



العدد السادس والثلاثون

يناير ٢٠١١ م



مقدمة

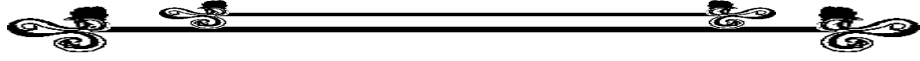
إن أهمية النقل الحضري تكمن أساساً في إسهامه في الاقتصاديات الضخمة المرتبطة بالنمو الحضري، فهو ضرورة بالنسبة لمتطلبات تركيز العمالة والإنتاج داخل المدن، حيث يقوم بتوفير الروابط الضرورية مع شبكة النقل الممتدة داخل البلاد، كما تعمل تسهيلات النقل الحضري على اتساع مجال الاختيار في العمل التي تتيح بفاعلية المتطلبات الصحية والتعليمية وغيرها في المناطق الحضرية، لذلك فتوفير الحد الأدنى من إمكانيات النقل من أجل هذه الأغراض المختلفة في إطار أقل للمواد محدودة المساحة يعد المشكلة الأساسية للنقل الحضري في الدول النامية، ويرتبط نمو المدن وتطورها بالنقل الحضري، حيث يؤثر تركيب شبكات النقل وطاقتها الاستيعابية بداخل المدن بشكل مباشر في إمكانية الوصول إليها (Taaffe, E.J. et al., 1996, p. 166).

وتمتد مدينة الأقصر بين دائرتي عرض ٥٥° ٣٨' ٥٢٥، ٤٤° ٥٢٥ شمالاً، وبين خطي طول ٥٦° ٣٧' ٥٣٢، ٥٦° ٤٥' ٥٣٢ شرقاً، وهي بذلك تقع في الطرف الجنوبي لثنية قنا، ويحدها من الشمال مركز الزينية، وغرباً مجرى نهر النيل الذي يفصلها عن مركز القرنة، وجنوباً مركز البياضية، كما يحدها شرقاً الهامش الصحراوي للصحراء الشرقية بمحافظة البحر الأحمر شكل رقم (١)، مما جعلها أقرب أجزاء الوادي إلى ساحل البحر الأحمر، مما أتاح لها أن تكون نقطة التقاء محورين للنقل هما: الطريقان النيل والصحراوي، كما أتاح لها أن تكون موقعاً بورياً متوسطاً في مصر الوسطى والعليا، وهي حاضرة محافظة الأقصر، وتقع على بعد ٦٧٢ كم جنوب مدينة القاهرة، وشمال مدينة أسوان بنحو ٢٢٢ كم، وجنوب غرب مدينة الغردقة بنحو ٢٨٤ كم، وقد كان موقع مدينة الأقصر وأهميته السياحية أهم الأسباب التي دفعت الباحث لدراسة حركة النقل عند مداخل المدينة.



شكل رقم (١) موقع مدينة الأقصر وشيخاتها عام ٢٠٠٩

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر



وتتكون المدينة من خمس شياخات* ، ويتوفر بها خمسة مداخل، وتضم ثلاثة مواقف للمركبات، وتقع الكتلة السكنية للمدينة فى جزئين تفصل بينهما مساحات واسعة من الأراضى الزراعية، وبذلك تمتد من الشرق للغرب لمسافة ٥ كيلو مترات، ومن الشمال إلى الجنوب لمسافة ١٠ كيلو متر.

أهداف الدراسة:

ترمى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف الرئيسة التالية:

- التعرف على حجم حركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر وتحديد كفاءتها.
- معرفة أثر العوامل الجغرافية فى امتداد شبكة النقل.
- تسليط الضوء على خصائص الرحلة والركاب.
- تحديد مشكلات النقل ووضع الحلول المناسبة لها.

الدراسات السابقة:

لم تتوفر فى المكتبة الجغرافية دراسة كاملة عن حركة النقل فى مدينة الأقصر، وإنما وجدت دراسات جغرافية متخصصة فى النقل الداخلى بمناطق أخرى، نذكر منها: دراسة محمد صدقى الغماز^(١) (١٩٩٠) بعنوان شبكة الطرق البرية المرصوفة بين المراكز الحضرية بمحافظة الفيوم "دراسة كمية تحليلية"، ودراسة صقر عبد الفتاح حروب^(٢) (١٩٩٠) بعنوان النقل الداخلى فى مدينة عمان الكبرى، ودراسة سامى ابراهيم عبد الرحمن^(٣) (١٩٩٢) عن النقل الداخلى لمدينة طنطا، ودراسة أحمد محمد حميد^(٤) (١٩٩٣) عن النقل الداخلى للركاب فى مدينة بنها، ودراسة سيد أحمد سالم^(٥) (١٩٩٨) عن النقل الداخلى فى مدينة أسيوط، ودراسة شوهدي عبد الحميد الخواجة^(٦) (١٩٩٩) عن النقل الداخلى فى مدينة المنصورة ومشكلاته الرئيسية، ودراسة إيمان محمود رمزى^(٧) (٢٠٠٣) عن النقل فى مدينة الإسكندرية، ودراسة عبد العظيم أحمد عبد العظيم^(٨) (٢٠٠٥) عن القطاع غير الرسمى لنقل الركاب بحى المنتزه "دراسة جغرافية"، ودراسة ريمون سمير شوقى^(٩) (٢٠٠٦) عن النقل الداخلى فى مدينة السويس



التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

ومشكلاته الرئيسية، ودراسة إيهاب لطفى البرنس السعيد^(١٠) (٢٠٠٧) عن النقل الداخلى فى مدينة دمنهور، ودراسة ثروت على أحمد^(١١) (٢٠٠٩) عن النقل الداخلى فى مدينة قنا، إضافة إلى بعض الدراسات فى منهجية جغرافية النقل الحضرى، وأهمها دراسة سعيد أحمد عبده^(١٢) (٢٠٠٧) لجغرافية النقل الحضرى "مفهومها وميدانها ومناهجها"، وهناك دراسات جغرافية متخصصة عن حركة النقل على المداخل: ومن أهمها دراسات حسن سيد حسن^(١٣) (١٩٨٩) لحركة المركبات على الطرق عند مداخل منطقة القاهرة الكبرى، ومحمد زكى السديمي^(١٤) (٢٠٠١) لحركة النقل على المداخل الرئيسية لمدينة طنطا، وعبد المعطى شاهين عبد المعطى^(١٥) لحركة الركاب على مداخل مدينة المحلة الكبرى.

مناهج الدراسة وأساليبها:

تعتمد الدراسة على المنهج الموضوعى، إضافة إلى المنهجين الأصولى عند دراسة العوامل الجغرافية المؤثرة فى شبكة النقل بالمدينة، والتاريخى عند تتبع تطور مراحل نمو المدينة، وتمت الاستعانة ببعض الأساليب الكمية والخرائطية فى تحليل الظواهر الجغرافية قيد المعالجة، ورصد العلاقات المكانية، كما تعتمد الدراسة على العمل الميدانى لنقص البيانات عن معظم عناصر الدراسة، لذلك صمم نموذجى استبيان، تم توزيعهما خلال الفترة من يونيه/ديسمبر من عام ٢٠٠٩، أولهما خاص بحجم الحركة على مداخل مدينة الأقصر (ملحق رقم ١)، ثانيهما خاص بركاب المركبات (ملحق رقم ٢)، وقد بلغ مجموع الاستبيان ٢٣٠٠ نموذجاً، تم اختيارها بأسلوب العينة العشوائية البسيطة لتكون ممثلة لجميع ركاب المواقف الثلاثة، وبلغت عدد النماذج الصحيحة منها ٢٢٠٥ نموذجاً بنسبة ٩٥.٩٪ من جملتها.

فروض الدراسة:

- وضع الباحث عدة فروض لتحقيق الهدف من البحث تتمثل فيما يلى:
- تعد مدينة الأقصر عقدة نقل مركزية فى إقليم مصر العليا.
 - تصدر المدخل الشرقى مداخل المدينة فى متوسط الحركة المرورية.



- تصدر سيارة الأجرة "الميكروباص" مركبات نقل الركاب من حيث العدد.
- تصدر النقل الخفيف حركة مركبات نقل البضائع عند مداخل المدينة.
- تفوق نصيب مراكز محافظة قنا فى حجم حركة الركاب عند مداخل المدينة.
- ارتفاع نسبة الذكور من الركاب مقارنة بالإناث.
- تصدر الركاب من فئة " ١٥ - ٣٠ سنة" باقى الفئات العمرية.
- تباين نسبة الركاب وفقاً للحالة التعليمية.
- تتصدر السرعة الزائدة المشكلات التى تواجه الركاب.

وتركز الدراسة على المحاور الرئيسية التالية:

- العوامل المؤثرة فى حركة النقل.
- خصائص المداخل الرئيسية لمدينة الأقصر.
- حركة النقل عند المداخل.
- خصائص الرحلة والركاب.
- مشكلات النقل وحلولها المقترحة.

أولاً: العوامل المؤثرة في حركة النقل

تتعدد العوامل المؤثرة في النقل وتتفاعل فيما بينها لتحديد وسائل النقل وخصائصها، وتوجه مسارات شبكاتها المختلفة وتجسد طبيعتها ومواصفاتها، ويمكن تقسيم العوامل المؤثرة في حركة النقل إلى مجموعتين رئيسيتين هما العوامل الطبيعية والعوامل البشرية.

١- العوامل الطبيعية:

تتأثر حركة النقل بالعديد من العوامل الطبيعية التي تتضافر فيما بينها لتوجيه مسارات شبكاته المختلفة، وتشمل الموقع والعلاقات المكانية، والملاحم المورفولوجية والمناخ.

أ - الموقع والعلاقات المكانية:

أتاح الموقع المتميز لمدينة الأقصر تعدد مداخلها "والتي تنحصر جغرافياً في خمسة مداخل تتوزع على أجزاء المدينة"، وتعدد شبكاتها النقلية "البرية والنهرية والجوية"، والتي تربطها بإقليمها والمحافظات المجاورة، وأهم هذه الطرق هو طريق القاهرة/ أسوان الزراعي الشرقي، ومنه تخرج الطرق المحلية لربط مدينة الأقصر، مما كان له أبلغ الأثر في نموها واتساع حركة السياحة والتجارة بها.

يمكن التعرف على خصائص موقع مدينة الأقصر بالنسبة للمدن المجاورة من خلال قياس درجة المركزية وإمكانية الوصول، وترجع أهمية دراسة درجة مركزية العقد داخل الشبكة إلى كونها تبرز درجة ارتباط كل عقدة بباقي العقد، مما يفيد في التعرف على مدى سهولة أو صعوبة الانتقال منها وإليها، حيث أن العقدة التي تمثل أقل عدد لمجموع الوصلات هي العقدة الأكثر مركزية في الشبكة، وتحسب المركزية عن طريق عدد كوينج من خلال المصفوفة^(١٦).

ومن ملحق (٣) وشكل (٢) نستخلص الحقائق التالية:

- تعد مدينة قنا هي العقدة المركزية الأولى فهي تحمل أقل العدد لرقم كوينج (٢٧)، وذلك نظراً لزيادة عدد الوصلات المباشرة فهي حاضرة المحافظة وأكبر مدنها، وتتصف بموقعها المركزى المتوسط وحجمها السكانى الكبير.
- جاءت عقدة نقادة فى المرتبة الثانية، حاملة قيم تصل (٢٨)، ويعزى ذلك إلى موقعها المتوسط على وصلة الطريق الزراعى (نجع حمادى/إسنا) الغربى، مما أضاف الكثير إلى مركزيتها.
- جاءت عقدة مدينة الأقصر فى المرتبة السادسة بقيم (٣٥)، وهى بذلك تعد فئة متوسطة المركزية وهو ما لا يتفق مع أحد فروض الدراسة، لموقعها على طريق القاهرة/ أسوان الزراعى الشرقى، برغم كونها حاضرة المحافظة، وربما يفسر ذلك حداثة تكوين المحافظة.
- جاءت هامشية درجة المركزية من نصيب عقدة إسنا وأبو تشت حيث حصلتا على قيم (٥٤)، (٥٣) بمؤشر كوينج على الترتيب، ويعزى ذلك لموقعهما على أطراف الشبكة سواء الجنوبى (إسنا) أو الشمالى (أبو تشت).

ولمعيار المسافة أهمية كبيرة فى إبراز مدى سهولة الاتصال بين أى مركزين، حيث يسهل الاتصال نظرياً كلما قصرت المسافة، مما يسهل الحركة والانتقال من مكان لآخر داخل الشبكة، وقد جاءت عقدة مدينة الأقصر فى المرتبة السادسة محققة إجمالى طول يصل إلى ٨٣٧ كم (ملحق رقم ٤)، مما يشير إلى أنها فئة متوسطة، وتأتى بعدها عقدة نجع حمادى بإجمالى طول ٨٦٧ كم، وقد ساعد التطور الهائل لوسائل النقل والتقدم التكنولوجى على زيادة اتصال مدينة الأقصر بباقى المدن، مما أدى إلى زيادة كثافة الحركة النقلية على شبكة الطرق بين الأقصر وباقى المدن محل الدراسة.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

ب- الملامح المورفولوجية:

يتسم المظهر العام لسطح المدينة بالاستواء، حيث لا توجد أى اختلافات تضاريسية، فالرواسب الفيضية تغطي السهل الفيضى الذى تقوم عليه المدينة، وتحف التكوينات الجيرية التى تظهر على شكل تلال منعزلة بحدود عمران المدينة فى الشرق، فى حين يغلب الامتداد الطولى عليها صوب الشمال والجنوب مع امتداد السهل الفيضى ومحاور النقل، وتقع معظم التجمعات السكنية بالمدينة على مناسيب ٧٥-٧٦م، ويتراوح متوسط انحدار سطح الأرض بين ٣.٥ أمتار، ٦.٥ متر لكل كيلو متر، ومعنى ذلك أن استواء سطح المدينة وانحداره التدريجى يسهم فى سهولة مد شبكة الطرق وتنوعها، إذ تمتد الطرق الرئيسية بها فى اتجاه يتراوح بين الشمال والشمال الغربى، كما تمتد الطرق الإقليمية على شكل شبكة فى جميع اتجاهات مدينة الأقصر، مما مكن من ربط المناطق بعضها ببعض وربط المدينة بخارجها، فضلاً عن تأثيرها فى مد شبكات البنية الأساسية فى المدينة، وفى اتجاهات محاور الامتداد العمرانى بها.

ج- المناخ:

يعد المناخ عاملاً مهماً ومؤثراً فى طرق النقل المختلفة وشبكاتهما من حيث الخصائص والتوزيع الجغرافى، وتقع مدينة الأقصر ضمن إقليم المناخ المدارى الجاف، وتعد درجة الحرارة والرياح والأمطار أهم عناصر المناخ تأثيراً فى شبكة النقل، وفيما يلى دراسة لكل منها.

درجة الحرارة:

تعد درجة الحرارة من العناصر المناخية المهمة التى تحدث تأثيراً ملحوظاً فى النقل بالمدينة.

حيث يبلغ المعدل السنوى لدرجة الحرارة بالأقصر ٢٤.٦م^٥(*)، وترتفع درجة الحرارة فى الفترة من أواخر فصل الربيع وحتى بداية فصل الخريف، وتبلغ أعلى معدلاتها خلال شهر يوليو (٣٢.٤م^٥)، يليه شهر أغسطس

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

(٢٠٢٠م)، في حين يعد يناير أكثر شهور السنة برودة (١٤.٣م)، يليه شهر ديسمبر (١٥.٩م)، لذلك يرتفع المتوسط السنوي للمدى الحرارى بمنطقة الدراسة، إذ يبلغ ١٧.٧م، وذلك لبعده عن المؤثرات البحرية، ويتراوح بين ١٦.٨م في شهر ديسمبر، ١٨.٩م في شهر أبريل، ويزيد بشكل ملحوظ في فصل الربيع بسبب نشاط هبوب رياح الخماسين.

ويتجلى تأثير درجة الحرارة فى شبكة النقل بمدينة الأقصر فى اختيار طبقات رصف معينة من الأسفلت، لمقاومة الارتفاع فى درجات الحرارة الذى يؤدى إلى ليونة الطبقة السطحية من الشوارع، كما أن للمدى الحرارى المرتفع تأثيره السلبى فى مادة الرصف، حيث يؤدى التفاوت الحرارى الفصلى إلى حدوث عمليتى التمدد والانكماش للطبقة السطحية للشوارع، مما يؤدى إلى تعرضها للتشققات، ومن ثم احتياجها إلى صيانة مستمرة، مما يرفع من تكاليف صيانتها، ويمتد تأثير درجة الحرارة فى وسائل النقل، حيث تعمل درجات الحرارة المرتفعة على إجهاد محركات السيارات وزيادة تعرضها للتعطيل وارتفاع تكاليف الصيانة (سعيد عبده، ٢٠٠٧، ص ١٧٦)، فضلاً عن التأثير على الحالة المزاجية لقائد المركبة واتزانه العصبى مما يزيد من عدم الراحة الحرارية للإنسان فى فصل الصيف.

الرياح:

للرياح تأثير مباشر وغير مباشر فى النقل من خلال معرفة اتجاهاتها وسرعتها، وأظهرت نتائج تحليل البيانات المناخية سيادة الرياح الشمالية والشمالية الغربية والشرقية بمدينة الأقصر، بنسبة هبوب فى فصول الربيع والصيف والخريف بنحو ٦١.١٪، ٣١.٥٪، ١٨.٤٪ على التوالى.

يبلغ المتوسط السنوى لسرعة الرياح بمنطقة الدراسة ١.٩م/ث فى اتجاه الشمال الغربى، وهو الاتجاه السائد طوال العام ما عدا أشهر أكتوبر ونوفمبر وديسمبر فتكون ذات اتجاه جنوبى غربى.

ويتضح تأثير الرياح فى شبكة النقل ووسائله بمدينة الأقصر فى اتجاه تخطيط الشوارع، حيث تأخذ اتجاهاً شمالياً جنوبياً لتكون عمودية فى



اتجاهها واستقبالها للرياح الشمالية والشمالية الغربية والغربية، كما يظهر تأثيرها فى سرعة المركبات، حيث تقل سرعة المركبات على الشوارع ذات الاتجاه المضاد للرياح، كما تؤثر رياح الخماسين المحملة بالأتربة والرمال فى خفض مستوى الرؤية، مما يؤثر فى توقف الحركة على الطرق وكثرة الحوادث.

الأمطار:

بالرغم من ضآلة كمية الأمطار الساقطة، إذ لا يتجاوز مجموعها ٠.٢ مم فى السنة، فقد تتعرض منطقة الدراسة لأخطار جسيمة فى بعض السنوات خلال سقوط كمية أمطار غزيرة على هيئة سيول فجائية جارفة، مما يهدد الطرق ومراكز العمران التى تكون مواضعها عند مصبات الأودية، كما حدث فى عامى ١٩٧٨، ١٩٩٦ فى شياخة منشأة العمارى بخاصة فى شرق مدينة الأقصر"، كما تسبب الأمطار السيلية أثناء سقوطها فى إعاقة حركة المركبات فى الشوارع، وإتلاف الطرق مما أعاق حركة المركبات، وجعل انتقال الركاب من أماكن إقامتهم إلى مقار أعمالهم ومدارسهم عسيراً، وقد امتد تأثيرها إلى وسائل النقل، حيث أثر فى كفاءة أجهزة السيارات، خاصة جهاز التحكم "الفرامل" وضعف قدرة قائد المركبة على التحكم، مما تسبب فى وقوع الحوادث، كما تتعرض عملية نقل السلع والبضائع التى تحملها سيارات النقل أثناء فترة السيل للتلف، خاصة المنتجات الغذائية أو مواد البناء والتشييد.

٢ - العوامل البشرية:

تعد العوامل البشرية والاقتصادية مؤشراً مهماً على تطور شبكات النقل، فكلما زاد عدد السكان وارتفعت الكثافة السكانية زاد الاهتمام بإنشاء المزيد من الطرق وتطويرها وكذلك وسائل النقل.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

أ- السكان:

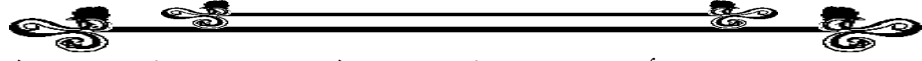
تتداخل العلاقة بين السكان وطرق النقل، فزيادة حجم السكان تزداد الحاجة إلى الطرق، نظراً لأنهم يؤثرون في الحركة المرورية وحجمها واتجاهاتها.

يتصف سكان مدينة الأقصر بالزيادة خلال الفترة من ١٩٧٦ - ٢٠٠٦، إذ بلغ ١٧٤٦٧٢ نسمة عام ٢٠٠٦ بعد أن كان لا يتجاوز ٨٢٨٨١ نسمة عام ١٩٧٦ بنسبة زيادة ١١٠.٧٪، وقد أثرت الزيادة في أعداد سكان المدينة (٤١١٧٤ نسمة) خلال الفترة الأخيرة (١٩٩٦-٢٠٠٦) إلى زيادة في حجم حركة الركاب والمركبات، خاصة على مدخل منشأة العمارى بنحو ٥٧.٧٪، ٤١.٩٪، ومدخل البغدادى بنحو ٢٠.٨٪، ٢٥.٨٪ لكل منها على التوالي.

وقد بلغ عدد سكان مدينة الأقصر نحو ١٧٥ ألف نسمة وفقاً لتعداد ٢٠٠٦، يشكلون ما يقرب ٣٨.٢٪ من جملة نطاق سكان المجلس الأعلى لمدينة الأقصر والبالغ ٤٥٧٢٨٦ نسمة، وهي تشكل ٠.٦٪ من جملة سكان حضر الجمهورية.

وقد شهدت المدينة تغيراً في نسبة سكانها خلال الثلاثين عاماً الأخيرة، فقد انخفضت نسبتها من ٤٠.١٪ عام ١٩٧٦ إلى ٣٨.٢٪ عام ٢٠٠٦ وذلك لإنشاء مركز جديد سمي بمركز شرطة طيبة بلغت جملة سكانه ١٢.٥٪ من جملة سكان نطاق المجلس الأعلى لمدينة الأقصر.

ومن تحليل أرقام الجدول (١) وشكل (٣) يمكن استنتاج الحقائق التالية:
- أن هناك توزيعاً سكانياً غير متكافئ بين شياخات المدينة وذلك حيث تستأثر شياخة الأقصر بما يزيد على نصف سكان المدينة عام ٢٠٠٦، ويرجع ذلك إلى أنها ثانی شياخات المدينة من حيث اتساع المساحة، ولتركز منطقة القلب التجاري بها، لذلك تزيد الحركة المرورية حيث تستأثر بموقفي الزناقة وشرق المحطة بالشياخة نفسها، إضافة إلى وجود مدخل



الحبيل، الذى يستأثر بنحو ٥.٥% من جملة الركاب، ٨.٦% من جملة المركبات، تليها شياخة الكرنك بنسبة ١٦.٢% من جملة سكان المدينة، حيث تستوعب مدخل منشأة العمارى بما يحوى بنحو ٥٧.٧%، ٤١.٩% من حركة الركاب والمركبات على التوالى، تليها منشأة العمارى (١٢%)، فشياخة الكرنك الجديد (١٠.١%)، فى حين جاءت شياخة جزيرة العوامية فى المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز ٦.٢% من جملة السكان، بالرغم من ذلك تزداد الحركة المرورية بها، حيث يوجد بها موقف أرمنت، ومدخلا البياضية والبغدادى، ومن ثم زادت الحركة لتبلغ ٣١.٩%، ٢٦.٨% من جملة المركبات والركاب على التوالى.

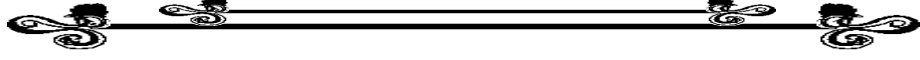
- لم يختلف ترتيب الشياخات من حيث نسبة السكان بها خلال الفترات التعدادية، بل تغيرت نسبتهم من فترة لأخرى، ويعزى ذلك إلى تغير عوامل النمو السكانى بهذه الشياخات.

جدول (١) توزيع السكان على شياخات مدينة الأقصر فى الفترة من ١٩٧٦-٢٠٠٦

نسبة الزيادة ٢٠٠٦-٧٦	٢٠٠٦		١٩٩٦		١٩٨٦		١٩٧٦		الشياخة
	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
١٠٧.٢	٥٥.٢	٩٦٨٦٠	٥٥.٤	٧٤٠٠٤	٥٤.٢	٥٩٦٦٩	٥٦.٤	٤٦٧٥٨	الأقصر
٩٨.٣	١٦.٢	٢٨٣٨٠	١٦.٦	٢٢١٣٩	١٨.٩	٢٠٧٩١	١٧.٣	١٤٣١١	الكرنك
١٥٨.٣	١٠.١	١٧٦٩٢	٩.٢	١٢٢٧٢	٨.٩	٩٨٤٥	٨.٣	٦٨٤٩	الكرنك الجديد
١٠٦.٣	٦.٢	١٠٧٩٧	٦.١	٨٠٨٩	٦.٣	٦٩١٠	٦.٣	٥٢٣٤	جزيرة العوامية
١١٥.٣	١٢	٢٠٩٤٣	١٢.٧	١٦٩٩٤	١١.٧	١٢٨٤٥	١١.٧	٩٧٢٩	منشأة العمارى
١١٠.٨	١٠٠	١٧٤٦٧٢	١٠٠	١٣٣٤٩٨	١٠٠	١١٠٠٦٠	١٠٠	٨٢٨٨١	الجملة

المصدر: الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، القاهرة، سنوات مختلفة.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر



ب- النمو العمرانى:

يعد النمو العمرانى أحد العوامل المسئولة عن نشأة المداخل وحركة المرور عليها، على اعتبار ارتباط الحركة بالعمران وتزداد بارتفاع معدل نموه وتزايد كثافته، وتتعدد أنواعها بتنوع أنشطته وتقل بالعكس، وقد مرت المدينة بالعديد من المراحل المتعاقبة التى أثرت فى مساحة كتلتها المبنية وشكلها، وذلك من خلال مراحل أربع لكل منها سماتها المميزة، كما تظهرها الدراسة التالية.

مرحلة النمو البطئ:

منذ النشأة وحتى عام ١٩٢٢، وترجع نشأة مدينة الأقصر، إلى زمن قديم حيث استمرت عاصمة مصر لأكثر من ٥٤٩ عام، وقد نمت المدينة حول منطقة النواة بين معبدى الكرنك شمالاً والأقصر جنوباً، ولكن مع افتتاح قناة السويس ١٨٦٩ فقدت المدينة أهميتها حيث أهملت طريق التجارة عبر موانئ البحر الأحمر (القصير وسفاجا) وكذلك طرق التجارة مع السودان، الأمر الذى أدى إلى تحويلها إلى قرية نظراً لانكماش نموها العمرانى، حتى جاء عام ١٨٩٦ لتكون حاضرة مركز الأقصر، ثم تم مد خط سكك حديد الصعيد الذى يمر بمدينة الأقصر، حيث أثر ذلك فى نمو المدينة واتصالها بالمدن المجاورة، لذلك اتسعت الكتلة السكنية للمدينة حيث بلغت ٥٠٠ فدان، مع ملاحظة أن الاتجاه الشمالى أكثر اتجاهات النمو العمرانى للمدينة خلال هذه المرحلة، حيث شقت عدة طرق تربط المدينة بما يجاورها.

وقد واجه النمو العمرانى للمدينة عدة عوائق حدثت من امتداده، تتمثل فى ترعة العوامية تجاه الجنوب، وخط السكك الحديدية فى الشرق ونهر النيل فى الغرب.

مرحلة النمو المعتدل:

وتمثلها الفترة من ١٩٢٢-١٩٥٢: وهى الفترة التى شهدت المدينة خلالها تغيراً مهماً فى شكلها واتجاهات نموها المختلفة، حيث ساعد ردم "البركتين" الفاصلتين بين نواتى المدينة القديمة (الأقصر والكرنك) فى شمال المدينة، على اتساع رقعتها المبنية لتبلغ ٧٥٤ فدانا، وهو ما يشكل ٢٠.٦٪ من جملة مساحة المدينة عام ٢٠٠٩، إضافة إلى النمو العمرانى تجاه الجنوب بين خور العمارى والسكة الحديد، وقد ساعد ردم الترعة الموازية لخط السكة الحديد فى نمو المدينة اتجاه الشرق، ظهر مدخل المدينة الشرقى

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

(طريق المطار) فيما بين وصلة الكرنك الشرقية والغربية وامتداده ليصل بالطريق الزراعى (القاهرة/ أسوان).

مرحلة النمو السريع:

وتمتد بين عامى ٥٢-١٩٨٢: وفيها اتسعت مساحة الكتلة المبنية للمدينة بشكل ملحوظ على عدة محاور، لعبت فيها شبكة الطرق دوراً مهماً فى تحديد اتجاهات النمو ومحاوره الأفقية، إذ بلغت مساحة المدينة ١٠٤٧ فداناً، وهو ما يكون ٢٣.٧٪ من جملة مساحة المدينة عام ٢٠٠٩، ويعزى ذلك إلى اهتمام الدولة بالمدينة وزيادة الاستثمار السياحى بها، ففى اتجاه الشمال امتدت لنحو كيلو متراً بين خطى السكة الحديد ومجرى نهر النيل، مما أدى إلى شق طرق جديدة مثل طريق الكورنيش والكرنك، إضافة إلى محور آخر على طول الطرق المؤدية إلى مدخل المدينة الشرقى، أما من جهة الجنوب امتد النمو العمرانى تجاه منطقة العوامية على طريق الكورنيش جنوباً، لمسافة تصل إلى ٢.٥ كم، إضافة إلى ردم المنطقة المحصورة بين خط السكك الحديدية وخور العمارى، والذي عرف فيما بعد بشارع التليفزيون، مما ساعد على حركة البناء والتقسيمات العمرانية على جانبي الطرق السابقة، أما الاتجاه الغربى فاتسع النمو العمرانى ليعبر خط السكك الحديد وورشها ليشغل المنطقة المحصورة بين سيالة بدران والطريق الممهدة المجاورة لها غرب السكة الحديد، وهى تعد أقرب المناطق إلى وسط المدينة، ولا يخلو الاتجاه الشرقى من النمو العمرانى، حيث تمثلت فى نوايا ريفية فى نجع الحطبة، ونجع الشيخ داود.

مرحلة النمو المعتدل:

تمتد فيما بين عام ٨٢-٢٠٠٩: وشهدت المدينة خلالها نمواً عمرانياً يظهر فى اتساع مساحة المدينة لتبلغ ١٢٣٤ فدان، وهو ما يوازى ١٥.٢٪ من جملة مساحة المدينة عام ٢٠٠٩، ويرجع ذلك إلى الزيادة الهائلة فى أعداد سكان المدينة خلال تلك الفترة، إضافة إلى سياسة الدولة فى تفريغ مدينة الأقصر من سكانها لتحويلها إلى متحف مفتوح، لذلك



اتصفت اتجاهات النمو العمرانى خلال تلك المرحلة بالتحول إلى الأطراف، خاصة الشرقية، كنتيجة منطقية لما أحدثه عامل النقل، والمتمثل فى ربط المدينة بالطريق الزراعى السريع، وكذلك إنشاء كوبرى الأقصر العلوى لسهولة ربطه بين قلب المدينة وأطرافها.

ج- شبكة الطرق:

تعد شبكة الطرق عنصراً أساسياً فى تكوين المدينة، حيث تشكل حيزاً كبيراً منها، وتؤثر على شكل المدينة بحسب وظيفة كل شارع، ونمط استعمالات الأراضى بها (Salaha, 2003, p. 399)، فهى تعد الشرايين التى تنقل الحركة من مكان لآخر، ويمكن تقسيمها إلى شبكة الطرق الإقليمية والداخلية.

شبكة الطرق الإقليمية:

ترتبط مدينة الأقصر بمدن المحافظة بطريق القاهرة/ أسوان (شرق النيل) الرئيسى الذى يسهم فى دعم الترابط بينهما وغيرها من مدن المحافظات المجاورة، ويمتد الطريق امتداداً طويلاً من الشمال إلى الجنوب بطول عشرة كيلو مترات، ويعرض ٢٣ متراً تتوزع على اتجاهين، ويتكون من خمس حارات مرورية، وعند بداية مدخل المدينة الشرقى تقل إلى أربع حارات مرورية، ويفصل بين الاتجاهين جزيرة وسطى لا يزيد عرضها على متر واحد، أما الأرصفة الجانبية فعرضها ثلاثة أمتار، والطريق جيد الرصف، ويمر هذا الطريق بالعديد من التجمعات العمرانية التى شكلت مناطق توليد للحركة، فإلى جانب مدن وقرى المحافظة، فهو يربط مدينة الأقصر بعدد من مدن محافظتى قنا وأسوان أهمها "قنا وقوص وقفط وإدفو وأسوان" وبعضها ذات ثقل سكانى واقتصادى.

وزاد من أهمية الطريق كمحور للحركة:

- نقل المنتجات الصناعية من مدينتى قفط وقوص.
- نقل الحركة التعليمية فيما بين الأقصر وقنا، وحركة العمل بين مدينة الأقصر ومراكزها، والحركة السياحية.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

- مدينة الأقصر تعد مقراً لعدد من المصالح الحكومية والمؤسسات الخدمية، خاصة التعليمية والصحية.
- يمثل المحور الرئيسى للحركة بين المداخل، خاصة حركة الأفواج السياحية التى تمر عليه والمتجهة من مدينة الغردقة إلى مدينة الأقصر وبالعكس.

شبكة الطرق الداخلية:

يمثل عنصر النقل داخل المدينة وإمكانية الوصول بين شياخاتها، وهو أكثر ارتباطاً بشكل النمو العمرانى للمدينة، لذا تتباين الخصائص العامة لشبكة الشوارع من حيث الاتساع وعدد المسارات والأرصفة، مما يؤثر فى كفاءتها ودرجة خدماتها.

ومن تتبع أرقام الجدول (٢) يمكن تحليل خصائص الطرق الرئيسة بمدينة الأقصر على النحو التالى:

- تصنف الشوارع وفقاً لأطوالها إلى أربعة أنواع أولها تبلغ ٤٠٠٠ متر فأكثر، وتمثل بنحو ٣٣.٦٪ من مجموع أطوال الشوارع بالمدينة، تتمثل فى شارعى الكورنيش والمطار والذى يربط المدينة بخارجها "سواء الشمالى والشرقى"، ثانيها شوارع تتراوح بين ٢٠٠٠، ٤٠٠٠ متر وتمثل فى ٣٦.٩٪ من مجموع أطوالها، خاصة شارعى معبد الكرنك وسيالة بدران، والذى يربط المدينة بخارجها "سواء الشمالى والجنوبى"، ثالثها شوارع تتراوح بين ١٠٠٠، ٢٠٠٠ متر بنسبة ١٧.٨٪ من مجموع أطوال الشوارع بالمدينة، وتمثل بخاصة فى شارعى التليفزيون والمدينة المنورة، والذى يربط المدينة بخارجها "اتجاه الجنوبى الغربى"، رابعها شوارع تقل أطوالها عن ١٠٠٠ متر بنسبة ١١.٧٪ من جملة أطوال الشوارع بالمدينة، ويمثلها بخاصة شارعى المحطة وصلاح الدين وهى تقع فى وسط المدينة.

جدول (٢) الخصائص العامة لشبكة الشوارع الرئيسية بمدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

حالة رصف الشارع	تصنيف الشارع	عرض الرصيف	عرض الجزيرة	عدد المسارات	الاتجاه	عرض الشارع (بالمتر)	طول الشارع (متر)	البيان الشارع
جيد	تجميعی	٣	-	٤	مزدوج	١٥	٦٠٠	المحطة
جيد	شريانی	٢	٢	٤	مزدوج	٢٠	٤٠٠٠	الكورنيش
جيد	تجميعی	٣	-	٤	مزدوج	٢٥	٢٠٠٠	خالد بن الوليد
متوسط	تجميعی	٢.٥	-	٤	مزدوج	٢٥	١٥٠٠	التليفزيون
جيد	تجميعی	٢.٥	١	٤	مزدوج	٢٥	٢٥٠٠	معبد الكرنك
جيد	تجميعی	٢	-	٤	مزدوج	٢٠	١٥٠٠	صلاح سالم
جيد	تجميعی	٢.٥	-	٤	مزدوج	٢٥	٩٤٣	صلاح الدين
جيد	تجميعی	٢	-	٤	مزدوج	٢٠	١٢٠٠	المدينة المنورة
متوسط	محلی	١	-	٥-٤	مفرد	١٠	٢٠٠٠	أحمد عربي
متوسط	محلی	١.٥	-	٤	مزدوج	٢٠	٢٥٠٠	سيالة بدران
متوسط	محلی	٢.٥	-	٤	مزدوج	٢٥	٧٥٠	الجبانة
جيد	تجميعی	١.٥	١	٤	مزدوج	١٢	٦٠٠٠	المطار
جيد	تجميعی	٢.٥	-	٤	مزدوج	٢٥	٢٠٠٠	السلخانة
جيد	تجميعی	١	-	٢	مفرد	١٠	٦٦٩	أبو الجود
ردئ	محلی	٢	-	٢	مفرد	١٦	٥٣٥	الصياغ
جيد	تجميعی	٢.٥	١.٥	٤	مزدوج	٢٥	١٠٨٥	المطحن

المصدر: الجدول من إعداد الباحث وحسابه اعتماداً على: أ - الدراسة الميداني
ب - خريطة مدينة الأقصر مقياس ١: ٥٠٠٠٠.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

- تصنف الشوارع حسب النوع إلى ثلاثة أنواع شكل (٤) يتصدرها النوع التجميعي بعدد ١١ شارع، وهو ما يمثل ٦٨.٧٪ من جملة أعداد الشوارع الرئيسية بالمدينة، حيث إنها تقوم بتجميع الحركة من الشوارع المحلية إلى الشوارع الشريانية بوسط المدينة، تليها الشوارع المحلية بعدد ٤ شوارع، وهو ما يكون ربع أعداد شوارع المدينة، وهي التي تربط بين الشوارع الداخلية، في حين جاءت الشوارع الشريانية في المرتبة الأخيرة بعدد شارع واحد بنسبة ٦.٢٪، ويمثلها شارع الكورنيش بامتداد المدينة في قسمها الغربي ويربط بين مدخل المدينة وشبكة الشوارع الداخلية.

- تقسم الشوارع إلى ثلاث فئات وفقاً لاتساع عرضها، أولها شوارع عريضة (٢١ متراً فأكثر) وتضم سبعة شوارع بنسبة ٤٣.٨٪ من جملة أعداد الشوارع وتمثل في شوارع المدينة التجميعية وبخاصة شوارع معبد الكرنك وخالد بن الوليد و"التليفزيون"، ثانيها شوارع متوسطة العرض (١١ لأقل من ٢١ متراً وتشمل سبعة شوارع تشكل ٤٣.٧٪ من جملة أعداد الشوارع الرئيسية، خاصة شوارع الكورنيش وصلاح سالم والمدينة المنورة، لتشكل شوارع المدينة الشريانية والتجميعية، ثالثها شوارع محدودة العرض (١٠ متر فأقل) وتضم شارعي أحمد عرابي وأبو الجود بنسبة ١٢.٥٪ من جملة أعداد الشوارع وتتصف بأنها تقع وسط المدينة.

- تصنف شوارع المدينة تبعاً لحالة الرصف إلى ثلاثة أنواع أولها جيدة الرصف ويمثلها ١١ شارعاً، بنسبة ٦٨.٧٪ من جملة أعدادها بالمدينة، ومعظمها يربط المدينة بخارجها مثل شوارع الكورنيش، خالد بن الوليد، المدينة المنورة، المطار، ثانيها متوسطة الرصف بعدد أربعة شوارع، وهو ما يشكل ٢٥٪ من جملة أعدادها بالمدينة، ومعظمها يربط المدينة بخارجها بخاصة شارعي سيالة بدران، "التليفزيون"، مما يدل على الاهتمام بصيانة الطرق باستمرار، ثالثها رديئة الرصف بنسبة ٦.٣٪، وتمثل في شارع الصباغ، مما يحتاج إلى زيادة الاهتمام برصفه.



التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

- تقسم الشوارع حسب المداخل إلى شارع الكورنيش والذي يؤدي إلى مدخل الزينية، وشارع المطار ويصل مدخل منشأة العمارى بأجزاء المدينة، ويتصل شارع سيالة بدران بمدخل الحبيل، ويتصل شارع "التليفزيون" بمدخل البياضية، فى حين يعد شارعا خالد بن الوليد والمدينة المنورة هما مدخل البغدادى نحو داخل المدينة.

ثانياً: خصائص المداخل الرئيسية لمدينة الأقصر

ترتبط مدينة الأقصر بإقليمها والمناطق المجاورة بخمسة محاور، من الشمال (الزينية) ومن الشرق (منشأة العمارى) ومن الجنوب (الحبيل) ومن الجنوب الغربى (البياضية، البغدادى)، وتنتهى جميعها إلى شوارع مهمة داخل المدينة، وفيما يلى عرض لخصائص كل مدخل على حدة (الشكل السابق رقم ١).

١- المدخل الشمالى (الزينية):

ويقع فى الناحية الشمالية لمدينة الأقصر، ويقع بشيخة الكرنك الجديدة، وهو أقدم المداخل التى تنقل الحركة إلى وسط المدينة، وهو مخرج لشارع الكورنيش الذى يصل إلى مركز الزينية (٥٣٢٥ نسمة)، والذي يعد هو المحور الشريانى الرئيسى، ويمتد بطول ٤ كيلو متراً، وبمتوسط اتساع ٢٠ متراً ويتكون من أربع حارات مرورية، يفصل بينهما جزيرة وسطى يعرض يبلغ نحو المترين، ويتصف بكثافة الحركة المرورية لتركز معظم فنادق المدينة به وبعض الإدارات الحكومية والصحية، إضافة إلى حركة عبور الركاب إلى الضفة الغربية للنهر عن طريق المعديات.

٢- المدخل الشرقى (منشأة العمارى):

يقع هذا المدخل فى شرق مدينة الأقصر، فى شيخة الكرنك ويعد المدخل الرئيسى للأقصر على الطريق الزراعى السريع (القاهرة/ أسوان)، وهو واحد من المداخل القديمة التى تخدم اتصال المدينة بمراكز المحافظة والمحافظات المجاورة، وذلك من خلال المحور الرئيسى بشارع المطار الذى يمتد بطول ٦ كيلو مترات، ويتكون من أربع حارات مرورية يعرض اثنى عشر



متراً، حيث يقوم بنقل الحركة من نقطة التقاء الطريق الزراعى (القاهرة/أسوان) حتى ينتهى إلى شارع معبد الكرنك بوسط المدينة، ونظراً لقرب المدخل من وسط المدينة فقد ساعد ذلك على ارتفاع معدل الحركة عليه، فضلاً عن امتداد العمران إلى شرقى المدينة بشياخة منشأة العمارى، وإنشاء مدينة طيبة الجديدة وتعميرها بالسكان، وارتباطه بمطار الأقصر الدولى، وخدمة موقف السيارات الرئيسى للمحافظة، وتركز الخدمات التعليمية والصحية والإدارية والسياحية، ويفتقر الطريق إلى مواقف أو طرق جانبية لانتظار السيارات عليه مما أثر على بطئها واختناقها وخاصة فى أوقات الذروة.

٣- المدخل الجنوبي (الحبيل):

يقع فى جنوب مدينة الأقصر فى شياخة الأقصر، عند تقاطع شارع سيالة بدران مع الطريق الزراعى السريع (القاهرة/أسوان)، ويسهم هذا المدخل فى ربط مدينة الأقصر بمركز البياضية، وذلك عن طريق شارع سيالة بدران الذى يعد من الشوارع المحلية ويبلغ طوله ٢٥٠٠ متراً، ويتكون من أربع حارات مرورية للاثاهين وبعرض ٢٠ متراً، ويمتد حتى نهايته ليلتقى بشارع السلخانة الموازى لخط السكة الحديدية، والذى يقع فيه موقف للسيارات الإقليمية (موقف شرق المحطة) وسوق الخضر والفاكهة الرئيسى للمدينة، فضلاً عن ربط المدينة بقرية الحبيل والتى يتركز بها سوق الخضر والفاكهة الرئيسى للمحافظة، والسلخانة، مما ساعد على زيادة حركة النقل.

٤- المدخل الجنوبي الغربي (البياضية):

ويقع فى الناحية الجنوبية الغربية لمدينة الأقصر، بشياخة جزيرة العوامية، ويعد المدخل الرئيسى للمدينة على امتداد الطريق الزراعى السريع (القاهرة/أسوان)، وذلك لأنه يعد من أحدث المداخل التى تم تطويرها وتخطيطها فى المدينة بعد امتداد العمران إلى جنوب غرب المدينة، فضلاً عن ارتباطه بمستشفى الأقصر الدولى، ويخدم الحركة المتجهة إلى المدينة، وذلك من خلال المحور التجميى الرئيسى بشارع "التليفزيون" الذى يمتد بطول

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

١٥٠٠ متراً، ويتكون من أربع حارات مرورية، فى كل اتجاه حارتان، وينتهى بميدان صلاح الدين، وبعدها تتوزع المركبات منه حسب مقصدها المختلفة، وكان لقرب المدخل من وسط المدينة ومنطقة مركز الخدمات الصحية والتعليمية والإدارية فضلاً عن توفر موقف سيارات الأقاليم (موقف أرمنت) أكبر الأثر فى ارتفاع معدل الحركة.

٥- المدخل الجنوبي الغربي (البغدادى):

يقع المدخل فى الناحية الجنوبية الغربية لمدينة الأقصر، ويتبع شياخة جزيرة العوامية، وترجع نشأة هذا المدخل إلى إنشاء وصلة الطريق الزراعى (القاهرة/ أسوان) فى الجهة الجنوبية الغربية من المدينة، ويخدم هذا المدخل اتصال مدينة الأقصر بمراكز البياضية والطود وأرمنت وإسنا، ويتكون هذا المدخل من أربع حارات مرورية للاتجاهين، باتساع نحو ٢٥ متراً، ويمثل شارع خالد بن الوليد المحور الرئيسى للحركة، والذي يمتد لمسافة ٢٠٠٠ متراً حتى ميدان المساحة موازياً لنهر النيل ليلتقى بشارع الكورنيش، ثم يمتد شرقاً حتى يصل إلى ميدان صلاح الدين، ويخرج منه شارع المدينة المنورة والذي يمتد بنحو ١٢٠٠ متراً ويعرض ٢٠ متراً على أربع حارات مرورية، ويتجه مباشرة إلى وسط المدينة ويلتقى قبل نهايته بشارع "التليفزيون"، ويمتد سويماً حتى ميدان صلاح الدين بوسط المدينة، لذا تتعدد الشوارع التى تربط المدخل الجنوبي الغربى للمدينة، والذي يتصف بكثافة النشاط الخدمى السياحى، مما يزيد من حركة مرور السيارات.

ثالثاً: حركة النقل عند المداخل

تعد دراسة حجم الحركة على المداخل، مقياساً ضرورياً لتحديد مدى أهميتها وإبراز أثرها فى النقل، كما أنها تحدد الثقل السكانى والاقتصادى والعمرانى للمناطق التى تخدمها (محمد زكى السديمي، ٢٠٠١، ص ٢٨)، فضلاً عن أنواع الحركة، تناول هذا الجزء التوزيع الجغرافى للحركة، والاختلافات اليومية فى حجم الحركة، وحركة المركبات.

١- التوزيع الجغرافى للحركة:



اعتمدت دراسة هذا المحور على نتائج الدراسة التي أظهرت ما يلي جدول (٣) وشكل (٥):

- تصدر مدخل منشأة العمارة مداخل المدينة في حجم الحركة المرورية بما يزيد على خمسي حجم الحركة اليومية من المدينة واليها، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، حيث يصل بطريق القاهرة/أسوان الزراعى شرق النيل وهو من الطرق السريعة، والذي يربط مدينة الأقصر بعدد كبير من القرى والمدن فى أكثر من محافظة، وأهم هذه المدن قوص فهى إحدى مدن محافظة قنا (٦٠٠٥٩ نسمة عام ٢٠٠٦) وهى تبعد عن مدينة الأقصر بنحو ٢٥ كيلو متراً، وفيها تتركز صناعات السكر والورق، والزيوت، ثم مدينة قفط وهى مدينة لها أهميتها التاريخية، حيث يتوفر بها مدينة صناعية منها مصنع للأسمنت ومجمع للصناعات الغذائية والدوائية (٢٢٠٦٣ نسمة عام ٢٠٠٦)، وتبعد عن مدينة الأقصر بنحو ٣٨ كيلو متراً، ثم مدينة قنا التى تبعد عن مدينة الأقصر بنحو ٦٠ كيلو متراً وهى حاضرة المحافظة (٢٠١١٥٩ نسمة عام ٢٠٠٦)، وتتركز بها معظم كليات جامعتى جنوب الوادى والأزهر التى تخدم الطلبة، كما ترتبط بمدينتى أرمنت وإسنا (بمحافظة الأقصر)، وكذلك محافظة أسوان، حيث تعد مناطق لتولد الحركة على هذا المدخل فضلاً عن مطار الأقصر الدولى به والذي يخدم إقليم جنوب الصعيد، والموقف الرئيسى للمدينة به "الزناقطة" نقلاً من وسط المدينة.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

جدول (٣) متوسط حجم الحركة اليومية بالوحدات المكافئة عند مداخل مدينة الأقصر عام

٢٠٠٩م

اليوم المدخل	السبت		الأحد		الاثنين		الثلاثاء		الأربعاء		الخميس		الجمعة		المتوسط	% من جملة المدخل
	عدد الوحدات	% من المدخل	عدد الوحدات	% من المدخل	عدد الوحدات	% من المدخل	عدد الوحدات	% من المدخل	عدد الوحدات	% من المدخل	عدد الوحدات	% من المدخل	عدد الوحدات	% من المدخل		
منشأة العماري	٣٥٥٩٣	١٥.٧	٢٧٥٢٨	١٢.٢	٣٥٢٨٠	١٥.٦	٣٣٢٩٠	١٤.٧	٣١٩٢٠	١٤.١	٣٦٥٠٤	١٦.١	٢٦٢٥٦	١١.٦	٣٢٣٣٩	٤١.٩
الزينية	١٣٠٣٢	١٣.٧	١٩٩٩٢	٢١.٢	١١٨٣٢	١٢.٥	١٢٦٧٢	١٣.٣	١٣٨٩٦	١٤.٦	١١٧٨٤	١٢.٤	١١٦٨٨	١٢.٣	١٣٥٥٧	١٧.٦
الحبيل	٩٠٠٠	١٩.٥	١٠٠٩٤	٢١.٨	٦٣٦٠	١٣.٧	٦٠٩٦	١٣.٢	٤١٢٨	٨.٩	٧١٠٤	١٥.٤	٣٤٨٠	٧.٥	٦٦٠٩	٨.٦
البياضية	٢٠٧١٦	١٤.٩	٢٠٥٠٨	١٤.٧	٢٠٥٩٢	١٤.٨	٢١٧٢٠	١٥.٦	٢٠٣٥٢	١٤.٦	٢٠٩٧٦	١٥.١	١٤٣٨٤	١٠.٣	١٩٨٩٣	٢٥.٨
البغدادى	٦٢٨٨	١٩.٢	٤٥١٢	١٣.٨	٤٣٢٠	١٣.٢	٣٧٩٢	١١.٦	٦٧٩٢	٢٠.٧	٤٢٠٠	١٢.٨	٢٨٣٢	٨.٧	٤٦٧٧	٦.١
المتوسط	١٦٩٢٦	١٥.٧	١٦٥٢٧	١٥.٣	١٥٦٧٧	١٤.٥	١٥٥١٤	١٤.٤	١٥٤١٨	١٤.٣	١٦١١٤	١٤.٩	١١٧٢٨	١٠.٩	١٥٤١٥	١٠.٠

المصدر: الجدول من حساب الباحث اعتماداً على:

- نتائج الحصر الميداني على مداخل مدينة الأقصر في عام ٢٠٠٩ في فترات الذروة (٧-٩ صباحاً، ١-٣ ظهراً، ٦-٨ مساءً) في أيام الأسبوع من ١٩/٦-٢٥/٦، وكذلك ١٥/١٢، ٢١/١٢ عام ٢٠٠٩، وقد تم توحيد المركبات تطبيقاً لمعامل الوحدة المكافئة تبعاً للمعادلة الإنجليزية على الطرق الحضرية. فالسيارة الخاصة والتاكسي والنقل الخفيف تعادل وحدة قياس واحدة، في حين أن سيارة النقل أو العربة التي يجرها حيوان تعادل وحدتي قياس، ويعادل الأتوبيس ثلاث وحدات قياس، أما الدراجة الهوائية والبخارية فهي تعادل ٠.٣٣، ٠.٧٥ من وحدة القياس على الترتيب (Kadiyali, L.R., op.cit., p. 494).

- قد تم حساب المتوسط اليومي بأخذ متوسط الساعة لساعات الحصر الستة، ومنها تم حساب المتوسط اليومي للحركة على كل مدخل.



- يأتي مدخل البياضية فى المرتبة الثانية بنسبة ٢٥.٨٪ من جملة حجم الحركة اليومية من المدينة وإليها، ويرجع ذلك إلى اتصاله بشارع "التليفزيون" والذي ينتهى إلى طريق القاهرة/ أسوان الزراعى شرق النيل والذي يربط مدينة الأقصر بمدينة البياضية وقرى مركز البياضية، إضافة إلى عدد من المحلات العمرانية فى الجنوب التى تتبع أكثر من محافظة، ويفضله السكان حيث ينتهى إلى وسط المدينة مباشرة دون المرور إلى الكورنيش، ويتركز على جانبيه بعض الفنادق السياحية فضلاً عن مستشفى الأقصر الدولى وبعض الإدارات الحكومية.

- جاء مدخل الزينية فى الترتيب الثالث بنسبة ١٧.٦٪ من جملة حجم الحركة اليومية، ويعزى ذلك إلى اتصاله بطريق يسير موازى مجرى نهر النيل مباشرة، ويربط المدينة بمركزى الزينية بمحافظة الأقصر (٥٥٣٢٥ نسمة عام ٢٠٠٦)، وقوص بمحافظة قنا، ويتركز على جانبه معظم الفنادق السياحية والمعابد بالمدينة، فضلاً عن وجود بعض الإدارات الحكومية، مع حركة عبور الركاب إلى الضفة الغربية للنهر عن طريق المعديات.

- يحتل مدخل الحبيل المرتبة الرابعة بنسبة ٨.٦٪، ويقل حجم الحركة عليه لموقعه على طريق القاهرة/ أسوان الشرقى بعد مدخل منشأة العمارى الذى يجذب إليه معظم الحركة الآتية من المراكز الشمالية، فى حين يخدم هذا المدخل الحركة الآتية من طريق القاهرة/ أسوان الشرقى من الناحية الجنوبية من مراكز محافظة أسوان ومراكز إسنا وأرمنت والبياضية بمحافظة الأقصر، خاصة قرية الحبيل.

وأما مدخل البغدادى فيأتى فى المرتبة الأخيرة بنسبة ٦.١٪، وسبب ذلك قلة عدد النواحي التى يخدمها المدخل وتخصسه لنقل معظم الحركة السياحية، حيث يتجه فى نهايته إلى طريق الكورنيش والمناطق السياحية دون المرور على وسط المدينة.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

ومما سبق تبين أن مدخلى منشأة العمارى والبياضية يستأثران معاً بما يزيد على ثلثي حجم الحركة البرية من مدينة الأقصر وإليها على جميع المداخل، مما يؤدي إلى زيادة ضغط الحركة عليهما.

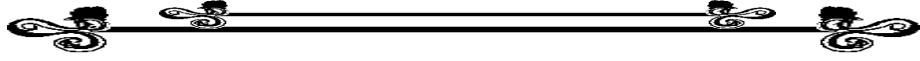
٢- الاختلافات اليومية في حجم الحركة:

ترجع الاختلافات اليومية في حجم الحركة إلى عدة أسباب تنصدها حركة تلاميذ وطلاب المراحل التعليمية، وأيام الإجازات والأعياد والمناسبات، ويكشف الجدول السابق (رقم ٣) بعض النتائج أهمها:

- عدم وجود اختلاف كبير في نسبة الحركة اليومية للمركبات على مداخل مدينة الأقصر، والتي بلغت ٤.٨٪ وهو ما يعنى ثبات الحركة اليومية للركاب، والتي تتوزع على النحو التالي من العمال (٤١.٦٪) والطلاب (٢٢.٤٪) والموظفين (٢٠.٨٪)، كما أن ما يزيد على ثلاثة أخماس هذه الحركة يتم بغرض العمل والتعليم.

وبرغم ذلك يلاحظ أن يومى السبت والأحد أعلى أيام الأسبوع من حيث الحركة، إذ يشكلان ١٥.٧٪، ١٥.٣٪ من جملة حجم الحركة الأسبوعية على المداخل لكل منهما على الترتيب، وذلك لزيادة حركة السكان للعودة إلى محال إقامتهم ولممارسة أعمالهم وقضاء مصالحهم الشخصية والذهاب إلى أماكن التعليم مع بداية الأسبوع، وبلغت حصة يوم الخميس ١٤.٩٪ من حيث حجم الحركة، لتركز حركة عودة السكان الذين يعملون خارج المدينة لزيارة الأهل والأقارب، ونشاط الرحلات في نهاية الأسبوع، فضلاً عن انعقاد السوق الأسبوعية، في حين تضاعف حجم الحركة المرورية يوم الجمعة مقارنة بباقي أيام الأسبوع، إذ لم تتجاوز نسبته ١٠.٩٪ لكونه يوم الإجازة الأسبوعية الرسمية.

لكن ذلك لا ينطبق على بعض المداخل مثل البغدادى، حيث يرتفع متوسط الحركة اليومية قليلاً يوم الأربعاء لتأثره بانعقاد السوق الأسبوعى للمشاية والخضر والفاكهة، كذلك مدخلى الزينية والحبيل الذى ارتفع به عن متوسط الحركة فى يوم الأحد (٢١.٢٪، ٢١.٨٪)، لتأثره بانعقاد السوق



الأسبوعية، حيث تساعد على نشاط حركة المركبات وكذلك المناسبات الاجتماعية، خاصة الأفراس.

٣ - حركة المركبات:

يمكن تناولها من خلال الزوايا التالية حركة المركبات/ ساعة، حركة المركبات وأنواعها.

أ - حركة المركبات/ ساعة:

تتصف الحركة المرورية في المدن بصفة عامة بالاختناق الشديد في ساعات الذروة، تتوقف على مواعيد العمل وأنشطة السكان وغيرها (Altshuler, A., 1981, p. 316)، وقد أظهرت الدراسة الميدانية ثلاث فترات* تبلغ فيها حركة المرور ذروتها عند مداخل مدينة الأقصر، حيث يحصل الزحام الشديد والارتباك المروري (سعيد عبده، ٢٠٠٧، ص ٦٢).

من الجدول (٤) تلاحظ النتائج التالية:

تصل حركة المركبات على مداخل مدينة الأقصر ذروتها في الاتجاهين بين الساعة السابعة والتاسعة، ثم الفترة بين الواحدة والثالثة ظهراً، وتمثل تزايد الأولى رحلة الذهاب إلى العمل والتعليم ولنشاط حركة نقل البضائع، ويتشابه مع هذا المتوسط كل من مداخل منشأة العمارة والزينية والحبييل والبغدادى، وبالنسبة للثانية هو نشاط حركة العودة التبادلية بين العمل والتعليم والتسوق ولنشاط حركة البضائع، ويتشابه مع ذلك مدخلا الحبييل والبياضية، في حين تمثل الفترة الثالثة (٦-٨ مساءً) أقل الفترات الثلاث حركة وفيها تهبط حركة سيارات الأجرة "الميكروباص"، وحركة النقل الثقيل ويتشابه مع المتوسط مدخلا الحبييل والبياضية.

- في حين جاء عكس هذا الترتيب مدخل البغدادى، حيث زادت حركة المركبات لتصل أقصاها في الاتجاهين في الفترة (٦-٨ مساءً)، تليها الفترة الصباحية (٧-٩ صباحاً)، ومرد ذلك إلى نشاط حركة العودة المتبادلة بين مدينة الأقصر وأقاليمها، سواء للعمل والتعليم والتسوق،

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

جدول (٤) حجم حركة المركبات عند مداخل مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩
(وحدة مكافئة/ ساعة)

الحركة الفترة	مدخل منشأة العمارة				مدخل الزينية				مدخل الحبيبل						
	دخول		خروج		دخول		خروج		دخول		خروج				
	جملة	%	جملة	%	جملة	%	جملة	%	جملة	%	جملة	%			
٧-٩ص	١٣٣٩	٤٨.٩	١٣٩٧	٥١.١	٢٧٣٦	٥٤٤	٤٧.١	٦١٠	٥٢.٩	١١٥٤	٤٠.١	٤٨.٩	٤١٩	٥١.١	٨٢٠
١-٣ظ	١٢٢٤	٥٢.٩	١٠٩١	٤٧.١	٢٣١٥	٢٩٨	٤٣.٤	٣٨٩	٥٦.٦	٦٨٧	٢٨٢	٤٤.١	٣٥٨	٥٥.٩	٦٤٠
٦-٨م	١٣٠٢	٥٥.٢	١٠٥٥	٤٤.٨	٢٣٥٧	٤٧٦	٤٦.٩	٥٣٩	٥٣.١	١٠١٥	٢٧٨	٥٣.٩	٢٣٨	٤٦.١	٥١٦
المتوسط	١٢٨٨	٥٢.٢	١١٨١	٤٧.٨	٢٤٦٩	٤٣٩	٤٦.١	٥١٣	٥٣.٩	٩٥٢	٣٢٠	٤٨.٦	٣٣٨	٥١.٤	٦٥٨

تابع جدول (٤) حجم حركة المركبات عند مداخل مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

الحركة الفترة	مدخل البيضاية				مدخل البغدادى				متوسط المداخل						
	دخول		خروج		دخول		خروج		دخول		خروج				
	جملة	%	جملة	%	جملة	%	جملة	%	جملة	%	جملة	%			
٧-٩ص	١١٠٣	٥٤.١	٩٣٤	٤٥.٩	٢٠٣٧	٢٨٩	٥١.٦	٢٧١	٤٨.٤	٥٦٠	٧٣٥	٥٠.٣	٧٢٦	٤٩.٧	١٤٦١
١-٣ظ	٩٦٢	٥١	٩٢٥	٤٩	١٨٨٧	٢٦٦	٥١.٢	٢١٥	٤٨.٨	٤٤١	٥٩٨	٥٠.١	٥٩٦	٤٩.٩	١١٩٤
٦-٨م	٦٤٦	٥١.٤	٦١١	٤٨.٦	١٢٥٧	٣٣٦	٤٧.٣	٣٧٤	٥٢.٧	٧١٠	٦٠٨	٥١.٩	٥٦٣	٤٨.١	١١٧١
المتوسط	٩٠٤	٥٢.٣	٨٢٣	٤٧.٧	١٧٢٧	٢٨٤	٤٩.٧	٢٨٧	٥٠.٣	٥٧١	٦٤٧	٥٠.٧	٦٢٨	٤٩.٣	١٢٧٥

ولنشاط حركة البضائع بالنسبة للأولى، ولنشاط حركة الذهاب إلى العمل وحركة نقل البضائع خاصة مواد البناء والمنتجات الغذائية بالنسبة للثانية، وتصل الحركة أذناها في فترة ما بعد الظهر (١-٣ ظهراً) لانخفاض حركة النقل الخفيف والثقيل، خاصة الخضر والفاكهة، إلى جانب انخفاض رحلات "الميكروباص" والسيارات الخاصة.



- تزايد حركة الدخول عن الخروج فى الفترات الثلاثة، خاصة فى الفترة الثالثة (٦-٨ مساءً) لتزايد حركة رحلات العودة من التسوق ولزيارة الأهل والأقارب من الريف، تليها الفئة الأولى (٧-٩ صباحاً) لتزايد حركة "الميكروباص" المتجهة إلى المدينة والذي يرتبط بنشاط حركة العمل والتعليم، و"الأتوبيسات" السياحية، إضافة إلى النقل الخفيف والثقيل، تليها الفترة الثانية (١-٣ ظهراً)، لتزايد حركة عودة الطلاب والموظفين إلى المدينة.

وتتشابه نسبة الحركة على مدخل البياضية مع مثلتها بالمدينة حيث زادت به حركة الدخول على الخروج فى الفترات الثلاثة ولكن باختلاف ترتيب الفترات، فى حين ترتفع نسبة حركة الخروج بمدخل الزينية فى جميع الفترات مقارنة بالدخول، ويختلف هذا مع متوسط المدينة، ويفسر ذلك بالنسبة للفترة الأولى (٧-٩ صباحاً) نشاط حركة الأفواج السياحية، والحركة التعليمية إلى مدينة قنا، حيث جامعة جنوب الوادى وفرع جامعة الأزهر، وحركة النقل الخفيف والثقيل المغادرة، خاصة الفارغ منها، وبالنسبة للفترة الثانية (١-٣ ظهراً) هو نشاط حركة العودة من العمل والتعليم من مدينة الأقصر، والفترة الثالثة (٦-٨ مساءً) للعودة من العمل والتسوق.

وقد زادت حركة الخروج على الدخول فى الفترة الأولى (٧-٩ صباحاً) بمدخل الزينية ومنشأة العمارى والحبيل، بنسبة ٥٢.٩٪، ٥١.١٪، ٥١.١٪ لكل منها على التوالى، وسبب ذلك نشاط حركة الذهاب إلى العمل والتعليم، ونشاط حركة الأفواج السياحية المتجهة إلى مدينة قنا ومنها للغردقة، وحركة النقل الخفيف والثقيل المغادرة.

ب - حركة المركبات وأنواعها:

يأتى الاهتمام بدراسة مكونات الحركة المرورية لأهميتها فى التعرف على أنواع المركبات المستخدمة وخصائص كل منها وتوزيعها الجغرافى، وما يرتبط به من تباينات مكانية وزمانية، وأثر المركب المرورى فى حجم الحركة وتنوعها، ومن ثم حجم العلاقات وطبيعتها بين المحلات العمرانية (عبد المعطى شاهين، ٢٠٠٧، ص ٢٧).

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

وتتعدد وسائل النقل المستخدمة عند مداخل مدينة الأقصر، حيث يستخدم فى نقل الركاب سبعة أنواع هى: السيارات الخاصة، سيارات الأجرة الخاصة "التاكسى"، سيارة الأجرة الجماعية "الميكروباص"، "الكابوت"، والحافلات "الأتوبيس"، والدراجة الهوائية والبخارية، وفى نقل البضائع يستخدم نوعان هما: وسائل النقل الخفيف والنقل الثقيل.

وتتباين نسبة حركة كل نوع من مدخل لآخر وفقاً للظروف الاقتصادية والاجتماعية وطبيعة النشاط السائد.

وبالاستعانة بنتائج الدراسة الميدانية ملحق (٥) وشكل (٦) يمكن رصد الحقائق التالية:

- تستأثر مركبات الركاب على ما يزيد على أربعة أخماس جملة حركة المركبات عند جميع المداخل، يتصدرها "الميكروباص" بنسبة تقترب من الثلث، تليها الدراجات البخارية (٢٠.٢٪)، ثم السيارات الخاصة (١٣.٨٪)، "الأتوبيسات" بنحو ٨.٨٪، فى حين تمثل الدراجة الهوائية أقلها استخداماً بنسبة ٣.٧٪ من جملة الحركة على المداخل الخمسة.

وتعد مركبات نقل البضائع الأقل حركة عند المداخل بما يقل عن خمس جملة المركبات، وتتوزع بنسبة ١٠.٨٪ للنقل الخفيف، ٤٪ للنقل الثقيل، ويرتبط التوزيع النسبى لأنواع المركبات بطبيعة العلاقة بين المدينة والمناطق المجاورة.



أنواع مركبات نقل الركاب:

يتباين التوزيع النسبي لحركة أنواع المركبات من مدخل لآخر، فالسيارات الخاصة تبلغ أقصى نسبة لمتوسطها الأسبوعي عند مدخل البياضية بنسبة ١٨.٤٪، تليها مدخل منشأة العمارى بنحو ١٥.٤٪، وبحساب درجة تركيز السيارات الخاصة تبين أن مدخل منشأة العمارى يستأثر بما يزيد عن خمسي جملة السيارات الخاصة عند جميع المداخل، ويرجع ذلك إلى اتصاله المباشر بشارع المطار الذى يعد من أهم محاور الحركة بالمدينة ولربطها بمطار الأقصر الدولى والموقف الرئيسى للنقل بالسيارات بالزناقطة، يليها مدخل البياضية بنسبة ٣٧.٥٪ من جملة السيارات الخاصة عند جميع المداخل، وذلك لاتصاله بشارع التليفزيون الذى يعد أهم محاور الحركة بجنوب المدينة لربطها بالطريق السريع القاهرة/ أسوان، فضلاً عن وجود الموقف الرئيسى للنقل بالسيارات "موقف أرمنت"، فى حين يعد مدخل الزينية أقلها حركة للسيارات الخاصة، لاتصاله بمحلات ريفية صغيرة الحجم.

أما بالنسبة لسيارات التاكسى فتقل نسبة حركتها عند مداخل المدينة، حيث تتراوح نسبتها بين ١.٨٪، و٨.٨٪، وسبب ذلك تركيز أغلب حركتها داخل المدينة، وإن كانت تستخدم بين المدينة وإقليمها فى حالات اضطرارية، وذلك لارتفاع أجرة الانتقال بها، ويعد مدخلا منشأة العمارى والبغدادى من أكثر المداخل حركة لسيارات الأجرة "التاكسى"، وذلك لسهولة وصول الأفراد إلى مناطق الخدمات الإدارية والتعليمية والصحية وإلى المطار، وإلى موقف سيارات الزناقطة، ويستحوذ مدخل منشأة العمارى على ثلاثة أخماس أعداد سيارات التاكسى العاملة بالمدينة، فى حين بلغت النسبة أدناها على مدخل الحبيل لتبلغ ١.٨٪، وذلك لطول المسافة ولبعدها عن وسط المدينة وارتفاع أجرة الانتقال.

- تعد "الميكروباص" أكثر الوسائل حركة عند مداخل المدينة، ويعزى ذلك إلى كونها وسيلة نقل جماعية ملائمة لمتوسطى الدخل ولسرعتها ومرونتها ولعدم تقيدتها بمواعيد محدودة، ويتباين توزيعها النسبي من مدخل لآخر، إذ احتل مدخل الزينية المركز الأول ليقترّب من نصف جملة حجم الحركة، ويعزى ذلك



إلى أنها تخدم المدينة ومراكز محافظة الأقصر الشمالية، ومراكز محافظة قنا، في حين جاء مدخل البياضية في المرتبة الثانية بما يقرب من خمسي جملة حجم الحركة، ويخدم مراكز المحافظة الجنوبية ومراكز محافظة أسوان، في حين تبلغ النسبة أدناها عند مدخل الحبيل بنحو ١٦.٢٪ من جملة الحركة عند المدخل، لاقتصارها على حركة سيارات "الميكروباص" العابرة للمدينة فقط والتي تربطها بقرية الحبيل.

أما سيارات "الكابوت" * فيختلف توزيعها النسبي على مداخل المدينة، حيث تتراوح نسبتها بين ٠.٨٪، ١٣٪، وعلة ذلك كونها وسيلة نقل جماعية تناسب محدودى الدخل، ويرتفع متوسطها اليومي عند مدخل الحبيل ليشكل نحو ١٣٪ من جملة حجم الحركة بالمدينة، ويعزى ذلك إلى أنها تخدم المدينة وقراها المجاورة، لذا يستأثر مدخل الحبيل بما يقرب من ثلث حركة أعداد سيارات "الكابوت" عند مداخل المدينة، في حين تبلغ النسبة أدناها عند مدخل الزينية بما لا يتجاوز ٠.٨٪ من جملة الحركة على المداخل وذلك لانخفاض أعداد السيارات المتحركة عليه (٢٨ سيارة فقط).

أما الأتوبيس فيختلف توزيعه النسبي على مداخل المدينة، حيث تتراوح نسبته بين ٣.٢٪، ١٣٪، ويعزى ذلك إلى كونه وسيلة نقل جماعية للأفواج السياحية ونقل الأفراد، ويرتفع متوسطها اليومي عند مدخل البغدادى ومنشأة العمارى، لتشكل نحو ١٣٪، ١١.١٪ من جملة حجم الحركة للمدخلين على الترتيب، ويرجع ذلك إلى تركيز أغلب "الأتوبيسات" السياحية بهما لتشكل نحو ١٦.٩٪، ١١.٢٪ لكل منهما على الترتيب، فضلاً عن حافلات النقل العام، في حين احتل مدخل الزينية الترتيب الأخير بنحو ٣.٢٪، وذلك لانخفاض أعداد السيارات المتحركة عليه والتي لا تتجاوز نسبتها ٣.٨٪ من جملة السيارات.

وبالنسبة للدراجات البخارية والهوائية فيختلف توزيعها النسبي من مدخل لآخر، فالدراجات البخارية ترتفع متوسطاتها اليومية، حيث تتراوح بين ١٤.١٪، ٢٣.٥٪، وذلك لأنها تعد وسيلة مرنة في الحركة فضلاً عن رخص

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

أسعارها، مما جعلها ملائمة لمحدودي الدخل، كما أنها تستخدم في الانتقال بين المدينة والقرى القريبة منها، ويرتفع متوسطها الأسبوعي لتصل أقصاها بمدخل الحبيب بنسبة ٢٣.٥٪، حيث يفضل كثير من سكان قرى مركز البياضية استخدامها في رحلاتهم اليومية إلى داخل المدينة، يليها مدخل منشأة العمارى بما يقرب من الخمس، وذلك لزيادة رحلات العمل اليومية إلى داخل المدينة، حيث يعد المدخل الرئيسى للمدينة والتي تتركز فيه الإدارات الحكومية المختلفة، فى حين بلغت النسبة أدناها بمدخل الزينية (١٤.١٪) حيث لا يفضلها كثير من السكان لصعوبة استخدامها فى التنقل بين المدينة والمراكز المجاورة.

وتعد الدراجات الهوائية أقل وسائل النقل استخداماً عند مداخل المدينة، حيث تتراوح نسبتها بين ٠.٤٪، و٧.١٪، وسبب ذلك أنها تستخدم فى الانتقال بين المدينة والقرى القريبة، والتي لا تبعد عنها سوى خمسة كيلو مترات، وتتركز النسبة الأكبر للدراجات الهوائية فى مدخل الحبيب (٧.١٪) والزينية (٦.٨٪)، حيث يفضل كثير من سكان قرى مركزى البياضية والزينية استخدامها فى رحلاتهم إلى داخل المدينة، فى حين بلغت النسبة أدناها بمدخل البغدادى (٠.٤٪) لبعدها عن المدينة.

أنواع مركبات نقل البضائع:

يتصدر النقل الخفيف حركة مركبات نقل البضائع عند مداخل مدينة الأقصر بنسبة ١٠.٨٪ من جملة حجم الحركة بالمدينة، على حساب النقل الثقيل الذى لم تتجاوز نسبته ٤٪، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، ويعزى ذلك إلى تفضيل استخدامها فى المسافات القصيرة لمرونتها وسرعتها ولأنها لا تتطلب وقتاً للشحن والتفريغ، وتبلغ أعلى نسبة لمتوسطها الأسبوعى على مدخل الحبيب (١٨.٢٪) ويفسر ذلك عقد سوق الخضر والفاكهة الرئيسى للمحافظة بالحبيب، إضافة إلى وجود محاجر الزلط والرمل بالحبيب، حيث تستأثر بما يقرب من ربع أعداد المحاجر بالمحافظة (محافظة الأقصر، ٢٠١٠)، وتبلغ نسبة الحركة ١٢.٦٪ عند مدخل منشأة العمارى، وذلك لاتصاله بطريق القاهرة/ أسوان الذى تنشط عليه حركة المواد الغذائية



الواردة إلى المدينة من المحافظات المختلفة، ولحركة نقل أمتعة الركاب القادمة من المطار، في حين تصل النسبة أدناها بمدخل البغدادى (٣.١٪)، لقلة حجم الحركة عليه بالرغم من قربه من محاجر الرمل والزلط.

ويتقارب توزيع نسب النقل الثقيل عند المداخل المختلفة، حيث لا يزيد المدى بين أدناها وأقصاها عن ٦.٨٪، وتصل النسبة أقصاها بمدخل الحبييل (٧.٧٪)، ويرجع ذلك إلى تركيز حركة نقل مواد البناء، والخضر والفاكهة، إضافة إلى نقل النفايات الصلبة، لوجود المدفن الصحى بمنطقة الحبييل (شركة إكو كنسرف للحلول البيئية وآخرون، ٢٠٠٥، ص ١١٦)، يليه مدخل منشأة العمارى (٥.٤٪)، وذلك لحركة نقل الأجهزة الكهربائية، والمواد الغذائية والمواد البترولية ومواد البناء، فى حين تنخفض نسبتها على باقى المداخل لتتراوح بين ٠.٩٪، ٥.٢٪.

٤- حجم الحركة عند المداخل:

تتنوع الحركة عند مداخل مدينة الأقصر الخمسة، فلكل مدخل خصائص تميزه فى طبيعة المواد المحمولة وخصائص رحلات السكان، لذا يمكن أن نميز بين نوعين رئيسيين من الحركة هما: حركة الركاب، وحركة البضائع.

أ- حركة الركاب:

تعددت وسائل نقل الركاب عند مداخل مدينة الأقصر والتي تم حصرها فى "الأتوبيس" وسيارات الأجرة والكابوت، وقد تم تقسيم حركة نقل الركاب عند المداخل إلى نوعين من الحركة أولهما الحركة المحلية بين مدينة الأقصر ومدن وقرى المحافظة، ثانيهما الحركة الإقليمية بين مدينة الأقصر ومراكز محافظات الجمهورية ومدنها.

- الحركة داخل المحافظة:

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

تستأثر حركة الركاب داخل محافظة الأقصر بما يقرب من ثلاثة أرباع جملة حركة الركاب عند مداخل مدينة الأقصر، وهو ما يؤكد العلاقة القوية بين المدينة وإقليمها المجاور، وتعد سيارات "الميكروباص والكابوت" وسيلة النقل الرئيسية في حركة نقل الركاب داخل المحافظة بنسبة ٩٥.٥٪، ٤.٥٪ لكل منهما على التوالي، ويبلغ عدد خطوطها ١٩ خطأً يعمل عليها نحو ٨٦٩ سيارة بمتوسط (٤٦ سيارة/خط)، مما يسهم في سهولة الحركة عند المداخل كافة.

ومن تتبع أرقام الجدول (٥) يمكن رصد الحقائق التالية:

- يتصدر مدخل منشأة العمارى المركز الأول بين مداخل المدينة من حيث حجم حركة الركاب داخل المحافظة بنسبة تزيد على خمسى جملة الحركة بها، ومرد ذلك إلى زيادة أعداد الخطوط العاملة عليه، إذ يستأثر بما يزيد عن خمسى أعدادها والتي تبلغ ١٩ خط، وتعدد الطرق وزيادة أعداد المحلات العمرانية التي تقع عليه، وتعد منطقة الزناقطة أكبر مغذى للحركة على هذا المدخل، حيث تسهم بما يزيد عن ثلثى مليون راكب سنوياً، وهو ما يزيد عن ربع حجم الركاب، وذلك حيث تعد هذه المنطقة جزءاً من مدينة الأقصر، لوجود الموقف الرئيسى للركاب بها، يليها منشأة العمارى بنحو ٤٨٠ ألف راكب، وهو ما يشكل ٢٠.٧٪ من حجم الركاب حيث تعد جزءاً من مدينة الأقصر في اتجاه الشرق، ووجود المطار الدولى بها، يليها طيبة بنحو ١٩.٨٪، حيث تعد امتداداً جديداً للمدينة اتجاه الشمال، ولانخفاض أسعار الأراضى والمباني السكنية، ولتوفر فرع لكلية الآثار جامعة جنوب الوادى، وكلية البنات جامعة الأزهر.



جدول ٢٤

- يأتى مدخل البغدادى فى الترتيب الثانى بنسبة تزيد على ربع جملة الحركة داخل المحافظة، ويرجع ذلك إلى زيادة عدد السيارات العاملة على

يناير ٢٠١١ م

٥٢٦

العدد السادس والثلاثون

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

هذا المدخل بمتوسط (٩٨ سيارة/ خط)، لزيادة عدد المحلات العمرانية التي تقع عليها، وتظهر أكبر حركة ركاب بين مدينة الأقصر ومدينة الطود (أرمنت شرق)، حيث يزيد عدد الركاب على ثلثي مليون راكب سنوياً، وسبب ذلك قرب المدينة من مدينة الأقصر، مما دفع الكثير من سكان المدينة إلى السكن بها لرخصتها ورخص تكلفة رحلة العمل اليومية بينهما وامتداد النفوذ التعليمي والتسويقي، يليها مدينة أرمنت (أرمنت غرب) ٥١١ ألف راكب سنوياً وذلك لقربها من مدينة الأقصر بالرغم من موقعها على الضفة الغربية للنهر ولسهولة رحلة العمل اليومية والتعليم والتسوق، في حين احتل مدخل الزينية الترتيب الثالث بنسبة ١٣.٥٪ من جملة الحركة داخل المحافظة، ومرد ذلك إلى زيادة عدد السيارات العاملة على هذا المدخل (١٤١ سيارة بمتوسط ٢٨ سيارة/ خط)، وتعد قرينا الزينية قبلى وبحرى أكبر مغذٍ للحركة على هذا المدخل، حيث تسهمان بما يزيد على نصف الحركة لقربهما من مدينة الأقصر، مما سهل من رحلة العمل اليومية وساعد على امتداد النفوذ التعليمي والتسويقي.

- جاء مدخل البياضية فى المرتبة الرابعة من حيث حجم الحركة بنسبة ٨.١٪، حيث تقتصر خدمته على مركز البياضية، لذلك لا يتجاوز عدد خطوطه خطين بمتوسط (٤٣ سيارة/خط)، وتعد مدينة البياضية أكبر مغذٍ للحركة على هذا المدخل، حيث تسهم بما يقرب من تسعة أعشار حجم الركاب، حيث تلاصق مدينة الأقصر، مما دفع الكثير من سكان المدينة إلى السكن بها، لرخص أسعار أراضيها ولسهولة رحلة العمل اليومية بينهما، فى حين جاء مدخل الحبيل فى الترتيب الأخير بنسبة ٧.٣٪ ويفسر ذلك قلة أعداد القرى، ويوجد به خط واحد تعمل عليه سيارات "الميكروباص والكابوت" (بنسبة ٧٥٪، ٢٥٪ لكل منهما على التوالى)، وهو يربط مدينة الأقصر بريف سكان مركز البياضية، وتقع إدارة المرور بالمحافظة عليه، فضلاً عن السوق الرئيسى للخضر والفاكهة بقرية الحبيل.

- الحركة بين مدينة الأقصر والمحافظات:



تأتى حركة نقل الركاب بين مدينة الأقصر والمحافظات الأخرى فى الترتيب الثانى بما يزيد على ربع جملة حركة الركاب عند مداخل مدينة الأقصر، وبلغ عدد الخطوط العاملة ١٤ خطأً تعمل عليها ٥٠٠ سيارة، موزعة بين "الميكروباص والبيجو والأتوبيس" شركتى الوجه القبلى والاتحاد العربى بنسبة (٨٥.٨٪، ١٢.٤٪، ١.٦٪، ٠.٢٪ لكل منها على التوالى).

ومن تتبع أرقام الجدول (٦) يمكن رصد الحقائق التالية:

- تنصدر سيارات "الميكروباص" حركة نقل الركاب بين مدينة الأقصر والمحافظات بنسبة ٨٨.٨٪ وذلك لزيادة أعداد السيارات العاملة وقرب المسافة، تليها سيارات "البيجو" بنسبة ٧.٤٪، فى حين جاءت سيارات "الأتوبيس" فى المرتبة الأخيرة بنسبة ٣.٨٪، حيث يفضل الركاب استخدامها للمسافات الطويلة، خاصة فى الوصول للمحافظات الشمالية.
- اتساع مجال نفوذ الحركة الإقليمية لنقل الركاب لتشمل العديد من محافظات الجمهورية بنسب تحددتها العديد من العوامل يتصدرها الحجم السكانى والمسافة وشبكة الطرق والأهمية النسبية للمجمعات العمرانية.
- وتخرج حركة نقل الركاب بين مدينة الأقصر والمحافظات من مدخل منشأة العمارى فقط لتركز معظم السيارات العاملة به.
- تستأثر محافظة قنا بما يزيد على ثلاثة أخماس حجم حركة نقل الركاب بين مدينة الأقصر والمحافظات عند مداخل مدينة الأقصر وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، ويتركز ٢٩.٤٪ من جملتها فى مدينة قنا، وذلك للعلاقات التجارية بين المدينتين والنفوذ التعليمى لمدينة قنا،

جدول ٦

حيث تتوفر بها معظم الكليات ومقر جامعة جنوب الوادي، يلي ذلك الحركة إلى مدينة قوص بنسبة ١٥.٦٪، ويعزى ذلك لقربها من مدينة الأقصر، والقيام برحلة عمل يومية بينهما، في حين بلغت النسبة أدناها بقرية حجازة لتبلغ ٤.٤٪.



- تأتي محافظة أسوان فى المركز الثانى من حيث حجم حركة الركاب عند المداخل بما يزيد عن ربع جملة حركة الركاب، وتستحوذ مدينة أسوان على ١١.٦٪ من جملتها، ويفسر ذلك العلاقات التجارية والزيارات الترفيهية، تليها مدينة إدفو بنحو ١١.٤٪، لقربها من مدينة الأقصر، حيث يعد أول مراكز محافظة أسوان من جهة الشمال، فى حين بلغت النسبة أدناها بمدينة كوم أمبو (٤.٢٪)، وذلك لبعدها المسافة بينهما ولتوافر فرص عمل لسكانها بمصنع السكر.

- بلغت النسبة أدناها بمدينتى مرسى علم وبورسعيد، بنحو ٠.٦٪، ٠.٤٪ لكل منهما على التوالى، لبعدها المسافة بينهما وتفضيل نسبة كبيرة من الركاب السفر إلى بورسعيد بواسطة القطار لتوفر وسائل الراحة والأمان به.

ب- حركة نقل البضائع:

من تتبع أرقام ملحق (٦) وشكل (٧) يمكن رصد الحقائق التالية:
- تتصدر مركبات النقل "بدون بضاعة" حركة نقل البضائع بنسبة ٥٠.٥٪ من جملة مركبات النقل الخفيف والثقيل، وترتفع النسبة لتصل أقصاها بمدخلى الزينية والبغدادى بنسبة ٥٢.٤٪، ٥٢.١٪ لكل منهما على الترتيب، حيث تعدان من أهم مداخل المدينة.

- تأتي حركة نقل مواد البناء فى الترتيب الأول بين السلع المنقولة على مداخل المدينة، ويتشابه معه مداخل الحبييل (١٧.٩٪) ومنشأة العمارى (١٦.٢٪) والبياضية (١٣.٥٪)، فى حين تأتي بالترتيب الثانى بمدخل البغدادى (١١.٢٪)، والثالث بالزينية (١٠.٥٪)، ومرد ذلك إلى تركيز محاجر الزلط والرمل بمنطقة الحبييل وبالقرب من المدخل، أما مدخل منشأة العمارى لتزايد حركة الأسمنت وحديد التسليح الوافدة إليه من مصنع ققط للأولى، والقاهرة للثانية، ولقربه من محاجر الزلط والرمل.

- تحتل حركة نقل المنتجات الغذائية الترتيب الثانى بين السلع المحمولة عند المداخل، فى حين احتلت الترتيب الأول عند مدخلى البغدادى (١٥.١%) والزينية (١٤.٥%)، وسبب ذلك أن مدخل البغدادى يمثل الحركة الداخلة إلى المدينة من قرى ومدن محافظتى الأقصر وأسوان، ولتركز معظم الفنادق على امتداد الطريق وموازية لنهر النيل، ونظراً لاتصاله بطريق القاهرة/أسوان



الزراعى الشرقى، أما بالنسبة لمدخل الزينية فالاستقباله الحركة القادمة من محافظات شمالى مصر ولتركز معظم الفنادق موازية لنهر النيل على امتداد الطريق، وتنشط حركة المواد الغذائية بصورة عامة فى الفترة الثانية (١-٣ظهراً) والثالثة (٦-٨ مساءً) على جميع المداخل.

- تشغل حركة نقل الخضر والفاكهة المرتبة الثالثة من حجم حركة السلع المنقولة، وتتباين نسبتها على مداخل المدينة لتتراوح بين ٥.٧٪، ١٢.٩٪، وتصل أقصاها بمدخل الزينية (١٢.٩٪)، حيث تسير عليه أغلب المركبات الوافدة إلى المدينة من حدائق الخضر والفاكهة، خاصة بقرى محافظة قنا، وذلك لإمداد الفنادق والسكان، يليه مدخل الحبيل (٨.٩٪)، ويرجع ذلك إلى إمداد المدينة، حيث يتركز به السوق الرئيسى للخضر والفاكهة بقرية الحبيل، ومزارع الموز فى مركز إسنا، فى حين بلغت أدناها بمدخل منشأة العمارى (٥.٧٪)، وذلك لصغر حجم سكان منطقة منشأة العمارى ١٢٪ من سكان المدينة، ولزراعة مساحات من أراضي المنطقة بالخضر.

أما عن الأجهزة المنزلية فتأتى بالمرتبة الرابعة من حيث الأهمية عند المداخل (٦٪)، وهى حركة وافدة إلى المدينة تزيد عند مدخل منشأة العمارى (١٠.٢٪)، لتشكل المرتبة الثانية من حيث السلع المنقولة، وذلك لأنه يعد المدخل الرئيسى للمدينة والذى يتركز فى نهايته معظم محلات بيع الأجهزة المنزلية، وكذلك حركة نقل البضائع والسلع الآتية من شمالى مصر، ولخدمة البضائع الآتية من المطار إلى بقية أنحاء المحافظة، فى حين سجلت النسبة أدناها بمدخل البغدادى (٤.١٪)، حيث تنحصر معظم الحركة على الأجهزة الخارجة من المدينة إلى مدن وقرى مركزى البياضية والطود.

- بالنسبة للمواد البترولية فهى بصفة عامة محدودة، وأغلبها حركة وافدة إلى المدينة، تتراوح نسبتها بين ٦.٤٪، ٢.٩٪، وتزيد على مداخل الحبيل ومنشأة العمارى والزينية، إذ بلغت نسبتها ٦.٤٪، ٦.٢٪، ٦٪ لكل منها على التوالى، لقربها من مستودع البترول ولخدمتها السيارات العاملة بالمدينة وتزويد المطار، فى حين بلغت النسبة أدناها بمدخل البغدادى لتشكل ٢.٩٪، حيث إن معظم الحركة الداخلة منه تعتمد على أنابيب البوتاجاز لتركز محطة التعبئة الأساسية للمحافظة به فى الظهير الصحراوى، فى حين جاءت

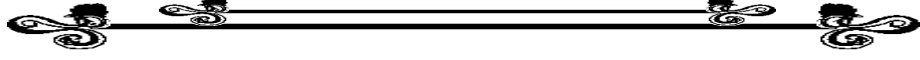
التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

بالمرتبة الأخيرة حركة المواد الصناعية بنسبة ٢.٣٪، فبجانب كونها عابرة تتركز على مداخل البغدادى (٤.٦٪) والبياضية (٤٪) ومنشأة العمارى (٢.٨٪).

ج - كفاءة حركة النقل عند مداخل المدينة:

تمت الاستعانة بعدد من المعايير لتحديد مدى كفاءة حركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر وهى خصائص الشوارع، وسعتها التصميمية وكذلك سعتها وسرعتها الفعلية، ومن تتبع أرقام جدول (٧) يمكن رصد الحقائق التالية:

بلغت نسبة السعة الفعلية إلى التصميمية لمدخل منشأة العمارى ممثلاً فى شارع المطار نحو ٢٤٦.٩٪، مما أثر على السرعة الفعلية به، حيث بلغ متوسطها اليومى نحو ٤٠ كم/ساعة بنسبة ٨٠٪ من السرعة التصميمية، لذا يعد ذا كفاءة مرتفعة، ويرجع ذلك إلى ارتفاع حجم الحركة عليه حيث يعد من الشوارع الرئيسية، الذى تنتهى إليه الحركة المحلية والإقليمية، ويتميز بكثافة الحركة العابرة للمدينة، نظراً لاتصاله بعده طرق مثل الأقصر/قوص، والأقصر/أسوان، فضلاً عن حركة المرور العابرة إلى المطار ومنه، بخاصة حركة الأفواج السياحية اليومية، فى حين يرجع انخفاض السرعة عليه إلى كثرة التقاطعات والوقوف المتكرر لسيارات "الميكروباص" واستخدام نهر الشارع كمواقف للسيارات، وتزايد كثافة حركة المارة، خاصة فى أوقات الذروة.



جدول ٧

بلغت نسبة السعة الفعلية إلى التصميمية بمدخل البياضية نحو ١٧٢.٧٪ والذي يمثل محوره إلى وسط المدينة شارع "التلفزيون"، وهذا يدل على ارتفاع الحركة والكفاءة، مما أثر على السرعة الفعلية به، حيث بلغ متوسطها اليومي ٣٥ كم/ساعة بنسبة ٨٧.٥٪ من السرعة التصميمية، وسبب ذلك استخدام نهر الشارع كمواقف للسيارات، إضافة إلى الوقوف المتكرر للسيارات بنهر الشارع، وكثرة المطبات.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

وبالنسبة لمدخل الزينية ويمثله شارع الكورنيش وهو يربط المدينة بالمدن والقرى الشمالية فتصل نسبة السعة الفعلية إلى التصميمية عليه ٩٥.٢٪، كما تبلغ نسبة السرعة الفعلية إلى التصميمية عليه ٦٠٪، لذا يعد ذا كفاءة متوسطة، ويعزى ذلك إلى كثرة التقاطعات عليه، وزيادة حركة المشاة وتداخلها مع المركبات أثناء عبور الشارع.

وبلغت نسبة السعة الفعلية إلى التصميمية بمدخل الحبيل ٦٥.٨٪، والذي يمثل محوره شارع سيالة بدران، لذا يعد ذا كفاءة منخفضة، ويعزى ذلك إلى انتهاء الحركة المحلية العابرة للمدينة من قرية الحبيل، كما تبلغ نسبة السرعة الفعلية إلى التصميمية عليه ٨٧.٥٪ وعلة ذلك عدم وجود اشغالات بنهر الشارع وخلوه تقريباً من حركة السكان.

أما مدخل البغدادى فيسجل أقل نسبة للحركة الفعلية إلى التصميمية (٥٧.١٪)، وهذا يدل على انخفاض الحركة المرورية والكفاءة، حيث يرتبط بالمدن والقرى الجنوبية، وكذلك الواقعة غرب النيل بعد عبور كوبرى الأقصر، ويمثل محوره شارع خالد بن الوليد، كما تبلغ نسبة السرعة الفعلية إلى التصميمية عليه ٨٧.٥٪، ويرجع ذلك إلى اتساع الشارع وعدم وجود اشغالات به لضمان سيولة الحركة السياحية عليه، حيث ينتهى مباشرة إلى كورنيش النيل، حيث تتوفر الخدمات السياحية والمناطق الأثرية.

ومما سبق يمكن تحديد كفاءة حركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر على أساس مستوى ما تقدمه من خدمة للحركة المرورية إلى ما يلي:

- لا يوجد بين مداخل المدينة ما يرقى إلى مستويات الكفاءة الثلاثة الأولى ومستوى الخدمة بها^(١٧)، وإنما تتوزع بين مستويات الكفاءة الأقل على النحو التالي:

- مداخل تتبع المستوى الرابع، ويمثلها مدخل منشأة العمارة فقط، حيث يتميز بتدفق مرورى متقلب مع تغيرات كبيرة فى السرعة.

- مداخل تتبع المستوى الخامس، ويمثلها مدخل البياضية ويتصف بالمرور المتقلب، مع تخفيض السرعة، والتوقفات الكثيرة.



- مداخل تتبع المستوى السادس، ويمثلها مداخل الزينية والحبيل والبغدادى.
وهو ما يتفق مع كفاءة النقل وفقاً لمعيار الرتب*.

رابعاً: خصائص الرحلة والركاب

تعتمد الدراسة على نتائج الدراسة الميدانية التى أجريت بمواقف المدينة الثلاثة أثناء ساعات الذروة خلال أيام الأسبوع، وذلك للاستفادة بها فى تقييم خدمات النقل.

١- خصائص الرحلة:

تهدف دراسة الرحلة إلى التعرف على الغرض منها وزمنها وتكلفتها وعدد مراتها والوسائل المستخدمة وأسباب اختيارها.

أ- الغرض من الرحلة:

تتعدد أغراض رحلات الركاب ويأتى فى مقدمتها الذهاب إلى العمل (جدول ٨) وشكل (٨)، وتتكرر هذه الحالة فى كثير من المدن كالقاهرة (حسن سيد حسن، ١٩٨٩، ص ١٩)، واستوعب هذا الغرض أكثر من ثلث حجم عينة الركاب، باعتبار مدينة الأقصر حاضرة المحافظة وفيها تتركز الخدمات المركزية والنشاط السياحى، مما جعلها محل العمل الرئيسى لسكانها والمراكز المجاورة، وتتباين النسبة بين مواقف المدينة، إذ تصل أقصاها بموقف الزناقطة (٤٠.٤٪)، حيث تقوم بخدمة حركة العمل داخل المدينة وخارجها، وهو ما أكدته وجود ارتباط طردى قوى مع الأعمال الحرة بلغ (+٠.٧٠)، فى حين بلغت النسبة أدناها بموقف أرمنت (٢٩.٤٪)، وذلك لقلّة حركة العمال لتوافر فرص عمل داخل مركز أرمنت خاصة فى مصنع السكر.

جدول (٨) التوزيع النسبى لحركة الركاب وفقاً للغرض من الرحلة

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

الغرض الموقف	العمل	التعليم	أكثر من سبب	التزاور	الترفيه والتنزه	التسوق	العلاج	انتهاء مصالح شخصية
الزناقة	٤٠.٤	١٤	١٥.٤	١٩	٣	٢.٣	٢.٥	٣.٤
شرق المحطة	٣٤.٨	١٩.٢	١٤.١	١٢.٢	١٠.٢	٤.٥	٢.٥	٢.٥
أرمنت	٢٩.٤	١٧.٤	٢٠.٥	١٢.٩	٧.٦	٥.٢	٤.٥	٢.٥
المتوسط	٣٤.٩	١٦.٩	١٦.٧	١٤.٧	٦.٩	٤	٣.١	٢.٨

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.



التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

- تأتي الحركة من أجل التعليم فى المرتبة الثانية بنسبة ١٦.٩% من جملة مفردات العينة، ومرد ذلك إلى وجود عدد من المنشآت التعليمية التابعة لجامعة جنوب الوادى، وكلية الدراسات الإسلامية للبنات جامعة الأزهر، والمعهد العالى للسياحة والفنادق والمعهد الفنى الصناعى والعديد من المدارس الثانوية العامة والفنية والمعاهد الأزهرية التى تتصف بالطابع الإقليمى، إذ يتجاوز حدود المدينة إلى إقليمها، وتتباين النسب بين مواقف المدينة لتبلغ أقصاها بموقف شرق المحطة (١٩.٢%) الذى يقوم بخدمة نقل الطلاب إلى مدارس المدينة، وهو ما أكدته العلاقة الارتباطية الطردية المتوسطة بين التعليم والطلاب (+٠.٥٦)، وأدناه بموقف الزناقطة (١٤%)، حيث تخرج حركة تعليمية مغادرة لمدينة الأقصر متجهة إلى جامعة جنوب الوادى بقتا، وهو ما يوضحه الارتباط الطردى القوى بين التعليم والطلاب (+٠.٦٧)، والتعليم والمؤهل الجامعى (+٠.٦٣) والتعليم والإناث (+٠.٦٠).

- جاءت فئة "أسباب متعددة" فى المرتبة الثالثة بنسبة ١٦.٧% وذلك لاختيار الركاب لأكثر من سبب، كأهمية المدينة لكونها حاضرة المحافظة وتوافر العديد من الخدمات، وقد بلغت أقصاها بموقف أرمنت (٢٠.٥%)، وذلك لخدمة الأجزاء الجنوبية والشرقية من محافظة الأقصر، وأدناها بموقف شرق المحطة (١٤.١%)، لارتفاع نسبة الأغراض الأخرى، خاصة العمل والتعليم، وقد تبين وجود علاقة ارتباطية طردية قوية مع أصحاب الدخول ٥٠٠ لأقل من ١٠٠٠ جنيه بلغت (+٠.٦٨).

أما الركاب القادمون إلى مدينة الأقصر أو المغادرون لها بهدف التزاور فقد جاءوا فى المرتبة الرابعة بنسبة ١٤.٧%، وتزداد بصورة عامة فى الفترة الثالثة (٦-٨ مساءً)، خاصة فى نهاية الأسبوع والإجازات الأسبوعية، وقد بلغت النسبة أقصاها بموقف الزناقطة والذى يربط المدينة بإقليمها، حيث تبين وجود ارتباط طردى قوى مع متوسط عدد الرحلات التى يقوم بها الركاب شهرياً "رحلة واحدة" بلغت (+٠.٦٨)، فى حين بلغت أدناها بموقف شرق المحطة.



- يتردد بعض سكان القرى والأقاليم المجاورة على المدينة بغرض الترفيه والتنزه، لذا احتلوا المرتبة الخامسة بنسبة ٦.٩٪، حيث توفر كورنيش النيل والعديد من النوادي الترفيهية، وتنشط الحركة الترفيهية فى الفترتين الأولى والثانية بجميع المواقع وتزيد خلال نهاية الأسبوع والمواسم والأعياد، وقد بلغت النسبة أقصاها بموقف شرق المحطة لموقعه فى وسط المدينة.

- يتردد بعض سكان القرى والأقاليم المجاورة على المدينة بغرض التسوق بنسبة ٤٪، وتتم فيها عمليات التبادل السلعى، حيث يقوم الوافدون ببيع سلعهم وشراء السلع التى يحتاجون إليها، مثلما يحدث فى السوق الأسبوعى (الثلاثاء) وعلى مستوى فترات اليوم، وتزداد بصفة عامة فى الفترتين الأولى والثانية، وتقل فى الفترة الثالثة.

إلى جانب الأغراض السابقة يتردد الركاب على المدينة بجميع المواقع من أجل العلاج بنسبة لا تتجاوز ٣.١٪، حيث يتوفر بالمدينة المستشفيات الحكومية، والتى تقدم خدماتها الطبية فى أفضل صورة، فضلاً عن الخدمات الخاصة التى تتمثل فى العيادات والمستشفيات الخاصة وأغلبها يتركز بمنطقة وسط المدينة، وقد رصد التحليل الإحصائى ارتباطاً طردياً بين العلاج وفئة السن "٦٠ سنة فأكثر" بقيمة بلغت (+٠.٥٨) فى موقف أرمنت.

- جاء إنهاء المصالح الشخصية فى المرتبة الأخيرة بنسبة ٢.٨٪، وذلك لأهمية المدينة لكونها حاضرة المحافظة وتوافر العديد من الخدمات، وقد بلغت أقصاها بموقف الزناقة (٣.٤٪) حيث يربط المدينة بإقليمها.

ب- زمن الرحلة:

يلاحظ أن زمن الرحلة يختلف تبعاً لطول المسافة من وسيلة لأخرى، حيث ينخفض بالنسبة للسيارة الخاصة، بسبب صغر حجمها وسرعتها، أما سيارات "الميكروباص" فزمن الرحلة يزيد لأنها مرتبطة بخط سير معين وكثيرة التوقف وفقاً لحاجة الركاب، أما القطار فيزيد من زمن الرحلة لكثرة أعطاله وعدم وصوله فى المواعيد المحددة سلفاً.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

وباستقراء الجدول (٩) وشكل (٩) يلاحظ:

- ارتفاع نسبة أعداد الركاب القادمين إلى مدينة الأقصر والمغادرين منها، حيث تستغرق رحلتهم أقل من نصف ساعة (٣٧.٩٪)، ومعظمهم من مدينة الأقصر ومراكز المحافظة القريبة، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة، إذ بلغت أقصاها بموقف شرق المحطة (٦٧.٤٪)، وذلك لخدمة الطلاب والموظفين، وهو ما أكدته تركيز ٥٣.٢٪ من جملة الركاب ذوى تكاليف الرحلة أقل من جنيهه بالموقف، فى حين بلغت أدناها بموقف الزناقطة (٥.٤٪)، لأن معظم رحلاتها تخرج خارج المدينة، فيما عدا الخط الذى يربطها بالمدينة (شرق المحطة).

جدول (٩) التوزيع النسبى وفقاً للمدة التى تستغرقها رحلة الركاب

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

المدة / الموقف	أقل من ٣٠ دقيقة	٣٠-٤٥ دقيقة	٤٥-٦٠ دقيقة	٦٠ دقيقة فأكثر
الزناقطة	٥.٤	٢٠.٧	٣٣.٦	٤٠.٣
شرق المحطة	٦٧.٤	٣١.٦	١	-
أرمنت	٤٠.٧	٤٦	١٣.٣	-
المتوسط	٣٧.٩	٣٢.٧	١٦	١٣.٤

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- بلغت نسبة من استغرق زمن رحلتهم للوصول إلى مدينة الأقصر ٣٠، ٤٥ دقيقة نحو ٣٢.٧٪ من جملة الركاب، ويأتى معظمهم من مدينة الأقصر ومراكز المحافظة القريبة، خاصة من أرمنت، وهو ما أكدته ارتفاع نسبة أعداد الركاب من موقف أرمنت ليقترّب من نصف حجم عينة الركاب.



- يستغرق زمن رحلة ١٦٪ من جملة عينة الركاب بين ٤٥ ، ٦٠ دقيقة،
جاء معظمهم من موقفي الزناقطة وأرمنت، حيث جاءوا من مراكز محافظة
قنا القريبة، خاصة قوص وقفت، ومركزى إسنا وأرمنت بمحافظة الأقصر،

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

وهو ما أكدته العلاقة الارتباطية الطردية المتوسطة في موقف الزناقطة بين زمن الرحلة (٤٥ ، ٦٠ دقيقة) ومحل العمل بمحافظة قنا بلغ (+٠.٥٢)، والسفر لغرض إنهاء مصالح (+٠.٥٣).

- بلغت نسبة من يستغرق زمن رحلتهم "ساعة فأكثر" نحو ١٣.٤% من حجم العينة، وقد جاءوا من موقف الزناقطة الذى يربط مدينة الأقصر بالمحافظات الأخرى، خاصة محافظات أسوان وقنا والبحر الأحمر، لذا تشكل ما يزيد عن خمسى أعداد الركاب بموقف الزناقطة.

ج- تكلفة الرحلة:

أظهرت الدراسة الميدانية نتائج مختلفة عن تكلفة الرحلة (جدول ١٠):
- إذ بلغت نسبة أعداد الركاب المترددين على مدينة الأقصر الذين بلغت تكلفة رحلتهم (بين جنيه، وأقل من جنيهان) ما يقرب من خمسى حجم العينة، وتأتى من موقفى أرمنت وشرق المحطة، وذلك لقرب المسافة بينهما واستخدام وسائل نقل رخيصة تتمثل فى سيارتى "الميكروباص والكابوت".

جدول (١٠) التوزيع النسبى لتكلفة رحلة الركاب

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

التكلفة الموقف	أقل من جنيهه	١، لأقل من ٢ جنيهه	٢، لأقل من ٤ جنيهه	٤ جنيهات فأكثر
الزناقطة	٢.٧	-	٦٠.٦	٣٦.٧
شرق المحطة	٥٣.٢	٤٦.٨	-	-
أرمنت	-	٧٢.٧	٢٧.٣	-
المتوسط	١٨.٦	٣٩.٨	٢٩.٣	١٢.٣

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- تأتى نسبة أعداد الركاب المترددين على مدينة الأقصر الذين تتراوح قيمة تكلفة رحلتهم بين ٢، لأقل من ٤ جنيهات فى المرتبة الثانية بنسبة ٢٩.٣%، وقد جاء معظمهم من موقفى الزناقطة وأرمنت، حيث يخدم



الموقفان مراكز محافظات الأقصر وقنا وأسوان، لارتفاع تعريفه ركوب "الميكروباص"، لطول المسافة.

- بلغت نسبة أعداد الركاب المترددين إلى مدينة الأقصر الذين يتحملون مبالغ أقل من جنيهه نحو ١٨.٦٪ من حجم العينة، وهي تقتصر على ركاب موقفي شرق المحطة والزناقطة، وذلك لقرب مسافات القرى ورخص تعريفه الركوب، ولتوفر خط يربط موقف الزناقطة بوسط المدينة.

- ضآلة نسبة أعداد الركاب المسافرين إلى مدينة الأقصر الذين بلغت تكلفة رحلتهم أربعة جنيهات فأكثر، ليشكلوا نحو ١٢.٣٪، وتتمثل هذه الفئة في موقف الزناقطة، حيث يأتي معظمهم من المراكز البعيدة لمحافظات أسوان وقنا والبحر الأحمر.

د - عدد مرات الرحلات:

نستخلص من دراسة الجدول رقم (١١) ما يلي:

- أن ما يقرب من ثلث حجم عينة الركاب يبلغ متوسط عدد رحلاتهم عبر مداخل مدينة الأقصر مرة واحدة شهرياً، وتشابهت النسبة بين مواقف المدينة، وإن بلغت أديانها بموقف الزناقطة، في حين بلغت أقصاها بموقف شرق المحطة، وذلك لارتباطها بأصحاب الدخول المنخفضة وفئة الإناث، وهو ما يؤكد معامل الارتباط الطردى المتوسط بين الرحلة الواحدة والركاب من فئة الإناث بموقف شرق المحطة بلغ (٠.٥٢+).

جدول (١١) التوزيع النسبي لحركة الركاب وفقاً لمتوسط عدد الرحلات شهرياً

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

عدد الرحلات	رحلة واحدة	رحلتان	ثلاث رحلات	أربع رحلات	خمس	ست رحلات
-------------	------------	--------	------------	------------	-----	----------

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

الموقف	رحلات					
الزناقة	٢١.٩	٥.٩	١١.٨	١٤.٦	١٨.٩	٢٦.٩
شرق المحطة	٢٥.٣	٥.٣	٩	١٠.١	١٦.٧	٣٣.٦
أرمنت	١٣.٧	٧.٤	٩.٩	١١.٧	٢٦	٣١.٣
المتوسط	٢٠.٣	٦.٢	١٠.٣	١٢.١	٢٠.٥	٣٠.٦

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- يبلغ عدد مرات رحلات حوالى ٢٠.٥٪ من الركاب إلى خارج مدينة الأقصر مرتين شهرياً، وهو يتشابه مع نتائج دراسة مداخل مدينة القاهرة الكبرى (حسن سيد حسن، ١٩٨٩، ص ٢١)، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة، وقد بلغت أقصاها بموقف أرمنت، وذلك لزيادة ذوى الدخول المتوسطة.

- جاء فى المرتبة الثالثة من يقومون بست رحلات شهرياً بنسبة ٢٠.٣٪ من جملة عينة الركاب، وتباينت النسبة بين المواقف وإن بلغت أقصاها بموقف شرق المحطة، وذلك لخروج معظم رحلات المدينة منها، خاصة لخدمة الموظفين والعمال والطلاب.

- يتراوح عدد مرات رحلات ما يقرب من ربع عينة الركاب خارج المدينة، ما بين ثلاث، أربع مرات شهرياً.

- جاء من يقوم بخمس رحلات شهرياً فى المرتبة الأخيرة بنسبة محدودة لا تتجاوز ٦.٢٪، وقد بلغت أقصاها بموقف أرمنت.

هـ- تصنيف الرحلات وفقاً للوسيلة المستخدمة:

تتوزع الرحلات إلى مدينة الأقصر بشكل عام على وسائل النقل المتاحة، بتأثير عوامل مختلفة منها تكاليف الرحلة، الأمان والراحة والسرعة.

من تتبع أرقام جدول (١٢) يمكن رصد الحقائق التالية:



- تزايد أعداد الركاب المتجهين إلى مدينة الأقصر أو المغادرين منها باستخدام سيارات "الميكروباص" بنسبة تقترب من ثلاثة أرباع جملة رحلات الركاب، وهو ما يتفق وأحد فروض الدراسة، وقد يشير ذلك إلى مرونتها مقارنة بالسكك الحديدية، ولأنها وسيلة تناسب احتياجات كثير من الركاب لانخفاض تعريفة ركوبها، فضلاً عن انتظام حركتها على خطوط سير معينة، وتشابهت النسبة بين مواقف المدينة، وإن ارتفعت في الزناقطة، حيث تربط المدينة بالمحافظات المجاورة، وهو ما أكده وجود ارتباط طردى متوسط بين وسيلة "الميكروباص" والغرض من الرحلة العمل، والوظيفة بالأعمال الحرة بلغت (+0.52) لكل منهما.

جدول (١٢) التوزيع النسبي لحركة الركاب وفقاً لوسيلة النقل التي يفضل السفر بها بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

وسيلة النقل الموقف	"ميكروباص"	قطار	سيارة خاصة	"أتوبيس"	"كبوت"
الزناقطة	٨٠.٤	١١.٣	٥	٣.٣	-
شرق المحطة	٧٠.٩	١٢.١	٦.٧	٥.٨	٤.٥
أرمنت	٧٠.٥	١٦.٢	٥.٨	٦	١.٥
المتوسط	٧٣.٩	١٣.٢	٥.٩	٥	٢

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- يأتي الركاب المسافرون بالقطار في المرتبة الثانية بنسبة ١٣.٢٪ من جملة حجم العينة، حيث يتصف بالأمان ورخص تعريفة الركوب مقارنة بوسائل النقل الأخرى، لذا يعتمد عليه الكثير من سكان المدينة في رحلات العمل والتعليم والتسوق، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة، إذ بلغت أقصاها بمواقف أرمنت، وذلك لربط المركز بالمدينة، وقد تبين وجود علاقة ارتباطية طردية قوية بين استخدام القطار ولكونه مريحاً بلغ (+0.73).

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

- تنخفض نسبة أعداد المسافرين بالسيارات الخاصة، إذ بلغت ٥.٩% من جملة رحلات الركاب، وذلك لانخفاض معدل ملكيتها والتي تبلغ ١.٢ سيارة لكل/١٠٠٠ نسمة، حيث تقتصر على طبقة معينة من سكان المدينة، بالرغم من ميزاتها بنقل الركاب من "الباب إلى الباب"، وتفادي حالات الازدحام في وسائل النقل المشتركة، فضلاً عن أنها تعد أكثر وسائل النقل اقتصاداً للوقت (أحمد محمد حميد، ١٩٩٣، ص ١٣).

- تسهم أعداد المسافرين باستخدام "الأتوبيس" بنحو ٥% من جملة حجم العينة، لذا احتلت المرتبة قبل الأخيرة، عكس ما جاءت بدراسة حركة الركاب بمدن شبه جزيرة سيناء، إذ احتلت المركز الأول بنسبة ٥٤.١% (بهجت عبد السلام، ٢٠٠٥، ص ٢١٤)، وقد يرجع لاتساع مساحة المحافظة، ويعتمد على "أتوبيسات" النقل العام لربط مدينة الأقصر بالمحافظات الأخرى، فضلاً عن أتوبيسات المصالح والشركات حيث تقتصر على بعض الموظفين بمصنعي السكر بقوص وأرمنت، والشركات السياحية، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة، إذ بلغت أقصاها بموقف أرمنت وهو ما أكده وجود ارتباط طردى متوسط بين استخدام "الأتوبيس" ورخص تعريفه الركوب (+٠.٥٠).

- تضاعل أعداد المسافرين باستخدام عربات "الكابوت"، إذ لم تتجاوز نسبتها ٢%، ويقتصر استخدامها على المسافرين بموقفى شرق المحطة وأرمنت، حيث تعد الوسيلة الوحيدة لنقل الركاب بقرية الأرصاد، وثالث سيارات السفر إلى قرية الحبيل بموقف شرق المحطة والذي يستحوذ على ٨٩.٧% من جملة سيارات "الكابوت" بالمدينة، لذا وجد ارتباط طردى متوسط بين سيارات الكابوت وفئات سن الركاب "٦٠ سنة فأكثر" بلغ (+٠.٦١)، ولربط قرى أرمنت والبياضية بموقف أرمنت.

٢- خصائص الركاب:



تتمثل في تركيب العمر والنوع والدخل والحالة الاجتماعية والتعليمية وهل يمثل الركاب كافة فئات المجتمع أم يقتصر استخدام وسائل النقل على فئات محددة.

أ - محل الإقامة:

من تحليل أرقام جدول (١٣) رصد الحقائق التالية:

- اختلاف محل إقامة الركاب المستخدمين لمداخل مدينة الأقصر، وإن ظلت مدينة الأقصر هي المحل الرئيسي لأكثر من خمسي حجم العينة، وتتولد رحلة ركاب الأقصر من داخلها إلى خارجها، والذين يفضلون موقف شرق المحطة، فموقف أرمنت، في حين جاء موقف الزناقطة أدناه حيث يربط المدينة بالمحافظات المجاورة.

- جاءت مراكز محافظة الأقصر* في المرتبة الثانية بنسبة ٤١.٧% من حجم عينة الركاب، وأهم المواقع أرمنت (٥٧.٨%) لزيادة حركة الركاب عليه من مركزى الأقصر وأرمنت بنحو ٣٨.٨%، ١٧.٦% لكل منهما على التوالي، لخص أسعار الأراضي، مما دفع الكثير من سكان المدينة (السكن بهما) ولسهولة رحلة العمل اليومية بينهما، يليها موقف شرق المحطة، في حين جاء موقف الزناقطة في المرتبة الأخيرة (٢٣.١%) وذلك لكثرة خدمته للعديد من المحافظات.

جدول (١٣) التوزيع النسبي لمحال إقامة الركاب

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

محل الإقامة / الموقف	مدينة الأقصر	مراكز محافظة الأقصر	محافظة قنا	محافظة أسوان	أخرى
الزناقطة	٣٥.٥	٢٣.١	٣٥.٣	١٤.٦	١.٥
شرق المحطة	٥٢.٩	٤٤.٤	١.٦	٠.٧	٠.٤
أرمنت	٤١.٤	٥٧.٨	٠.٥	٠.١	٠.٢
المتوسط	٤٣.٣	٤١.٧	٩.٢	٥.١	٠.٧

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- جاء المقيمون في محافظة قنا في المرتبة الثالثة بما يقرب من عُشر عينة الركاب، ويستأثر موقف الزناقطة بنحو ٩٢.١% من جملة المواقف، حيث

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

- يعد الموقف الرئيسي لربط مدينة الأقصر بالمحافظات الأخرى، ويأتى الركاب من ثمانية مراكز يتصدرها قوص بنسبة ٥٥.٧% لمجاورته لمدينة الأقصر، ونجع حمادى (١٦.٢%) لتوافر فرص العمل به.
- احتلت محافظة أسوان المرتبة قبل الأخيرة من حيث محل إقامة عينة الركاب بنسبة ٥.١%، جاء معظمها من موقف الزناقطة، ويستأثر مركز إدفو بما يزيد عن خمسى أعداد عينة الركاب، لمجاورته لمحافظة الأقصر، يليه مركز كوم أمبو.
- جاءت المحافظات الأخرى فى المرتبة الأخيرة بنسبة ٠.٧%، وتتمثل فى محافظات القاهرة والبحر الأحمر وسوهاج والشرقية والقليوبية، وذلك لبعدها عن مدينة الأقصر.
- ب- محل العمل:**

تبين من دراسة أرقام جدول (١٤) الحقائق التالية:

- احتلت مدينة الأقصر المرتبة الأولى من حيث محل عمل الركاب، إذ استأثرت بما يزيد عن أربعة أخماس حجم العينة، وذلك لكونها حاضرة المحافظة ولتركز المصالح والإدارات الحكومية بها، بالإضافة إلى وجود فرص عمل بالقطاع الخاص والأعمال الحرة بالسياحة، لذا يغلب على رحلات العمل اليومية الطابع المحلى، حيث يتحركون من خارج إلى داخل المدينة، ويستخدمون موقف شرق المحطة كموقف رئيسى (٨٦%) لموقعه فى وسط المدينة بالقرب من الإدارات الحكومية والفنادق، وهو ما أكد وجود علاقة ارتباطية طردية قوية بلغت (+٠.٦٣) مع وظيفة الأعمال الحرة، ثم موقف أرمنت، فى حين بلغت النسبة أدناها بموقف الزناقطة لموقعة المتطرف شرق المدينة، وهو ما أكده ارتباط طردى متوسط مع وظيفة الأعمال الحرة بلغت (+٠.٥١).
- جاءت مراكز محافظة الأقصر فى المرتبة الثانية من حيث محل العمل لعينة الركاب بنسبة ١١.٤%، وذلك لمجاورتها لمدينة الأقصر، مما سهل من حركة رحلة العمل اليومية، وأهم المواقف موقف أرمنت (١٤.٨%) لزيادة أعداد العاملين فى مركزى الأقصر وأرمنت (٦٩.٦%)، ٢٨.٤% لكل



منهما على التوالي)، حيث توفر فرص عمل فى المدينة، ومصنع السكر فى أرمنت، وهو ما أكد وجود ارتباط طردى متوسط بين العمل وفئات الدخل "٥٠٠-١٠٠٠ جنيه" بلغ (+٠.٥٤)، فى حين جاء موقف الزناقطة بالمرتبة الأخيرة.

- جاء العاملون فى محافظة قنا فى المرتبة الثالثة بنسبة محدودة لا تتجاوز ٤.٢٪ من جملة حجم العينة، وذلك لمجاورتها لمحافظة الأقصر، حيث سهولة التنقل ورخص تعريفه الركوب، ويستأثر موقف الزناقطة بنحو ٨٥.٢٪ من جملة أعداد العاملين، حيث يعد الموقف الرئيسى الذى تخرج منه السيارات إلى محافظة قنا، ويأتى معظمهم من مركزى قوص وقفت، لتوافر فرص العمل فى مصنع السكر والورق بالأولى، والمدينة الصناعية بالثانية.

جدول (١٤) التوزيع النسبى للركاب بمواقف مدينة الأقصر

وفقاً لمحال العمل عام ٢٠٠٩

مقال العمل الموقف	مدينة الأقصر	مراكز محافظة الأقصر	محافظة قنا	محافظة أسوان	أخرى
الزناقطة	٧٣.٨	٧.٥	١٠	٥.٤	٣.٣
شرق المحطة	٨٦	١٢.٣	١.١	٠.٢	٠.٤
أرمنت	٨٢.٥	١٤.٨	٠.٨	٠.٤	١.٥
المتوسط	٨٠.٥	١١.٤	٤.٢	٢.١	١.٨

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- احتلت المحافظات الأخرى المرتبة الأخيرة بنسبة ١.٨٪، وتتمثل فى محافظات القاهرة والبحر الأحمر وسوهاج والإسماعيلية وجنوب سيناء، وذلك لبعدها عن مدينة الأقصر، حيث تقل حركة العمل مع زيادة المسافات والوقت المستغرق فى الحركة.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

حـ. التركيب العمري والنوعى:

يمثل الذكور ما يزيد على ٦٠٪ من عينة الركاب المستخدمين لمواقف مدينة الأقصر، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، ويرتبط ذلك بارتفاع نسبة العاملين الذكور، وتقل نسبة الإناث لضعف نسبة العاملات منهن، وإلى طبيعة المجتمع الصعيدى وما يرتبط به من قيود فى حركة الإناث خاصة فى ساعات الليل، كما أن نسبة كبيرة منهن طالبات وريات بيوت، وبالرغم من ذلك فإن نسبتهن تزيد ضعفين عما جاءت به دراسة ركاب مدينة الفيوم (آمال على حسن، ٢٠٠٨، ص ١٩٩)، وتنشط حركة الإناث إلى مدينة الأقصر فى كل المواقف خلال فترتى الذروة الثانية والثالثة.

وبحساب معامل الارتباط بموقف الزناقطة بين أعداد الإناث وفئة طالب، والغرض من الرحلة التعليم وجدت علاقة طردية قوية بلغت (+٠.٨٠)، (+٠.٦٠) لكل منهما على التوالى.

ويمكن من تتبع الأرقام الخاصة بفئات سن الركاب جدول (١٥) وشكل (١٠) رصد الحقائق التالية:

- يتوزع الركاب على جميع الفئات العمرية، وتصدر الفئة العمرية "١٥"، لأقل من ٣٠ سنة" الفئات العمرية للركاب بمدينة الأقصر بنسبة ٥٤.١٪ من جملة حجم العينة، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، وارتفعت النسبة فى موقف شرق المحطة وذلك لكثرة التردد والسفر على نطاق واسع بين الطلاب والعاملين بالأعمال الحرة، فى حين جاءت الفئة العمرية "٣٠"، فأقل من ٤٥ سنة" فى المرتبة الثانية بنسبة ٢٩.١٪، ويرجع ذلك إلى أنها الفئة التى ينتشر فيها العاملون بالحكومة وقطاع الأعمال والأعمال الحرة،

جدول (١٥) التوزيع النسبى لفئة سن الركاب

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

فئة السن	أقل من ١٥ سنة	١٥-٣٠	٣٠-٤٥	٤٥-٦٠ سنة	فأكثر
الموقف	٠.٧	٥٠.١	٢٩.٥	١٥.٤	٤.٣
الزناقطة					

١.٩	٨.٧	٢٦.٤	٥٨.٦	٤.٤	شرق المحطة
١.٥	١٢.٦	٣١.٤	٥٣.٥	١	أرمنت
٢.٦	١٢.٢	٢٩.١	٥٤.١	٢	المتوسط

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

ثم جاءت الفئة العمرية "٤٥"، فأقل من ٦٠ سنة" في المركز الثالث بنسبة ١٢.٢٪ وذلك لأنها الفئة الأكثر حركة وشراء وقدرة على العمل، وجاءت في المرتبة الأخيرة الفئة العمرية "أقل من ١٥ سنة" بنسبة لا تتجاوز ٢٪، لعدم انتقال الأطفال لمسافات بعيدة وصعوبة سفرهم، وبلغت النسبة أقصاها بموقف شرق المحطة، لاستخدامه على نطاق واسع لزيارة الأهل والأقارب، وهو ما أكدته العلاقة الارتباطية الطردية القوية (+٠.٧٤).

د - الحالة التعليمية:

أظهرت الدراسة الميدانية جدول (١٦) أن الركاب المستخدمين لمواقف مدينة الأقصر هم من جميع فئات الحالات التعليمية، وهو ما يتفق وأحد فروض الدراسة، وأن نسبة كل فئة والأخرى ومن مدخل لآخر تتباين حسب طبيعة المناطق التي تربط الأقصر.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر



شكل الحاصلون على مؤهلات متوسطة وفوق متوسطة ما يقرب من نصف حجم العينة، وهو ما يتشابه مع دراسة الركاب في مركز إبتائى البارود (مرفت عبد اللطيف غلاب، ٢٠١١، ص ٢٢٣)، وذلك ليشمل طلاب الجامعة الحاصلين على شهادة الثانوية العامة المعادلة للمؤهل المتوسط، وركز معظم مباني الكليات والمعاهد بالمدينة، بالإضافة إلى موظفى الحكومة والقطاع الخاص الحاصلين على المؤهلات المتوسطة، وأهم المواقع شرق المحطة.

جدول (١٦) التوزيع النسبى لعينة الركاب وفقاً للحالة التعليمية

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

الموقف	الحالة التعليمية	أمى	يقرأ ويكتب	متوسط وفوق متوسط	جامعى
الزناقطة	١٠.٩	١٦.٣	٤٥.٢	٢٧.٦	
شرق المحطة	٨.٤	١٥.١	٥٢.١	٢٤.٤	
أرمنت	٨	١٣.٢	٤٥.٣	٢٣.٥	
المتوسط	٩.١	١٤.٩	٤٧.٥	٢٨.٥	

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

يأتى الحاصلون على مؤهل جامعى فى المرتبة الثانية بنسبة ٢٨.٥٪ من الإجمالى، وإن ارتفعت بموقف الزناقطة.

وجاء من يقرأ ويكتب فى المرتبة الثالثة بنسبة ١٤.٩٪ من جملة حجم العينة، وقد يفسر ذلك انتشار مراكز محو الأمية بالمحافظة، وترتفع نسبة المستخدمين لموقف الزناقطة، لانتشارها بين فئتى أصحاب المحلات والعاملين بالأعمال الحرة والقطاع الخاص، وهو ما أكده الارتباط الطردى المتوسط بين فئة من يقرأ ويكتب وفئة الأعمال الحرة (+٠.٥٠).

- ضآلة نسبة عينة الركاب الأميين، إذا لم تتجاوز نسبتهم ٩.١٪ من جملة

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

حجم العينة، لذلك فقد احتلت المرتبة الأخيرة، وقد يعزى ذلك إلى أن الركاب المنحدرين من أصل ريفي ما زالت تنتشر فيهم الأمية إلى حد كبير.

هـ- المهنة:

من دراسة الجدول رقم (١٧) استنتاج ما يلي:

تتعدد المهن التي يمارسها الركاب المستخدمون لمواقف المدينة، وتعكس وظيفة مدينة الأقصر ترتيب المهن، إذ تأتي الأعمال الحرة في المرتبة الأولى بنسبة ٢٥.٧٪ من حجم العينة، وذلك لزيادة حركة النشاط التجاري والخدمي بالمدينة، وترتفع النسبة في موقف الزناقطة.

جدول (١٧) التوزيع النسبي لعينة الركاب وفقاً لنوع المهنة

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

المهنة / الموقف	أعمال حرة	طالب	موظف بالحكومة وقطاع الأعمال	موظف قطاع خاص	بدون عمل	مزارع
الزناقطة	٢٩.٨	١٧.٨	١٨.٤	١٦.٧	١١.٦	٥.٧
شرق المحطة	٢٤.٨	٢٧.٢	١٩.٨	١٣.٥	١١.٧	٣
أرمنت	٢٢.٧	٢٢.٢	٢٤.١	١٧.٥	١١.٢	٢.٣
المتوسط	٢٥.٧	٢٢.٤	٢٠.٨	١٥.٩	١١.٥	٣.٧

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- يأتي الطلاب في المرتبة الثانية بنسبة ٢٢.٤٪ من جملة حجم العينة، وقد يعزى ذلك إلى الثقل السكاني للمدينة وكذلك امتداد نفوذها التعليمي إلى مدن ومراكز المحافظة، ويظهر ذلك واضحاً في موقف شرق المحطة (٢٧.٢٪)، لزيادة حركة الطلاب عليه، في حين بلغت أداها بموقف الزناقطة، حيث تمثل معظمها رحلات مغادرة للمدينة وبخاصة لمدينة قنا، ودليل ذلك وجود علاقة ارتباطية طردية قوية بين أعداد الطلاب بموقف الزناقطة وفئات الإناث (٠.٨٠+)، والحاصلين على مؤهلات جامعية (٠.٧٢+)، والغرض من الرحلة التعليم (٠.٦٧+).



- يأتي العاملون بالحكومة وقطاع الأعمال فى المرتبة الثالثة بما يزيد عن خمس عينة الركاب، ويعزى ذلك لتوافر فرص العمل بالخدمات المركزية بالمدينة، ويظهر ذلك واضحاً فى موقف أرمنت.

- يأتي العاملون بالقطاع الخاص فى المركز الرابع بين فئات الركاب بنسبة ١٥.٩٪، لتوافر فرص العمل بالشركات والفنادق المرتبطة بالسياحة، وتتقارب النسبة بين المواقف الثلاثة.

- جاء من ليس له عمل فى المركز الخامس بين عينة الركاب بنسبة ١١.٥٪، وذلك لقلّة فرص العمل الجديدة، وقد وجدت علاقة ارتباطية طردية متوسطة بين فئة الركاب بدون عمل وفئة من يقرأ ويكتب (+٠.٥٨)، والتردد بسبب العلاج (+٠.٥٤).

- يأتي العاملون بالزراعة فى المركز الأخير بين فئات الركاب بنسبة لا تتعدى ٣.٧٪، وذلك لانكماش مساحات الأراضى الزراعية التى تتخلل كردون المدينة، وترتفع نسبتهم فى موقف الزناقطة، لتوافر الأراضى الزراعية فى شياخة منشأة العمارى.

و - متوسط الدخل الشهرى:

من تحليل أرقام جدول (١٨) وشكل (١١) يمكن رصد الحقائق التالية:

- ارتفاع عينة الركاب من ذوى الدخل المنخفضة (أقل من ٥٠٠ جنيه) والتى بلغت نسبتها ٥٠.٣٪ من جملة حجم العينة، ويعزى ذلك لتواضع متوسط دخل معظم الركاب، وأرتفعت النسبة فى موقف شرق المحطة، لارتفاع نسبة الطلاب والعاملين بالحكومة وبدون عمل.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

جدول (١٨) التوزيع النسبي لمتوسط دخل عينة الركاب

بمواقف مدينة القصر عام ٢٠٠٩

المتوسط الدخل	أقل من ٥٠٠ جنيه	٥٠٠ - ١٠٠٠	١٠٠٠ - ١٥٠٠ جنيه	أكثر من ١٥٠٠ جنيه
الزناقطة	٤٨	٣٠.٥	١٥	٦.٥
شرق المحطة	٥٥.١	٢٩.١	١٠.٦	٥.٢
أرمنت	٤٧.٨	٣٦.٢	١١.٤	٤.٦
المتوسط	٥٠.٣	٣١.٩	١٢.٤	٥.٤

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

تبلغ نسبة الركاب من ذوى الدخل (٥٠٠ - ١٠٠٠ جنيه) ما يقرب من ثلث جملة حجم العينة، وتزيد بشكل كبير بموقف أرمنت، وهو ما أكده وجود ارتباط طردى متوسط بين مستوى الدخل (٥٠٠-١٠٠٠ جنيه) والحاصلين على مؤهلات متوسطة (+٠.٦١)، والعاملين بالقطاع الخاص (+٠.٥١)، يليها نسبة فئة الركاب من ذوى الدخل (١٠٠٠-١٥٠٠ جنيه) والتي تشكل ١٢.٤٪، ويرجع ذلك إلى ارتفاع نسبة العاملين بالأعمال الحرة والقطاع الخاص بمدينة الأقصر، وهو ما أكده الارتباط الطردى المتوسط مع فئة الدخل (١٠٠٠-١٥٠٠ جنيه) والعاملين بمدينة الأقصر بلغ (+٠.٦١) فى موقف الزناقطة.

جاءت الركاب من ذوى الدخل (١٥٠٠ جنيه فأكثر) محدوداً للغاية، إذ لم تتجاوز نسبتهم نحو ٥.٤٪ من جملة حجم العينة، ويفسر ذلك ارتفاع نسبة الركاب ذوى الدخل المنخفضة والمتوسطة.



التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

ز- الحالة الاجتماعية:

بالاستعانة بنتائج الدراسة الميدانية (جدول ١٩) يمكن رصد الحقائق

التالية:

- تصدر ممن لم يسبق لهم الزواج جميع فئات عينة الركاب بمواقف مدينة الأقصر بنسبة تزيد على نصف حجم العينة، وهو ما يتشابه مع عينة الركاب بمواقف مدينة إيتاي البارود (مرفت عبد اللطيف غلاب، ٢٠١١، ص ٢٢٥)، ومرد ذلك إلى ارتفاع نسبة الأفراد في الفئة العمرية "١٥، لأقل من ٣٠ سنة"،

جدول (١٩) التوزيع النسبي لعينة الركاب وفقاً للحالة الاجتماعية

بمواقف مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

الموقف	الحالة الاجتماعية	أعزب	متزوج	مطلق	أرمل
الزناقطة	٩	٤٥.	٥١.٨	٠.٧	١.٦
شرق المحطة	٣	٥٦.	٤٢.٢	١.٢	٠.٣
أرمنت	٤٩	٤٨.٧	١.٥	٠.٨	
المتوسط	٤	٥٠.	٤٧.٦	١.١	٠.٩

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

وهي أقل الفئات العمرية انتشاراً بين المتزوجين، ويشير إلى ذلك قوة الارتباط بينهما (+ ٠.٧٥) بموقف الزناقطة، ولنقص الإمكانيات المادية أو لعدم وجود فرص عمل، وقد بلغت النسبة أقصاها بموقف شرق المحطة، قد وجد ارتباط طردي متوسط بين فئة الأعزب والمؤهل المتوسط وفوق المتوسط بلغت (+ ٠.٦٢).



- تأتي فئة المتزوجين فى المرتبة الثانية بنسبة ٤٧.٦% من جملة حجم العينة، وقد بلغت أقصاها بموقف الزناقطة، وبحساب معامل الارتباط تبين وجود علاقة طردية قوية مع أعداد الركاب المتزوجين وحرقة الأعمال الحرة بلغت (+٠.٧٤).

- ضآلة نسبة الركاب من فئتى المطلق والأرامل لتشكل نحو ١.١%، ٠.٩% من جملة حجم العينة على التوالى، وذلك لارتفاع سن الركاب.

خامسا: مشكلات النقل وحلولها المقترحة

مثل مداخل معظم المدن المصرية، يواجه النقل عدة مشكلات عند مداخل مدينة الأقصر، وقسمت إلى مشكلات تخص الركاب، وثانية للطرق وثالثة وسائل النقل، ثم مشكلات مواقف الخدمة.

وتتصدر مشكلات الركاب جميع أنواع مشكلات النقل بمدينة الأقصر حيث اختارها ما يزيد عن نصف العينة، نظراً لتعدد المشكلات التى تواجه الركاب، وتتشابه النسبة بين مواقف المدينة شكل (١٢).

جاءت المشكلات التى تواجه الطرق فى المرتبة الثانية بنسبة ٣٦.٦% من جملة مفردات العينة، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة، لتصل أقصاها بمدخل الزناقطة وذلك لكثرة المطبات وسوء حالة الطريق.

فى حين احتلت مشكلة وسائل النقل المرتبة الثالثة بنسبة ٦.٣%، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة لتصل أقصاها بموقف أرمنت، حيث يعانى من مشكلات فى قدم السيارات.

فى حين جاءت مشكلات مواقف الخدمة فى المرتبة الأخيرة بنسبة محدودة لا تتجاوز ٢.٣%، تمثلت فى بعد الموقف عن وسط المدينة بموقف الزناقطة، وقلة عدد المركبات فى موقفى شرق المحطة وأرمنت.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

وفيما يلي دراسة لكل منها بالتفصيل:

أداب دمنهور

٥٦١

الإنسانيات

١- مشكلات الركاب:

تتصدر المشكلات كافة بنسبة ٥٥.١% من جملة مشكلات العينة، وتتعدد المشكلات التي يواجهها الركاب والتي أمكن حصرها فيما يلي جدول (٢٠):

أ- الزحام:

تتصدر مشكلة الزحام المشكلات كافة التي تواجه الركاب، بنسبة ٤٣.٧% من حجم عينة الركاب الذين يواجهون مشكلات، وتزيد حدتها في موقف أرمنت، خاصة في فترتي الصباح والظهيرة، وذلك لزيادة الضغط للذهاب إلى العمل والدراسة وقضاء المصالح.

جدول (٢٠) المشكلات التي تواجه عينة الركاب أثناء الرحلة بمواقف

مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

المشكلة / الموقف	الزحام	السرعة الزائدة	عدم الالتزام بتعريف الركوب	كثرة نقاط التفتيش	السلوك الخاطئ للسائقين	طول فترة انتظار المركبات	تعدد وسائل النقل
الزناقطة	٣١.٩	٤٥	١١.٨	٧	٢.٨	١	٠.٥
شرق	٤٨.٨	٣٦.٦	٨.٩	٢.٤	١.٩	٠.٢	١.٢
أرمنت	٤٩.٨	٣٤.٨	١٢	١.٧	١	٠.٧	-
المتوسط	٤٣.٧	٣٨.٧	١٠.٩	٣.٦	١.٩	٠.٦	٠.٦

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

ب- السرعة الزائدة:

تأتي السرعة الزائدة في المرتبة الثانية بنسبة ٣٨.٧% من جملة المشكلات، وهو ما لا يتفق مع احد فروض الدراسة، وتزيد حدتها في موقف الزناقطة، وقد يعزى ذلك إلى أن معظم خطوطه ترتبط بالطرق السريعة خارج المدينة والتي تربط الأقصر بالمراكز والمحافظات المجاورة.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

جـ- عدم التزام السائقين بتعريفات الركوب:

تحتل المرتبة الثالثة بنسبة ١٠.٩٪ من جملة المشكلات التي تواجه الركاب، حيث يقوم السائقون بزيادة تعريفات الركوب المقررة، خاصة في الليل، وربما يفسر ذلك ضالة أعداد الركاب، وقلة عدد السيارات العاملة ليلاً، وتزيد حدتها في موقف أرمنت.

د - كثرة نقاط التفتيش:

وتشكل نسبة ٣.٦٪ من جملة المشكلات التي يواجهها الركاب، خاصة عند موقف الزناقة، حيث يعد المدخل الرئيسي للمدينة، نظراً لطبيعة مدينة الأقصر السياحية.

هـ- السلوك الخاطي للسائقين:

احتل المرتبة الخامسة بنسبة محدودة ١.٩٪ من جملة المشكلات التي يواجهونها، وتتمثل في انشغال السائقين أثناء القيادة بتشغيل الكاسيت بصوت مرتفع، والتحدث في الهاتف المحمول والتدخين، وغلاظة معاملة بعض السائقين للركاب، وعدم غلق أبواب بعض المركبات أثناء السير، وعدم التزام السائقين بقواعد المرور على الطرق، وتزيد حدتها في موقف الزناقة.

و- تعدد وسائل النقل:

جاءت في المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز ٠.٦٪، وتزيد حدتها في موقف شرق المحطة، حيث لا يرتبط مباشرة بوسيلة نقل واحدة، إذ يفرض مجلس المدينة على سيارات الأقاليم عدم الدخول إلى وسط مدينة الأقصر.

ويقترح لحل مشكلات الركاب التشديد على السائقين بالالتزام بقواعد المرور للتخفيف من السرعة الزائدة وحسن معاملة الركاب، وتفعيل المراقبة الجيدة للسرعات الزائدة عن طريق الردار، أو إنشاء المطبات الصناعية.

٢- مشكلات الطرق:

يواجه الركاب العديد من المشكلات المرتبطة بالطريق والتي تمثل ٣٦.٣٪ من جملة حجم العينة، وتتمثل في كثرة المطبات، وسوء حالة الطريق، وزيادة حجم مرور السيارات، وفيما يلي دراسة لكل منها على النحو

التالى جدول (٢١):

جدول (٢١) المشكلات المتعلقة بالطرق فى مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

المشكلة / الموقف	كثرة المطبات	سوء حالة الطريق	زيادة حجم مرور السيارات
الزناقة	٣١.٤	٣٧.٥	٣١.١
شرق المحطة	٤١.٢	٢٩.٦	٢٩.٢
أرمنت	٤٠.٧	٢٧.٤	٣١.٩
المتوسط	٣٧.٥	٣١.٨	٣٠.٧

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

أ - كثرة المطبات:

تحتل المركز الأول بين مشكلات الطرق بنسبة ٣٧.٥٪ من جملة مشكلات الطرق التى يواجهها الركاب، وتتمثل فى قيام الدولة بإنشاء بعض "المطبات" الصناعية لتقليل سرعة السيارات، فضلاً عن قيام بعض الأهالى التى تقع منازلهم على الطريق بإنشاء مطبات أمام منازلهم لتقليل سرعة السيارات بشكل فردى وبطريقة غير سليمة دون الرجوع إلى مجلس المدينة، الأمر الذى قد يسبب وقوع حوادث، وتزيد حدتها فى موقفى شرق المحطة وأرمنت، لكثرة المطبات داخل المدينة وعلى مداخل قرى المركز، فى حين بلغت أدها بموقف الزناقة، لقلة المطبات على الطريق الرئيسى السريع.

ب - سوء حالة الطريق:

يعانى منها ٣١.٨٪ من جملة الركاب الذين يواجهون مشكلات فى الطريق، وتتمثل فى تآكل طبقة الرصف السطحية لبعض الطرق، أو ضيق عرض الطرق فى بعض شوارع المدينة، وتباينت نسبتها من موقف لآخر،

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

وتزيد حدتها في موقف الزناقطة، حيث يعاني المستخدمون له من سوء حالة الطريق لمسافة تزيد عن الكيلو متر من الموقف وحتى بداية طريق المطار.

ج- زيادة حجم مرور السيارات:

تأتي في المرتبة الثالثة بنسبة ٣٠.٧٪ من جملة مشكلات الطريق، وتزيد النسبة في موقف الزناقطة، وذلك لكثرة السيارات في الموقف، وسيره على الطريق السريع الذي يزداد الحركة عليه، فضلاً عن وجود مطار الأقصر وكثرة حركة السيارات عليه.

ولحل هذه المشكلات يجب أن يراعى الالتزام بالمطبات الصناعية التي تنشؤها إدارة المرور وإزالة المطبات العشوائية التي أقامها الأهالي، والأهتمام برصف الطرق وصيانتها.

٣- مشكلات وسيلة النقل:

تأتي المشكلات المتعلقة باستخدام وسائل النقل في المركز الثالث بنسبة ٦.٣٪ من جملة مشكلات النقل بالمدينة، وتتمثل في قدم مركبات الأجرة وسوء حالتها وتظهر هذه المشكلة في كل مواقف المدينة، خاصة في موقفي أرمنت وشرق المحطة، لوجود بعض أنواع سيارات "الميكروباص" القديمة فضلاً عن عربات "الكابوت" بالرغم من إلغاء ترخيصها من قبل مجلس المدينة، حيث تعد وسيلة غير آمنة وغير مريحة، في حين بلغت أدناها بموقف الزناقطة.

ولحل هذه المشكلة يرجى التوسع في استخدام المركبات الحديثة وعدم الترخيص لسيارات "الكابوت" لمنع سيرها.

٤- مشكلات مواقف الخدمة:

تحتل مشكلات مواقف الخدمة المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز ٢.٣٪ من جملة المشكلات بالمدينة، تتمثل في قلة عدد المركبات بالموقف وبعد الموقف، وفيما يلي دراسة لكل منها بالتفصيل.

أ - قلة عدد مركبات الأجرة في الموقف:



يعانى ركاب مركبات الأجرة من قلة أعدادها فى المواقف، حيث تشكل ثلثى مشكلات المواقف، وتتركز هذه المشكلة، خاصة بالليل، بل أحياناً يخلو الموقف من المركبات، ويعانى منها ركاب المواقف كافة، خاصة موقفى أرمنت وشرق المحطة، فى حين بلغت أدناها بموقف الزناقطة لأنه الموقف الرئيسى الذى يربط المدينة بالمراكز والمحافظات كافة.

ب- بعد الموقف:

يعانى ثلث عينة الركاب من بعد الموقف عن وسط المدينة، ويتمثل فى موقف الزناقطة، حيث يقع فى أقصى شرق المدينة، لذا يستأثر ٩٤.٤٪ من مشكلات بعد الموقف، خاصة أثناء الليل، ولحل هذه المشكلات يراعى زيادة أعداد المركبات على بعض الخطوط، ومحاولة اختيار مكان مناسب للموقف الرئيسى للمدينة فى بداية منشأة العمارى بدلاً من موقعه الحالى المتطرف.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

النتائج والتوصيات

- خلصت الدراسة إلى عدد من النتائج التي يمكن عرض أبرزها فيما يلي:
- أدى موقع مدينة الأقصر في الطرف الجنوبي لثنية قنا، إلى جعلها أقرب أجزاء الوادى إلى ساحل البحر الأحمر، مما أتاح لها أن تكون نقطة التقاء محورين للنقل هما النيلى والصحراوى.
 - أثرت درجة الحرارة فى وسائل النقل، خاصة وقت الظهيرة خلال فصل الصيف، حيث يؤدى تمدد الهواء داخل الإطارات إلى حدوث انفجار للإطار وإجهاد محركات السيارة.
 - التوزيع السكانى غير المتكافئ بين شياخات المدينة، حيث استأثرت شياخة الأقصر بما يزيد على نصف سكان المدينة، لذلك يتركز بها موقفى الزناقطة وشرق المحطة، ومدخل الحبيل، مما جعلها الأكثر حركة فى حجم انتقال الركاب.
 - يسهم طريق القاهرة/ أسوان الشرقى فى ربط مدينة الأقصر بمدن المحافظة والمحافظات المجاورة، وترتبط المدينة بإقليمها والمناطق المجاورة بخمسة مداخل رئيسة تبدأ من الزينية "شمالاً"، ومنشأة العمارى "شرقاً"، والحبيل "جنوباً"، والبياضية والبغدادى فى الجنوب الغربى.
 - تصدر منشأة العمارى مداخل المدينة من حيث حجم الحركة المرورية بما يزيد على خمسى حجم الحركة اليومية، فى حين جاء مدخل البغدادى فى المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز ٦.١٪، لاقتصار ربطه ببعض القرى والمدن فى محافظتى الأقصر وأسوان.
 - زيادة أعداد المركبات عند مداخل مدينة الأقصر فى الفترتين (٧ - ٩ صباحاً)، (١ - ٣ ظهراً)، حيث نشاط رحلة الذهاب والعودة من العمل والدراسة.
 - تتصدر مركبات الركاب بما يزيد على أربعة أخماس جملة حركة المركبات عند جميع المداخل بالمدينة، فى حين جاءت حركة نقل البضائع فى

المرتبة الثانية بالنسبة الباقية (١٤.٨٪).

- تتعدد وسائل النقل المستخدمة عند مداخل المدينة، حيث يستخدم فى نقل الركاب سبعة أنواع، ينصدرها "الميكروباص" بنسبة تقترب من الثلث، تليها الدراجات البخارية بنسبة ٢٠.٢٪، ثم السيارات الخاصة ١٣.٨٪، فى حين تعد الدراجات الهوائية الأقل استخداماً بنسبة لا تتجاوز ٣.٧٪ من جملة الحركة عند مداخل المدينة.
- تستأثر حركة الركاب داخل محافظة الأقصر بما يقرب من ثلاثة أرباع جملة حركة الركاب عند مداخل المدينة، وتعد سيارات "الميكروباص" و"الكابوت" وسيلة النقل الرئيسية فى حركة نقل الركاب، بعدد ١٩ خطاً، يعمل عليها نحو ٨٦٩ سيارة.
- يتصدر مدخل منشأة العمارى المركز الأول من حيث حجم حركة الركاب داخل المحافظة بنسبة تزيد على خمسى جملة الحركة بها، ومرد ذلك إلى زيادة أعداد المحلات العمرانية التى تقع عليه.
- اتساع مجال نفوذ حركة نقل الركاب بين مدينة الأقصر والمحافظات الأخرى، بما يزيد على ربع حجم حركة الركاب بالمدينة، وتتصدرها محافظة قنا بما يزيد على ثلاثة أخماس حجم الحركة، وذلك لقربها من مدينة الأقصر، تليها محافظة أسوان (٢٧.٢٪)، فى حين بلغت النسبة أدناها بمحافظتى البحر الأحمر وبورسعيد.
- جاءت حركة نقل مواد البناء فى الترتيب الأول بين السلع المنقولة عند مداخل المدينة، بنسبة ١٣.٩٪، يليها حركة نقل المنتجات الغذائية، فى حين جاءت حركة نقل المواد الصناعية فى المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز ٢.٣٪.
- جاء مدخل منشأة العمارى فى المرتبة الأولى من حيث مدى كفاءة حركة النقل، يليه مدخل البيضاء.
- تتعدد أغراض رحلات ركاب مركبات الأجرة ويأتى فى مقدمتها الذهاب إلى العمل بنسبة ٣٤.٩٪، يليها التعليم، فى حين جاء إنهاء المصالح

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

الشخصية في المرتبة الأخيرة بنسبة ٢.٨٪.

- ارتفاع نسبة أعداد الركاب الذين تستغرق رحلتهم أقل من نصف ساعة لتبلغ ٣٧.٩٪، يأتي معظمهم من مدينة الأقصر ومراكز المحافظات القريبة، يليها من استغرق زمن رحلتهم "٣٠ - ٤٥ دقيقة" بنسبة ٣٢.٧٪، في حين جاء من استغرق زمن رحلتهم "ساعة فأكثر" في المركز الأخير بنسبة ١٣.٤٪ من حجم العينة ويتركزون في موقف الزناقة، حيث يربط المدينة بخارجها.
- تزايد أعداد الركاب المستخدمين لسيارات "الميكروباص" في رحلاتهم نسبة تقترب من ثلاثة أرباع جملة رحلات الركاب، وذلك لمرونتها مقارنة بالسكة الحديد، ولأنها تناسب احتياجات كثير من الركاب ولانخفاض تعريفة ركوبها، في حين تضاعلت أعداد المسافرين باستخدام سيارات "الكابوت" لتبلغ نحو ٢٪، ليقصر استخدامها على موقفي شرق المحطة وأرمنت لربط المدينة بقراها، حيث أنها غير ملائمة للاستخدام ومنع تراخيصها بالمدينة.
- تعد مدينة الأقصر المحل الرئيسي لإقامة أكثر من خمسي حجم عينة الركاب، مما أثر على تولد رحلات الركاب من داخلها إلى خارجها، يليها مراكز المحافظة بنسبة ٤١.٧٪، في حين جاءت المحافظات الأخرى بالمرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز ٠.٧٪ لبعدها عن مدينة الأقصر.
- استأثرت مدينة الأقصر بما يزيد عن أربعة أخماس حجم عينة الركاب وفقاً لمحل العمل، وذلك لتركز المصالح والإدارات الحكومية بها، فضلاً عن توفر فرص العمل بالقطاع الخاص، خاصة السياحي، في حين جاءت المحافظات الأخرى بنسبة ضئيلة لا تتعدى ١.٨٪.
- يمثل الذكور ما يزيد على ٦٠٪ من حجم عينة الركاب، ويرتبط ذلك بارتفاع نسبة العاملين من الذكور، ولطبيعة المجتمع وما يرتبط به من قيود في حركة الإناث، خاصة أثناء ساعات الليل.
- تصدر الفئة "١٥"، لأقل من ٣٠ سنة" الفئات العمرية بنسبة ٥٤.١٪ من



جملة العينة، وذلك لكثرة التردد والسفر على نطاق واسع بين الطلاب والعاملون بالأعمال الحرة، يليها الفئة "٣٠، لأقل ٤٥ سنة" بنسبة ٢٩.١٪، في حين تأتي الفئة العمرية "أقل من ١٥ سنة" في المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز ٢٪، لعدم انتقال الأطفال لمسافات بعيدة وصعوبة سفرهم بمفردهم.

- تصدر الركاب الحاصلون على المؤهلات المتوسطة وفوق متوسطة بما يقرب من نصف حجم العينة، في حين احتلت فئة الأمى المرتبة الأخيرة بنسبة ٩.١٪.

- تتعدد المهن التي يمارسها الركاب المستخدمون لوسائل النقل بمواقف مدينة الأقصر، وتعكس وظيفة المدينة ترتيب المهنة، لذا تأتي الأعمال الحرة بالمرتبة الأولى بنسبة ٢٥.٧٪، لزيادة حركة النشاط التجاري والخدمي بالمدينة، يليها الطلاب بنسبة ٢٢.٤٪، في حين جاء العاملون بحرفة الزراعة في المرتبة الأخيرة لانكماش مساحة الأرض الزراعية التي تتخلل كردون المدينة.

- ارتفاع عينة الركاب ذوى الدخل المنخفضة جداً "أقل من ٥٠٠ جنيه" والتي تضم أكثر من نصف حجم العينة، في حين جاءت الركاب من فئة الدخل "١٥٠٠ جنيه فأكثر" محدودة للغاية، إذ لم تتجاوز نسبتهم ٥.٤٪، ويفسر ذلك ارتفاع نسبة الركاب ذوى الدخل المنخفضة والمتوسطة.

- تصدر من لم يسبق لهم الزواج جميع فئات عينة الركاب بمواقف مدينة الأقصر بنسبة تزيد على نصف حجم العينة، يليها المتزوجون بنحو ٤٧.٦٪، في حين تضاعلت نسبة الركاب من فئتي المطلق والأرامل لتشكل معاً ٢٪ من حجم العينة.

- تعدد المشكلات التي تواجه النقل عند مداخل المدينة والتي يمكن حصرها في أربع مشكلات رئيسة أولاها تتعلق بالركاب، ثانياً تخص الطرق، ثالثاً تتعلق بوسائل النقل، رابعاً تتعلق بمواقف الخدمة.

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

- تتعدد المشكلات التي يواجهها الركاب والتي يتصدرها الزحام بنسبة ٤٣.٧% يليه السرعة الزائدة (٣٨.٧%)، في حين سجل تعدد وسائل النقل وطول انتظار المركبات بنسبة أدناه ١.٢% من جملة العينة، لذلك يجب التشديد على السائقين بالالتزام بقواعد المرور لتخفيف السرعة. تتعدد مشكلات الطرق والتي تتمثل في كثرة "المطبات" (٣٧.٥%)، وسوء حالة الطريق (٣١.٨%)، وزيادة حجم مرور السيارات (٣٠.٧%)، لذلك يجب مراعاة إنشاء المطبات الصناعية بواسطة إدارة المرور، وإزالة المطبات العشوائية التي يقيمها الأهالي والاهتمام برصف الطرق، في حين تتمثل مشكلات مواقف الخدمة في قلة عدد مركبات الأجرة في الموقف بنسبة ثلثي المشكلات، يليها بعد الموقف بالنسبة الباقية، وتتمثل في موقف الزناقطة، ويجب العمل على نقل الموقف الأخير بالقرب من طريق القاهرة/ أسوان، لقربه من المدينة ولسهولة وصول الركاب في جميع الأوقات.



ملحق (١)

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

جامعة جنوب الوادي

كلية الآداب بقنا

قسم الجغرافيا

ملحق (٢) استبيان عن حركة الركاب وخصائصهم على مداخل مدينة الأقصر

« جميع البيانات سرية وخاصة بالبحث العلمي »

اسم الموقع:

زمن الرصد:

أولاً: بيانات عامة:

- ١ - النوع: ذكر أنثى
- ٢ - محل الإقامة: مدينة الأقصر مركز الأقصر
- ٣ - محل الميلاد: مراكز محافظة قنا مراكز محافظة أسوان محافظة
- ٤ - محل العمل: قرية/ مدينة مركز محافظة
- ٥ - الوظيفة: طالب بدون عمل حكومة وقطاع عام قطاع خاص أعمال حرة مزارع
- ٦ - السن: أقل من ١٥ سنة ١٥ - ٣٠ ٣٠ - ٤٥ ٤٥ - ٦٠ ٦٠ سنة فأكثر
- ٧ - الحالة التعليمية: أمى يقرأ ويكتب متوسط وفوق متوسط جامعى
- ٨ - الحالة الاجتماعية: أعزب متزوج مطلق أرمل
- ٩ - الدخل الشهرى: أقل من ٥٠٠ جنيه ٥٠٠ - ١٠٠٠ ١٠٠٠ - ١٥٠٠ ١٥٠٠ فأكثر

ثانياً: بيانات عن الحركة:

- ١٠- ما المدن التي تسافر إليها غالباً:
١١- ما هو المدخل الذي تسلكه عادة أثناء السفر:
١٢- متوسط عدد الرحلات التي تقوم بها شهرياً خارج مدينة الأقصر
- | | | |
|------------|-----------|-----------------|
| رحلة واحدة | رحلتان | ثلاث رحلات |
| أربع رحلات | خمس رحلات | ستة رحلات فأكثر |
- ١٣- ما المدة التي تستغرقها الرحلة: أقل من نصف ساعة ٣٠ - ٤٥ دقيقة
٤٥ - ٦٠ دقيقة ٦٠ دقيقة فأكثر
- ١٤- تكلفة الرحلة.
- ١٥- هل تتركب العربة ومعك بضائع: نعم لا
- ١٦- الغرض من الرحلة:
- | | | |
|-------------------|------------|----------------------|
| العمل | التعليم | التسوق |
| العلاج | النزهة | زيارة الأهل والأقارب |
| إنهاء مصالح شخصية | أسباب أخرى | |
- ١٧- وسيلة النقل التي يفضل السفر بها:
- | | | |
|----------|------------|--------------|
| الأتوبيس | الميكروباص | سيارة خاصة |
| تاكسى | قطار | دراجة بخارية |
- ١٨- لماذا هذه الوسيلة بالذات:

ثالثاً: المشكلات:

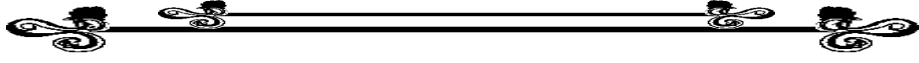
- ١٩- ما هي المشكلات التي تواجهك أثناء الرحلة:
- | | |
|--------------------------------|----------------------|
| - السرعة الزائدة | - زيارة تعريف الركوب |
| - سوء حالة الطرق | - الزحام |
| - زيارة حجم حركة مرور السيارات | - سوء حالة المركبة |
| - كثرة المطبات الصناعية | |
| - مشكلات أخرى (ما هي): | |

التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

ملحق (٣)



التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر



التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

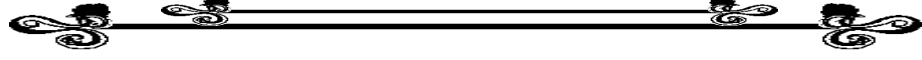


التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر



الهوامش

- * مرت مدينة الأقصر بمراحل كثيرة من الناحية الإدارية حيث كانت حاضرة مركز الأقصر التابع لمحافظة قنا، حتى صدر القرار الجمهوري رقم ١٥٣ لسنة ١٩٨٩ باعتبارها مدينة ذات طابع خاص، وفي سنة ١٩٩٠ تم فصل مدينة الأقصر عن الوحدة المحلية لمركز الأقصر، وفي عام ١٩٩٦ صدر قرار رئيس الوزراء رقم ٣٢٨٤ بضم مركز الأقصر ومدينة البياضية للمجلس الأعلى لمدينة الأقصر وفصلها عن محافظة قنا، وأصبحت إدارة فريدة فنوعها في مصر، حتى صدر القرار الجمهوري رقم ٣٧٨ لسنة ٢٠٠٩ بإنشاء محافظة باسم الأقصر وتكون حاضرتها مدينة الأقصر.
- * تتكون مدينة الأقصر حتى عام ١٩٦٠ من شياخة الأقصر، وفي العام نفسه تم ضم خمس قرى إلى المدينة لتميزها ببعض مقومات الجذب السياحي، هي القرنة، والكرنك، والكرنك الجديد، وجزيرة العوامية ومنشأة العمارة، وفي عام ٢٠٠٦ تم فصل شياخة القرنة عن المدينة بقرار مجلس الوزراء رقم ١٨٩٥.
- (١) محمد صدقي الغماز (١٩٩٠): شبكة الطرق البرية المرصوفة بين المراكز الحضرية بمحافظة الفيوم "دراسة كمية تحليلية"، مجلة بحوث كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد ٣.
- (٢) صقر عبد الفتاح الحروب (١٩٩٠): جغرافية النقل في مدينة عمان، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية.
- (٣) سامي إبراهيم عبد الرحمن (١٩٩٢): النقل الداخلي في مدينة طنطا ومشكلاته الرئيسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا.
- (٤) أحمد محمد حميد (١٩٩٣): النقل الداخلي للركاب بمدينة بنها، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق فرع بنها.
- (٥) سيد أحمد سالم (١٩٩٨): النقل الداخلي في مدينة أسيوط "دراسة في الجغرافية التطبيقية"، مجلة كلية الآداب، جامعة أسيوط.
- (٦) شوهدي عبد الحميد الخواجة (١٩٩٩): النقل الداخلي في مدينة المنصورة ومشكلاته الرئيسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنصورة.
- (٧) إيمان محمد رمزي (٢٠٠٣): النقل في مدينة الإسكندرية "دراسة جغرافية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية.
- (٨) عبد العظيم أحمد عبد العظيم (٢٠٠٥): القطاع غير الرسمي لنقل الركاب بحى المنتزه "دراسة جغرافية"، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، العدد ٥٣.
- (٩) ريمون سمير شوقي (٢٠٠٦): النقل الداخلي في مدينة السويس ومشكلاته الرئيسية "دراسة جغرافية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة عين شمس.



(١٠) إيهاب لطفى البرنس السعيد (٢٠٠٧): النقل الداخلى فى مدينة دمهور "دراسة فى جغرافية النقل الحضرى"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا.

(١١) ثروت على أحمد (٢٠٠٩): النقل الداخلى فى مدينة فنا "دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا.

(١٢) سعيد أحمد عبده (٢٠٠٧): جغرافية النقل الحضرى "مفهومها وميادها ومناهجها"، مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد ٣٢١.

(١٣) حسن سيد حسن (١٩٨٩): حركة المركبات على الطرق عند مداخل منطقة القاهرة الكبرى "بين الرؤية والرأى الجغرافى"، جامعة المنيا، كلية الآداب، العدد ٩.

(١٤) محمد زكى السديمي (٢٠٠١): حركة النقل على المداخل الرئيسية لمدينة طنطا "دراسة فى جغرافية النقل"، مجلة الإنسانيات، كلية الآداب بدمهور، جامعة الإسكندرية، إصدار خاص.

(١٥) عبد المعطى شاهين عبد المعطى (٢٠٠٧): تحليل جغرافى لحركة النقل على مداخل مدينة المحلة الكبرى، الجمعية الجغرافية المصرية، سلسلة بحوث جغرافية، العدد ١٦.

(١٦) لحساب هذا المؤشر يتم عمل مصفوفة، ويتم حسابه لكل عقدة بأقصى عدد من الوصلات المؤدية إلى أبعد عقدة عبر أقصر مسار فى الشبكة، وأقل عقدة من حيث عدد الوصلات تمثل عقدة مركزية من الدرجة الأولى، فى حين نجد أن العقد الهامشية هى التى يزيد عدد وصلاتها عن المتوسط (الذى يتم حسابه بقسمه جملة عدد الوصلات على عدد العقد) = $444 \div 12 = 37$.

Bamford, E.C., and Robison. B.A., Geography of Transport = MacDonal and EVAN, Plymoth, 1968 p. 76.

(*) الهيئة العامة للأرصاد الجوية، قسم المناخ، بيانات غير منشورة للفترة من ١٩٥٥-٢٠٠٥ لمحطة أرصاد الأقصر.

* يضم المجلس الأعلى لمدينة الأقصر مدينة الأقصر، ومركز الأقصر، ومركز شرطة طيبة عام ٢٠٠٦، وتم إنشاء محافظة الأقصر فى نهاية عام ٢٠٠٩، من المجلس الأعلى لمدينة الأقصر إضافة إلى مركزى إسنا وأرمنت.

* وهى الفترة الصباحية من (٧-٩ صباحاً)، وهى فترة الخروج للعمل والدراسة، وتبدأ الثانية من (١-٣ بعد الظهر) أثناء خروج الموظفين والطلاب، الفترة الثالثة من (٦-٨ مساءً) ومعظمها يكون بهدف التسوق والزيارات وغيرها.

* قلت أعداد سيارات "الكابوت" حالياً لعدم موافقة مجلس مدينة الأقصر على تجديد الرخص، رغبة فى إحلالها بسيارات ميكروباص لخدمة الركاب ولتناسب المظهر الحضارى للمدينة، حيث تمثل سيارة ربع نقل تم تعديل صندوقها بإضافة دكتين حديد أو خشب، وتغطيتها بتنده حديد أو جلد.

* جارى الآن تفريغ مدينة الأقصر من سكانها نظراً لأعمال الاكتشافات والتنقيبات الأثرية عن طريق الكباش، ونقل جزء منهم إلى مدينة طيبة الجديدة.

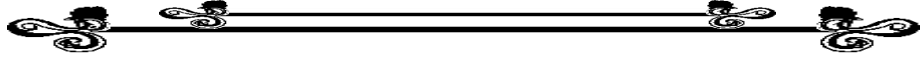
التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

(١٧) المستوى الأول: تدفق حر مع أحجام منخفضة إذا كانت السرعات عالية فى حالة عدم وجود قيود على السائقين.
المستوى الثانى: تدفق ثابت وتبدأ عمليات السرعة فى الزيادة عندما تسمح ظروف المسارات بذلك وللسائقين حرية اختيار السرعة.
المستوى الثالث: يتميز بالتدفق الثابت والسرعة العالية وتتحكم فى ذلك أنواع السيارات ومعظم السائقين مخيرون فى اختيار السرعة والخطوط ومعظمهم يعتمد على سرعة تشغيل مرضية.
المستوى الرابع: تدفق متقلب مع تغيرات جوهرية فى سرعة التشغيل ولكن تكون السرعة مقبولة عموماً.
المستوى الخامس: تدفق متقلب مع هبوط واضح فى السرعة وحدوث تدفقات.
المستوى السادس: تدفق مرورى قوى مع سرعات منخفضة وحجوم عالية مع وجود تدفقات كثيرة وطويلة وقد يصل التدفق إلى الصفر.
للمزيد أنظر:

Ministry of Housing and Reconstruction "Planning of the entrance to the Cairo urban area". Schematic Plan Report, Cairo, 1976, P. 5.

* اعتمدت على خمسة معايير هى: حجم الحركة بالوحدات المكافئة/ساعة، عدد الركاب، عدد الطرق التى تخدم المدخل، نسبة السعة الفعلية إلى السعة التصميمية، السرعة الفعلية على الطرق.
* اعتمدت الدراسة على مراكز محافظة الأقصر الثلاث فقط الأقصر وأرمنت وإسنا نظراً لأنه قد تم فصل مركز الأقصر إلى العديد من المراكز الصغيرة فى نهاية عام ٢٠٠٩، بعد انتهاء الدراسة الميدانية.

المصادر والمراجع



أولاً: باللغة العربية:

- أحمد محمد حميد (١٩٩٣): النقل الداخلى للركاب بمدينة بنها "دراسة جغرافية"، مجلة كلية الآداب بينها، جامعة الزقازيق.
- آمال على حسن (٢٠٠٨): النقل بالطرق البرية فى محافظة الفيوم "دراسة فى جغرافية النقل"، - رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب جامعة عين شمس.
- بهجت عبد السلام محمد (٢٠٠٥): النقل البرى فى شبه جزيرة سيناء "دراسة تطبيقية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنيا.
- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية للتعداد العام للسكان والإسكان، لمحافظة قنا أعوام ١٩٧٦، ١٩٨٦، ١٩٩٦، ٢٠٠٦.
- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية للتعداد العام للسكان والإسكان، للمجلس الأعلى لمدينة الأقصر، عام ١٩٩٦، ٢٠٠٦.
- حسن سيد حسن (١٩٨٩): حركة المركبات على الطرق عند مداخل منطقة القاهرة الكبرى "بين الرؤية والرأى الجغرافى"، مجلة دراسات جغرافية، كلية الآداب بالمنيا، جامعة المنيا، العدد التاسع.
- سعيد أحمد عبده (٢٠٠٧): جغرافية النقل "مغزاها ومرماها"، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- سعيد أحمد عبده (٢٠٠٧): جغرافية النقل الداخلى "مفهومها وميدانها ومناهجها" مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد ٣٢١.
- شركة "أتوبيس" الاتحاد العربى للنقل، بيانات غير منشورة، ٢٠٠٩.
- شركة "أتوبيس" الوجه القبلى بالأقصر، بيانات غير منشورة، ٢٠٠٩.
- شركة إكوكسزف للحلول البيئية وآخرون (٢٠٠٥): مشروع بناء القدرات

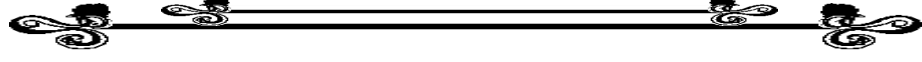


التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

- المؤسسية لنشر سياسات السلامة وإدراج البعد البيئي بالأقصر، دليل التوصيف البيئي، ديسمبر.
- عبد المعطى شاهين عبد المعطى (٢٠٠٧): تحليل جغرافي لحركة النقل على مداخل مدينة المحلة الكبرى، الجمعية الجغرافية المصرية، سلسلة بحوث جغرافية، العدد ١٦.
- محافظة الأقصر، إدارة المواقف، خطوط السير بالمواقف وأعداد المركبات، بيانات غير منشورة، ٢٠٠٩.
- محافظة الأقصر، مركز المعلومات، بيانات غير منشورة، ٢٠١٠.
- محمد زكى السديمي (٢٠٠١): حركة النقل على المداخل الرئيسية لمدينة طنطا "دراسة في جغرافية النقل"، مجلة الإنسانيات، كلية الآداب بدمنهور، جامعة الإسكندرية، إصدار خاص.
- مديرية الطرق والنقل بمحافظة الأقصر، قسم الإحصاء، بيانات غير منشورة، ٢٠٠٩.
- مرفت عبد اللطيف أحمد غلاب (٢٠١١): مركز إيتاي البارود "دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة دمنهور.
- الهيئة العامة للأرصاد الجوية، قسم المناخ، بيانات غير منشورة، عن الفترة ١٩٥٥ - ٢٠٠٥، القاهرة.

ثانياً: باللغة الإنجليزية:

- Altshuter., A. (1981) the Urban Transportation System Polities and Policy Innovation Mitprss, London.
- Bamford, E.C., and Robinson. B.A., (1978) Geography of Transport. Macdonald and EVAN, Ply Moth.
- Kadiyali L.R. (1972) Traffic Engineering and



Transport Planning – New Delhi.

- **Ministry of Housing and Reconstruction (1976)**
"Planning of the Entrancesto the Cairo Urban Area"
Schematic Plan Report.
- **Salah, A. (2003) Impact of Increased Traffic Volume**
on the City of Riyadh: Challenges and Opportunities.
- **Taaffe, E.J. et al., (1996): Geography of**
Transportation Printice Hall, New Gersey.