما شهدت المنطقة الشمالية تمدا حضريا شمال المعهد الدينى الأزهرى الثانوى والبنك الأهلى نحو مصرف ديرب نجم وامتلاء المناطق الفضاء بين الكتل السكنية فى المرحلة السابقة الدراسة، أما الكتلة العمرانية الغربية (ديرب نجم البلد) فقد شهدت هى الأخرى نمو عمرانيا حول طريق الساحة الرياضية نحو الجنوب على جانبيه وظهرت عزبة سليم الكفراوى خلف المستشفى المركزى، كما نمت الكتلة العمرانية فى شكل شريطى من مدرسة ديرب نجم التجارية نحو الغرب، حتى وصلت مقدماته نهاية مستشفى ديرب نجم المركزى، كما نمت عزبة الحاج منصور ورفعت نحو الشمال فى صورة أصابع

القدم حتى وصلت إلى طريق الغنادرة "شارع المعهد الدينى" كما شهد طريق ديرب نجم/السنبلاوين شمالى نقطة المرور تمدا حضريا سريعا على جانبى الطريق، وخلف مدرسة الزراعة الثانوية. كما نلاحظ التمدد الحضرى على طريق العروبة ممتدا فى شكل شريطى من مدرسة السويدى المتخصصة نحو الغرب على الجانب الأيمن لطريق العروبة، كما امتلأت الفراغات بين الكتل العمرانية فى المنطقة المحصورة بين مدرسة ديرب نجم الثانوية الصناعية وشارع 23 يوليو فى الشمال، وشارع العروبة فى الجنوب، وشونة بنك التسليف الزراعى فى الشرق ومدرسة التجارة الثانوية فى الغرب ولكن فى شكل عشوائى.

بناء على الدراسة السابقة الذكر نجد أن التمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم أفرز عدة خصائص مورفولوجية منها :

- ظهور نمط العمران غير المنتظم، وظهور التناقض فى أنماط المساكن ما بين المساكن الطينية المتدهورة والتي أزيلت معظمها وحل محلها مساكن حديثة متعددة الطوابق (التوسع الرأسى) بالكتلة القديمة، وأصبحت ظاهرة المساكن المتدهورة بمثابة نقاط صغيرة وسط محيط من المساكن الحديثة تنتظر هدمها مستقبلا وإقامة مبانى على نمط حديث.
- انتشرت على الأراضى الزراعية عدد من المساكن المبعثرة خاصة فى المنطقة الجنوبية من محطة محولات كهرباء ديرب نجم على طريق ديرب نجم/الزقازيق، والمنطقة المحصورة بين ديرب نجم المحطة، وديرب نجم البلد، خاصة شمالى مدرسة التجارة بنات والمستشفى المركزى وبين المستشفى المركزى والساحة الرياضية، كما أمتد العمران أيضا فى شكل كتل عمرانية على الجانب الأيمن لمصرف بحر صفت جنوبى المدينة (صورة 6).



صورة (6) : التمدد الحضري على مصرف بحر صفت جنوبى المدينة عام 2012م.

- شهدت هذه المرحلة عمليات ضم إدارى للأراضى المحيطة بها بنقل حدود كربونها نحو الخارج وتوسع مجالها المكانى، حيث وصل حجم المساحة المبنية إلى 8.2 كم²، تعادل 1951.6 فداناً بعد أن كانت تمثل فى المرحلة الأولى 0.98 كم² (233.2 فداناً) وفى المرحلة الثانية 3.8 كم² (904.4 فداناً) أى بزيادة قدرها 4.4 كم² (1047 فداناً) عن بداية مرحلة النشأة الحضرية، كما زاد الزمام الإدارى للمدينة من 1800 فدان قبل 1946 إلى 3474.8 فداناً، وذلك نتيجة عمليات ضم العزب المحيطة بها حيث بلغت 11 عزبة دخلت ضمن مكونات الحيز العمرانى للمدينة منها عزبة رزق وسند فى الشمال، وعزبة سيد أحمد عمار، وعلى عمار فى الشرق من مصرف بحر صفت وعزب سليم الكفراوى، والحاج منصور، ورفعت فى لغرب، وعزبة العمدة فى الجنوب، حيث احتوتهم الكتلة السكنية الشرقية (ديرب نجم المحطة) داخل زمامها العمرانى، بينما احتوت الكتلة الغربية (ديرب نجم البلد) عزب

الغيطانى، وغبريال سلامة، وأبو رمضان، وأصبحت المناطق العمرانية الريفية السابقة والتي تلاحمت مع مدينة ديرب نجم فى نموها تجاه الخارج ضمن مناطق المدينة وجزءا من نسيجها العمرانى وأحد أنماط السكن العشوائى، وتعكس هذه الجيوب الريفية وسط التجمع الحضرى للمدينة الازدواجية الحضرية وعدم التوافق مع الكتل المخططة المجاورة لها، كما تعكس أثر عمليات الضم والتلاحم الريفى الحضرى وأشكاله وتوضح لنا أن المدينة فى مرحلة الاحتواء الحضرى البسيط (الابتلاع الحضرى)، حيث حدث النمو فى اتجاه واحد من جانب المدينة دون أدنى حركة عمرانية من الاتجاه المقابل (التجمع الريفى)، مع الوضع فى الاعتبار أن حركة النمو العمرانى للمدينة تتم بصورة مخططة وسريعة لتبتلع تلك العزب إلى أن تصبح جزءا من النسيج العمرانى الحضرى (عمرو محمد الظواهرى، 1991، ص ص 104-106).

- يلاحظ أيضا من خلال تتبع التمدد الحضرى لتلك المرحلة مدى توطن معظم الأنشطة والخدمات التجارية والتعليمية والصحية والمرافق على أطراف المدينة فى بداية هذه المرحلة، مما جعلها مرتكزات الجذب العمرانى، والتفاف الكتل السكنية حولها، حيث عرفت هذه المرحلة أيضا ظاهرة الامتلاء العمرانى على الأراضى الفضاء حول الخدمات وبين الكتل السكنية فى المرحلة السابقة الدراسة.

- شهدت هذه المرحلة تشويها بصريا وعدم انتظام خط السماء بين المباني نتيجة التناقض فى المظهر الحضرى من جهة، وتحول الرئة التنفسية المتمثلة فى الأراضى الزراعية إلى أراضى مبنية، تعاني التلوث والإهمال وعدم قدرة المسؤولين على مواجهة المشاكل الناجمة عن هذا التمدد الكبير واتساع المجال المساحى للمدينة مما شكل ضغطا كبيرا على المرافق الأساسية، نتيجة افتقار الأطراف والمناطق الريفية المحتواة إلى التجهيزات والمرافق الضرورية،

وأصبحت تمثل أقطاب سكنية لمزيد من التمدد والتوسع المساحى للكتلة الرئيسية للمدينة فى المستقبل تمهيدا للالتحام مع قرى ريفية كبيرة الحجم مثل: قرية تل القاضى فى الجنوب الغربى، وقرية منشأة قاسم فى الشمال، وقرية صفت زريق فى الجنوب، وعزبة السحايرة فى الشرق حيث تقع الأخيرة على طريق ديرب نجم/الإبراهيمية.

- تظهر الملامح الوظيفية لنطاق مدينة ديرب نجم واضحة، خلال هذه المرحلة فقد حرص العديد من ملاك المباني من تخصيص الطوابق السفلى كمحال ومخازن وورش حرفية، نظرا لابتعاد السكان فى أطراف الكتلة السكنية لديرب نجم خلال هذه المرحلة عن منطقة القلب التجارى، حيث يحتاج التنقل إلى الأخيرة مسافة تزيد على 2 كم سيرا على الأقدام، كما تشهد تلك المناطق المبنية الجديدة حركة هجرة سكان المدينة نحوها، بينما يشهد الريف المجاور والمتمثل فى قرى تل القاضى فى الجنوب الغربى، وصفط زريق فى الجنوب، ومنشأة قاسم فى الشمال، والسحايرة فى الشرق قفزات عمرانية على أطرافها المواجهة نحو كتلة المدينة، وتمثل ريفا متأثرا قويا بالمدينة فتسوده زراعات الخضر والورش الصناعية، ومحال بيع السيراميك، ومستلزمات التشييد والبناء، وتنشط السوق العقارية، وتحول أطراف المدينة إلى شظايا وأذرع مبعثرة بعد أن كانت كتلة مبنية متصلة، وتتعرض هذه الأطراف فيما بعد لعمليات الامتلاء والاحتواء، وتصبح أطراف هذه المرحلة لا تعدوا أكثر من امتداد لهامش الفترة السابقة (1946-1969م) ونقطة انطلاق حركة جديدة من التمدد الحضرى فى الفترة اللاحقة (ما بعد 2005م).

4) المرحلة الاخيرة (2005 حتى الآن) :

أهم ما يميز هذه المرحلة رغم صغر الفترة الزمنية عن المراحل السابقة الدراسة

هو التمدد الحضري العشوائى السريع بإضافة نحو 333.2 فدان للمجال المساحى للكتلة المبنية، حيث تجاوز العمران الزمام الإدارى للمدينة وحيزها العمرانى ليزحف نحو الأراضى الزراعية فى جميع الاتجاهات، فقد تمدد العمران نحو أراضى صفت زريق فى الجنوب، والأراضى الزراعية لزمام قرية تل القاضى فى الجنوب الغربى ممتدا من شارع العروبة ومدرسة السويدى نحو الكتلة العمرانية للقرية السابقة الدراسة أخيرا (صورة 7).

وأیضا نلاحظ التمدد الحضري فى الجهة الشرقية للمدينة فى شكل مبانى متناثرة داخل الأراضى الزراعية لعزبة السحايرة "قفزة الضفدع" صورة (8) كما حدث تلاحم للمحيط العمرانى للمدينة مع قرية منشأة قاسم، حيث تعدى العمران حاجز مصرف ديرب نجم فى شكل شريطى على جانبى طريق ديرب نجم/السنبلاوين/المنصورة وكانت نتاج التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم واضحة على الواقع العمرانى الذى اتسم بالفوضى والعشوائية، وظهور مناطق سكنية على أطراف المدينة تفتقر إلى المرافق والخدمات الضرورية فى غياب سياسة فعلية تحمى الأراضى الزراعية من التعدى عليها بسبب تراجع دور الدولة فى تسيير وتوجيه العمران بشكل عام.



صورة (7) : التمدد الحضري خلف مدرسة السويدي التجريبية عام 2012م.



صورة (8) : مرحلة قفزة الضفدع شرقي مدينة ديرب نجم عام 2012م.

كما شهدت هذه المرحلة عملية شغل الجيوب الفارغة بين الكتل السكنية، خاصة فى المنطقة الجنوبية غربى الميكنة الزراعية وعلى امتداد بحر صفت فى الجنوب الغربى، والمنطقة المحصورة بين عزبة العمدة فى الجنوب من المدينة وشمالى قرية صفت زريق فى شكل متناثر أيضا، إضافة إلى التمدد الحضرى لمساكن الكتلة الغربية (ديرب نجم البلد) نحو الغرب حتى وصل الزحف العمرانى للطريق الإقليمى الجديد (دمياط/الشرقية/القاهرة)، كما شهدت هذه الكتلة المشار إليها أخيرا تمدا على جانبى مصرف ديرب نجم وطريق الغنادرة، كما أمتد العمران على جانبى ترعة سنتماى فى الجنوب من الساحة الرياضية الشعبية وظهر فى نموه العمرانى فى شكل شريطى على طريق 23 يوليو (ديرب نجم/ميت غمر) على طول الترعة السابقة الذكر حتى كاد أن يلتحم مع مبانى المنطقة الشمالية الغربية لقرية تل القاضى كما بدأ التمدد الحضرى السريع شمالى مستشفى ديرب نجم المركزى نحو طريق الغنادرة. وما يلاحظ عن النمو العمرانى الحضرى لمدينة ديرب نجم خلال هذه المرحلة خاصة فى السنتين الأخيرتين تأثره بالأحداث السياسية فى مصر بسبب ثورة 25 يناير 2011، حيث صاحب هذه الثورة انفلاتا أمنيا وغياب الرقابة الحكومية من جانب المسئولين لحماية الأراضى الزراعية من الاعتداء عليها (مجدى شفيق، 2012) كما استغل الأهالى ذلك فى بناء مساكنهم العشوائية ونشط سوق العقارات والبناء، وهو ما يتضح بشكل كبير فى المنطقة المحصورة بين المستشفى العام فى الشمال وطريق العروبة فى الجنوب، حيث برزت المبانى المتعددة الطوابق العشوائية البناء، والتي تفصل فيما بينها أراضى زراعية تم تبويرها للبناء عليها مستقبلا (صورة 9)، مما لا يشكل أعباء مادية فقط بل يعنى شطبها من قوائم الإنتاج الزراعى (فتحى محمد مصيلحى، 2011، ص 362) وينذر بالمزيد من المشكلات الاقتصادية والاجتماعية، حيث لا توجد أماكن أخرى للتمدن الحضرى لمدينة ديرب نجم سوء بناء المزيد من المبانى الخرسانية على الأراضى الزراعية حول النويات العمرانية المتناثرة، فى الجنوب من عزبة العمدة، وشرق عزبة رزق وأبوسند، وسليم الكفراوى،

والمنطقة المحصورة بين مدرسة السويدى المتخصصة فى الجنوب الغربى والكتلة السكنية لقرية تل القاضى، إضافة إلى المباني المتناثرة فى أقصى الشرق من المدينة حول طريق ديرب نجم/الإبراهيمية، كما تمثل المنطقة المحصورة بين عزبة رفعت وطريق الغنادرة أحد مراكز الجذب للمزيد من العمران فى المستقبل حيث تصبح المحلة العمرانية مهيأة للغزو العمرانى الجديد (Clout, 1974, pp. 45-97).



صورة (9) : المباني العشوائية المتعددة الطوابق غربى المدينة عام 2012م.

من الدراسة السابقة للمرحلة الأخيرة يلاحظ مدى توسع المجال المكانى السكنى لمدينة ديرب نجم (9.6 كم²)، والتي تستدعى هى الأخرى توسعا فى الشبكات والمرافق المختلفة وبالتالي فإن منطقة الأطراف أو الحافات معرضة للمد الحضرى المتنامى فهى إذن نطاق التغير والصراع بين الاتجاهات المختلفة للنشاط البشرى فالنفوذ الحضرى وطبيعة الضغوط الحضرية على الأراضى الزراعية الهامشية، وكثافة

هذه الضغوط كما ذكر حجازى متباينة وأغراضها متغيرة لا تتميز بالثبات أو الاستمرارية (محمد حجازى محمد، 2000، ص 229). لذا تعرف هذه الأطراف بأنها نطاقات التحولات السريعة فى إستخدامات الأراضى (محمد مدحت جابر، 2003، ص 242-243)، حيث أن منطقة الحواف فى نمو مستمر وتغير دائم وأهم ما يلاحظ فى ذلك التغير البيئى، فقد أدى التمدد الحضرى المستمر والدائم منذ النشأة الحضرية للمدينة عام 1946 حتى الآن تحول مساحات كبيرة من الأراضى من استخدام زراعى لإنتاج المحاصيل إلى استخدام سكنى مما يسبب خطرا على الأمن الغذائى للسكان خاصة إذا عرف أن إنتاج الفدان سنويا يكفى عشرة أسر من احتياجاتهم من الحبوب، وما نجم عن ذلك من هجرة بعض الاستخدامات مثل ورش تصليح السيارات وغيرها من مناطق الحواف التى تبتلعها المدينة أثناء نموها الأفقى إلى مواقع هامشية جديدة (أحمد محمد أبو زيد، 2012، ص 2) ومما يحتاج إلي بذل الجهد والنققات وإعادة تطوير مثل تلك المناطق السكنية العشوائية الجديدة على أطراف مدينة ديرب نجم وتصبح مشكلة قومية لا تقتصر على المدن الكبرى فقط ولكنها ظاهرة كل المدن وكل القرى، فهى ظاهرة حرة التوطن لا ترتبط بهوية العمران (أبو زيد راجح، 2007، ص 103).

ثالثاً : عوامل التمدد الحضرى.

أشارت دراسة عن التمدد الحضرى إلى أن عوامل تزايد الطلب على الأرض فى حواف المدن تتمثل فى زيادة النمو السكانى، وارتفاع الدخل، وانخفاض تكاليف رحلة العمل اليومية، وكذا السياسات العامة (McGuire and Syoquist, 2002, pp. 5-9)، وقد أضافت دراسة أخرى إلى عوامل التمدد الحضرى استخدام السيارات على نطاق واسع (Robinson, et al., 2004, p. 51)، كما ذكر نافع أيضا أن من أسباب النمو العمرانى للمدن وتمدها عوامل اقتصادية، وعوامل اجتماعية وعوامل ديموجرافية، كما ذكر أيضا أن طرق النقل والمواصلات تعد أقوى العوامل تأثيرا فى النمو العمرانى

(أحمد حسن نافع، 2007، ص 210)، حيث تسهم وسائل النقل الحديثة السريعة والرخيصة فى إيجاد فرص أسهل للانتقال والاستقرار فى أماكن تبتعد عن مناطق العمل (فاروق كامل عزالدين، 1998، ص 175).

على العموم تعددت القوى الأساسية الكامنة وراء التمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم على النحو التالى :

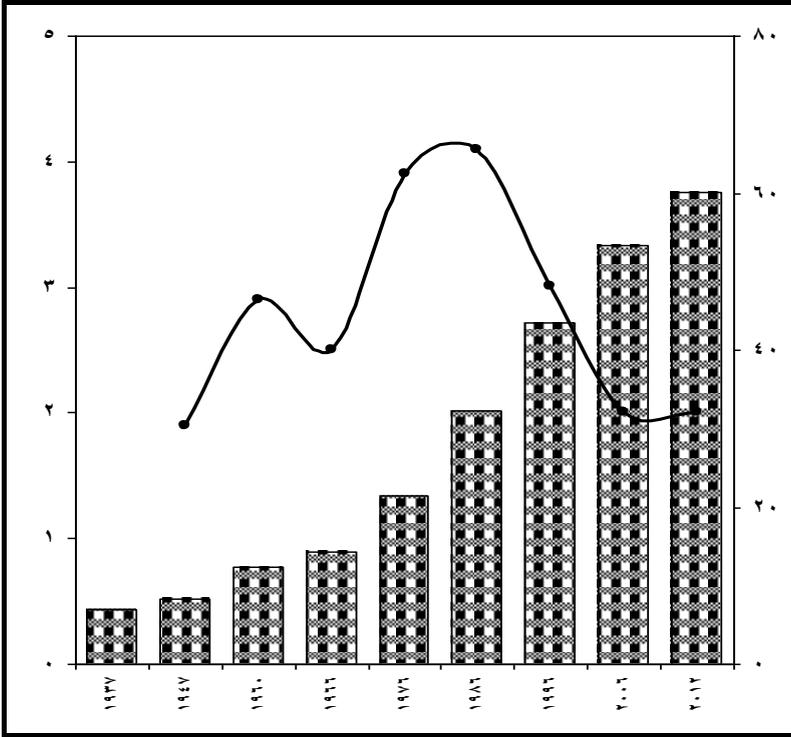
1) تزايد الحجم السكانى ومعدلات النمو :

من أبرز الأسباب والدوافع تأثيراً فى التمدد الحضرى، حيث تلعب دوراً مهماً فى عمليات التوسع الجالى للمدينة، وبالتالى تآكل المزيد من الأراضى لمقابلة هذا النمو العمرانى من أجل التنمية الحضرية.

جدول (1) : تطور عدد سكان مدينة ديرب نجم خلال الفترة من 1937-2012م.

التعداد	عدد السكان	حجم الزيادة	معدل التغير %	معدل النمو السنوى %
1937	6941	-	-	-
1947	8385	1444	20.8	1.9
1960	12456	4071	48.6	2.9
1966	14372	1916	15.3	2.5
1976	21535	7163	49.8	3.9
1986	32198	10663	49.5	4.1
1996	43507	11309	35.1	3.01
2006	53384	9877	22.7	2.04
2012	60186	6802	12.7	2.04

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، تعدادات مختلفة، الإحصاء، الرقم الأخير تقديرى.



شكل (6) : تطور حجم سكان مدينة ديرب نجم ونموهم السنوي فيما بين 1937-2012م.

تبين من الجدول رقم (1) والشكل (6) ما يلي :

- لم يتعد عدد سكان مدينة ديرب نجم خلال السنة الأولى لنشأتها الحضرية 8385 نسمة (1947/46)، وبمعدل نمو سنوي 1.9%، فقد كانت قبل هذا التاريخ سوى قرية ريفية بلغ عدد سكانها 6941 نسمة عام 1937، تحبو نحو التحضر لتستقبل عددا من الموظفين للعمل في الإدارات الحضرية الجديدة، ولذلك ارتفع عدد سكانها خلال الفترة من (1947-1960) ليصل إلى 12456 نسمة وبمعدل نمو سنوي 2.9%، حيث شهدت تلك الفترة السابقة الذكر أخيرا اهتماما بالمكونات الإدارية التي تسهم في تحويلها من قرية ريفية إلى مدينة تخدم نطاقا ريفيا. يحيط بها وقد تزايد

حجم سكانها خلال الثلاث عشرة سنة (1947-1960) بزيادة قدرها 4071 نسمة، وبمعدل تغير بلغ 48.6%، مما كان لهذه الزيادة الأثر الأكبر فى ارتفاع عدد المباني من 1589 مبنى عام 1947 إلى 2135 مبنى عام 1960، وبالتالي زادت المساحة العمرانية من 0.98 كم² (233.2 فدان) قبل نشأتها الحضرية 1946 إلى 2.3 كم² عام 1960 بزيادة فى مجالها السكنى تقدر بنحو 1.32 كم² (314.2 فدان).

- واصل معدل النمو السنوى لسكان المدينة ارتفاعه إلى 3.9% ليتزايد حجم السكان ويقفز إلى 21535 نسمة عام 1976 بزيادة قدرها 9079 نسمة عن عام 1960 وبمعدل تغير 72.9% وبما يمثل 11.7% من إجمالى سكان المركز، وهذا أمر طبيعى فقد شهدت تلك الفترة (1960-1976) قيام عدد من المشروعات الحكومية الخدمية مثل إنشاء الإدارات المختلفة والمدارس المتنوعة والمستشفى العام ومحطة مياه الشرب، والساحة الشعبية، والمحكمة، وعدد من المساكن الشعبية فى أنحاء متفرقة خارج نطاق الكتلة القديمة وعلى أطرافها مما ساعد على زيادة فرص العمل فى تلك المصالح السابقة الدراسة، وتملك المساكن خاصة المساكن الشعبية والإقامة بها، ومعظمها كانت هجرة وافدة من القرى المحيطة بالمدينة، والسفر إلى الدول النفطية فى إنشاء المساكن على مزيد من الأراضى الزراعية المحيطة بالمدينة فى شكل قفزات سكنية متتالية، نتيجة لتحسن مستوى المعيشة، حيث تعمل مستويات الدخل المرتفع على زيادة نسب الاستهلاك والادخار معا، وهذا يؤدى فى النهاية إلى زيادة الطلب على الأراضى (عثمان محمد غنيم، 2008، ص 22) وقد انعكس ذلك فى زيادة عدد المباني فى تلك الفترة إلى 3398 مبنى بزيادة قدرها 1263 مبنى عن عام 1960.

- جاءت الفترة من عام 1976-1986 لتشهد نموا سكانيا مرتفعا فقد بلغ معدل النمو السنوى لسكان المدينة 4.1%، كما أدى إلى تزايد الحجم السكانى بزيادة قدرها 10663 نسمة عن عام 1976، حيث بلغ عدد سكان المدينة (32198)

نسمة) عام 1986، بمعدل تغير 49.5% وربما يمثل 22.2% من حجم سكان المركز وذلك بسبب الضم الإدارى لأعداد من سكان العزب الريفية المجاورة للمدينة مثل: عزبة رزق وسند فى الشمال، وعزبة الحاج منصور خلف المحكمة، وعزبة عمران جنوب مدرسة الثانوية الصناعية، وسليم رمضان، ورفعت، وسليم الكفراوى فى الغرب، وغيرها، إضافة إلى الزيادة الطبيعية التى لعبت دورا رئيسيا فى نمو سكان المدينة مما أثر فى زيادة تمددها الحضرى واتساع مجالها السكانى، وتدل إحصائية الرخص الصادرة عن الإدارة الهندسية لمجلس مدينة ديرب نجم خلال الفترة من 1976-1986 على مدى نشاط حركة التمدد الحضرى للمدينة، فقد بلغ عددها 1250 رخصة عام 1986 ما بين عمارة سكنية وبيت لعائلة واحدة، ومحال تجارية وورش صناعية، وتجديد وإحلال لمباني قديمة متهاككة يحل محلها عمارات متعددة الطوابق. هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فقد فتحت الزيادة السكانية الكبيرة عام 1986 الآفاق لنمو سكانى يصنعه عاملان رئيسان هما: الحراك السكانى من قلب المدينة نحو أطرافها فى محاولة لإيجاد سكن مريح بعيدا عن التلوث الهوائى والضوضائى والازحام المرورى، وهجرة من كافة قرى مركز ديرب نجم بقصد الإقامة والعمل فى مشروعات تجارية ووظيفية مختلفة، وقد كانت خطواتها الأولى فى المنطقة المحيطة بالمعهد الدينى الأزهرى، وسوق الأحد الأسبوعى، والجنوب الغربى من مصرف بحر صفت، وشرقى مجلس مدينة ديرب نجم، حيث أظهرت نتائج لاستطلاع (530 مفردة) أن 59% هاجروا من قلب المدينة نحو أطرافها فى مراحل نمو مختلفة بينما النسبة الباقية تمثل المهاجرين من خارج المدينة للاستقرار فى منطقة الأطراف (41%) حيث نشطت حركة التمدد الحضرى وورش البناء فى جميع الاتجاهات ونمت الكتل السكنية الجديدة، وصارت مناطق ملتحمة العمران، وظهرت عمارات سكنية وتجارية فى الشوارع الثانوية الممتدة من الشوارع الرئيسة السابقة الدراسة، كما انتقلت المخازن وظهرت نوايات

تجارية على هوامش المدينة، مما أسهم في اتساع مجالها السكنى.

- جاءت الفترة من 1986-1996م لتشهد انخفاضا في معدل النمو السكنى، حيث انخفض معدل النمو السكانى من 4.1% عام 1986 إلى 3.01% عام 1996 ولكن ظل التزايد في حجم السكان خلال مرتفعا بزيادة قدرها 11309 نسمة عام 1996 عن عام 1986، فقد بلغ عدد سكان المدينة خلال 43507 نسمة عام 1996 وبمعدل تغير 35.1%، ورغم ارتفاع حجم سكان المدينة إلى 53384 نسمة عام 2006 إلا أن معدل النمو السنوى واصل انخفاضه إلى 2.04%، ويرجع ذلك إلى انخفاض حجم الزيادة الطبيعية نتيجة ارتفاع مستويات التعليم بين سكان المدينة وانخفاض حجم الأسرة من 5 أفراد عام 1986 إلى 4 أفراد عام 2006 ومحاولة المحافظة على مستوى معيشة أفضل نوعا ما في ظل ارتفاع أسعار الوحدات السكنية من ناحية، والأعباء المعيشية من ناحية أخرى، وإتباع وسائل خفض الإنجاب، حيث خرجت المرأة للعمل وتأخر سن زواج الفتيات بعد اتجاههن نحو التعليم الجامعى، إضافة إلى القوانين الصارمة للبناء على الأراضى الزراعية والتي كان لها انعكاساتها على ارتفاع أسعار الأراضى المحيطة بالمدينة وداخلها مما انعكس في الاتجاه نحو الهجرة العائدة إلى القرى الريفية المحيطة بمدينة ديرب نجم، مما أثر على معدلات النمو السكانى بالانخفاض.

- شهدت الفترة الأخيرة زيادة أخرى في عدد سكان مدينة ديرب نجم - فترة تقديرية - حيث قدر عدد سكان المدينة 60186 نسمة عام 2012 بزيادة قدرها 6001 نسمة عن تعداد 2006 وعلى افتراض ثبات معدل النمو السنوى عند 2.04%، وبمعدل تغير يبلغ 12.7%، وقد شهدت السنوات الأخيرة من هذه الفترة 2011/2012 أوضاع سياسية تمثلت في ثورة 25 يناير 2011م، ونجم عنها من انفلات أمنى وعمرانى ساهم في زيادة التمدد الحضرى السريع والعشوائى على الأراضى الزراعية في جميع اتجاهات المدينة، مما أسفر عن زيادة مساحة

المدينة لتصل إلى 9.6 كم² (2284.8 فدان) بزيادة 1.2 كم² في 2012م عن بداية عام 2010 وذلك بسبب الكثافة السكانية العالية بالمدينة خلال الفترات السابقة للثورة من ناحية وزحف النمو العمرانى على الأراضى الزراعية، وتقاوس المسئولين عن حمايتها خلال الثورة حتى الآن، وانتشار وسائل النقل والمواصلات الداخلية بين أطراف المدينة والقلب التجارى لها، ورغبة الأهالى أصحاب الأراضى فى تقسيمها وبيعها كأراضى بناء تدر ربحا كبيرا عليهم، مما أسهم فى تزايد حدة المضاربات العقارية، ونشطت حركة البناء والتشييد على مساحات واسعة فى جميع اتجاهات المدينة (مجدى شفيق، 2012).

(2) الحراك النقلى :

إن التفاعل المتبادل بين التحضر والحراك يجعل من الصعب التمييز بين ما ينتجه التعمير من حراك، أو ما ينتجه الحراك من عمران (Orfeuill, 2000, p. 24)، وقد أشار "عزالدين" إلى أن للنقل علاقة وثيقة بنشأة ونمو مراكز العمران وتطورها، فانتساع المدن وظهور الضواحي السكنية لم يكن إلا نتيجة مباشرة لتحسن وسائل النقل وارتفاع كفاءته - تكلفة ومستوى - قد مكن من تضخم المدينة (فاروق كامل عزالدين، 2005، ص ص 110-121).

بدأ الحراك النقلى يمارس تأثيره فى دفع عملية التمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم منذ بداية الألفية الثالثة، حينما عرفت تلك المدينة وسيلة الانتقال الحضرى بين أطرافها بواسطة السيارة، حيث يبلغ عدد سيارات الميكروباص "السرفيس" الآن 98 سيارة تجوب شوارع المدينة، لتنتقل الأفراد بين الأطراف الغربية، والشرقية، والجنوبية، والشمالية إلى قلب المدينة لقضاء احتياجاتهم اليومية، حيث يتصدر المدخل الجنوبى لمدينة ديرب نجم متوسط الحركة اليومية بنسبة 40% أى أنه يستأثر وحده بأكثر من ثلث الحركة اليومية من مدينة ديرب نجم واليها ومرد ذلك أن هذا المدخل يتمثل به موقف ركاب العاملين وطلاب جامعة الزقازيق حيث

كشفت الدراسة الميدانية عن حركة تعليمية كبيرة مغادرة لمدينة ديرب نجم صباحا والعودة إليها مساء، كما أن المدينة الأخيرة تمثل حاضرة المحافظة بما تلبيه من احتياجات إدارية وتجارية كبيرة لسكان مدينة ديرب نجم، كما أن هذا المدخل يتصل بأحد محاور المركز الرئيسية وهو طريق الزقازيق/المنصورة، وكذا يقع عليه السوق الأسبوعي "سوق الأحد" وما يمثله هذا السوق من أهمية كبيرة لمعظم سكان قرى مركز ديرب نجم والمراكز المجاورة له، ويأتى المدخل الغربى فى الترتيب الثانى بنسبة 32.4% ويرجع ذلك إلى أنه يتصل بأحد الطرق الإقليمية المهمة فهو يربط بين ديرب نجم ومدينة ميت غمر، كما تقع على جانبيه العديد من المصالح الحكومية سواء التعليمية أو الصحية والرياضية، فقد كشفت الدراسة الميدانية أن نحو 29% من عينة سكان الهوامش يعملون فى تلك المصالح، إضافة إلى أنه يربط بين الكتلة السكنية الغربية (ديرب نجم البلد)، والكتلة الشرقية (ديرب نجم المحطة) وبنسبة 17.8% يأتى المدخل الشمالى فى الترتيب الثالث، وبنسبة 9.8% يأتى المدخل الشرقى الأقل أهمية من الناحية الاقتصادية.

يعد الحراك اليومى من أهم مؤشرات القياس لتتنقل الأفراد فى نطاق معين ويتم تحديده بالصيغة التالية : متوسط عدد التنقلات التى يقوم بها الفرد الذى يزيد عمره عن 5 سنوات والساكنة فى محيط معين وذلك خلال يوم من أيام الأسبوع وباستعمال الوسائل المتاحة والممكنة (Crtu, 2004, p. 2).

يتضح من الجدول (2) والشكل (7) أن الحراك الكلى فى مدينة ديرب نجم يبلغ

1.89 تنقل / يوم لكل فرد

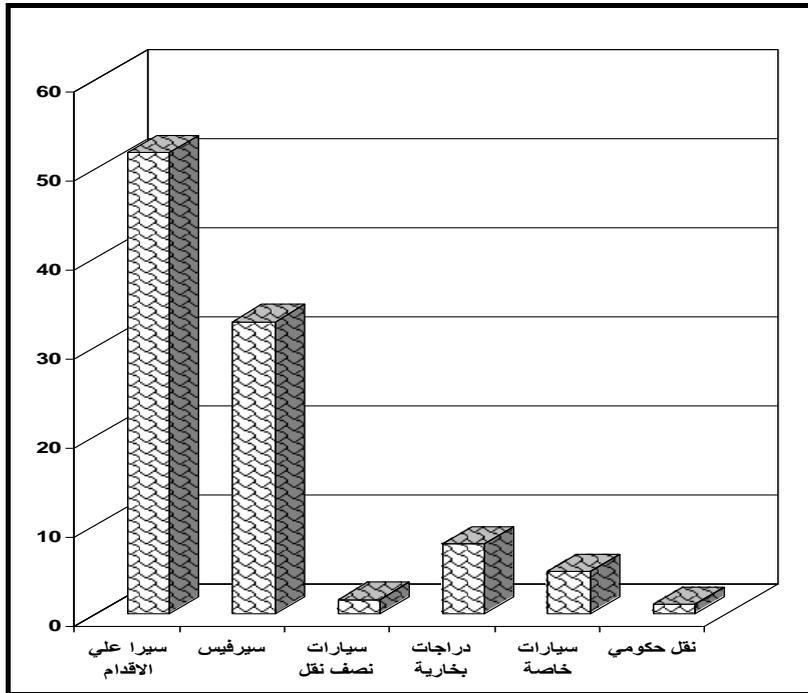
جدول (2) : التوزيع النسبى لعينة التنقلات اليومية حسب وسيلة النقل المستخدمة

بمدينة ديرب نجم عام 2012م.

م	الأنماط	نسبة الاستخدام	تنقل/فرد/يوم	% من حجم التنقلات
1	سيراً على الأقدام	37	0.98	51.8

32.8	0.62	34	ميكروباص، سيرفيس	2
1.6	0.03	10	سيارات نصف نقل	3
7.9	0.15	9	دراجات بخارية	4
4.8	0.09	8	سيارات خاصة	5
1.1	0.02	2	نقل حكومي	6
%100	1.89	%100	الإجمالي	

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية أيام 5،6،7 أغسطس 2012م.



شكل (7) : التوزيع النسبي لعينة التنقلات اليومية حسب وسيلة

النقل المستخدمة في مدينة ديرب نجم عام 2012م.

تتوزع حسب الوسيلة على النحو التالي، (0.98) تنقل فرد/ يوم يتم مشيا على

الأقدام ما يمثل 51.8% و (0.62) يتم بواسطة سيارات الميكروباص "السرفيس" ما

يمثل 32.8%، و (0.15) بواسطة الدراجات البخارية ما يمثل 7.9% و 0.09 يتم

بواسطة سيارات الركوب المخالفة "تصف نقل" التي تدخل إلى داخل المدينة في غياب المرور بما يمثل 4.8%، و 0.03 يتم بواسطة سيارات خاصة تمثل 1.6%، وأخيرا يتم التنقل بواسطة سيارات حكومية لنقل أطفال الحضانات والمدارس الخاصة 0.02 بما يعادل 1.1%.

يلاحظ أن التنقل سيرا على الأقدام مرتفعة بسبب أن أكثر تنقلات تلاميذ المدارس - خاصة - الثانوية بأنواعها تتم سيرا على الأقدام، وارتفاع نسبة هذا النوع من التنقل ظاهرة نلاحظها في معظم حواضر المراكز الإدارية، لكنها تتراجع بفعل التمدد الحضري والنمو السريع لمركبات نقل الأفراد، مما يساعد أيضا على ارتفاع الأفراد المتنقلين مشيا على الأقدام هو توطن الكثير من الخدمات على أطراف المدينة في خلال الفترة الأولى من النشأة الحضرية، فأصبحت تلك المنشآت الخدمية سواء التعليمية أو الصحية وغيرها قريبة من مناطق التمدد الحضري في المراحل التالية في كثير من الأحيان، وكذا قربها من مواقف سيارات الأقاليم الريفية.

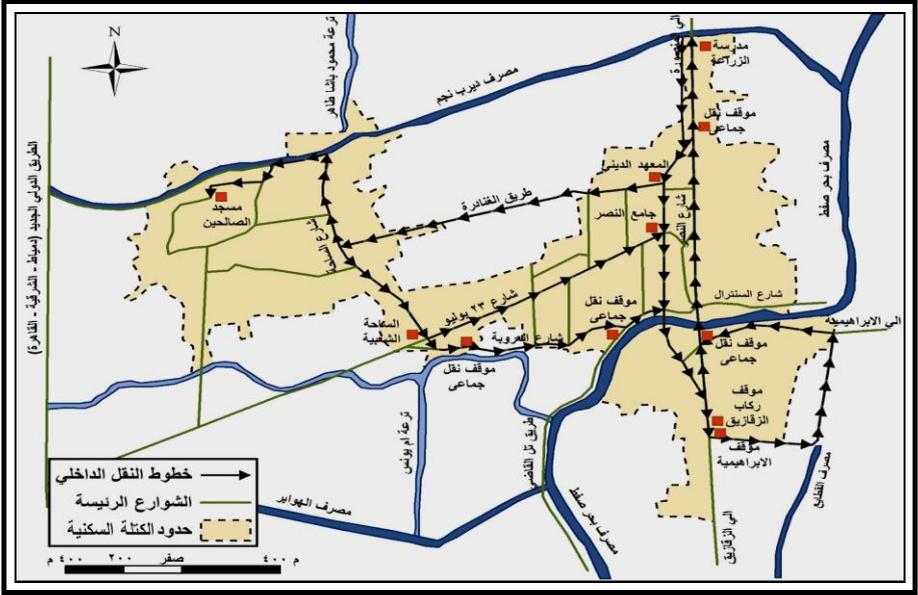
وتبين من الجدول (3) أن أغراض التنقل تتمثل في العودة إلى المسكن، حيث تستحوذ على أكبر نسبة 58% من إجمالي التنقلات اليومية للأفراد في النطاق الحضري لمدينة ديرب نجم.

جدول (3) : التوزيع النسبي لعينة المتنقلين اليومية حسب الغرض.

الغرض من التنقل	%
العودة للمسكن (رحلة عمل وتعليم)	58
زيارات عائلية وتسوق وترفيه وعلاج	16
العمل	14
إلى المدارس	12
الإجمالي	%100

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية يوم 12 أغسطس 2012.

ثم تليها تنقلات ترتبط بالعمل بنسبة 14%، والتنقل بهدف الدراسة لا يشكل سوى نسبة 12% من إجمالي التنقلات لأن أغلبها يتم مشيا على الأقدام بحكم قرب المؤسسات التعليمية في أغلب الأحيان من المسكن، وتستحوذ باقى الأسباب الأخرى على نسبة 16% وتشمل الزيارات العائلية والتسوق والترفيه والعلاج وتتميز مدينة ديرب نجم بأنها تشكل مجال استقطاب سكانى كبير، وقد شهدت هجرة وافدة من قرى الإقليم المحيط بها خلال الفترة من 1960-1996م، مما أدى إلى تحول جذرى فى مظهرها الحضرى، وبالتالي حركة تمدد حضرى سريع أصابت الأطراف والمجالات الريفية المحيطة بها، إضافة إلى شبكة الطرق بالمدينة، التى تتميز بقدرتها على تسهيل النقل واستقبال تدفقات سكانية، حيث تقع المدينة فى نقطة تقاطع يجعلها تتميز بدرجة عقدية وتعنى القدرة على ربط محاور النقل الكبرى، حيث يتقاطع طريق الزقازيق/ديرب نجم/المنصورة الذى يمتد من الجنوب إلى الشمال مع طريق ديرب نجم/الإبراهيمية فى الشرق وطريق ديرب نجم/ميت غمر فى الغرب، فضلا عن محاور النقل الداخلية المنتظمة وتتمثل فى خطوط ربط المناطق الداخلية بالأطراف فقد تبين من الشكل (8) أن أهم المحاور المرورية تتمثل فى الآتى :



شكل (8) : خطوط سير الرحلات الداخلية للسيارات السرفيس في مدينة ديرب نجم.

- أ- محور ديرب نجم البلد (جامع الصالحين) إلى مسجد النصر في وسط المدينة عبر شارع 23 يوليو.
- ب- محور جامع النصر إلى موقف ركاب الزقازيق في الجنوب عبر شارع النصر.
- ج- محور موقف الزقازيق إلى مدرسة الزراعة الثانوية عبر شارع حسنى عبدالجواد.
- د- محور الساحة الشعبية في الغرب إلى مدرسة السويدى المتخصصة في الشرق عبر شارع العروبة.
- هـ- محور المعهد الدينى الأزهرى الثانوى إلى ديرب نجم البلد عبر طريق الغنادة.
- و- محور موقف ركاب الزقازيق في الجنوب إلى شارع البنك الأهلى في الشمال فجامع النصر متجها إلى ديرب نجم البلد عبر شارع 23 يوليو مما أعطى الشبكة النقلية فاعلية أكثر في ربط مختلف مناطق المدينة، وتسهيل التنقلات اليومية على أطراف المدينة وتوفرها مما زاد من ازدهارها اقتصاديا وتنشيط

حركة التجارة فيها وبالتالي توسع المجال العمرانى لمدينة ديرب نجم.

(3) أسباب اقتصادية :

وتتمثل فى الآتى :

أ- ارتفاع الدخل :

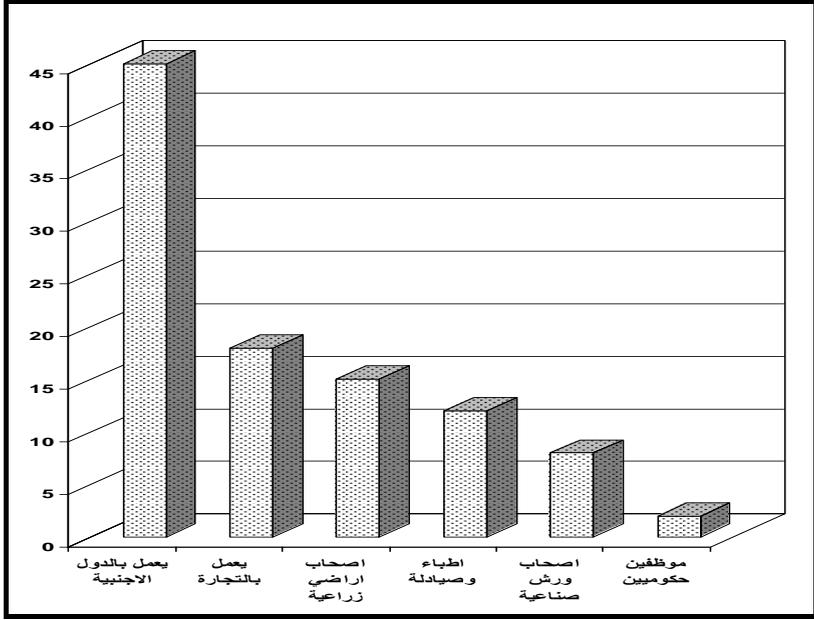
ارتفاع دخل الأسرة يزيد من الطلب على معظم السلع بما فى ذلك الأرض والمساكن، وهكذا حتى فى غياب النمو السكانى، سوف يودى النمو فى الدخل للأسر إلى احتلال مساحة أكبر من الأرض، حيث أشارت إحدى الدراسات إلى أن مرونة الدخل بارتفاعه تزيد من الطلب على المساكن لتصبح 0.49 عام 2000 فى حين قدرت مرونة الدخل فى زيادة الطلب على مكونة الأرض من خدمات الإسكان بـ 0.32% عام 1979 (McGuire and Syoquist, 2002, p. 6).

جدول (4) : نتائج عينة لأصحاب المباني حسب النشاط الاقتصادى

على هوامش مدينة ديرب نجم عام 2012م.

النسبة %	نوع النشاط
45	يعمل بالدول الأجنبية
18	يعمل بالتجارة
15	أصحاب أراضى زراعية حول المدينة
12	أطباء وصيادلة
8	أصحاب ورش صناعية
2	موظفين حكوميين
%100	الإجمالي

المصدر: نتائج الدراسة لميدانية يومى 2، 3 أكتوبر 2012م.



شكل (9) : توزيع أنماط النشاط الاقتصادي لأصحاب المباني علي هوامش مدينة ديرب نجم عام 2012م.

وقد تبين من خلال الجدول رقم (4) والشكل (9) أن 80 % من المباني على أطراف المدينة خلال الفترة من 1976 حتى الآن يمتلكها أصحاب الدخل المرتفعة. حيث أظهرت نتائج العينة العشوائية على ملاك المباني في المنطقة المعروفة بعزبة عمران، والمنطقة الجنوبية الغربية لمصرف بحر صفت، وكذا المناطق الشمالية من محكمة ديرب نجم ومدرسة الزهراء الابتدائية أن 45% من هؤلاء الملاك يعملون بالدول الخليجية والأوروبية، حيث يتوفر لديهم فائض من المدخرات يسمح بشراء الأراضي الزراعية حول المدينة والبناء عليها، يأتي في المرتبة الثانية من الملاك الأهالي الذين يعملون في مجال التجارة يمثلون 18%، ثم أصحاب الأراضي الزراعية المتاخمة للكتلة العمرانية لديرب نجم (15%)، حيث يقومون بتبوير أراضيهم، ثم تقسيمها إلى قطع وبيعها بأسعار تجاوزت 350 ألف جنيه للقيراط الواحد واستثمار

ريح تلك الأموال فى بناء مسكن واحد متعدد الطوابق على إحدى هذه القطع المملوكة لديهم وقد جاء الأطباء أصحاب العيادات الخارجية، والتي تلقى إقبالا من المرضى عليها وكذا الصيادلة فى المرتبة الرابعة بنسبة 12%، وأصحاب ورش صيانة وتصليح السيارات والجرارات فى المرتبة الخامسة بنسبة 8%، حيث يخصصون الأدوار السفلى كورش جديدة لنشاطهم حيث اتساع المساحات المخصصة لوقوف السيارات التى تحتاج لإصلاح أو صيانة، ومعظم هؤلاء من أصحاب ورش تصليح السيارات هاجروا من قلب المدينة نحو الأطراف، وهو ما نلاحظه فى المناطق الهامشية المواجهة لسوق الأحد وموقف ركاب الزقازيق، والمنطقة الغربية على طريق العروبة، والمنطقة التى تقع أمام مدرسة الزراعة الثانوية، وكذا نهاية شارع فيصل (ديرب نجم/الإبراهيمية) ويأتى الموظفين الحكوميين خاصة أصحاب المناصب الإدارية العليا فى المرتبة الأخيرة بنسبة 2%.

ب- تقدم وسائل النقل وانخفاض تكاليفها :

يسهل النقل بتطوره من خلال زيادة السرعة، وتقليل الوقت، وانخفاض تكاليفه بالنسبة للأفراد على زيادة حركة الحراك النقلي، ويشجع على الهجرة من القلب إلى الأطراف بالنسبة لمدينة ديرب نجم والقرى المجاورة، فقد ذكر "عز الدين" أن موقع العمل والسكن يسيران مباشرة كفاءة وسائل النقل الموجودة، فقبل ظهور وسائل النقل الحديثة كانت أماكن العمل والسكن مكدسة جميعا بالقرب من وسط المدينة، ولكن بظهور وسائل النقل الحديثة والتطور فيها ابتدأت المدينة تتسع فيتباعد مكان العمل عن السكن (فاروق كامل عزالدين، 2005، ص 121).

فقد تبين من الدراسة الميدانية أن نسبة 65% من العينة العشوائية التى أجريت على 1351 فرد من سكان أطراف المدينة قد انتقلوا من مناطق متفرقة فى قلب مدينة ديرب نجم نحو أطرافها بسبب تقدم عامل النقل والمواصلات وانخفاض تعريفه الركوب فهى لا تزيد على (خمسين قرشا للفرد الواحد)، مع توفر 98 سيارة سرفيس

بين مختلف أنحاء المدينة، ولا تستغرق رحلة الذهاب أو العودة ما بين (5-10 دقائق) بين غربى المدينة وشمالها وجنوبها بينما نسبة 35% الباقية فهي مهاجرة من قرى محيطة بالمدينة، تأثرت بامتداد وسائل النقل إلى المناطق الهامشية خاصة المناطق المستحدثة أمام الساحة الرياضية الشعبية فى الغرب، والمدرسة الثانوية الزراعية فى أقصى الشمال، والمنطقة الجنوبية الغربية من مصرف بحر صفت، وغيرها على الأطراف حيث مناطق التمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم، وبالتالي أصبحت الكتل السكنية المستحدثة على أطراف المدينة تتميز بفضل وسائل النقل، والابتعاد عن التلوث داخل المدينة، ومبانيها الحديثة ذات المستوى العمرانى الجيد تجذب السكان للإقامة بها، وقضاء احتياجاتهم اليومية من رحلات التعليم، والعمل والتسوق وغيرها دون عناء أو مشقة، حيث تبين أن عدد الرحلات للأفراد (الحراك النقلى اليومى) تبلغ 27440 رحلة/اليوم تربط بين مختلف الأطراف لمدينة ديرب نجم، إضافة إلى التغير الذى أصاب الأراضى الزراعية على أطراف المدينة من حيث ارتفاع أسعارها بشكل واضح، فقد ارتفع سعر المتر المربع من 250 جنيهه إلى 1200 جنيهه للمتر الواحد (الدراسة الميدانية، 10 أكتوبر 2012)، وذلك بفضل وقوعها فى نطاق خدمة وسائل النقل والمواصلات، مما دفع أصحاب تلك الأراضى إلى تقسيمها وتبويرها ثم بيعها كأراضى مبانى، والاستفادة من هذا الريح فى بناء مساكن لهم أحدث مما كانوا يملكونها من قبل، مما ساعد على زيادة سرعة التمدد الحضرى لمبانى مدينة ديرب نجم فى جميع الاتجاهات، حيث يعتبر تقدم النقل سببا من أسباب تغير قيم الأراضى وارتفاع ثمنها فى بعض الجهات أو تغير طرق استثمارها (فاروق كامل عزالدين، 2005، ص 25)، وبذلك يبقى تقدم وسائل النقل وانخفاض تكاليفه أحد المتغيرات الهامة فى التمدد الحضرى، مما يؤدي إلى التكامل أو الاندماج المكافئ بين الجهات المختلفة داخل المجال المكانى لمدينة ديرب نجم.

ج- هجرة أصحاب الحرف والورش الصناعية إلى الأطراف :

إن الاستخدام الصناعى بحاجة إلى التركيز عند أطراف المدينة وبعده عن

الموقع المركزي نظرا لحاجته إلى مساحات واسعة للتخزين وما ينتج عنه من ضوضاء، فقد تبين من الدراسة الميدانية أن منطقة القلب لمدينة ديرب نجم تكاد تخلو تماما من الورش الصناعية، وأن معظم تلك الورش تتوطن في مناطق الأطراف والقرى القريبة من مدينة ديرب نجم، حيث تتركز في محاور على جانبي طريق العروبة في أقصى الجنوب الغربي أمام المستشفى المركزي، وأمام سوق الأحد الأسبوعي أمام موقف ميكروباص الزقازيق، وفي نهاية شارع فيصل، (طريق ديرب نجم/الإبراهيمية) بالقرب من السلخانة، وكذا في أقصى الشمال أمام مدرسة الزراعة الثانوية وتتباين بين ورش إصلاح وصيانة السيارات، وورش تقطيع الأخشاب، وورش لحام لصناعة البوابات الحديدية ومقطورات الجرارات الزراعية، وتبلغ عدد الورش الصناعية 52 ورشة تمتد من ديرب نجم البلد في أقصى الغرب لتأخذ محورا شمالي/جنوبي على جانبي شارع الساحة الشعبية ثم محورا غربيا/شرقيا من الساحة الشعبية حتى المستشفى المركزي وبين الساحة الشعبية والطريق الدولي الجديد (صورة 10) كما تبلغ الورش الصناعية على محور طريق العروبة 25 ورشة ويوجد 30 ورشة أخرى تمتد على جانبي طريق النصر من أمام سوق الأحد إلى عزبة العمدة في الجنوب، وكذا 20 ورشة أخرى أمام مدرسة الزراعة الثانوية تمتد من مصرف ديرب نجم في الشمال حتى الجنوب من عزبة رزق أمام نقطة مرور ديرب نجم الشمالية، هذا بالإضافة إلى 17 ورشة في نهاية شارع فيصل في الشرق (الدراسة الميدانية، 2 أكتوبر 2012).

وقد كان الدافع لهجرة هذه الورش الصناعية نحو الأطراف ينحصر في الهروب من دفع الضرائب على أماكنها القديمة داخل القلب لمدينة ديرب نجم، حيث أن معظمها يتوطن في مناطق عشوائية لا تخضع في الوقت الحالي لمراقبة مجلس المدينة وما يفرضه من رسوم عليها، إلى جانب احتياجها إلى ورش تتميز بالاتساع لانتظار السيارات التي تحتاج إلى إصلاح وصيانة وما تحتاجه ورش تقطيع الأخشاب

من أماكن تكفى للأدوات الكهربائية التى تستخدم فى تقطيع الأخشاب وتخزينها، كما أن مناطق الأطراف لا تمثل عامل جذب للنشاط التجارى لانخفاض القوى الشرائية بسبب الكثافة السكانية المنخفضة، ولكن تمثل تلك الأطراف فى نفس الوقت مجال جذب للأنشطة الصناعية التى لا تتعامل مع السوق مباشرة، حيث أشارت إحدى الدراسات إلى دور النقل فى توطن الأنشطة الصناعية، خاصة بالنسبة لعقد النقل التى تمثلها المدن، إضافة إلى أثره الكبير فى التوزيع المكانى للأنشطة الاقتصادية (النشاط الصناعى) وتلبية احتياجاته، وبذلك يعد أحد ركائز الأهداف التخطيطية فى المكان (Stone, 1988, p. 110) والتى تستفيد أيضا من انخفاض أسعار الأراضى بالمقارنة بالمناطق الداخلية، بوسط المدينة، حيث ذكر مصيلحى أن التفاوت الكبير فى أسعار الأراضى بين المناطق الهامشية وتلك المناطق الداخلية تغريها (الأنشطة الصناعية) باختيار المناطق الأولى لأن القيمة المدفوعة لمساحة محدودة داخل المنطقة الحضرية تساوى أضعاف مساحتها فى المناطق الهامشية، مما يجبرها على هذا الاختيار للعرض المحدود للمساحات الكبيرة الملائمة لقيام الورش الصناعية فى المناطق الداخلية فى مقابل ذلك نجد حاجاتها من تلك المساحات بقيم أقل من المناطق الهامشية (فتحى محمد مصيلحى، 2000، ص 348)، كما يلاحظ كذلك ارتفاع حجم المعروض من المحلات للبيع أو الإيجار على أطراف المدينة، بسبب حرص أصحاب المساكن الجديدة على تخصيص الطوابق السفلى لمحال تجارية وبالتالي زيادة العرض عن الطلب وانخفاض أسعارها، مما يغرى أصحاب الورش الصناعية نحو امتلاك ورشة أو محل فى الأطراف مستفيدين من انخفاض أسعارها، وبالتالي نلاحظ التدفق من جانب تلك الفئة (الحرفيون) نحو المناطق الجديدة على أطراف مدينة ديرب نجم، وهو يسهم فى التمدد الحضرى للمدينة.



صورة (10) : زحف ورش إصلاح السيارات علي الأراضي الزراعية
غربي الساحة الشعبية عام 2012م.

(4) الجهود الحكومية :

تؤثر السياسة الحكومية بعدة طرق في زيادة سرعة التمدد الحضري لمدينة ديرب
نجم على النحو التالي :

- * التحول الحضري لبعض العزب المتميزة مكانيا في مواقعها مثل: عزب رزق،
وسند، والعمدة وغيرها مما يساهم في التمدد الحضري لمساكن المدينة نحوها
وابتلاعها بعد ذلك داخل الحيز العمراني للمدينة.
- * قيام العديد من المنشآت الحكومية لما تشغله من مساحات كبيرة على أطراف
المدينة وهو ما يظهر جليا من خلال قيام المدارس الثانوية المختلفة على محاور
أطراف المدينة في الاتجاهات الأربعة المختلفة.

* توجه مجلس مدينة ديرب نجم نحو بناء عدد من المساكن الشعبية المخفضة الأسعار على أطراف المدينة كتلك التى توجد فى النطاق الجنوبى الشرقى، وشارع السنترال وخلف الميكنة الزراعية، ومنطقة وحدة مرور ديرب نجم وشارع باتا.

* شق طرق جديدة على مساحات من الأراضى الزراعية مثل طريق المعهد الدينى الثانوى (طريق الغنادرة)، حيث يربط بين شارع النصر والقلب التجارى للمدينة فى الشرق والكتلة القديمة والمعروفة بديرب نجم البلد فى الغرب، والذى أصبح الآن يشكل محور جذب للعمران على جانبيه.

* نقل مواقف نقل الركاب على أطراف المدينة، فقد تم نقل موقف ركاب قرى جنوبى المدينة ديرب نجم (صفت زريق - إكوه - كراديس - فرغان - وغيرها) من حول مستودع البوتاجاز إلى الجنوب الغربى على الجانب الأيسر لمصرف بحر صفت أمام مدرسة السويدي التخصصية ونقل موقف ركاب الزقازيق فى الطرف الجنوبى أمام مدرسة يحيى الإعدادية، ونقل موقف قرى غربى المدينة (صهبره - أبوعيد - الهواير - شبرا صورة وغيرها) من أمام الإدارة التعليمية وجامع النصر بوسط المدينة إلى موقف جديد على طريق العروبة أمام المستشفى المركزى مما ساعد على التمدد الحضرى نحو تلك المواقف الجديدة بغرض استغلال كثافة الحركة والأفراد فى أنشطة تجارية وورش صناعية ثم بغرض السكن بعد ذلك وتكوين كتل عمرانية جديدة عشوائية.

* ردم وتعديل أجزاء من الترع والمصارف التى كانت تخترق أجزاء من المدينة مثل: ردم ترعة الجزيرة السفلى فى أقصى الجنوب، وترعة السنيتى التى كانت تعوق التمدد الحضرى نحو الشرق وترعة سنتماى فى مدخل الكتلة العمرانية الغربية (ديرب نجم البلد).

* إنشاء الكبارى الصناعية على مصرف بحر صفت، فقد أقيمت ثلاثة كبارى جديدة الأول فى أقصى الجنوب الغربى أمام مقابر المدينة (صورة 11)، والثانى

في أقصى الشرق أمام عزبة سيد عمار والسلخانة، والثالث في أقصى الشمال الشرقي أمام عزبة على عمار، مما ساعد على تمدد المدينة في الطرف الشرقي لمصرف بحر صفت، وحدث عملية احتواء للعزبتين السابقتين داخل الحيز العمراني لمدينة ديرب نجم، وأصبحتا ضمن مناطق المدينة وجزءا من نسيجها العمراني، وأحد أنماط السكن العشوائي التي تجذب العديد من الأسر الشابة لرخص أسعار الوحدات السكنية، كما تصبح الأراضي الزراعية المحيطة بتلك المناطق العشوائية مجال جذب للمضاربات العقارية، وبالتالي فقد ساعدت الأعمال التكنولوجية مثل الكبارى في نقل كردون المدينة في نقلات متتابعة نحو الخارج وزيادة مساحة المجال السكنى الحضرى لها.



صورة (11) : كوبري على مصرف بحر صفت قرب مقابر

ديرب نجم في الجنوب عام 2012م.

* مد السلطات المحلية لمرافق البنية الأساسية (مياه الشرب - صرف صحى -

كهرياء - تليفونات) إلى مناطق السكن الجديدة على أطراف المدينة وتكون مدعومة، لفشل الحكومة فى توجيه الاتهام غالبا لأصحاب المساكن العشوائية الجديدة على الأراضى الزراعية.

* يوجد سبب آخر للتمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم هو تنظيم عملية استخدام الأرض وتقسيمها إلى مناطق سكنية متعددة لمواجهة الضغط من جانب تزايد الأسر الشابة والحاجة إلى وحدات سكنية جديدة وذلك من خلال تحديد حيزا عمرانيا للمدينة خلال فترات متلاحقة، مما يمنح المدينة مزيدا من الأراضى الزراعية التى تأخذ الموافقة على تحويلها إلى مناطق سكنية وبالتالي السماح بمزيد من التمدد الحضرى للمدينة.

(5) ثورة 25 يناير 2011 :

تعد الفترة منذ بداية عام 2011 حتى وقتنا الحاضر من أخطر الفترات التى شهدت تمردا حضريا على مساحات كبيرة من الأراضى الزراعية حول مدينة ديرب نجم مما لا يشكل أعباء مادية فقط بل يعنى شطبها من قوائم الإنتاج الزراعى (فتحى محمد مصيلحى، 2011، ص 362).

وتعد مشكلة تآكل الأراضى الزراعية وتناقصها تحت ضغط الامتداد الحضرى واحدا من أهم الظواهر السلبية الناجمة عن أحداث ثورة 25 يناير، خاصة تلك الأراضى التى تقع عند مداخل مدينة ديرب نجم، فقد اعتزت مدينة ديرب نجم حمى التوسع والقرصنة العمرانية على حساب الأراضى الزراعية المجاورة لها - خاصة - تلك التى تفصل بين الكتلة السكنية الرئيسية للمدينة وتلك الكتلة السكنية للقرى الريفية القريبة منها، فقد تم التعدى على مساحة 309.5 فدان من الأراضى الزراعية خلال هذه الفترة القصيرة فى أقل من سنتين وتحويلها إلى كتل خرسانية، حيث ساعد عامل الانفلات الأمنى وغيابه، وساندته غياب الرقابة، مما شجع قيام مافيا الأراضى

الزراعية والمقاولات والعقارات المخالفة بالبناء على الأراضى الزراعية وتبويرها (مجدى شفيق السيد، 2012)، وساعد أيضا على نشاط حركة شراء الأراضى الزراعية فى أقصى أطراف مدينة ديرب نجم - خاصة - فى الجهة الغربية من جانب أصحاب الدخول المرتفعة والعاملين بالدول البترولية والدول الأجنبية (إيطاليا وفرنسا). فقد تبين من خلال الحصر الميدانى أن عدد المبانى المخالفة والتي أقيمت بشكل عشوائى خلال عامى (2012/2011م) قد بلغت 1248 مخالفة، بمتوسط يبلغ 624 مخالفة سنويا، بينما يبلغ عدد مخالفات المبانى على الأرض الزراعية بمدينة ديرب نجم خلال الفترة من (2000-2010م) 2694 مخالفة بمتوسط 269.4 مخالفة سنويا، مما يوضح لنا مدى سرعة التمدد الحضرى خلال الفترة الأخيرة والتي تبلغ فى السنة الواحدة ثلاثة أمثال السنة قبل قيام الثورة تقريبا (الإدارة الزراعية بديرب نجم، 2012)، ومما يزيد من خطورة الاعتداء على الأراضى الزراعية نتيجة التمدد العمرانى للقرى الواقعة بالقرب من مدينة ديرب نجم، وتمثل مستقبل الاحتواء الثنائى، أى حدوث التحام بين امتداد المدينة وامتداد التجمع القروى، والذي سوف تليها عملية احتواء المدينة للتجمع القروى والنواة الأصلية التى بداخله ليصبح امتداد المدينة على هذا المحور متمثلا فى امتدادات التجمع الريفى فى الاتجاهات الأخرى، ويطلق عليه اسم الثنائى نظرا للنمو المتزامن من جانب المدينة والتجمع الريفى (عمرو محمد الظواهرى، 1991، ص ص 104-106).

فقد تم الاعتداء على مساحة 134 فدانا بالزمام الريفى حول ديرب نجم لقرى صفت زريق، والقطايح، وتل القاضى، وقويشة خلال هذه الفترة الأخيرة (2012/2011) (الإدارة الزراعية بديرب نجم، 2012).

رابعاً : أهم الآثار المترتبة على التمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم.

1- تعد مدينة ديرب نجم مجال حضرى مفتوح على محيط ريفى زراعى مهم، تشغل

فيه المساحة المستغلة زراعيا الآن 34.2% من مساحة الزمام الكلى للمدينة، فقد تبددت خلال ستة وستين عاما - هي الفترة الحضرية للمدينة - نحو 2051.6 فدانا منذ عام 1946-2012م، فقد أصبح ينظر إلى التوسع العمرانى على الأراضى الزراعية أمرا ملحا لأنه يلبي الاحتياجات المتزايدة للسكن والمرافق، خاصة وأن كل المعنيين بهذه الظاهرة لا يظهرون أى امتناع، فمالك الأرض يفضل بيعها لأنها بحكم وجودها وقربها من المجال الحضرى لمدينة ديرب نجم يؤدى إلى ارتفاع ثمنها بصورة تغرى هؤلاء الملاك على بيعها، حيث وصل سعر القيراط من الأراضى الزراعية فى المنطقة الجنوبية بجوار موقف ركاب الرقازيق إلى 750 ألف جنيه، بينما فى المناطق الشمالية حول طريق الغنادرة يصل سعرها إلى 450 ألف جنيه، ونحو 650 ألف جنيه جنوبى مدرسة ديرب نجم الثانوية التجارية وشمالى المستشفى المركزى والساحة الشعبية، وتقل نسبيا حول منطقة المقابر فى الجنوب الغربى 250 ألف جنيه (الدراسة الميدانية، 2012/10/3) وفى الشرق على امتداد طريق ديرب نجم - الإبراهيمية - هذا من ناحية - ومن ناحية أخرى يسعى التجار وأصحاب الورش الصناعية المختلفة، والعاملون بالخارج الذين يملكون الأموال إلى شراء قطع الأراضى الزراعية وتبويرها ثم البناء عليها، ما ساعد على زيادة نشاط العقارات والمضاربات، أما الجهات الحكومية المتمثلة فى السلطات المحلية فهى تنتظر لهذه الأراضى كمدخرات عقارية للتمدد الحضرى المستقبلى وحل لمشكلة السكن والمرافق العامة لها، ويتجلى على سبيل المثال فى المراجعة المستمرة للمخطط الاستراتيجى التوجيهى، وتحديد أحوزة عمرانية جديدة لمناطق التوسع المستقبلية وأغلب هذه المساحات داخل هذه الأحوزة أراضى ذات قيمة زراعية عالية، حيث كانت تسهم تلك الأراضى الزراعية الجيدة الخصوبة ذات التنظيم الجيد فى ضمان الأمن الغذائى للمدينة، وإمكانية توفير لفرص العمل فى مجال زراعة الخضروات والفاكهة، وتحسين البيئة باستغلال المساحات الشاغرة داخلها نحو منتج مفيد، فالزراعة الحضرية ليست

نشاطا اقتصاديا يقتصر على إنتاج المواد الغذائية فحسب بل هي عنصر فضائي مقوم للبيئة والمشاهد الحضرية، وجودة الحياة لسكانها، فقد أصبحت هدفا لكثير من أطماع التوسع والتمدد الحضري.

2- فقدت الأراضي الزراعية التي تحولت إلى كتل خرسانية قيمتها الاقتصادية في سد احتياجات السكان من الحبوب الغذائية المهمة مثل: القمح والذرة والأرز، حيث تبين من الدراسة الميدانية والمقابلات الشخصية مع عدد من فلاحي وملاك الأراضي الزراعية أن الفدان الواحد من الأرض يعطى إنتاجا من القمح سنويا يبلغ 20 أردباً، ومن الذرة 18 أردباً ومن الأرز خمسة أطنان في ظل ظروف مناخية ملائمة، مما كان يكفي حاجة عشر أسر تتكون كل منها من أربعة أفراد، وبالتالي فقد تم الاعتداء على 2051.6 فدان، مما يعنى فقد 41032 أردب قمح، ونحو 36928.8 أردب ذرة، وحوالي 10258 طن أرز سنويا كانت كفيلة بسد احتياجات عدد 20156 أسرة من الحبوب الغذائية سنويا (الدراسة الميدانية، 30 أكتوبر 2012).

3- تطور شبكة الطرق الحضرية فقد تحولت مدينة ديرب نجم من مدينة مشاة إلى مدينة سيارة بسبب التمدد الحضري الذي يؤدي إلى توسع في المساحات المبنية وبالتالي زيادة في الحراك النقلي اليومي، وزيادة مرات التنقل وتأثير ذلك على تكلفة السفر لسكان الأطراف، ويتطلب توفير حافلات النقل الجماعي، حيث يصبح النقل العام خيارا ملحا للرحلات اليومية خاصة رحلات العمل والتعليم، فقد ذكر "أبو عيانة" أن مشكلة الرحلة اليومية بين مناطق الامتداد الحضري إلى وسط المدينة والتي تطول بتوسع المدينة وامتدادها من المشكلات الرئيسية التي تواجه المدينة. فقد ساعد تزايد خدمات النقل بين المدينة وتوابعها لخدمة تزايد نسبة العاملين منهم والقاطنين بخارجها والذين يأتون إلى عملهم وينصرفون منه في وقت واحد، ومن هنا أصبحت ساعة الذهاب إلى العمل والخروج منه والمعروفة بساعة الذروة من مشكلات المدينة للسكان وطرق النقل التي تنقلهم

فى وقت واحد (فتحى محمد أبو عيانة، 2011، ص 296) إضافة إلى الاختناق المرورى فى وسط المدينة، حيث تنتهى إليها طرق النقل الرئيسة وما تسببه من التزاحم داخل شوارع المدينة. وبتطبيق ذلك على مدينة ديرب نجم، نلاحظ من خلال الدراسة الميدانية أن مناطق الاختناق المرورى تتمثل فى ثلاث مناطق هى: المدخل الجنوبى بسبب وجود موقف الركاب المتجهين إلى الزقازيق صباحا والعودة مساء وتمثل ساعة الذروة فى هذه المنطقة ما بين 7.30-9 صباحا ومن 1.30-3 مساء وتزداد كثافة الحركة وقمة الذروة يوم الأحد وهو يوم انعقاد السوق الأسبوعى المجاور لموقف الزقازيق فى المسافة بين موقف الزقازيق حتى مكتب البريد فى الشمال لمسافة تبلغ كيلو متر واحد وتعطل الحركة المرورية تماما بشارع فيصل، أما المنطقة الثانية فتتمثل فى المسافة الممتدة من مجلس مدينة ديرب نجم حتى شارع البنك الأهلى، حيث تشهد المنطقة موقف سيارات القرى الريفية فى شمالى مركز ديرب نجم مثل: صافور والصانبة وديرب نجم السوق وغيرها، وموقف ركاب القاهرة، وموقف ركاب السنبلوين، وتمثل قمة الذروة صباحا من الساعة 7.30-10 ومن الساعة الواحدة والنصف إلى الساعة الخامسة مساء، وتتمثل المنطقة الثالثة فى الجزء الممتد من جامع النصر إلى المدرسة الثانوية الصناعية، حيث تمثل موقف لركاب "السرفيس" خلال الفترة الصباحية من الساعة الثامنة إلى الساعة الثانية عشرة ظهرا، وتزداد قمة الذروة والاختناق وازدحام هذه المنطقة بانتقال أصحاب سيارات "ميكروباس" ونقل الركاب من الموقف الجنوبى للمدينة إلى وسط المدينة حول مسجد النصر مستغلين الفراغ المرورى بعد الساعة الثانية ظهرا (صورة 12). انتشار ظاهرة تغيير طبيعة استخدام الأرض التى تعنى عملية تغير الحالة الطبيعية للأرض من فلاحية تمثل متنفس هوائى نظيف لسكان المدينة إلى مساحات اصطناعية تشمل حتى المساحة غير المبنية (الأراضى البور) ولهذه الظاهرة آثار سلبية وعواقب وخيمة منها تراجع المنظر الطبيعى

العام للمدينة، حيث قضى التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم على أوساط بيئية نظيفة ومهمة، ومناطق شجرية كانت تنمو على ضفاف الترعة التي تم ردمها في الجنوب والشرق والغرب لتتحول إلى بيئات ملوثة كما هي الحال في المنطقة الشمالية المحصورة بين طريق 23 يوليو (ديرب نجم/ميت عمر) ومصرف ديرب نجم العمومي والمنطقة الجنوبية الغربية غربى الإدارة الزراعية، والتي أصبحت تعاني من الروائح الكريهة لمصرف بحر صفت، وقربها من مقابر المدينة أيضا، وبالتالي نلاحظ الخلل الواضح فى التوازن الإيكولوجى للمدينة.



صورة (12) : الاختناق المروري أمام جامع النصر بوسط المدينة عام 2012م.
5- أفرز التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم ظاهرة تحضر الأطراف التي أنتجت وسطا ثالثا لا يمكن اعتباره حضاريا ولا ريفيا، بل هو وسط جديد يجمع بين خصائص الواسطين الحضري والريفي (Savin, 2006, p. 19). هذا ما يطلق عليه الهامش الحضري، فهو ذلك المحيط الذى أصبح يمثل بدوره ظهيرا عمرانيا

وبيئيا له وظائفه وأنشطته التى تتكامل مع المدينة ويشكل معها وحدة عمرانية واحدة (أحمد كمال الدين عفيفى، 2009، ص 4) فقد أصبحت مدينة ديرب نجم غير قادرة على احتواء الضغط السكانى المتزايد واستنفاد الإحتياجات العقارية المخصصة للتوسع العمرانى لمنطقة وسط المدينة، وبالتالي تحويل التدفقات السكانية من الأسر الشابة إلى التجمعات السكانية القريبة بالقرى القريبة والتي استفادت أطراف زماماتها من مشاريع مد المرافق والخدمات على هامش مدينة ديرب نجم، ما أدى إلى النمو العمرانى السريع لتلك القرى - والتي تشهد الآن حراكا سكنيا كبيرا أفرز لنا ظاهرة الاحتواء فى صورها الثلاث الاحتواء البسيط (الابتلاع الحضرى)، والاحتواء المزدوج الثنائى، والاحتواء المركب (عمرو محمد الظواهرى، 1991، ص ص 104-106)

6- إن النمو العمرانى العشوائى يعتبر من أكثر الامتدادات العمرانية العشوائية انتشارا فى أطراف مدينة ديرب نجم، ويتفق مع ما ذكره Gallent من أن مناطق التمدد الحضرى على أطراف المدن تظهر غير مخططة أو أقل تخطيطا (Gallent, 2006, p. 38) وما لذلك من أثر ليس فقط فى عدم التوازن بين استخدامات الأرض أو تدنى الشروط الصحية بالمسكن، إنما أيضا فى زيادة الضغط على الخدمات القائمة والتي غالبا ما تكون محدودة وعاجزة عن تلبية احتياجات السكان بهذه المناطق (Hushak, 1975, p. 112)، فهى تشهد حركة تمدد أفقى فى أطراف المدينة تغذيها الهجرة الطاردة من وسط المدينة للمشتغلين بالسوق العقارية أصحاب التمويل المحدود واشتراكهم مع الفلاحين أصحاب العرض الواسع للأراضى وبواسطة المخالفات المتنوعة يتم إختطاط الأراضى الزراعية المتاخمة للمدينة وتحويلها إلى أحياء سكنية تفتقر إلى النسق الحضرى الكامل، ولكن أخطر مظاهر هذا الاتجاه من التمدد الحضرى يتمثل فى الاعتراف بهذا النمط من النمو العشوائى ما يؤدى إلى نشأة تجمعات عشوائية

جديدة والتي تطالب بدورها فى اعتراف حكومى من جديدة ،أى الدخول فى دائرة مغلقة لا نهاية لها من التوسع العشوائى المشوه مما يكلف الدولة الكثير من مد شبكات المرافق إلى التجمعات العشوائية بإنشاء الخدمات المختلفة التى تنقصها (فتحى محمد مصيلحى، 2001، ص ص 447-448) ومن هنا أصبح هذا النمو العشوائى الذى يأخذ نمطا عمرانيا شريطيا غير مكتمل يفصل بين الكتل السكنية مساحات من الأراضى الزراعية التى تم تبويرها بمثابة ضغط كبير على الميزانية المخصصة لشبكات البنية الأساسية خصوصا شبكات المياه والصرف والكهرباء والتليفونات، حيث يتطلب تمديد هذه الشبكات وصيانتها، وهو ما ظهر فى الكثير من مناطق التمدد الحضرى فى جنوبى مدينة ديرب نجم حول منطقة المقابر، والمنطقة الجنوبية الشرقية حول طريق السوق، ومنطقة الامتدادات الحديثة ما بين شمال المحكمة ومدرسة الزهراء الابتدائية والمستشفى المركزى فى الجنوب وطريق الغنادرة فى الشمال، وكذا المنطقة الواقعة على محور طريق العروبة والكتلة السكنية المحيطة بمدرسة السويدى المتخصصة ويؤكد ذلك نتائج الاستبيان، حيث تم توزيع 1300 مفردة على عينة من سكان هذه المناطق لمعرفة مدى كفاءة وصول المياه والصرف الصحى والكهرباء وذلك باعتبار أن هذه الخدمات تعد من الخدمات التى لا يمكن الاستغناء عنها، تبين أن نحو 15% فقط ممن شملهم الاستبيان تصل إليهم المياه والصرف الصحى والكهرباء بشكل منتظم على مدار اليوم، ولعل ذلك يرجع إلى أن مساكنهم تقع بالقرب من خطوط الشبكات الرئيسية التى تخدم المصالح الحكومية القريبة منها، بينما نجد أن 42% من سكان العينة يعانون من عدم كفاءة انتظام مياه الشرب بالأخص، وضعف التيار الكهربائى وعدم الاتصال بشبكات الصرف الصحى ويعتمدون فى الاتصال بتلك الشبكات على الجهود الذاتية العشوائية أما النسبة الباقية 43%، فهم يعانون من عدم الاتصال بشبكات الكهرباء والمياه ويعتمدون على

توصيلات غير قانونية وبالتالي الضغط المتزايد على أماكن توليد الكهرباء وما يسببه من انقطاع التيار الكهربائي مرات متعددة وكذلك انقطاع المياه، لفترات طويلة تتراوح بين 7-12 ساعة يوميا خاصة فترات الذروة التي تتباين بين الفترة من 6-10 صباحا، 2-8 مساء، وبالتالي لم تعد مشكلة نقص الخدمات والمرافق إحدى مشكلات مناطق السكن على أطراف المدينة، بل امتد ليؤثر على الكتلة السكنية القديمة، فهي مثل الكائن الحي الذي يعتمد في امتصاص خدماته المختلفة على الكتل القديمة المجاورة، مما يؤثر على كفاءة شبكات المياه والصرف والكهرباء وغيرها لما تحتاجه هذه الكتل المبنية حديثا في ظل ثبات المرافق القديمة دون رفع كفاءتها وبالتالي ازدياد المشكلات بالجسد العمراني سواء القديم أو الحديث.

7- زيادة معدل استحواذ الفرد من الأراضي المبنية في مدينة ديرب نجم من 1.1 م خلال الفترة من (1947-1976) إلى 1.4 م خلال الفترة (1976-2006) ، بينما في الفترة الأخيرة التي شهدت تمدا حضريا سريعا بسبب الأحداث السياسية ارتفع معدل استحواذ الأرض ليصل نصيب الفرد إلى 2.1 م وهذا إنما يدل على مدى التوسع الكبير في المجال المساحي لعمران المدينة على حساب الأراضي الزراعية كما هو موضح بالجدول (5) والشكل (10).

جدول (5) : معدل استحواذ الأرض في مدينة ديرب نجم خلال الفترة (1947-2012م).

الفترة	معدل الاستحواذ (م/فرد)
1976-1947	1.1
2006-1976	1.4
2012-2006	2.1

المصدر: تم الاعتماد على المعادلة التالية :

$$L.A.C. = \frac{A1 - A2}{P1 - P2}$$

حيث أن :

L.A.C. = معدل استحواذ الفرد من أراضى المدينة المبنية

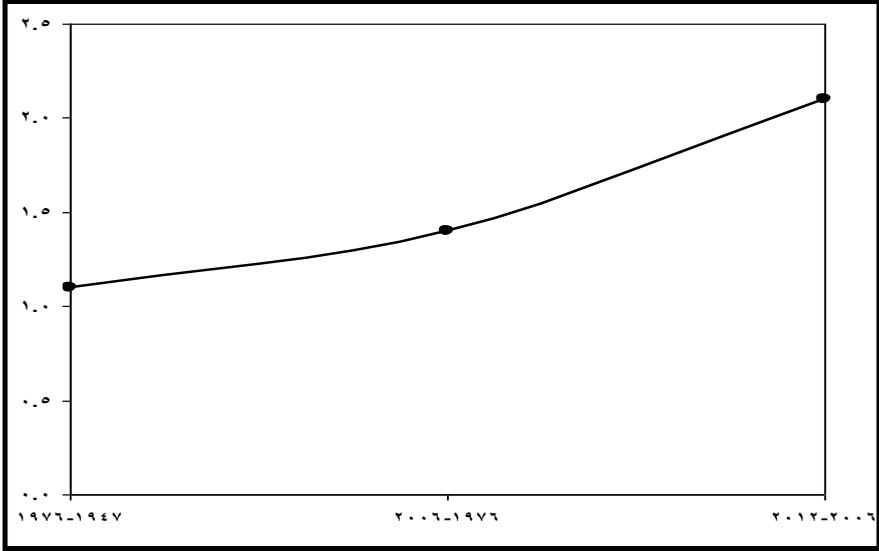
A1 = مساحة المدينة المبنية خلال الفترة السابقة

A2 = مساحة المدينة المبنية خلال الفترة التالية

P1 = عدد سكان المدينة فى الفترة السابقة

P2 = عدد سكان المدينة فى الفترة التالية

مصدر المعادلة: زين العابدين على صفر، 2004، ص 299.



شكل (10) : تطور معدل استحواذ الأرض فى مدينة ديرب نجم خلال الفترة (1947-2012م).

خامساً : تخطيط مدينة ديرب نجم وتنميتها.

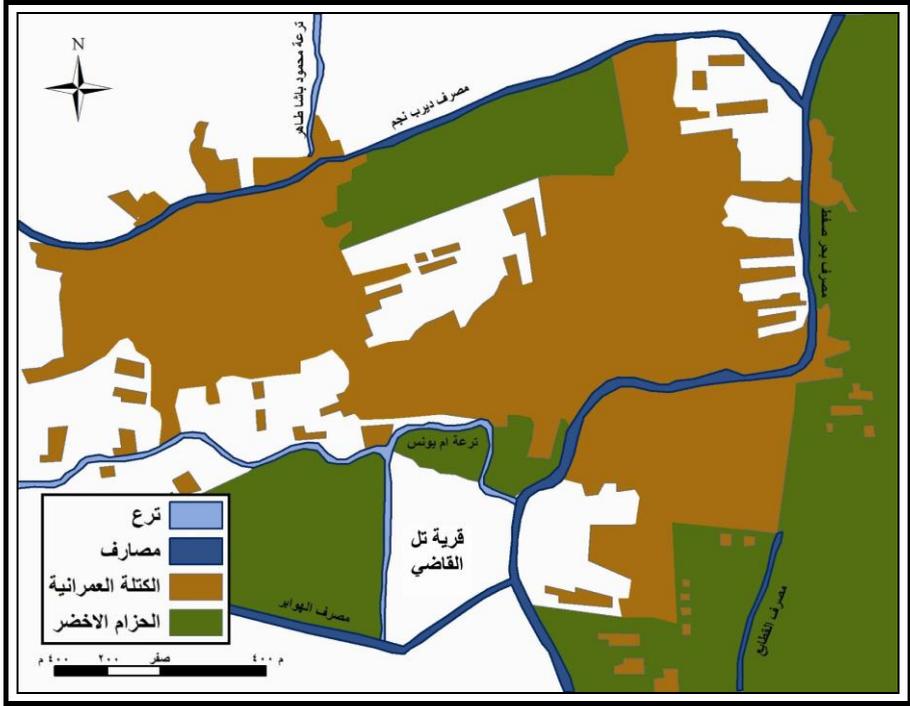
يعرف التخطيط بأنه الطريقة الأنسب التى تضمن تحقيق أهداف معينة بأقل تكلفة وأكثر فاعلية وذلك من خلال سلسلة من الأساليب والإجراءات والتدابير التى يتخذها الإنسان لتحويل الواقع إلى صورة أفضل وأحسن مما كانت عليه الأمور فى الماضى (زين العابدين على صفر، 2004، ص 67)، فهو يهدف إلى تحسين وتطوير الحياة فى المستوطنة بكل جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية والسيطرة على النمو الذى قد يكون سريعاً وكبيراً، مما يريك تدبير تقديم الخدمات للسكان بشكل أمثل أو مناسب (محمد جاسم شعبان، 2007، ص 185). يقترح

الباحث للارتقاء بالبيئة العمرانية والتغلب على سلبيات التمدد الحضري العشوائي السريع إتباع الإجراءات التالية:

1. تحجيم التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم أمر ملح لاعتبارات ترتبط بالحفاظ على الأراضي الزراعية المحيطة بها، والتي تعد من أهم المواد الغذائية لسد احتياجات سكانها من الحبوب والخضروات، ومنتجات الألبان، مع وقف التمدد العمرانى فى نفس الوقت للقرى المحيطة لها مثل قرى :صفط زريق، والقطايح، وتل القاضى، ومنشأة قاسم، والسحايرة. وذلك بتحديد حيز عمرانى ينفذ بقوة القانون وبالصرامة التى تمنع الزحف من كلا الجانبين ولا يسمح بالتوسع خارجه، ويبدأ هذا الحيز العمرانى الصارم بتطويق المدينة بحزام أخضر، يمكن تحديده من خلال الشكل (11) على النحو التالى : تمثل الأراضي الزراعية المحصورة بين طريق الغنادة (المعهد الدينى) ومصرف ديرب نجم محددات الحزام الأخضر فى الجهة الشمالية للمدينة السابقة الدراسة، بينما تمثل الأراضي الزراعية المحصورة بين طريق العروبة وقرية تل القاضى وصفط زريق والقطايح المحددات للحزام الأخضر فى الجنوب، أما فى الشرق فيتمثل الحزام الأخضر فى الأراضي الزراعية الواقعة على جانبي مصرف بحر صفط، بينما تمثل الأراضي الزراعية الواقعة فى الغرب من الطريق الإقليمى المحدد الرئيسى للحزام الأخضر، بحيث لا يتعدى التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم هذا الطريق، على أن تتولى شركات متخصصة تنمية هذا الحزام الأخضر بزراعته بالخضر والزهور والنباتات العطرية والطبية والمشاتل، وفى نفس الوقت تعويض أصحاب هذه الأراضي داخل الحزام الأخضر، ويسمح لتلك الشركات السابقة الذكر والتي تتحمل تسويق منتجات هذه الأراضي داخل الحزام الأخضر، ويسمح لتلك الشركات الخاصة بمزايا الإعفاء الضريبي، مع فتح تراخيص للقائمين على إدارة هذه المنطقة (الحزام الأخضر) لعمل متنزهات يكون اللاندسكيب الزراعى أساسا لتلك الوظائف بما يحقق بيئة صحية ومريحة، وإنتاج تجارى مفيد. وبذلك نتغلب

على التمدد الحضري والريفي أيضا وبتفادى مشكلة تكون حقل حضري كبير كبير يعانى مستقبليا من تدهور المرافق والبنية الأساسية ويحتاج لإعتمادات مالية ضخمة لمواجهة مشكلاته الاجتماعية والاقتصادية التي تترتب على إنتاج عمرانى عشوائى حول مدينة ديرب نجم.

2. نقل السوق الأسبوعى "سوق الأحد" إلى منطقة الشونة، ونفس الوقت نقل الشونة إلى مكان سوق الأحد، والأخذ فى الاعتبار أيضا نقل موقف ميكروباص الزقازيق فى المدخل الجنوبى للمدينة إلى الداخل، حيث تم تخصيص مكان منظم لها فى الجنوب الشرقى بجوار شارع السوق وذلك لحل مشكلة الاختناق المرورى الذى يؤثر على حركة المرور بشارع النصر وحسنى عبد الجواد وشارع فيصل خاصة فى المسافة الممتدة من سوق الأحد إلى مكتب البريد فى الشمال، وهى مسافة لا تقل عن كيلو متر واحد، وكذا المسافة بين مخزن البوتاجاز ومدرسة السادات الثانوية (نصف كم)، كما يجب أيضا نقل موقف ركاب القاهرة والسنبلاوين وقرى شمال المركز من أمام مجلس مدينة ديرب نجم فى الشمال إلى مناطق أخرى على أطراف المدينة تتميز بكثافة مرورية منخفضة مثل المنطقة الواقعة خلف المستشفى المركزى على سبيل المثال. وشرقى مدرسة الزراعة الثانوية. مع منع سيارات نقل ركاب وتلاميذ قرى غربى المركز من الوقوف فى المنطقة الممتدة من جامع النصر بشارع 23 يوليو إلى مجمع محاكم ديرب نجم، وإلزامها بالوقوف فى المكان الذى تم تخصيصه لها فى أقصى الغرب من شارع العروبة.

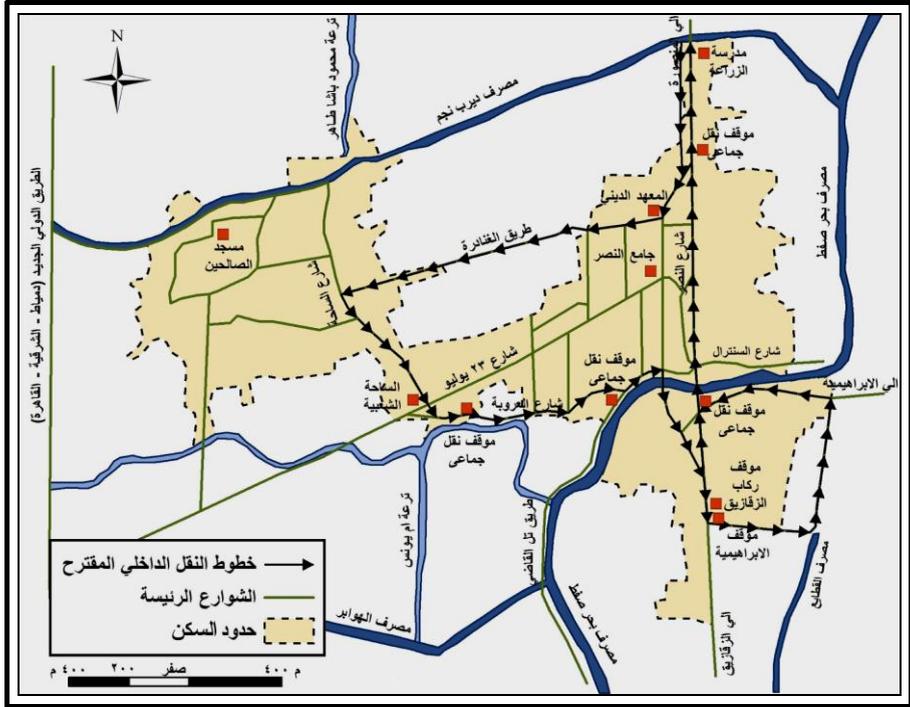


شكل (11) : اقتراح الحزام الأخضر حول مدينة ديرب نجم حتى عام 2027م.

3. الوصول إلى حل أفضل للمشكلات التي تسببها وسائل نقل الأفراد، فمن الطبيعي أنه لا يمكن الاستغناء عن السيارة كوسيلة من وسائل النقل، فقد أصبحت جزءاً من إيقاع حياتنا اليومية وما تسببه من زيادة حدة الضوضاء والتلوث يوماً بعد آخر، فقد ترتب على زيادة أعداد السيارات أن أصبحت الضوضاء أكثر ارتفاعاً مما مضى، وامتد أثر هذه الضوضاء إلى بعض ساعات الليل، بالإضافة إلى كل ساعات النهار، ولا يشعر بقسوة هذه الضوضاء الصادرة عن السيارات إلا من يسكنون وسط المدينة، وتظل مساكنهم على شوارعها الرئيسية وطبقاً للمعايير العالمية، فإن مستوى الضجيج الذي تحدثه حافلات نقل الركاب يتراوح بين 81-85 ديسيبل (وحدة قياس شدة الضوضاء) والتي يجب أن تتراوح بين 70-75 ديسيبل بحيث لا تؤثر كثيراً على الصحة

البدنية والنفسية للإنسان وتصيبه بأمراض ارتفاع ضغط الدم، والتأثير المباشر على الجهاز العصبي والسمعي للإنسان (سعيد عبده، 2007، ص ص 214-215)، وبناء عليه يقترح الباحث تخفيض حدة وكثافة المرور بوسط مدينة ديرب نجم بشوارع النصر و 23 يوليو على وجه الخصوص وذلك بإتباع الآتى :

* أن تسير حركة مرور مركبات "السرفيس" فى شكل دائرى على أطراف مدينة ديرب نجم، تبدأ من أمام الساحة الشعبية لتأخذ مسارها عبر شارع العروبة فى الغرب وتتجه شرقا نحو شارع النصر فى جنوب المدينة ثم تتجه جنوبا إلى شارع السوق الذى ينتهى بها إلى شارع فيصل متجهة نحو مخزن البوتاجاز ثم تأخذ شارع حسنى عبد الجواد متجهة نحو مدرسة الزراعة الثانوية لتخدم سكان وطلاب هذه المنطقة ثم تأخذ سيرا نحو الجنوب مرة أخرى (شارع النصر) حتى تصل المعهد الدينى الثانوى لتأخذ طريق الغنادرة إلى ديرب نجم البلد فى أقصى الغرب ثم إلى الساحة الشعبية جنوبا لتكتمل دائرة سير سيارات الميكروباص حول المدينة فى شكل دائرى، حيث لا تزيد المسافة فى أى قطاع من قطاعات الرحلة المقترحة عن خمسين مترا فقط من منطقة الأعمال المركزية بوسط المدينة وهو ما يوضحه الشكل (12) إضافة إلى أن سير حركة المرور بهذه الطريقة سوف يربط بين جميع مواقف نقل الركاب على اختلاف أنواعها والتي تقع على أطراف المدينة.



شكل (12) : خطوط السير الداخلية المقترحة للسيارات السرفيس في مدينة ديرب نجم.

* سرعة الانتهاء من الطريق الإقليمي الجديد (دمياط / المنصورة / السنبلوين / ديرب نجم / الزقازيق / بنها / القاهرة) وذلك لتحويل حركة النقل والمواصلات الإقليمية بين مدن الزقازيق، والمنصورة، والسنبلوين، وديرب نجم لتمر على الأطراف الغربية للمدينة، وتقليل كثافة المرور في منطقة وسط المدينة، وبالتالي التغلب على التلوث الضوضائي والهوائي في المنطقة المحصورة بين شارع البنك الأهلي في الشمال ومصرف بحر صفت في الجنوب، وشارع 6 أكتوبر في الشرق، ومنطقة المدارس الثانوية والمستشفى المركزي في الغرب، وهي المنطقة التي تمثل الآن القلب التجاري والخدمي لمدينة ديرب نجم.

4- تغطية مصرف بحر صفط فى المسافة بين الجبانة فى الجنوب الغربى، حتى السلخانة فى أقصى الشرق من مدينة ديرب نجم، حيث يمر قطاع لا يقل طوله عن 3 كم من مصرف بحر صفط داخل الكتلة السكنية للمدينة، حتى نتفادى التلوث الناجم عن صرف الفضلات الأدمية التى ينقلها هذا المصرف وما تسببه من روائح كريهة والكثير من الحشرات والأمراض لسكان المناطق المطلة عليه، مع تحويل المنطقة التى تم تغطيتها إلى مناطق حدائق ترفيهية وملاهى للأطفال، وبذلك يمكن إيجاد رئة نظيفة لسكان المدينة بدلا من التلوث الناجم عن مرور مصرف بحر صفط المكشوف فى هذه المنطقة، كما تفيد أيضا فى زيادة التلاحم بين الكتلة السكنية فى شمال هذا المصرف والكتلة السكنية فى جنوبه.

5- الأخذ بنظام اللامركزية الإدارية وتقليل تركيز وظائف تجارية جديدة فى وسط المدينة بالشوارع الجانبية، ونقل عدد من المصالح الحكومية إلى المناطق الريفية لوقف الهجرة من القرى نحو المدينة، مع تقليل الفوارق الخدمية الترفيهية بين حضر المدينة، وريف قرى المركز وذلك بزيادة المشروعات التنموية بفتح آفاق التنمية الصناعية المعتمدة على المنتجات الريفية مثل مصانع الألبان، وحفظ الخضر والمخابز فى قرى المركز إضافة إلى الاهتمام بالخدمات الطبية من خلال توفير عدد من الأطباء المتخصصين فى الوحدات الصحية الريفية وتزويدها بالإمكانات العالية التى تحتاجها هذه الوحدات لتشجيع سكان الريف على تقليل رحلاتهم التسويقية والعلاجية والحصول على الخدمات الإدارية من المدينة بتفعيل مكاتب للخدمات المختلة فى القرى وتصبح همزة الوصل بين ما يحتاجه سكان قرى مركز ديرب نجم والوحدات المركزية بالمدينة.

6- يشمل أسلوب نمو المدينة عمليتين أساسيتين، الأولى عملية التمدد الحضرى عن طريق امتداد مدينة ديرب نجم إلى خارج حدودها وذلك بزحف العمران إلى أطراف المدينة من الجهات التى لا تعيق التوسع الحضرى، وذلك تم معالجته

بالحزام الأخضر، والأخر العملية المستمرة للتجديد الحضري وذلك بإزالة المباني القديمة والمتهالكة التي تنتشر فى مناطق متعددة من الكتلة العمرانية القديمة المحيطة بجامع الصالحين بديرىب نجم البلد، والمنطقة المحصورة بين شارع النصر وشارع الشونة، وعزب رزق، وسيد عمار وعلى عمار، وسليم رمضان التى دخلت ضمن النسيج العمرانى لمدينة ديرىب نجم، وإعادة بنائها وفق الحاجات الجديدة والتي تتلائم مع متطلبات الحياة العصرية.

7- إن النمو الشرىطى للمحال التجارية ومحال الخدمات الخاصة فى الطوابق السفلى من مباني الكتلة القديمة بوسط مدينة ديرىب نجم هى دعوة مفتوحة للاختلاط مع الاستخدامات السكنية وتأثيرها السلبى فى غلق تلك الشوارع الضيقة القديمة أمام الحركة، لذا يقترح اختيار مواقع بديلة بعيدا عن تلك المناطق، ويستحسن الشوارع الشرقية المحصورة بين مصرف بحر صفت وشارع حسنى عبد الجواد والمنطقة الجنوبية الشرقية والتي تعرف بمنطقة المرور وشارع شركة باتا حيث تتميز تلك الشوارع الجديدة بأوسعها ومبانيها الأحدث المنظمة نوعا ما، والبعيدة أيضا عن مناطق الكثافات السكانية والمرورية العالية بوسط المدينة. وبالتالي خلق أنوية تجارية جديدة على أطراف المدينة وتخفيف الضغط عن منطقة القلب التجارى الحالية.

8- مد خدمات المرافق والبنية التحتية لمناطق التمدد الحضري الجديدة وداخل الحيز العمرانى للمدينة (الحزام الأخضر)، مع تحميل المساكن التى بنيت عشوائيا على الأراضى الزراعية وتلك المخالفة لشروط البناء المصرح به من قبل الجهات المختصة بنسبة 90% من تكاليف مد خطوط المياه والصرف الصحى وشبكات الكهرباء، ويقتصر دور الدولة فى دفع أجور العمالة التى تقوم بمد هذه الشبكات المختلفة فقط، حتى لا تتحمل الدولة أعباء مالية باهظة، وذلك بالنسبة للمباني الخرسانية التى أصبح هدمها عديم الفائدة فى استرجاع خصوبة الأرض وزراعتها مرة ثانية، مع فرض غرامات مالية تتراوح بين 200-300 جنيه عن

كل متر تم البناء المخالف عليه، ونحو مائة جنيه عن كل متر لكل دور علوى
آخر، وذلك لمنع البناء فى المستقبل على الأراضى الزراعية، واستغلال تلك
الأموال فى تنمية المدينة.

بناء على الدراسة السابقة يجب وضع صورة أكثر إشراقا، وبيئة صحية مريحة،
من خلال وضع مدينة ديرب نجم فى صورة تخطيطية مناسبة وملائمة للتطور
العصرى الجديد وذلك بتقسيمها إلى أحياء سكنية كأنها مدن صغيرة داخل مجتمع
المدينة الكبيرة، والعمل على توفير كل مقومات الحياة الاقتصادية والاجتماعية
والإدارية لها بما فى ذلك تخطيط المنافع والمرافق والخدمات وفق فلسفة المجتمع
وأهدافه واتجاهاته وقيمه وفى ضوء قواعد أهمها : استمرار التنمية بكافة صورها بما
يتمشى مع عوامل تطوير مدينة ديرب نجم، ومراعاة الظروف القائمة والإمكانات
المتاحة، بما يتفق والصالح العام لسكان المدينة، وعدالة التوزيع بين مختلف جهاتها،
مع تقليل شكل وصور المناطق العشوائية وتقليص حجم وسرعة التمدد الحضرى
للمدينة.

الخاتمة :

من خلال الدراسة للتمدد الحضري لمدينة ديرب نجم يتضح الآتى :

* أن مدينة ديرب نجم نشأت من كتلتين عمرانيتين أحدهما تقع فى غربى الزمام الإدارى وتعرف بديرب نجم البلد، والأخرى تقع فى شرقى الزمام الإدارى وتعرف بديرب نجم المحطة، ما أسهم فى زيادة التمدد الحضري لكل كتلة منهما وبالتالي أتساع المجال المساحى للكتلة السكنية للمدينة.

* إن مناطق التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم غير ثابتة، بل سبقتها أكثر من منطقة تمدد حضري أخرى خلال مراحل نشأتها الحضرية منذ عام 1947 حتى الآن لذا ينبغي ألا نترك مناطق التمدد الحضري على أطرافها دون تدخل الجهات المحلية المسؤولة عن تخطيط المدينة، حيث لا يؤدي ذلك إلى تآكل الأراضى الزراعية فقط وإنما كذلك نمو عشوائي، كما الحال فى الجهات المختلفة على أطراف المدينة.

* أخذت أشكال التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم فى بدايتها الشكل الشريطى على الطرق الرئيسية والمجارى المائية فى مداخل الكتلة السكنية بالدرجة الأولى، ثم جاءت عملية الامتلاء بين المساكن الشريطية المتناثرة وتكوين كتل سكنية كبيرة بعد ذلك نحو الداخل من المحاور المرورية - خاصة - امتداد الخدمات المختلفة على تلك المحاور، يعنى ذلك أن نطاقات التمدد الحضري قد تشهد نموا سريعا ومتزايدا فى اتجاهات معينة دون الأخرى مثل الاتجاه الجنوبى والغربى والشمالى، ولهذا لا تظهر مناطق التمدد الحضري فى شكل دائرى حول الكتلة السكنية الأقدم، بل تأخذ أشكال حلقات غير كاملة ومتتابعة أو أشكال شريطية فى أطراف المدينة.

* رغم أن التمدد الحضري وتوسيع المجال السكنى لمدينة ديرب نجم، لم يتبلور فى معظمه إلا خلال فترة الثمانينيات من القرن العشرين، وبعد ثورة 25 يناير 2011، أى أنه يتميز بالحدثة، وجاء عشوائيا وعلى حساب الأراضى

الزراعية الخصبة المحيطة بالمدينة، إذ شهد ترهلا إداريا لمواجهة، وإن لم تتخذ إجراءات حاسمة فى مقاومة هذا التوسع الحضرى، فإن المزيد من الأراضى الزراعية سوف تشهد المزيد من تحويلها إلى كتل خرسانية وتبويرها فى ظل عامل الإغراء المتمثل فى الربح المادى الكبير العائد على أصحاب وملاك تلك الأراضى مقارنة بالعائد المادى الذى يجنيه الفلاح من الإنتاج الزراعى.

* تعاني مناطق التمدد الحضرى على أطراف المدينة من نقص واضح فى المنشآت الخدمية والمرافق الأساسية (مياه شرب - صرف صحى - كهرباء)، وتحتاج إلى تكاليف مالية ضخمة لمعالجة تلك المشكلات، ولم يتوقف هذا الأمر عند هذا الحد، فقد جاء النمو العشوائى ليوثر كذلك على كفاءة الخدمات والمرافق فى المناطق السكنية التى على أطرافها، حيث تعيش تلك المناطق العشوائية وتتطفل على شبكة المرافق القديمة، مما يحتاج إلى تطويرها هى الأخرى، حيث أصبحت تعاني نقصا فى مياه الشرب، وعدم تحمل شبكة الصرف الصحى للضغوط الجديدة من سكان تلك المناطق العشوائية، وانقطاع التيار الكهربائى لزيادة نسبة الاستهلاك غير القانونية من جانب السكان الجدد فى مناطق الأطراف.

* أظهرت الدراسة أن أسباب التمدد الحضرى السريع لمدينة ديرب نجم يرجع إلى الزيادة السكانية المتنامية والهجرة من داخل المدينة والقرى المجاورة إلى أطرافها، وكذا أسهم تطور النقل والمرور وسهولة الوصول إلى الضواحي البعيدة عن مراكز المدينة بوقت قصير، والسياسة الحكومية فى توطن المصالح الحكومية المختلفة على هوامش المدينة فهى وراء الاتساع المساحى للمدينة، كما ساهمت فى رفع قيم الأراضى على الأطراف واستثمارها لمختلف الأغراض الأخرى غير الزراعية لارتفاع أسعارها نتيجة الطلب عليها للسكن.

* تعد أطراف المدينة أكثر النطاقات تفاوتاً فى خصائصها، فهى الأكثر اختلاطاً فى استخدامات الأراضى، وعدم التجانس بين مبانيها، كما تمثل مناطق الجذب

العمرائى فهى فى نمو مستمر، وعدم استقرار، ومن هنا يجب إعادة النظر دائماً بشكل دورى فى مراجعة المخططات الإستراتيجية سواء الاقتصادية أو الاجتماعية بالمدينة، لأنها دائمة التغير من وقت لآخر، بل من قطاع إلى آخر بالأطراف.

* تين أيضاً أن سكان مدينة ديرب نجم قد تزايدوا بشكل كبير خلال المرحلة التى شهدت النشأة الحضريّة (1947) حتى الآن، فقد تزايد السكان من 8385 نسمة عام 1947 إلى 53384 نسمة عام 2006 وبتقدير يبلغ 60185 نسمة عام 2012، وبمعدل تغير بلغ 617.8% أى تضاعف عدد سكان المدينة بحوالى سبع مرات مما زاد الطلب على الأراضى الزراعيّة من أجل السكن وتوطن الأسر الجديدة والأسر الوافدة إلى المدينة من المناطق الريفيّة بقرى مركز ديرب نجم ومناطق أخرى على أطرافها.

خاص بالبحث العلمي فقط

البيانات سرية

ملحق (1) : نموذج استبيان عن التمدد الحضري لمدينة ديرب نجم

- / الاسم
- / محل الإقامة
- / المهنة
- / جهة العمل هل سافرت للخارج نعم. () أين لا.....
- الأجر : يومي () جنية) أسبوعي () جنية) شهري () جنية)
- الحالة التعليمية : أمي () مؤهل دون المتوسط ()
- مؤهل متوسط () فوق المتوسط () جامعي ()
- موقع المسكن : فى الأطراف الشمالية () الجنوبية () الشرقية () الغربية () أسم المنطقة
- أسباب اختيار موقع المسكن الحالي: رخص سعر الأرض () . كم ثمنها () جنية)
- امتلك الارض التى بنيت عليها المسكن () تاريخ امتلاكها
- البحث عن مساحة سكنية أكبر () مساحة المسكن () مترا)
- أستثمار رأس المال () شقق للتأجير () محلات للإيجار ()
- القرب من مكان العمل () سهولة الوصول للمدينة ()
- أسباب أخرى :
- عدد أفراد الأسرة () ذكور () إناث () عدد من هم فى سن الزواج () أطفال ()
- المبنى الذى تقيم فيه : ملك () أيجار () كم الإيجار الشهرى ()
- نوع المبنى : شقة () عمارة () فيلا () منزل مستقل () عدد الغرف ()
- سنة أنشاء المبنى :
- المبنى مرخص : نعم () لا () لماذا :
- نوع الاستخدام للطابق الأرضى :
- المبنى يطل على طريق رئيسى مرصوف () فرعى ترابى () أسم الطريق أو الشارع

هل المبنى متصل بشبكات : المياه نعم () لا () طريقة الحصول عليها

الصرف الصحى نعم () لا () طريقة الصرف المستخدمة

الكهرباء نعم () طريقة الحصول عليها لماذا؟ ()

طريقة الإنارة

هل توجد مصالح حكومية قريبة من المسكن ؟ نعم () ماهى ؟

هل المنطقة التى تقيم فيها تخدمها وسائل النقل والمواصلات ؟ نعم () سرفيس ()
عددها ()

سيارات ركاب نصف نقل نعم () . عددها لا () .

وسيلة الانتقال إلى العمل : سيارات النقل الجماعى السرفيس () أمتلك سيارة ملاكى ()
سيرا على الأقدام () كم تبلغ المسافة التى تقطعها فى الذهاب والعودة () زمن الوصول
()

سعر تعريفه الركوب ()

كم عدد مرات التردد على المدينة فى اليوم () أسباب التردد: العمل ()
التسوق () الترفيهية () للعلاج () أسباب أخرى

هل تملك داخل المدينة مسكن آخر : نعم () نوع الاستخدام الحالى، فى منطقة :
.....

كم يبلغ سعر المتر فى منطقة المسكن القديم () عرض الشارع امامه ()
تمتلك محل تجارى فى وسط المدينة نعم () لا () أو ورشة نعم () لا () سبب
تركها

هل أنت من أبناء المدينة نعم () لا () أين كنت تقيم من قبل
.....

أهم المشاكل التى تواجه المنطقة :
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

المصادر والمراجع

أولاً : المصادر باللغة العربية.

1. إدارة مرور ديرب نجم، حصر عدد سيارات "الميكروباص" الداخلى المرخصة، بيانات غير منشورة، 2012.
2. الإدارة الزراعية بديرب نجم، قسم حماية الأراضي، بيانات غير منشورة، 2012.
3. الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية للسكان، تعدادات 1937، 1947، 1960، 1966، 1976، 1986، 1996، 2006، 2012م.
4. مجلس مدينة ديرب نجم، الإدارة الهندسية، قسم التنظيم والأماكن، بيانات غير منشورة، 2012.
5. -----، مركز المعلومات والبيانات، أهم خطوط سير "السرفيس"، بيانات غير منشورة، 2012.
6. مديرية المساحة بالزقازيق، خرائط فك الزمام لمدينة ديرب نجم، مقياس 1/2500، 1/10.000.
7. هيئة التخطيط العمرانى بالقاهرة، خريطة الحيز العمرانى لمدينة ديرب نجم عام مقياس 1/5000، 2006.

ثانياً : المراجع باللغة العربية.

1. أحمد حسن نافع، النمو العمرانى لمدينتى المنصورة وطلخا كنموذج للمدن التوأمية فى مصر، مجلة كلية الآداب، جامعة المنصورة، العدد 23، 1998.
2. -----، جغرافية العمران الريفى والحضرى، الجزء الأول، مطبعة علاء الدين، القاهرة، 2007.
3. أحمد محمد أبوزيد، الحافة الحضرية لمدينة المحلة الكبرى، رؤية جغرافية، سلسلة بحوث جغرافية، العدد 45، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، 2012.
4. أبوزيد راجح، العمران المصرى، رصد التطورات فى عمران أرض مصر فى أواخر القرن العشرين واستطلاع مساراته المستقبلية حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2007.

5. أحمد كمال الدين عفيفي، التخطيط الحضري وعلاقته بالمحيط الجغرافي، الندوة العلمية والتجارب العربية والدولية فى تنظيم المرور، الجزائر، 2009.
6. الصادق قرفيه، دراسة لبعض النماذج عن التوسع العمرانى على حساب الأراضى الزراعية فى الجزائر، المجلة الجغرافية العربية، العدد 48، لسنة 38، الجزء الثانى، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، 2006.
7. جمال حمدان، جغرافية المدن، الطبعة الثانية، عالم الكتب، القاهرة، 1977.
8. زين العابدين على صقر، التخطيط الحضري، مدخل عام، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازى، ليبيا، 2004.
9. سعيد عبده، جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2007.
10. عثمان محمد غنيم، تخطيط استخدام الأرض الريفى والحضرى، إطار جغرافى عام، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
11. عمرو محمد الطواهرى، التجمعات الريفية داخل المدن مع ذكر خاص للقاهرة الكبرى، ماجستير غير منشورة، قسم الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، 1991.
12. فاروق كامل عز الدين، النقل ودوره فى التنمية العمرانية فى مصر (ندوة بعنوان نحو خريطة جغرافية جديدة للمعمور المصرى)، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، 1998.
13. -----، النقل، أسس ومناهج وتطبيقات، الطبعة الثالثة، الأنجلو المصرية، القاهرة، 2005.
14. -----، جغرافية العمران، دراسة تحليلية للقريّة والمدينة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2011.
15. فتحى محمد مصيلحى، جغرافية المدن (الإطار النظرى وتطبيقات عربية)، مطبعة التوحيد، شبين الكوم، 2000.
16. -----، تطور العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى، الجزء الأول، مطابع جامعة المنوفية، شبين الكوم، 2001.
17. -----، ميدان التحرير ونهر الثورة، الوطن والشعب والتاريخ، المتحدة للطباعة والنشر وتكنولوجيا المعلومات، الطبعة الأولى، القاهرة، 2011.

18. مجدى شفيق السيد صقر، ثورة 25 يناير 2011، تحليل جغرافى لظاهرة الانفلات العمرانى على طريق المنصورة/الزقازيق، ندوة بعنوان : جغرافية العمران فى محافظة دمياط - نظرة مستقبلية - كلية الآداب بدمياط، 2012.
19. محمد جاسم شعبان، التخطيط الإقليمي، مبادئ وأسس، نظريات وأساليب، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007.
20. محمد حجازى محمد، التخطيط الإقليمي، دار الفكر العربى، القاهرة، 2000.
21. محمد محمود السريانى، مكة المكرمة، دراسة فى تطور النمو الحضرى، الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد 87، الكويت، 1986.
22. محمد مدحت جابر، جغرافية العمران "الريفى والحضرى"، الأنجلو المصرية، القاهرة، 2003.
23. -----، معجم المصطلحات الجغرافية والبيئية، مطابع جامعة المنيا، المنيا، 2006.
24. محمود توفيق، منهجية البحث العلمى مع التطبيق على البحث الجغرافى، الأنجلو المصرية، القاهرة، 2007.
25. يسرى محمود رواش، مركز ديرب نجم، دراسة فى جغرافية العمران، ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، 1981.

ثالثا : المراجع باللغة غير العربية.

1. Bessy. P, "Les Formes récenter de la croissance urbaine, Economie et statistiques, N. 336, 2000.
2. Boret. D, "Le Phénomène de l'e'talement Urban et la croissance des villes" dans PRUD' HOME Remy, Dupuy Gabriel "Développement urbain: Les nouvelles contraintes" Les Rapports de l' institut Veolia environnement W. I, 2005.
3. Brauckner, "Urban Sprawl: Lessons From Urban Economics, International Regional Science Review, Vol. 23, No. 2, 2000.
4. Buzbee, W., "Urban Sprawl, Federalism, and The Proplem of Institutional complexity", 68 Fordham L. Rev. 57, 1999-2000.
5. Cadwallader, U., "Analytical Urban geography", spatial patters and Theories", prentice-Hall, Inc., Englewood cliffs, New Jersey, 1985.
6. Clout. H., D., "Rural Geography" Pergamon, London, 1974 .
7. Crtu. Programme acteur "Qualles est la mobilite', Juin, 2004.

8. Cyril. E., "vitesse, accessibilité et étalement Urban, analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise, doctorat de géographie, université de Bourgogne, Dijon, 2003.
9. Gallent, N., *The Rural-urban Fringe A New Priority For Planning Policy Planning , Practice and Research*, Vol. 21, No. 3, 2006.
10. Hushak, L.J., *The Urban Demand For urban-Rural Fringe Land Economics*, Vol. 51, No. 2, 1975.
11. Julien. P., *Mesurer un univers urbain en expansion*, *Economic et statistiques*, N.33b, 2000.
12. Laborde. P., *"Les espaces urbains dans le monde*, Armand colin, Paris, 2005.
13. Lorne. C., *"Development in the UK, 14th, June Made*, Centre for place – making , Birmingham, 2012"
14. McGuire. T, Syoquist. D, *"Urban Sprawl and the Finances of state and Local Governments"*, Edawrd Elgar Publishing, July 19, 2002.
15. Merlin. P., *"les banlieves des villes Françaises*, La Documentation Française, Paris, 1998.
16. Miriam. H. & Albert. S., *"Urban Sprawl Increase The coast of providing local public Serices? Evidence from Spanish Municipalities*, *urban study*, Vol. 47, No.7, June, 2010.
17. Murakami. A & Poligon. A., and Armando. M., *"Urban Sprawl and Land use characteristics in the Urban Fringe of Metro Manila*, *Philippines Journal of Asian Architecture and Building Engineering* , May, 2005.
18. Norton, W., : *"Human Geography"*,4th ed, Oxford Univ. Press, 2004.
19. Orfeuill J.p, *L' evolution de la mobilité quotidienne*, *comprendre les dynamiques*, Paris, 2000.
20. Owei, E, Obinna & Akarola, *"Land market distortions in Nigerian Cities and urban Sprawl: The case of Abuja and Port Harcourt"*, 44th, *Isocarp congress*, 2008.
21. Peiser, R., *"Decomposing Urban Sprawl"*, *The Town Planning, Review*, Vol. 72, No. 3, published by: Liverpool University Press, July, 2001.
22. Pouyanne. G, 2004 *"Forme urbaine et mobilité et quotidienne*, Thèse de doctorat en sciences économiques, université Montesquieu Bordeaux Iv, 2004.
23. Redor. P, *"Mesures et définitions de lè Talement urbain de quoi parlent-on?," INSEE-DAR, Cwis, 27 Mai 2007 .*
24. Robinson. L, Joshua P., and Joh. M, *"Twenty-Five years of sprawl in The Seattle Region: growth management responses and Implication for conservation, Landscape and urban planning*, USA, 2004 .
25. Savin. G, *La périurbanisation, quelles dynamiques territoriales*, étude de la périphésie EAST de Banghalone, INDE, mémoire de master en géographie, université de province, 2006.
26. Stone, D, *Development and Planning Economy*, First Edition, Martin's press, New York, 1988.
27. Thomas, J., & Randall. P., *Urban Sprawl*, *The Journal of Economic perspectives*, American economic association. Vol. 18, No. 4 Autumn, 2004.

الإصدارات السابقة لسلسلة البحوث الجغرافية

1. Dental Conditions of the Population of Maadi Culture as Affected by the Environment. (In English) by "F. Hassan et al." (1996).
2. هضبة الأهرام: أشكالها الأرضية ومشكلاتها، أ.د. سمير سامى، 1997.
3. القرى المدمرة فى فلسطين حتى عام 1952، أ.د. يوسف أبو مائلة وآخرون، 1998.
4. جيومورفولوجية منطقة توشكى وإمكانات التنمية، أ.د. جودة فتحى الترمكانى، 1999.
5. موارد الثروة المعدنية وإمكانات التنمية فى مصر، د. أحمد عاطف دردير، 2001.
6. صورة الأرض فى الريف، د. محمد أبو العلا محمد، 2001.
7. القاهرة: الأرض والإنسان، أ.د. سمير سامى محمود، 2003.
8. الماء والأقلاج والمجتمعات العمانية، د. طه عبد العليم، 2004.
9. المناطق الخضراء فى القاهرة الكبرى، د. أحمد السيد الزامل، 2005.
10. التنمية السياحية بمدينة الغردقة وأثرها السلبى على البيئة، د. ماجدة محمد أحمد، 2005.
11. بين الخرائط التقليدية وخرائط الاستشعار عن بعد، د. هناء نظير على، 2006.
12. الواقع الجغرافى لمدينة سيوة، د. عمر محمد علي، 2006.
13. صادرات الموالح المصرية إلى السوق العربية الخليجية، أ.د. إبراهيم على غانم، 2006.
14. الجغرافيا الاقتصادية فى ضوء المتغيرات العالمية المعاصرة، أ.د. محمد محمود إبراهيم الديب، 2006.
15. الأبعاد الجغرافية للسياحة العلاجية فى مصر، د. فاطمة محمد أحمد، 2006.
16. تحليل جغرافى لحركة النقل على مداخل مدينة المحلة الكبرى، د. عبد المعطى شاهين، 2007.
17. المقومات الجغرافية للتنمية السياحية فى محافظة الوادى الجديد، د. المتولى السعيد، 2007.
18. الهجرة العربية الدائمة إلى الولايات المتحدة الأمريكية من 1980 إلى 2004، د. أشرف على عبده، 2007.
19. مياه الشرب فى مدينة الجيزة، د. فاطمة محمد أحمد عبد الصمد، 2007.
20. الجيوب الريفية المحتواة فى التجمعات الحضرية المخططة بمدينة الجيزة، د. أشرف على عبده، 2007.
21. الأبعاد الجيومورفولوجية لانتخابات مجلس الشعب المصرى عام 2005، د. سامح عبد الوهاب، 2008.
22. الأوقاف الخيرية فى مصر، أ.د. صلاح عبد الجابر عيسى، 2009.
23. صناعة السيارات فى مصر، أ.د. محمد محمود إبراهيم الديب، 2009.
24. المناخ والملابس فى مدينة الرياض، د. هدى بنت عبد الله عيسى العباد، 2009.
25. قضايا الطاقة فى مصر، أ.د. محمد محمود إبراهيم الديب، 2009.
26. الثروة المعدنية فى محافظة المنيا، د. أحمد موسى محمود خليل، 2009.
27. التباينات اليومية لدرجة الحرارة بمدينة مكة المكرمة. د. مسعد سلامة مسعد مندور، 2009.
28. التحليل الجغرافى لدلالة أسماء المحلات العمرانية بمنطقة عسير وجيزان، د. إسماعيل يوسف إسماعيل، 2009.
29. تحليل جغرافى لمنطقتين عشوائيتين فى مدينة جدة، د. أسامة بن رشاد جستنية و أ. مشاعل بنت سعد المالكي، 2009.
30. الفقر فى غرب إفريقيا، د. ماجدة إبراهيم عامر، 2010.
31. بعض ملامح التنمية العمرانية فى محافظة المجمعة (السعودية)، د. علاء الدين عبد الخالق علوان، 2010.

32. تنمية السياحة البيئية والأثرية بمنطقة حائل، د. عواطف بنت الشريف شجاع علي الحارث، 2010.
33. سكان سلطنة عُمان، د. جمال محمد السيد هنداوى، 2010.
34. التجديد العمرانى للنواة القديمة بالمنصورة، د. مجدى شفيق السيد صقر، 2011.
35. تغير المعطيات المكانية وأثرها فى التنمية السياحية بقرية البهنسا فى محافظة المنيا، د. ماجدة جمعة، 2011.
36. الاتجاهات الحديثة فى جغرافية الصناعة، أ.د. إبراهيم على غانم، 2011.
37. المعايير التخطيطية للخدمات بالمملكة العربية السعودية، د. نزهه يقطان الجابري، 2011.
38. تداخل المياه البحرية والجوفية بشمال الدلتا بين فرعي دمياط ورشيد، د. أحمد إبراهيم محمد صابر، 2011.
39. أحجار الزينة فى المملكة العربية السعودية، د. شريفة معيض دليم القحطاني، 2011.
40. التنوع الحيوى بإقليم الجبل الأخضر بالجمهورية العربية الليبية، د. عادل معتمد عبد الحميد، 2011.
41. التحليل المكاني للتغيرات العمرانية واتجاهاتها الحالية والمستقبلية فى المدينة المنورة للفترة من (1369-1450هـ) الموافق (1950-2028م)، د. عمر محمد على محمد، 2011.
42. المرواح الفيضانية وأثرها على طريق قفط - القصير، د. محمد عبد الحليم حلمي عبد الفتاح، 2012.
43. أطالس فرنسية : عرض وتحليل، د. عاطف حافظ سلامه، 2012.
44. التنوع المكانى لأنماط النمو الريفى فى المنطقة الغربية للمملكة العربية السعودية، د. محمد مشخص، 2012.
45. الحافة الحضرية لمدينة المحلة الكبرى : رؤية جغرافية، د. أحمد محمد أبو زيد، 2012.
46. الخصائص المكانية والخدمية للمجمعات التجارية، د. عبدالله براك الحرابي، 2012.
47. أخطار التجوية الملحية على المباني الأثرية بمدينة القاهرة، د. أحمد إبراهيم محمد صابر، 2012.
48. تقدير أحجام السيول ومخاطرها عند المجرى الأدنى لوادي عرنة جنوب شرق مدينة مكة المكرمة، د. محمد سعيد البارودي، 2012.
49. التساقط الصخري والتراجع الساحلي فى منطقة عجبية السياحية (1995-2012)، د. طارق كامل فرج خميس، 2012.
50. جغرافية التنمية الاقتصادية بمنطقة ساحل محافظة كفرالشيخ، د. محروس إبراهيم محمد المعداوى، 2012.
51. الضوابط المناخية للعجز المائى فى شبه جزيرة سيناء، د. صلاح معروف عبده عماشة، 2012.
52. الضوابط البيئية للسياحة بمحافظة الفيوم، د. فاطمة محمد أحمد عبد الصمد، 2012.
53. مواقف السيارات والأزمة المرورية بمحافظة القاهرة، د. رشا حامد سيد حسن بندق، 2012.
54. ثلاثون عاما من النمو العمرانى الحضرى بمحافظة أسوان، د. أشرف أحمد على عبد الكريم، 2012.
55. الخريطة الجيومورفولوجية لجبل عير بالمدينة المنورة، د. متولي عبد الصمد، 2012.
56. المدينة الصناعية الثانية بمدينة الرياض، د. عبد العزيز بن إبراهيم الحرة، 2012.
57. التغير الكمي والنوعي لاستخدامات الأرض بأحياء المدينة المنورة (1410هـ/1990م - 1433هـ/2012م)، د. عمر محمد على محمد، 2012.
58. استخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد فى رصد ومعالجة مشكلة العشوائيات السكنية بالمدينة المنورة، د. عمر محمد على محمد، 2012.
59. شارع بورسعيد بالقاهرة : دراسة تحليلية فى جغرافية النقل، د. منى صبحي نور الدين، 2012.