



الجغرافيا التطبيقية

أ.د. محمد أحمد إبراهيم نعينع

أستاذ الجغرافيا الإقتصادية

ورئيس قسم الجغرافيا السابق

كلية الآداب

قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية

العام الجامعي

2024/2025م

بيانات الكتاب

الكلية: الآداب

الفرقة: الرابعة

التخصص: برنامج المساحة ونظم المعلومات الجغرافية "مميز"

عنوان الكتاب: الجغرافيا التطبيقية

تاريخ النشر: 2021م

عدد الصفحات: 214

المؤلف: أ.د. محمد أحمد إبراهيم نعينع

فهرس الموضوعات

الصفحات	الموضوع
<u>3</u>	<u>الفهرس</u>
21-4	<u>الفصل الأول: الاطار النظري</u>
<u>99-22</u>	<u>الفصل الثاني: التقييم الجغرافي لمنطقة وادي الصعابدة</u>
<u>188-100</u>	<u>الفصل الثالث : التحليل الجغرافي لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر</u>

الفصل الأول

الإطار النظري

كلمة جغرافيا Geography أغريقية الأصل ، وتتألف من مقطعين الأول Geo ويعنى الأرض ، والثانى graphy ويعنى الوصف وبذلك تكون الترجمة الحرفية لعلم الجغرافيا هو وصف الأرض ، لذلك يعد الإغريق هم المؤسسون الأول لعلم الجغرافيا.

وقد تطور علم الجغرافيا علي يد الرومان قليلاً ، ومن بعدهم العرب اللذين أضافوا الكثير خلال العصور الوسطى علي يد الخوارزمي والأديسي وابن بطوطة بخاصة .

أما في العصر الحديث فقد ازدادت المعرفة الجغرافية باكتشاف العالم الجديد ، ثم بإدخال مبدأ السببية في الجغرافية لتخطو الجغرافية خطوات واسعة بعيدة عن الوصف المجرد بمعرفة الأسباب والربط بين ظاهراتها الطبيعية والبشرية في المكان الواحد ، وهذا ما دفع الجغرافية إلي التركيز علي معنى دراسة التأثير المتبادل بين الإنسان وبيئته ، وهما وجهان لعمله واحدة ، ومعنى ذلك أن جميع الدراسات ينبغي عليها أن تبرز تعريف علم الجغرافية ، فتبين العلاقة المتبادلة بين البيئة والإنسان عند دراسة أى ظاهرة في أى من فروع علم الجغرافيا .

وتنقسم الجغرافيا الي قسمين كبيرين هما الجغرافيا الطبيعية والجغرافيا البشرية ، ويتفرع من الأولي عدة فروع مثل جغرافية المناخ وأشكال سطح الأرض وجغرافية البحار والمحيطات ، وجغرافية التربة وجغرافية النبات الطبيعي وجغرافية الحيوان البري ، أما الثانية فيتفرع منها جغرافية السكان وجغرافية العمران و الجغرافية السياسية ، إضافة الي الجغرافية الاقتصادية التي باتت قسماً رئيساً ضمن الجغرافية ، حيث تعد أكثر الفروع تحديداً وأوسعها مجالاً ، لذلك يتفرع منها عديد من الفروع منها جغرافية الزراعة وجغرافية

الصناعة وجغرافية المعادن وجغرافية الطاقة وجغرافية النقل وجغرافية التجارة
وجغرافية التسويق وجغرافية السياحة وغيرها .

وتعرف الجغرافيا التاريخية historical Geography بجغرافية
الماضي ، ويشير اسمها إلي أنها دراسة جغرافية في فترة زمنية مضت ، فقد
تكون دراسة في أحد العصور السابقة ، وقد تكون عدة جغرافيات تاريخية أو
تقتصر على إحداها ، فدراسة سكان مصر في العصر الفرعوني تدخل في
مجال الجغرافيا التاريخية ، ومناخ مصر في العصر الإسلامي ، والأنشطة
الاقتصادية في مصر في العصر الروماني ، كلها تدخل ضمن دراسة
الجغرافية التاريخية بغض النظر عن تخصص الفرع المدروس ، فجميعها
يصبغ بصبغة الماضي ، وبذلك لا تمثل الجغرافية التاريخية أحد فروع علم
الجغرافية سواء الطبيعية أو البشرية ، وإنما هي الجغرافية ولكن في فترة زمنية
مضت .

أما الجغرافيا الإقليمية Regional Geography فلا تعد كذلك من
فروع علم الجغرافية ، حيث تدرس جميع أفرع الجغرافية في إقليم محدد بهدف
إبراز الشخصية الإقليمية للإقليم وما يميزه عن غيره من أقاليم مجاورة ،
بمعنى أن الجغرافية الإقليمية هي جغرافية الحاضر أو الواقع الحالي أو
الجغرافية المعاصرة تمييزاً عن الجغرافية التاريخية ، ولكن تختلف عنها في
أنها تدرس جميع أفرع الجغرافية في إقليم محدد وليس أحد فروعها ، وفي
الحالة الأخيرة توصف بالفرع المدروس وليس بالجغرافية الإقليمية ، وبذلك
تكون الجغرافية الإقليمية وفقاً لتعريفها السابق هي الجغرافية نفسها ، لذلك
يذهب البعض إلي تسميتها بقمة الفروع ، ويقصدون بذلك أنها ملتقي الفروع
، ويُفرق البعض بين الجغرافية الإقليمية والأصولية (العامة) في أن الأولي

تدرس عدة موضوعات في أماكن محددة والعكس للثانية ، حيث تدرس ظاهرة أو ظاهرتين في العالم كله .

ويستند الجغرافي علي كثير من العلوم الطبيعية والبشرية ليستمد منها الحقائق التي تعينه في تفسير كثير من الظواهر الجغرافية قيد الدراسة ، فتعتمد فروع الجغرافية الطبيعية مثل جغرافية المناخ علي علم الأرصاد الجوية Meteorology وأشكال سطح الأرض والتضاريس علي الجيولوجيا Geology ، وجغرافية التربة علي علم التربة Pedology ، وجغرافية البحار علي علم البحار وغيرها ، كما تعتمد فروع الجغرافية البشرية مثل جغرافية السكان علي علم السكان Demography ، وجغرافية العمران علي التخطيط Planning والجغرافية السياسية علي علم السياسة والجغرافية الاقتصادية علي علم الاقتصاد Economy .

وبالرغم من عدم اتفاق الجغرافيين علي تعريف موحد للجغرافيا ، فإنهم متفقون أن الجغرافية هي علم دراسة التأثير المتبادل بين البيئة و الإنسان ، الأمر الذي دفع الجغرافيين إلى التركيز في دراستهم علي إبرازها ، باعتبار أن الجغرافية تضم وجهان (طبيعياً وبشرياً) ، وأن الجغرافي هو خير من يبرز هذه العلاقة فهي صنعته .

ويذهب بعض الجغرافيين عند دراستهم لمناخ منطقة أو أشكال السطح بها إلي الغوص في علم الأرصاد الجوية ، وكذلك الجيولوجيا منسلخين بذلك عن الجغرافية ، وربما يفسر ذلك حداثة عهدهم بها أو عدم حرفيتهم بالمهنة ، حيث تخلو كثير من الدراسات الجغرافية في المكتبة العربية ، خاصة في مجال الجغرافية الطبيعية من إبراز التأثير المتبادل بين الإنسان والبيئة ، وهي بذلك تكون دراسة غير جغرافية أو بالأحرى دراسة جغرافية منقوصة ، عكس

الحال في مجالات الجغرافية البشرية بفروعها المختلفة التي غالباً ما تبرز التأثير المتبادل بينهما.

وبما أن الجغرافية لم تعد علماً وصفيّاً ،حيث تعتمد علي دراسة العلاقة المتبادلة بين الإنسان والبيئة ، وهو ما يفرض علي الجغرافي الجانب النفعي أو التطبيقي في بحوثه ودراساته ، الأمر الذي يترتب عليه مساهمة الجغرافي في حل المشكلات التي تواجه البشرية ، وفي هذا الخصوص تكون الجغرافية بمفهومها الحديث هي جغرافية تطبيقية ولم تعد وصفية ، لذلك أحب البعض التأكيد علي الجغرافية بأنها تطبيقية ، لذلك شاع أخيراً في بعض الدراسات الجغرافية العربية كلمة تطبيقي سواء في مجال الجغرافية الطبيعية أو البشرية ، برغم أن مفهومها الحديث يدل علي ذلك ، وقد لا يحتاج إلي التأكيد في كثير من عناوين بحوثها ، فمثلاً عند دراسة جغرافية مصر لا يشترط إضافة كلمة إقليمية بعدها ، لأن جغرافية مصر تعنى دراسة جميع أفرع الجغرافية داخل حدودها ، وهي بذلك تكون جغرافية مصر الإقليمية ، ومن هذا المنطلق فلا داع لوصف الجغرافية في بعض الدراسات بأنها تطبيقية تمييزاً عنها بالجغرافية غير التطبيقية (النظرية) ، لأنها في الحالة الأخيرة تكون دراسة جغرافية منقوصة ، لذلك وجب علي الجغرافي دمج الجغرافية الوصفية (النظرية) مع التطبيقية لإبراز العلاقة المتبادلة بين الإنسان و بيئته والتي تسهم في مجالات التنمية والتخطيط .

تلك العلاقة ليس جديراً بصنعتها إلا الجغرافيون ، خاصة في ظل اعتماد الجغرافية علي عدد من العلوم الأصولية الطبيعية والبشرية ، التي تعاون الجغرافي في تكوين الحقائق وتفسيرها ، فيأخذ الجغرافي من كل منها ، ولكن يعيدها في قالبه بشكل يصعب علي أحد أن يرجعها الي علمها ،

الأصولي المستمد منها ، وفي ذلك يبرز الجغرافي مهاراته بالربط والتعليل والتفسير وبلورته للحقائق ، ودراستها بمنهج جغرافي سليم يدرك العلاقة المتبادلة بين الإنسان والبيئة وهي صنعة الجغرافي وحده .

الجغرافيا التطبيقية (ماهيتها وتطورها ومجالاتها)

تقوم الجغرافيا التطبيقية Applied Geography على ممارسة تطبيق أسس وأصول أدبيات علم الجغرافية في قالبها النظري ، لتتحول إلى دراسة تطبيقية لموضوع ما أو ظاهرة ما أو قضية معينة من وجهة النظر الجغرافية ، أو هي التطبيق العملي للمفاهيم والأسس الجغرافية حيال دراسة أي من الظواهر أو القضايا التي يقوم الجغرافي بالإسهام في دراستها.

و**عرف منكهأوس Menkhaws** الجغرافية التطبيقية بأنها تطبيق للأساليب الجغرافية من مسح وتحليل وتعليل من أجل المساهمة في إيجاد حلول لمشكلات العالم، أو هي توظيف للجغرافية واستثمار لفروعها وأساسياتها لحل مشكلات الإنسان في حيزه المكاني.

مفهوم التطبيق :

التطبيقُ لغوياً هو إخضاع المسائل والقضايا لقاعدة علمية أو قانونية أو نحوها ، ولمعرفته لا بد من الإجابة على هذه التساؤلات : ماذا نطبق ؟ ولماذا نطبق ؟ فالفرد يطبق عادة فكرة أو منهجا أو قاعدة ، ولكل من هذه التطبيقات أهداف معلنة وغير معلنة ، والتطبيق هو صلب العلم ، لأن العلم مبني على افتراضات تتطلب التحقق من صوابها من عدمه ، و صوابها

المتكرر زمانياً ومكانياً يوصلها إلى مرحلة التعميم ، و بقياس درجة التعميم والعوامل المؤثرة تسن القواعد ، التي قد تصاغ رياضياً لاحقاً لتكون قوانين .

والقوانين بدورها تمثل أعمدة ترتكز عليها النظريات ، والنظريات هدف العلوم جميعاً ، يضاف إلى ذلك ، لكل فرع من فروع العلم منهجه البحثي في التقصي للوصول إلى الحقائق ، والمنهج خاضع للتطبيق ، إضافة إلى كونه سبيلاً من سبل الوصول إلى الهدف من التقصي العلمي ، أو بعبارة أدق : لا علم دون تطبيق .

وقد بدأت الجغرافيا تطبيقية دون سواها لأنها تعنى بالبيئة التي يعيش بها الإنسان ، فالرسوم التي اكتشفت في كهوف الإنسان القديم تؤكد أن معرفة البيئة المحيطة بالإنسان ، حيث تتوفر المياه و الحيوانات والثمار والتي كانت هدفاً للجميع ، وأن طريقة صيد الحيوانات الضخمة والمفترسة كان يخطط لها مسبقاً ، وكذلك تنظيم ملكيات الأرض و طرائق استغلالها قد وثقت بخرائط في العصور المختلفة .

تطور الجغرافية التطبيقية :

ظهرت الجغرافية التطبيقية تحت هذا المسمى بشكل واضح في المؤتمر الجغرافي الدولي التاسع عشر الذي عقد في مدينة استوكهولم بالسويد عام 1960، وتم التأكيد عليه في المؤتمر الجغرافي الدولي العشرين الذي عقد في لندن عام 1964، ومنذ ذلك الوقت وضح تماماً ظهور الجغرافية التطبيقية بشخصيتها المميزة ، وغدت تثبت جدواها تدريجياً في كثير من الميادين الجغرافية .

وقبل ظهور الجغرافية التطبيقية بمسماها الواضح ، كانت هناك إرهابات أولى لظهورها في الميدان الجغرافي ، يمكن تقسيمها إلى ثلاث فترات رئيسة على النحو التالي :

الفترة الأولى :

وشملت أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ، حيث ظهر مجال معرفي تطبيقي ارتبط بمواجهة المشكلات السياسية والعسكرية خلال أواخر القرن التاسع ، ومع بداية القرن العشرين استندت على فلسفة الجمع بين الظواهر الطبيعية والبشرية ، مركزة على مفهوم الإقليم والتركيب الإقليمي ، ومن أبرز الكتابات الجغرافية في تلك الفترة ما يلي :

- محاضرة A.J. Herbertson التي أقيمت في ملتقى للجمعية الجغرافية في مانشستر بالمملكة المتحدة عام 1899 ، معرفاً الجغرافيا التطبيقية بأنها طريقة خاصة للنظر إلى الجغرافية.

- أشار هيربرتسن عام 1910 إلى أثر الجغرافية في رسم خرائط الأقاليم و القيم الاقتصادية .

- ربط Geddes عام 1915 بين الجغرافية التطبيقية والتخطيط كمؤشر لبداية ظهور مفاهيم واضحة لدراسة الأماكن والمناطق وتحديد مشاكلها.

الفترة الثانية :

وتشمل الفترة بين الحربين العالميتين وما بعدهما ، حيث تطلب الوضع السياسي والاقتصادي أن تثبت الجغرافية فائدتها في مجال استعمالات الأرض و التخطيط ، وبعد عام 1945 تأكد ذلك بظهور الثورة الكمية في

الجغرافية وتكون ميادين وفروع جديدة فى الميدان الجغرافى ، ومن أشهر كتابات وملاحم تلك الفترة ما يلى :

- أثر آرثر مايلز فى ترسيم حدود السلطات المحلية و تحديد الأقاليم الوظيفية للمدن و أثر البرلمانات الإقليمية فى معالجة المشكلات المحلية بالمملكة المتحدة.

- حدد Derby عام 1946 هدفه من تدريس الجغرافية بمساعدة تلاميذه وهو فهم البيئة المحيطة الطبيعية والبشرية بشكل عميق .

- وفى العام نفسه قاد Stamp المسح الميداني لاستخدامات الأرض و إمكانات استثمارها بصورة أفضل لأغراض التخطيط . ثم ألف كتابه المشهور Applied Geography الذي عرض فيه تجربته فى مسح استخدامات الأرض ومهد للجغرافيين دخولهم فى مجال التخطيط الحضري والإقليمي.

وتجدر الإشارة هنا أنه فى عام 1964 وأثناء المؤتمر الجغرافى الدولى العشرين بلندن ، استحدثت لجنة فى الاتحاد العالمى للجغرافيين خاصة بالجغرافية التطبيقية ، وفى عام 1972 ناقشت اللجنة مفردات مادة الجغرافيا التطبيقية التى أقر تدريسها فى عدد من الجامعات ، وحدد المجلس موضوعاتها على النحو التالى:

•مشاكل إدارة الموارد الطبيعية فى الدول النامية

•التخطيط الحضري

•التنبؤ بتأثيرات التكنولوجيا و برامج التنمية

•مشاكل توفير المياه و التلوث البيئى

•استكشاف مناهج بحثية جديدة تستخدم الحاسوب في جميع مجالات الجغرافية التطبيقية .

وفي السبعينيات كتب فريمان كتابه عن الجغرافيا والتخطيط ، وفي الواقع أنه عن الجغرافية التطبيقية ، أو دور الجغرافية في العملية التخطيطية .

واستعرض بيتر هاجيت P. Hagett أحد العلماء المجددين في مجال الجغرافية وصاحب كتاب «الجغرافية تركيبية جديدة» ، العلاقة بين الجغرافية والعلوم الأخرى التي تسهل للجغرافي دراسة الظواهر من أبعاد مختلفة ، وأكد على أن الجغرافية تعتمد بصفة رئيسة على استثمار وتوظيف المفاهيم والتقنيات من علوم أكثر تخصصاً، فتأخذ من علم المناخ Climatology نماذج نشأت أصلاً في علم المتيورولوجيا Meteorology، وهو بدوره يشتق مفاهيمه الأساسية من علم الفيزياء ، وتستعير الجغرافيا الاقتصادية وجغرافية السكان وجغرافية العمران وغيرها من فروع الجغرافيا مفاهيم من علوم الاقتصاد والديموغرافيا والرياضيات والإحصاء في إطار معادلات رياضية تتيح المجال لفهم أفضل واستنتاجات أكثر دقة في التحليل الجغرافي .

ومن دلائل زيادة الاتجاه التطبيقي في تلك الفترة موضوعات رسائل الماجستير في الجغرافيا التطبيقية ، والتي باتت معروفة في الجامعات العالمية ومنها نيوكاسل ابون تاين ، وكانت موضوعاتها تشمل ما يلي :

○نظريات التخطيط الحضري

○سياسات إقليمية

- o أزمة مركز المدينة
- o مشكلات بيئية
- o تقييم استعمالات الأرض
- o تخطيط النقل وسياساته

الفترة الثالثة:

تشمل فترة أواسط الثمانينيات ، حيث زاد الاهتمام بالأبحاث وتعميق فائدتها في الجوانب الاجتماعية والاقتصادية والبيئية ، وعمل الجغرافيون في هذه الفترة في القطاعات الحكومية والأهلية ، وهو ما ساعد على تبلور مفهوم الجغرافية التطبيقية كمنحى وليس كفرع جغرافي ، تجاوز الحدود الفاصلة بين الطبيعي والبشري والتركيز على العلاقة الجدلية بين الأبحاث الأساسية والتطبيقية ، ومن أهم كتابات وملاحم هذه الفترة ما يلي .

- حدد Hornbeck عام 1989 مكان تدريس الجغرافية التطبيقية خارج قاعات الدرس لأنها معنية بمشاكل العالم الحقيقية ، وفي العام نفسه أشار Hart بأنها تركيب للمعرفة الجغرافية ومبادئها هدفها خدمة حاجات المجتمع ، وقبل ذلك بعام ذكر Sant بأن الجغرافيا التطبيقية هي استخدام للمعرفة الجغرافية للمساعدة في الوصول إلى قرارات تتعلق بالموارد الطبيعية في العالم .

في عام 1984 وجه سؤال إلى بيتر كولد Peter Gould عن طبيعة عمله ، فأجاب بأنه جغرافي ، وعاد السائل فقال : وماذا يعمل الجغرافي ؟ قاده هذا السؤال إلى تأليف كتاب تحت عنوان The Geographer at Work وترجم للعربية بعنوان (الجغرافي خارج قاعات التدريس) ، عرض فيه

المهن التي مارسها الجغرافيون بنجاح خارج المؤسسات التعليمية مستفيدين من معرفتهم الجغرافية وخبراتهم البحثية .

وقد سلط بعض الباحثين المصريين الضوء على الجغرافيا التطبيقية بشكل مباشر ومن أبرزهم طه الفرل ، ومحمد محمدين اللذان يعدان من قلة الجغرافيين العرب الذين تصدوا لإبراز مفهوم الجغرافية التطبيقية ومجالاتها، وذلك في كتابهما (المدخل إلى علم الجغرافية) عام 1984 ، فقد ذكر هذان الباحثان أن علم الجغرافية قد تطور بشكل لافت ، وتفرعت عنه فروع عديدة لعل من أحدثها الاتجاه التطبيقي .

وفي عام 1998 عقدت جمعية الجغرافيين البريطانيين IBG مؤتمرها السنوي عن الجغرافية التطبيقية ، وفي عام 2010 عُقد المؤتمر السنوي لمجموعة الجغرافية التطبيقية في جمعية الجغرافيين الأمريكيين " AAG " .
وحقيقةً قد ساعد على بلورة الاتجاه التطبيقي للجغرافية خلال تلك الفترات زحف الجغرافيين نحو الخدمات العامة منذ عشرينيات القرن العشرين ، وذلك عندما لعب الجغرافيون دوراً بارزاً في مجالات المحافظة على التربة والتعدادات السكانية وإدارة شؤون البيئة والتخطيط الإقليمي واستخدامات الأرض Land use ، في كثير من دول العالم ، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي "السابق" وبريطانيا والسويد وغيرها ، وبذلك أصبح الجغرافيون عوناً حقيقياً للقيادات السياسية والعسكرية والاقتصادية والاجتماعية ، ولولا الاتجاه التطبيقي في الجغرافيا لما اكتشفت ميادين جديدة التي أصبحت منبرا للجغرافيين مثل الخدمات الطبية والتعليمية ، والسيطرة على التنمية وتوجيهها ، والتخطيط المكاني ، والإقليم والإقليمية ، والتلوث والسيطرة عليه ، والسياحة

، وإدارة المدينة والأقاليم ، والعديد من الميادين والموضوعات التي أضحت تخصصات جغرافية دقيقة .

وباتخاذ الاتجاه التطبيقي تداخلت الجغرافية مع العلوم الأخرى وأخذت منها وأضاف إليها ، و تبنت وسائل وتقنيات لم تكن تعتمد عليها من قبل ، وأضافت إليها صفة التطبيق المكاني الذي أوصلها إلى بروز ما يعرف بالإحصاء المكاني ، والتقنيات المكانية ، والمنظور المكاني ، والتحليل المكاني ، والمنهج الجغرافي ، وغيرها.

وبذلك أضاف الاتجاه التطبيقي للجغرافية مرونة تتماشى مع متطلبات السوق وحاجة المستهلك لتصبح عملية واقعية يحتاجها المرء يوميا ، سواء أكان جغرافيا أم لا ، بوعى أم لا ، فجميع قرارات الإنسان الشخصية والعامّة ذات بعد مكاني ، وبدون هذا البعد تبقى القرارات في فراغ اللاتطبيق واللاموضوعية .

مجالات الجغرافية التطبيقية :

يذكر عمر الفرا وزميله أن الجغرافي هو المتخصص الوحيد الذي يدرس جميع عناصر البيئة التي يعيش فيها الإنسان ، وهي كل ما يتعلق بالظروف الطبيعية من مظاهر سطح ومناخ وتربة وغيرها ، أو ما يتعلق بالظروف البشرية من حيث خصائص السكان وتوزيعهم وكثافتهم وحرفهم ، فالبرغم من أن هناك متخصصين مختلفين كل في مجاله يهتم بدراسة جانب واحد من هذه العناصر ويحلله ، لكنه لا يستطيع أن يعطي تفسيراً متكاملًا للحالة قيد البحث ، لأنه لا يراها من منظور متكامل لسبب بسيط يتمثل في عدم استخدام هؤلاء المتخصصين للخريطة إلا فيما ندر، أما الجغرافي فإنه يوزع الحقائق على أرضية الواقع الذي تمثله الخريطة ، ويستطيع بالتالي أن يدرس الظواهر دراسة

كلية في إطار العلاقة بين عناصر مختلفة ، وهذا يتيح له نتائج قد لا يتسنى لغيره الوصول إليها .

ويتسع المجال المكاني للجغرافية التطبيقية ليشمل العالم بأكمله وهو ما ذكره الجغرافي البريطاني الشهير **دديلي ستامب D. Stamp** وتستطيع الجغرافية التطبيقية أن تسهم في خدمة جميع قضايا الإنسان وتقدم حلولاً لمشكلاته مثل: الازدحام السكاني ، ومشكلات شبكات النقل والاتصالات ، وتخطيط المدن ، وقضايا الإنتاج على اختلاف أنواعها ، وفي مجال جغرافية الزراعة على سبيل المثال تهتم الجغرافية التطبيقية بالعوامل الطبيعية المؤثرة فيها والعوامل البشرية الفاعلة أو المعيقة لها ، وكذلك العوامل التاريخية والاجتماعية التي قد يكون لها جانب في القضية الزراعية ، وفي مجال جغرافية الصناعة يسهم هذا الفرع من الجغرافية من خلال البحوث والدراسات باستعراض مقومات الصناعة مثل الأيدي العاملة والمواد الخام ورءوس الأموال والقوة المحركة والأسواق والتخطيط والإدارة الصناعية ، إضافة إلى أنها تحدد مواقع المصانع وتوطينها في ضوء المقومات السابقة جانب العوامل المناخية المتمثلة في اتجاهات الرياح التي قد تحمل الملوثات الصناعية إلى مواقع العمران الرئيسية .

وفي مجال التجارة يمكن أن تقدم الجغرافية التطبيقية خدماتها، حيث إن التجارة تعتمد أساساً على اختلاف السلع بين مناطق العالم المختلفة بسبب اختلاف الظروف الجغرافية ، وعلى وجود فائض في الإنتاج ، فلولا اختلاف السلع ووجود الفائض لما قامت التجارة ، وتؤثر في التجارة عوامل بشرية تختلف من إقليم إلى آخر ، منها اختلاف المستويات الاقتصادية (دول متقدمة وأخرى نامية أو دون ذلك) ، وهناك العوامل السياسية ذات الطبيعة المتغيرة ،

وكذلك طبيعة السكان عدداً وتوزيعاً ونمطاً استهلاكياً ، ومن بين العوامل اختلاف العادات والتقاليد والأذواق ، مما يترتب عليه اختلافات في أنماط التصدير والاستيراد ، ويمكن للجغرافيا التطبيقية عن طريق خريطة الإنتاج والاستهلاك أن تقدم تفسيراتها للعديد من التساؤلات التي قد يبديها العاملون في المجال التجاري.

وللجغرافية التطبيقية إسهام واضح في مجال الحروب والمعارك الحربية من حيث طبيعة الأرض وتحديات المناخ وحجم القوى البشرية ، وكلها أمور تحدد نتائج الحروب والمعارك ، وفي السياق نفسه تقدم الجغرافيا التطبيقية خدمة للعاملين في المجال الصحي ، حيث إنه من المعروف أن الخدمات الصحية ترتبط بمفهومها الوقائي والعلاجي ارتباطاً وثيقاً بالبيئة الطبيعية التي قد تكون مسرحاً للأمراض ذات طابع خاص ، فالمستشفيات على سبيل المثال تشكل موطناً للبلهارسيا والإنكلستوما، وتشكل البيئات الملوثة مواطن لظهور الكوليرا ، وهكذا يستطيع الجغرافي أن يحدد على خريطته توزيع الأمراض وأسباب توطنها في منطقة دون غيرها، ويقدم خدماته هذه إلى العاملين في المجال الصحي.

وتدرس الجغرافية في جانبها التطبيقي ظاهرة السياحة ، فقد ذكر روبنسون Robinson وبيرس Pearce وغيرهما أن السياحة هي الأنسب لأن تعدّ واحدة من موضوعات الجغرافية التطبيقية ، وشدد روبنسون على نقاط العلاقة بين الجغرافيا وظاهرة السياحة ، فذكر أن السياحة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بشكل وتكوين واستخدام المناظر الطبيعية ، واختيار مواقع الفنادق علاوة على اختيار

المواقع ذات المناخ الأنسب ، وهذه نماذج فقط لمجالات الجغرافية التطبيقية التي أخذت في الاتساع والانتشار لمعالجة موضوعات تهتم بقضايا الإنسان ، وترتبط مباشرة بالجغرافية.

ويعمل الجغرافيون كذلك في مجالات القطاع الخاص إلى جانب عملهم في القطاع العام بوصفهم مستشارين أو موظفين كباراً في الشركات والمؤسسات الكبرى ومن بين الأعمال الاستشارية التي يقدمها الجغرافيون لهذا القطاع :

الاختيار الأمثل لموقع مدينة نموذجية، موقع مطار جديد من خلال اختيار أنسب المواقع لإنشاء الممرات الأرضية أو مدارج المطارات ، ومواقع مراكز الخدمات الطبية بعيداً عن مناطق التلوث وارتباط ذلك باتجاهات الرياح السائدة، وتخطيط شبكات الطرق لربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك ، وربط مناطق السكن بمناطق الخدمات، وغير ذلك من المجالات الحيوية.

ويمكن القول إن بعض دول العالم الثالث بدأ بالفعل يتقهم النهج التطبيقي للجغرافية، فانخرط الجغرافيون في هذه الدول في وظائف خارج مهنة التدريس ، ففي الكويت على سبيل المثال وعلاوة على حقل التعليم يعمل الجغرافيون في المجال الدبلوماسي وفي مجالات اقتصادية منتجة مثل شركات النفط وقطاع التجارة والصناعة، وفي مجالات التخطيط الإقليمي والإسكان والبلدية ومجالات البيئة والأرصاد الجوية وغيرها ، الأمر الذي يطبق أيضاً في دولة الجزائر .

ويُمثل الجغرافيون تمثيلاً جيداً على المستوى الوطني في الإدارات الفيدرالية في الولايات المتحدة الأمريكية ، فقد وصلت نسبة الأعضاء

الجغرافيين العاملين في المؤسسات الفيدرالية إلى نحو 10% وهم من أعضاء الاتحاد الجغرافي الأمريكي.

وحدد Golledge & Graf عام 2002 ، عشرة أسئلة تعنى الجغرافية التطبيقية بتقصي الإجابة عنها:

- 1- ما الذي يجعل الأماكن و المظهر الأرضي مختلفا من مكان لآخر ؟ وما أهمية ذلك ؟
- 2- هل هناك حاجة حقيقية للإنسان ليميز الفضاءات من خلال حدود افتراضية أو حقيقية ؟ (رسم حدود المناطق والأقاليم) (الإبعاد الأفقية)
- 3- كيف نرسم حدود فضاء المكان ؟ (البعد العامودي للمكان)
- 4- لماذا ينتقل الناس من مكان لآخر ؟ وكذلك الموارد و الأفكار ؟
- 5- كيف حدثت التغيرات على الأرض جراء أفعال الإنسان ونشاطاته ؟
- 6- ما دور النظم الافتراضية في عملية التعلم عن العالم ؟
- 7- كيف نقيس ما لا يقاس ؟
- 8- ما دور الخبرة الجغرافية في تطور الحضارة الإنسانية ؟ وما الدور الذي يمكن أن تلعبه لتوقع المستقبل ؟
- 9- لماذا تتغير حالة الاستدامة (و الوهن) من مكان لآخر عبر الزمن ؟ و كيف ؟
- 10- ما هي طبيعة التفكير المكاني ؟ والتعليل المكاني ؟ و إمكانات المكان ؟

إضافة إلى ما سبق يمكن تحديد مجالات الجغرافية التطبيقية وموضوعاتها من خلال المؤتمر العالمي الذي عقد في زغرب عن الجغرافيا التطبيقية عام 2010 ، والذي حدد موضوعاتها على النحو التالي :

- العلاقة بين النظرية والتطبيق في الجغرافية
- الجغرافية الطبيعية التطبيقية و التحليل البيئي - الجغرافي
- حماية الموارد الطبيعية وإدارتها
- إدارة الأخطار الطبيعية
- التحليل المكاني - الاجتماعي - الاقتصادي
- التخطيط المكاني و الإقليمي
- تقييم المظهر الأرضي الحضاري و حمايته
- الإدراك المكاني والهجرة : واستخداماته في الاستراتيجيات السياسية والاجتماعية والاقتصادية
- نظم المعلومات الجغرافية التطبيقية وتقنيات المعلومات الجغرافية الأخرى
- مناهج الجغرافية والجغرافية التطبيقية.

المصادر والمراجع

- بيتر كولد ، 1997 ، الجغرافي خارج قاعات التدريس ، ترجمة أ.د. عبد علي الخفاف و أ.د. مضر خليل العمر ، دار الكندي ، اردن - الأردن.
- A. Bailly & L. J. Gibson (eds.) 2004 , Applied Geography : A World Perspective , Kluwer Academic Publishers , Netherlands .
- M. Pacione (ed.), 1999 , Applied Geography : Principles and Practice , Routledge , London .

الفصل الثاني

التقييم الجغرافى

لمنطقة وادي الصعايدة - بمحافظة أسوان

مقدمة:

تعانى مصر من الزيادة السكانية المستمرة وضيق مساحة المعمور، حيث يتركز السكان فى الوادى والدلتا ويششرون فى باقى أنحاء الجمهورية، فضلاً عن اتساع الفجوة الغذائية بين الإنتاج والاستهلاك، وصغر نصيب الفرد

من الأرض الزراعية، لذلك ركزت السياسات الزراعية على زيادة الإنتاج الزراعى من خلال التنمية الزراعية الرأسية والأفقية، وقد قطع التوسع الرأسى شوطاً كبيراً، لقلّة تكلفته وسرعة عائدته، فى حين تراجع التوسع الأفقى إلى المدى البعيد، لتعدد متطلباته المادية والفنية والتخطيطية.

وتشير المصادر الإحصائية إلى استصلاح نحو 3.2 مليون فدان خلال الفترة بين عامى 1952 و2000 (الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، 2003)، وتسير الدولة حالياً بخطة طموحة لاستصلاح عدة مساحات تقدر بنحو 4.3 مليون فدان خلال الخطة (1997 – 2017) (الهيئة العامة لمشروعات التعمير والتنمية الزراعية، 1996)، ويقدر نصيب إقليم مصر العليا منها بحوالى 997.9 ألف فدان، وهو ما يشكل 23٪ من جملة المساحات المقدر استصلاحها، ليحتل المرتبة الثانية بعد إقليم غرب الدلتا (24.2٪).

تبلغ المساحة المستهدفة لمشروع مبارك على مستوى الجمهورية حوالى 400 ألف فدان (وزارة الزراعة واستصلاح الأراضى، 1999)، ويضم مشروع مبارك للخريجين بمحافظة أسوان ثلاث مناطق هى: وادى الصعايدة (بادفو) بمساحة 24168 فدان، ووادى النقرة (كوم أمبو) بمساحة 14065 فدان، وأبو سمبل (بحيرة ناصر) بمساحة 2100 فدان.

وتتباين أعداد المنتفعين من هذا المشروع بين الخريجين وصغار الزراع، إذ تشكل نسبتهما بمحافظة أسوان نحو 21.8٪، 78.2٪ لكل منهما على الترتيب.

وجاءت منطقة وادى الصعايدة ضمن المرحلة الرابعة لاستصلاح الأراضى فى مصر والتي بدأت عام 1986 والتي توصف بمرحلة الخريجين، وفيها تم توزيع الأراضى على شباب الخريجين بحيث تكون مجتمعات زراعية جديدة تهدف إلى توطين شباب الخريجين بالأراضى الجديدة، لتخفيف حدة البطالة، والإسهام فى تحديث الإنتاج الزراعى، والمعروف باسم "مشروع مبارك لشباب الخريجين" والذي بمقتضاه يحصل الخريج على مساحة تتراوح بين 5، 6 أفدنة، ومسكن بجملة تكلفة بلغت 40 ألف جنيه يتم تسليمها للخريج

بمبلغ عشرة آلاف جنيه مسددة على ثلاثين قسطاً سنوياً، وبفترة سماح مدتها ثلاث سنوات، وقد أجريت على المشروع بعض التعديلات انتهت بتوطين عدد من صغار الزراع والمعدمين إضافة إلى فئتي الأرامل والمطلقات.

وتعد منطقة وادي الصعايدة التي تقع إلى الغرب من نهر النيل بشمالى مركز إدفو بمحافظة أسوان جزء من مشروع مبارك للخريجين، وهو ما يشكل نحو ثلاثة أحماس مساحته بالمحافظة، والذي تولت استصلاح أراضيها واستزراعها شركتا وادى كوم أمبو ومساهمة البحيرة، وتبلغ مساحة الأراضى المستصلحة بمنطقة وادى الصعايدة 24168 فدان توزع على خمس قرى هي: الشهامة وعمر بن العاص والإيمان والسماحة والأشراف، إضافة إلى قرية النمو والتي لم تسلم للمنتفعين (3414 فدان)، وأراضى وضع اليد بقريتي الإصرار والألفين بمساحة تقدر بستة آلاف فدان.

أهداف الدراسة:

- ترمى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف الرئيسية التالية:
- التعرف على أثر مشاريع الاستصلاح الزراعى فى زيادة الإنتاج والتوطين.
 - إبراز أهم العوامل الجغرافية المؤثرة فى التوطين بوادى الصعايدة.
 - التعرف على خصائص سكان وادى الصعايدة.
 - تقييم مشروع التوطين بوادى الصعايدة من مختلف الجوانب الزراعية والحيوانية والنقل والعمران والخدمات.
 - التعرف على المشكلات التى تواجه المشروع والمنتفعين.

الدراسات السابقة:

على اعتبار منطقة وادى الصعايدة من المناطق الحديثة التعمير فإن الدراسات الجغرافية عنها تكاد تقتصر على إشارات ضمن دراسات أخرى، كما فى الدراسة التى أعدها عبد اللطيف محمد عام 2000⁽¹⁾، للتوسع الزراعى

(1) عبد اللطيف محمد أحمد، التوسع الزراعى فى محافظة أسوان "دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية"، رسالة دكتوراه غير منشورة"، كلية الآداب بسوهاج، جامعة جنوب الوادى، 2000.

الأفقى والرأسى فى محافظة أسوان، فضلاً عن ذلك فإن هناك دراسة جغرافية متخصصة عن التقييم أعدت عن منطقة البنجر فى غرب الإسكندرية والعوامل المؤثرة بها (أعدها محمد الفتحي بكير عام 1999)⁽¹⁾، وهناك مجموعة من الدراسات والأبحاث غير الجغرافية عن مناطق التوسع الزراعى فى المجالات الاقتصادية والخدمية الإجتماعية⁽²⁾.

مناهج الدراسة وأساليبها:

تجمع الدراسة بين المنهجين الموضوعى والأصولى مع 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 نموذج استبيان (ملحق 1)، لعينة مجموع مفرداتها 850 حالة، وقد تم اختيارها باتباع أسلوب العينة العشوائية البسيطة، لتكون ممثلة لجميع قرى المنطقة (جدول رقم 1)، وقد بلغت أعداد الاستثمارات الصحيحة منها 778 استثماراً، وتم توزيع العينة على مساحة 5681 فدان بنسبة 29.5% من جملة المساحة المزروعة بالمنطقة، وتنفيذ الدراسة على مدى أربعة شهور (أكتوبر – ديسمبر) عام 2007، إضافة إلى عدد من الزيارات الميدانية وبالاستعانة بعدد من الباحثين.

(1) محمد الفتحي بكير، التقييم الجغرافى لمنطقة البنجر محافظة الإسكندرية "دراسة ميدانية"، مجلة الإنسانيات، جامعة الإسكندرية "فرع دمنهور"، العدد الثالث، السنة الثانية، 1999.

(2) أبو الحسن عبد الموجود إبراهيم، الممارسة المهنية للخدمة الاجتماعية فى مواجهة مشكلات توطين الشباب فى المجتمعات الجديدة "دراسة ميدانية بمشروع مبارك القومى لتنمية أراضى شباب الخريجين. وادى الصعايدة بأسوان"، رسالة دكتوراة "غير منشورة"، كلية الخدمة الاجتماعية بالفيوم، جامعة القاهرة، 2000.

- إيهاب أحمد فخر الدين: دراسة اقتصادية لمشروع مبارك لشباب الخريجين فى الأراضى الجديدة، رسالة ماجستير "غير منشورة"، قسم الاقتصاد الزراعى، كلية الزراعة، جامعة عين شمس، 2002.

- إحسان حسين محمد حسين، دراسة الكفاءة الاقتصادية لمزارع شباب الخريجين فى شمال الصعيد، رسالة دكتوراة "غير منشورة"، قسم الاقتصاد الزراعى، كلية الزراعة بالفيوم، جامعة القاهرة، 2003.

- أميرة محمد على شحاته، دراسة تحليلية للمشكلات الإنتاجية والتسويقية فى الأراضى حديثة الاستصلاح، رسالة ماجستير "غير منشورة"، قسم الاقتصاد الزراعى، كلية الزراعة، جامعة عين شمس، 2005.

جدول (1) توزيع مفردات العينة على مستوى قرى وادى الصعايدة عام 2007

القرية	عدد المنتفعين	% من الإجمالى	المساحة	% من جملة المساحة المنزرعة
الشهامة	275	35.4	1643	27.4
عمرو بن العاص	130	16.7	780	25.7
الإيمان	130	16.7	765	28.1
السماحة	60	7.7	358	19.7
الأشرف	68	8.7	405	41.4
الإصرار	85	10.9	1321	42.6
الألفين	30	3.9	409	25.6
الجملة	778	100	5681	29.5

- المصدر: المراقبة الزراعية لمصر العليا بوادى الصعايدة، نتائج الدراسة الميدانية.

فروض الدراسة:

- وضع الباحث عدة فروض لتحقيق الهدف من البحث تتمثل فيما يلى:
- سيادة الأراضى ذات القدرة الإنتاجية المتوسطة بمنطقة وادى الصعايدة.
- يقتصر مجتمع المنتفعين بأراضى وادى الصعايدة على شباب الخريجين.
- ارتفاع النسبة النوعية للمنتفعين بالمقارنة بالحايزين للأراضى فى الوادى والدلتا، كما ترتفع بينهم نسبة المتزوجين، والحاصلين على المؤهلات المتوسطة وفوق المتوسطة.
- سيادة الرى بالرش والتنقيط، وتمتع أراضى وادى الصعايدة بشبكة جيدة من المصارف.
- سيادة الحيازات "من 5 لأقل من 10 أفدنة" فى الأراضى المزروعة بالمنطقة، وانتشار استخدام الآلات الزراعية.
- سيادة العمالة الأسرية بالمشروع.
- تصدر القمح محاصيل الموسم الشتوى، واختفاء قصب السكر من قائمة المحاصيل المزروعة بأراضى المنطقة.
- تسويق المنتفعين إنتاجهم من المحاصيل الزراعية وحيواناتهم بأنفسهم.
- إجراء معظم المنتفعين تعديلات على مساكنهم.

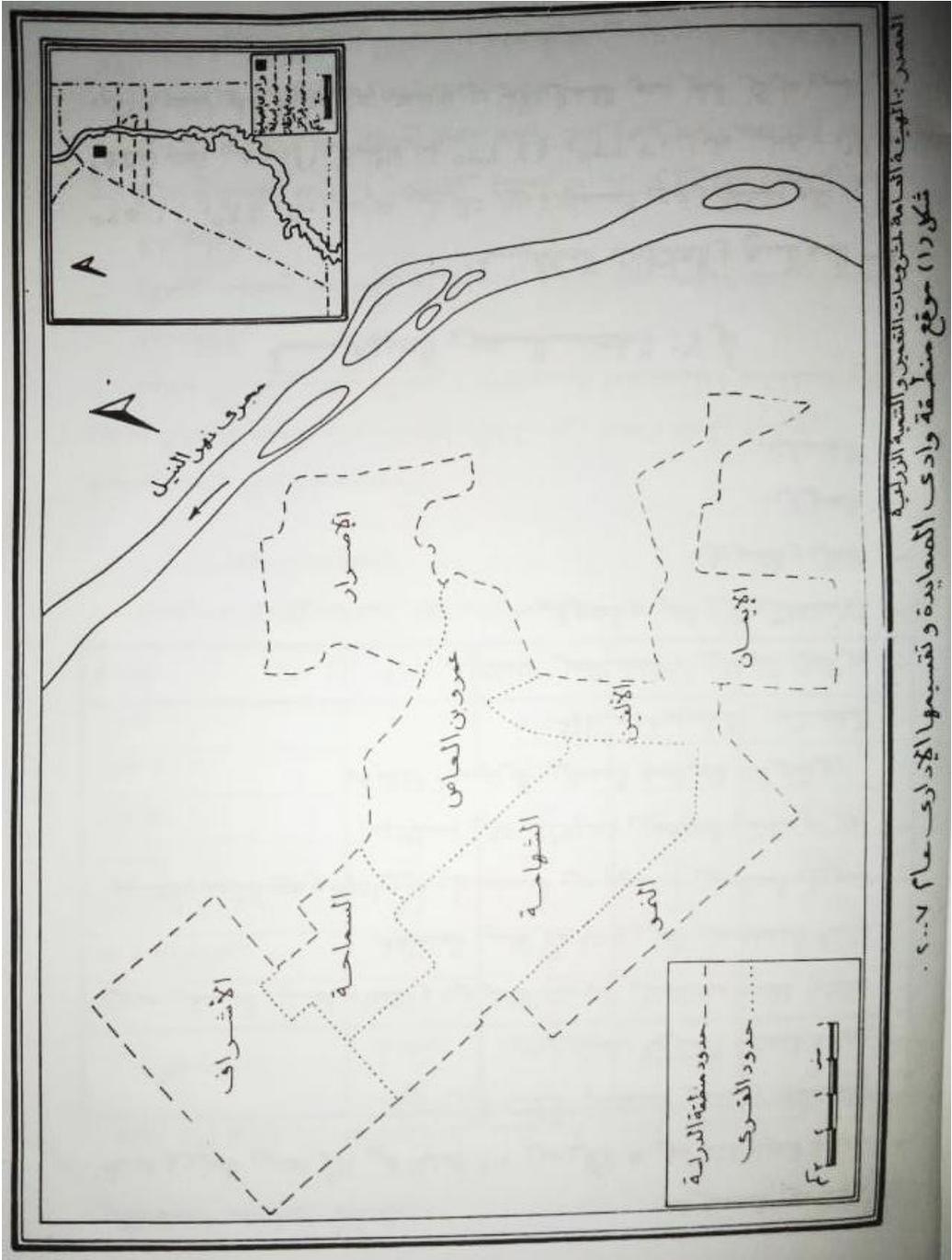
وتناولت الدراسة المحاور الرئيسية التالية:

- الخصائص الطبيعية للمنطقة.
- مراحل التوطين والخصائص السكانية.
- الاستغلال الزراعى والحيوانى.
- النقل والتسويق.
- العمران.
- الخدمات.

أولاً: الخصائص الطبيعية

1- الموقع والعلاقات المكانية:

تقع منطقة وادى الصعايدة بين دائرتى عرض 50 24°، 12 25° شمالاً، وخطى طول 32.30°، 46 32° شرقاً (شكل 1)، وهى تعد امتداداً لأراضى مركز إدفو نحو الشمال الغربى، وتبعد عن مدينة إدفو بنحو 18 كم،



وشمال مدينة أسوان بحوالى 118 كم، وتبلغ جملة مساحة المنطقة نحو 35 ألف فدان*، وتأخذ المنطقة شكل المستطيل وتمتد من الشرق إلى الغرب بنحو 10 كم، ومن الجنوب إلى الشمال بحوالى 20 كم، وتحده المنطقة من الشرق ترعتا الحاجر والرمادى ونهر النيل وتبعد عنه لمسافة تتراوح بين 1.5 كم، 5 كم، وتحده من الغرب الهضبة الغربية، ومن الشمال بعض القرى والنجوع أهمها الصعايدة قبلى والصعايدة بحرى. ويبلغ عدد قرى المنطقة ثمان تتباين مساحاتها الكلية والمزروعة، فتصل أقصاها بقرية الشهامة (6774 فداناً) بنسبة 22.5% من المساحة الكلية للمنطقة، وتبلغ مساحة الأراضى الزراعية بها 6006 فداناً بنسبة 31.2% من جملة مساحة الأراضى الزراعية بالمنطقة، فى حين بلغت مساحة الأراضى الزراعية أدناها بقرية السماحة 1818 فداناً، وهو ما يشكل 9.4% من جملة مساحة الأراضى الزراعية، ومساحتها الكلية بها 1818 فداناً بنسبة 6% من جملة مساحة الأراضى الكلية.

ويضيف قرب منطقة وادى الصعايدة من نهر النيل ومن مدينة إدفو، إضافة إلى سهولة ربطها بوسائل النقل المختلفة عمقا فى اختيارها كأحد مناطق الاستصلاح الزراعى بمحافظة أسوان.

2- الخصائص الجيولوجية والتضاريسية:

تشغل منطقة وادى الصعايدة حوض تغطية مفتتات صخور الحجر الرملى النوبى ورواسب طميية قديمة. وبقراءة الخريطة الكنتورية لمنطقة الصعايدة (شكل 2) يلاحظ انحدار سطحها فى اتجاهين: الأول جنوبى/ شمالى يتفق وانحدار سطح الوادى، والآخر غربى/ شرقى. ويبلغ معدل الانحدار على المستوى الأول 1: 13، وعلى المستوى الآخر 1: 40، وفرض أخذ التربة الرئيسية لمنطقة الصعايدة من النيل، فامتدادها عكس انحدار السطح، أى من الشمال إلى الجنوب،

* تبلغ جملة المساحة 35 ألف فدان وأجريت دراسة لخصائص التربة لمساحة 25 ألف فدان وقدرت المساحة الصالحة للزراعة بنحو 24340 فدان.

واستلزم ذلك إنشاء خمس محطات رفع للمياه تمتد على منسوب 80 متراً عند النيل، 140 متراً فى أقصى غرب المنطقة أى بفارق 60 متراً، وتم تصميم شبكة القنوات الفرعية بحيث لا تمتد امتداداً طويلاً لمسافة بعيدة يستلزم معها إنشاء محطات رفع فرعية.

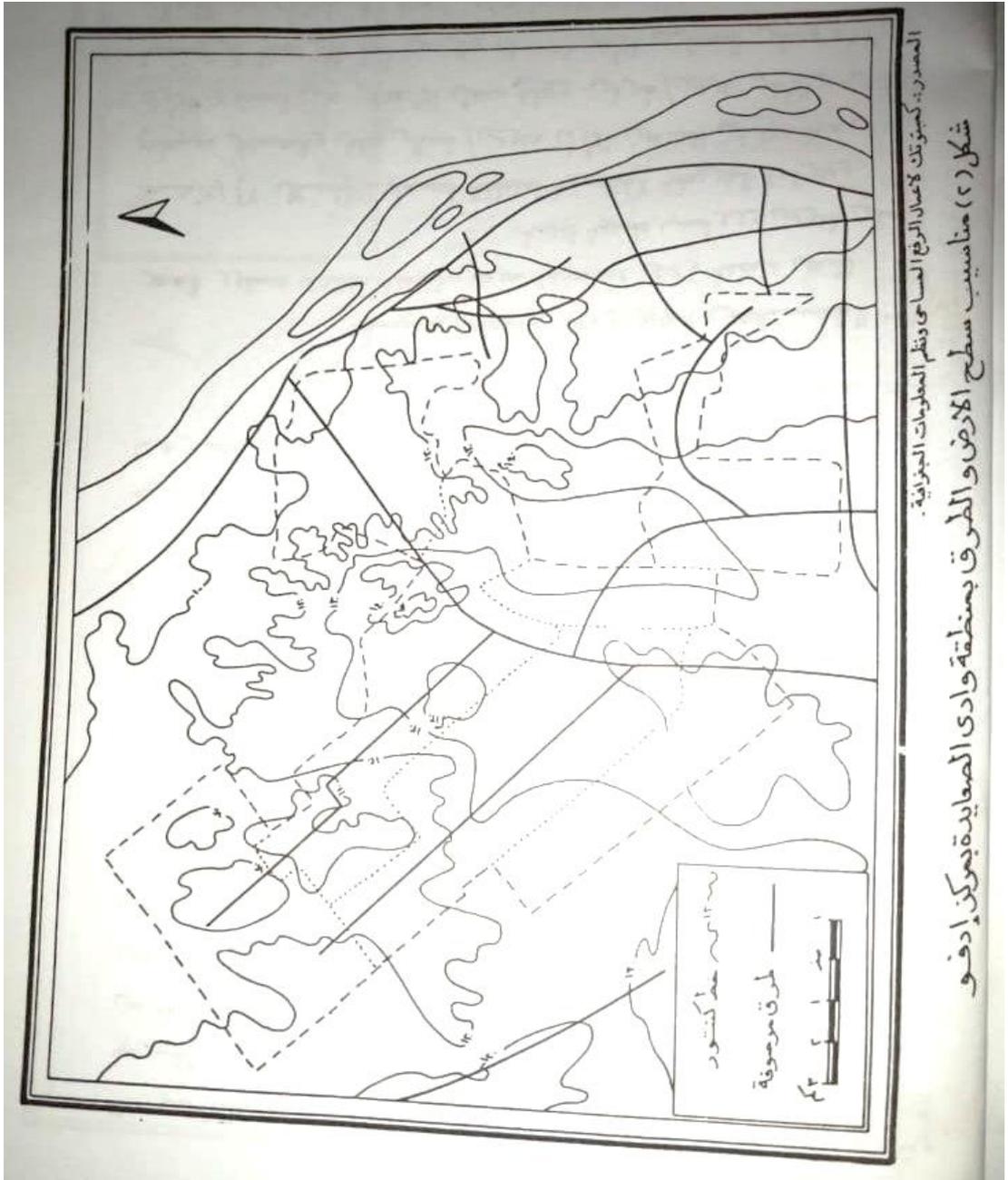
وثمة مساحات من الأراضى المرتفعة الصخرية تتجمع فى منطقتين بإجمالى 6600 فدان موزعة على أساس 4100 فدان للمنطقة الأولى، "إلى الشرق من قرى عمر بن العاص والشهامة" وجزء منها حالياً تشغله قرية الألفين، 2500 فدان للمنطقة الثانية "جنوب قرية الإيمان"، وسعى عدد كبير من الأفراد بوضع أيديهم على مساحات من هذه الأراضى يعد تسويتها واستصلاحها.

3- التربة:

تعد التربة من أهم العوامل الطبيعية المؤثرة فى إمكانية استصلاح الأراضى الجديدة واستزراعها، حيث أن تربة المنطقة خليط بين خصائص كل من تربة الوادى الفيضية وتربة الصحارى، والطمى هو المادة الأولية فى تكوين الأراضى الزراعية بالوادى سواء الطمى القديم والذى يرتبط المدرجات النهرية فى شرق المنطقة، أو عند هوامش وادى النيل ومصب الأدوية الصحراوية (كما فى مخرج الترعة الرئيسية)، أو الطمى الحديث التى كونته الفيضانات، ويوجد فى الأراضى المتداخلة بين الأراضى الرسوبية النهرية والأراضى المحلية من الهضبة الغربية، ويعرف فى غرب المنطقة باسم أراضى السفوح، يلى ذلك التربة المحلية من الهضبة الغربية.

وبناءً على نتائج الحصر التصنيفى لتربة المنطقة* يمكن تصنيف أراضى المنطقة حسب النسيج إلى خمسة أنواع هى:

* 1- حصر وتصنيف نصف تفصيلى لتربة وادى الصعايدة، 1982.
2- حصر وتصنيف نصف تفصيلى لتربة أراضى جمعية البوصيلية والسلام، عام 1994.



أ - أراضي خفيفة النسيج (رملية - رملية طميية):

تتصف هذه الأراضي بكبر حجم الحبيبات ودرجة المسامية والتهوية جيدة ويصبح نسيجها هشاً، وتبلغ مساحتها 13275 فداناً بنسبة 52.1% من جملة الزمام الكلى وتنتشر هذه الأراضي في جميع أجزاء المنطقة.

ب - أراضي متوسطة النسيج (طميية رملية - طميية طينية رملية):

تبلغ مساحتها 9450 فداناً بنسبة 37.8% من جملة المساحة وتنتشر في كل أجزاء المنطقة، ويسود بها الرمل الناعم عن باقى المكونات الطبيعية للتربة.

ج - أراضي دقيقة النسيج (طينية):

هى أراضي ذات نسيج ناعم فى طبقتها السطحية عليها تربة طينية جبسية متماسكة، وتشغل مساحة تقدر 600 فدان بنسبة 2.4% من الزمام الكلى، ويتركز هذا النوع فى مساحات صغيرة بالقسم الشرقى.

د - أراضي حصوية:

ترتفع بها نسبة عالية من الحصى، وتتركز فى الطبقات السطحية، وتبلغ مساحتها 525 فداناً بنسبة لا تتجاوز 2.1%، ويتركز هذا النوع فى شمالي المنطقة.

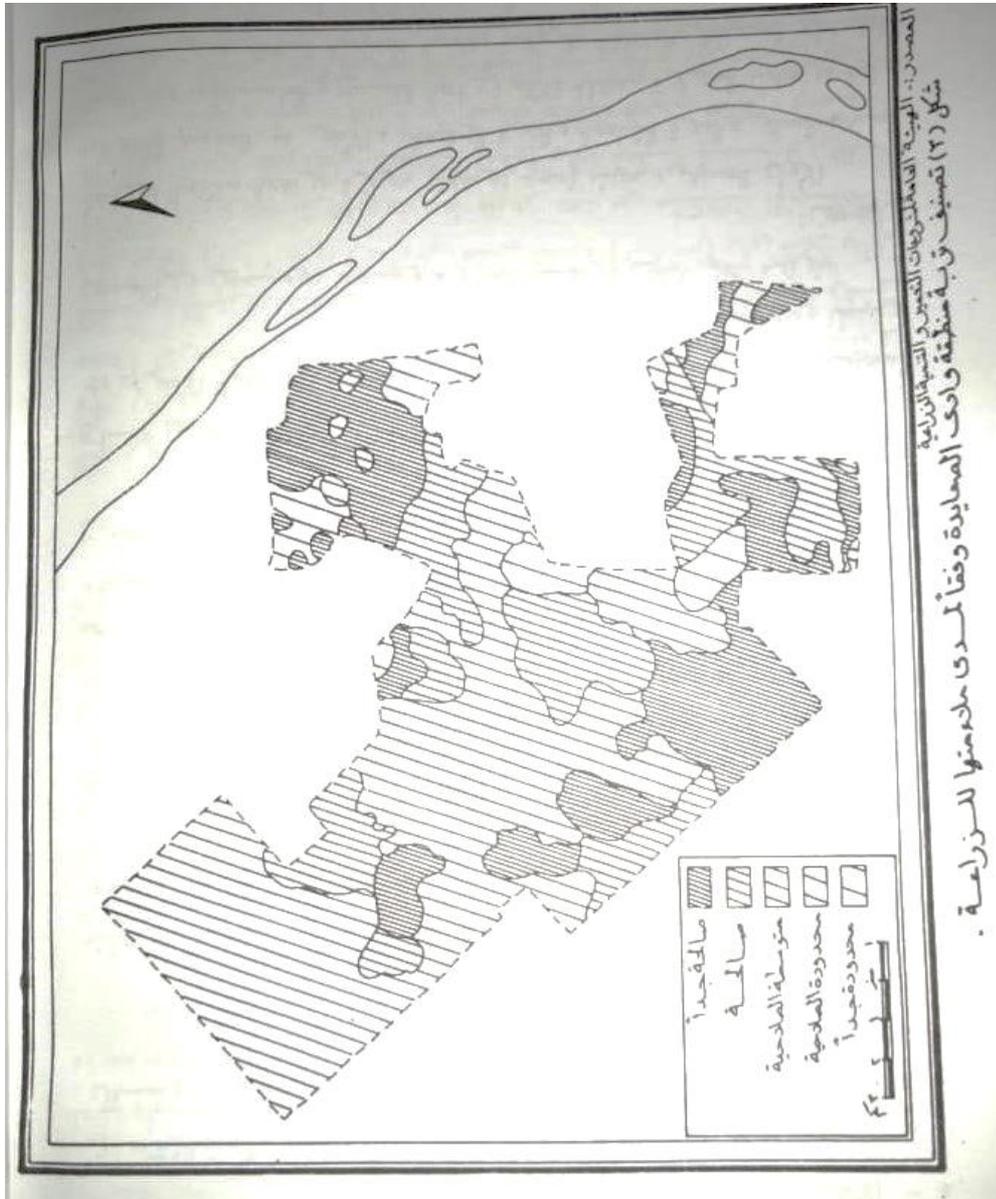
هـ - أراضي جيرية:

تحتوى تكوينات الجير على أعماق مختلفة وتبلغ مساحتها 1150 فداناً بنسبة 4.6% من جملة الزمام الكلى.

وقسمت الهيئة العامة لمشروعات التعمير والتنمية الزراعية أراضي منطقة وادى الصعايدة وفقاً لخصائصها الطبيعية إلى خمسة أنواع (شكل 3) أولها أراضي صالحة جداً للزراعة بمساحة تقدر 6100 فدان، ثانيها أراضي صالحة للزراعة بمساحة 8650 فدان، ثالثها أراضي متوسطة الصلاحية

بمساحة 7600 فدان، رابعها أراضي محدودة الصلاحية بمساحة 2100 فدان،

خامسها أراضي محدودة جداً في صلاحيتها بمساحة 550 فدان.



4 - الأحوال المناخية*:

تؤثر عناصر المناخ بطرق مختلفة في منطقة وادي الصعايدة من حيث اختيار المحاصيل والمقننات المائية، فضلاً عن العمران وشكل المسكن.

أ - الحرارة:

يسود المنطقة مناخ حار حيث يبلغ المتوسط السنوي لدرجات الحرارة نحو 25.4°م، وتصل درجة الحرارة أقصاها في شهر يوليو (35.2°م)، وأدناها بشهر يناير (15.4°م).

ويتشابه توزيع معدلات درجات الحرارة العظمى والصغرى مع المتوسط الشهري لدرجات الحرارة، إذ سجل شهر يوليو أعلى معدل للحرارة العظمى (42.6°م)، في حين سجل شهر يناير أدنى معدل للحرارة العظمى (23.7°م)، ويصل معدل النهاية الصغرى أقصاه في شهر يوليو (27.7°م) وأدناه في شهر يناير (7.1°م)، ويتصف شتاء المنطقة بشدة البرودة بصفة عامة، وبالرغم من ذلك يعمل انتظام سطوع الشمس على إكسابها نوعاً من الدفء أثناء النهار.

وتعد الحرارة أهم العناصر المناخية التي تتحكم في إنتاج المحاصيل، وذلك لارتباط خصائص جميع العناصر المناخية الأخرى بها ارتباطاً وثيقاً إما بطريق مباشر أو غير مباشر.

يترتب على تباين درجات الحرارة وجود موسمين زراعيين رئيسيين: الأول الصيفي، حيث تسود درجات حرارة مرتفعة ملائمة لزراعة قصب السكر والذرة الشامية والذرة الرفيعة، والآخر هو الموسم الشتوي، وفيه درجات الحرارة معتدلة تلائم زراعة القمح والطمطم. وتواجه الطمطم الصيفية بالمنطقة ظروف مناخية قاسية تؤثر في خفض إنتاجيتها، لذلك لا تزرع بالموسم الصيفي نهائياً بأراضي وادي الصعايدة.

* البيانات المناخية مسجلة في محطتي كوم أمبو وإسنا ومتوسطهما (إدفو) للفترة بين 1995 - 2002.

ويؤدى ارتفاع درجة الحرارة خلال معظم شهور السنة إلى رفع احتياجات كل المحاصيل من المقننات المائية اللازمة لها، مما يضيف مزيداً من التكاليف للزراعة في منطقة استصلاح جديدة.

ب - الرياح:

سيادة الاتجاه الشمالى للرياح التى تهب على منطقة الصعايدة بنسبة 54.5%، فى حين يقل الاتجاه الجنوبى بنسبة 8.3%، والتى ترتفع نسبتها فى فصل الصيف، ويشكل السكون نسبة 37.2%، وتزيد سرعة الرياح على مدار العام فى المنطقة عن خمسة كيلو متر/ ساعة.

ورغم الآثار الإيجابية للرياح فى المنطقة، فإن ثمة بعض السلبيات التى ترتبط بالاتجاه والسرعة، ففى فصل الربيع تنشط رياح الخماسين الحارة والعواصف الترابية التى تضر بالمحاصيل، خاصة القمح والفل، لذا أخذ فى الاعتبار عند الاستزراع زراعة بعض الأشجار كمصدات للرياح مثل الكازورينا والكافور.

ج - ارتفاع معدلات التبخر، والتى ترتبط أساساً بارتفاع درجات الحرارة معظم شهور السنة، إذ يصل متوسطه إلى 15مم/يوم تقريباً، وهو رقم يزيد على ثلاثة أمثال مثيله فى الإسكندرية (وزارة الزراعة، محطة الارصاد الزراعية، 1994)، ويتباين معدل التبخر على المستوى الفصلى والشهرى، فيصل أقصاه فى فصل الصيف (19.9 مم)، وفى شهر يونية (21.4 مم)، وأدناه فى فصل الشتاء (9.1 مم) وفى شهر يناير (7.6 مم). ويرتبط بارتفاع متوسط التبخر عدد من مشكلات الاستغلال الزراعى أهمها عدم كفاية المقننات المائية والمرتبطة أساساً بزراعة محاصيل تتطلب كميات

كبيرة من المياه، خاصة قصب السكر، وسيادة نمط الري بالغمر، مما يترتب عليه اتساع مساحات الأراضي غير المزروعة مما دعا المسؤولين إلى زيادة عدد الريات خلال أشهر الصيف، وزيادة المقنن المائي للقدان.

د - يبلغ المتوسط السنوي للرطوبة النسبية (28.9%)، ويتباين المعدلات لتصل أقصاها في فصل الشتاء (36.5%)، في حين بلغت أدناها في فصل الصيف (23.5%)، لتباين درجة الحرارة السائدة خلال هذين الفصلين، وتنحرف معدلات الرطوبة النسبية بقيم موجبة عن متوسطها السنوي في ستة شهور من سبتمبر إلى فبراير، وبقيم سالبة بين مارس وأغسطس. ويظهر أثر الرطوبة النسبية وعلاقتها بدرجة الحرارة في جهود العاملين بالزراعة بالمنطقة حيث يساعد انخفاض الرطوبة النسبية خلال فترة الظهيرة إلى التقليل من الإحساس بحرارة الجو، في حين يفيد ارتفاعها في فصل الشتاء محصول قصب السكر حيث تقلل من حدوث الصقيع بها.

ثانياً: التوطين والأوضاع السكانية

اهتمت الدولة بإنجاز المشروعات التي تهدف إلى توطين الجماعات والأفراد في المناطق الصحراوية، مما أدى إلى اختلاف أساليب التوطين ووسائلها، فتعددت أنواع التوطين، فمنها الإجباري "القسري" والاختياري "التطوعي" والجماعي، والفردى، والمشترك والتلقائي والمخطط (عبد الله محمد عبد الرحمن، 2000: 111) والتوطين في منطقة وادي الصعايدة من نوع التوطين المخطط والذي يعتمد على اختيار عناصر سكانية لها خصائص معينة من شباب الخريجين الحاصلين على مؤهلات عليا ومتوسطة، مما يسهم في الحد من مشكلة البطالة.

1- مراحل التوطين:

وصل عدد المنتفعين بمنطقة وادي الصعايدة إلى 2426⁽¹⁾ منتفعاً

(1) كان من المقرر توطين 4028 منتفعاً، تم تسليم 2426 منتفعاً فقط، ويتبقى 1602 منتفعاً، وذلك لعدم استكمال البنية الأساسية.

موزعين على فئتي الخريجين وصغار الزراع⁽¹⁾. واستقبلت المنطقة هذا العدد على أربع مراحل خلال الفترة من 1996 – 2007 هي:

المرحلة الأولى (1996 – 1998): فيها تم توطین 1788 منتفعاً بنسبة تقرب من ثلاثة أرباع مجموع المنتفعين، وتم توزيعهم على قرى عمرو بن العاص والشهامة والإيمان وهي أقرب القرى للترعة الرئيسية.

المرحلة الثانية (1999 – 2001): فيها تم توطین 309 منتفعاً وهو ما يزيد عن عُشر حالات التوطین، وتم توزيعهم على قرية السماحة التي تقع في منتصف قرى المشروع (99.7%)، واستكمال التوطین بقرية الشهامة (0.7%).

المرحلة الثالثة (2002 / 2004): وفيها تم توطین 163 منتفعاً بنسبة 6.7% من جملة حالات التوطین، وتم توزيعهم على قرى الإيمان (26.5%) والشهامة (2.9%) وعمرو بن العاص (2.8%) لاستكمال التوطین بالقرى.

المرحلة الرابعة: فيها تم توطین 166 منتفعاً بنسبة 6.9% من جملة أعداد المنتفعين معظمهم من نصيب قرية الأشراف والتي بدأت في توطین جميع منتفعيها وهي تقع في شمال غرب المنطقة، فضلاً عن استكمال توطین الأفراد بقريتي السماحة (0.3%) والشهامة (0.2%).

ويذكر أن مراحل التوطین لم تنته بعد، فهناك 602 منتفعاً يتوقع توطینهم بعد استكمال البنية الأساسية، خاصة بقريتي الأشراف (38.6%) والنمو (35.5%).

التغيرات في التوطین:

هل استمر التوطین بصورته التي رسمته خطة التوطین الرسمية؟، أظهرت الدراسة في هذا المجال عدداً من التغيرات أهمها:

- تغير توزيع المنتفعين حسب مراحل التوطین، فأصبح التوزيع الحالي

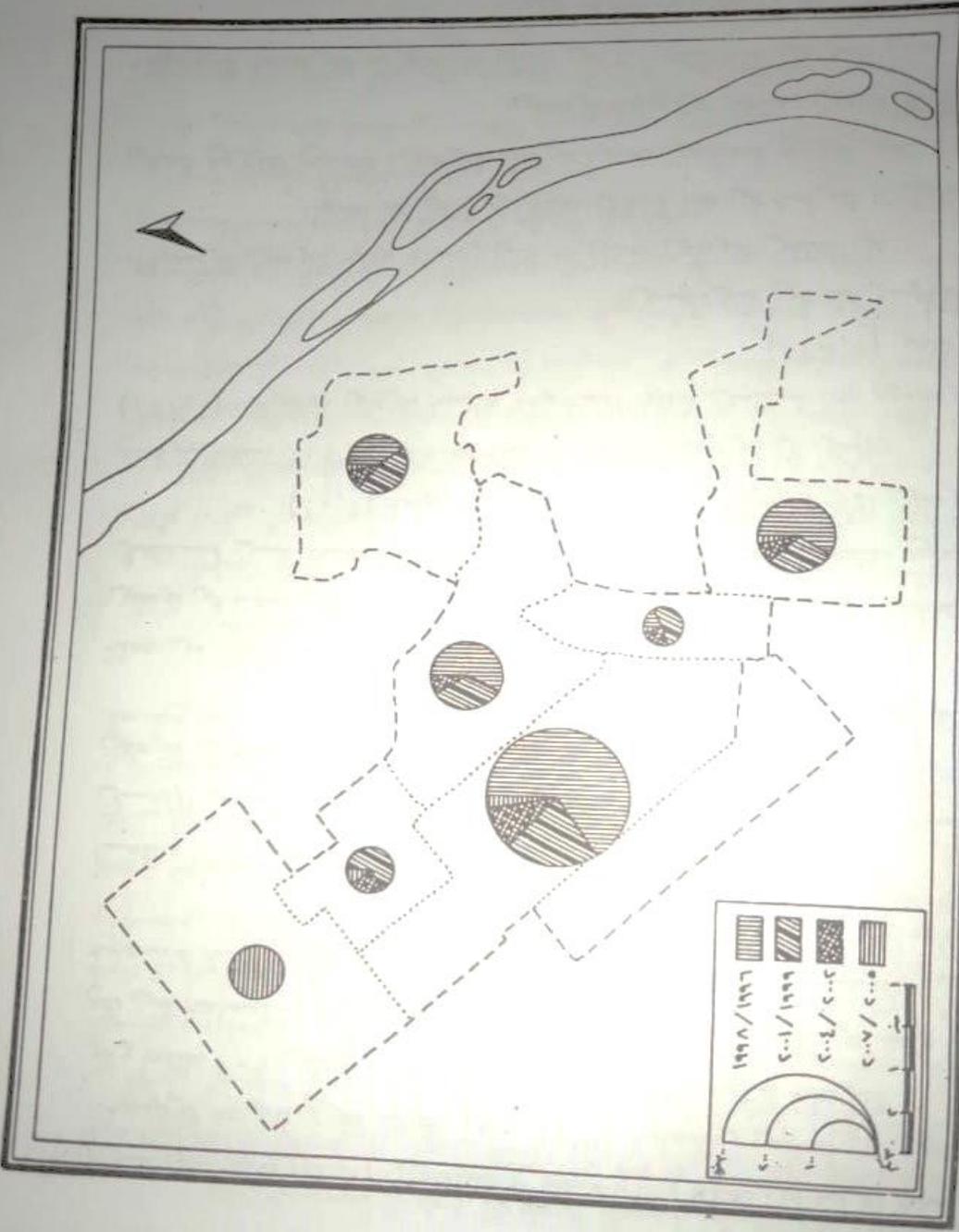
(1) صغار الزراع تشمل المعدمين ومضاري قانون المالك والمستأجر، والفخرانية، والأرامل والمطلقات.
- المراقبة الزراعية بوادي الصعايدة، بيانات غير منشورة، 2007.

للمنتفعين يختلف عن مثيله الرسمي.

ويمكن تتبع كل هذه التغيرات من خلال ما أظهرته الدراسة الميدانية (شكل رقم 4) حيث يلاحظ ما يلي:

- يشكل الأفراد الذين تم توطينهم فى المرحلة الأولى (1998/96) حوالى نصف حجم المنتفعين بالمنطقة، أى أقل من النسبة الرسمية بحوالى 25٪، والشىء نفسه حدث فى المرحلة الثانية، إذ بلغت نسبة المنتفعين حوالى ثلث حجم عينة المنتفعين خاصة بقرى السماحة والألفين والإصرار وتزيد على النسبة الرسمية 18.5٪، وبلغت نسبة المنتفعين بالمرحلة الثالثة 10.7٪ من جملة أعداد عينة المنتفعين، خاصة بقرى الألفين والمساحة وتزيد عن النسبة الرسمية بنحو 4٪، فى حين بلغت نسبة المنتفعين فى المرحلة الرابعة ما يزيد عن عُشر عينة المنتفعين، وتزيد عن النسبة الرسمية بحوالى 4.3٪، خاصة بقرية الأشرف لبداية التوطين واستقرارهم بالمنطقة.
- تغير التركيب النوعى للمنتفعين، فالمنطقة قامت على أساس توطين خريجين، تغيرت إلى صغار الزراع.
- تأجير عدد من الخريجين وصغار الزراع لأراضيهم أو أجزاء منها لعناصر وافدة.
- استصلاح مساحات من الأراضى واستزراعها بقرى الإصرار والألفين بمعرفة عدد من الوافدين، والذى أوجد نوعاً من الحيابة يتمثل فى أراضى وضع اليد.
- تتوزع حالات التوطين بأراضى واضعى اليد بقرى الإصرار والألفين فى جميع المراحل وإن تباينت من مرحلة إلى أخرى، فقد بلغت أقصاها فى المرحلة الثانية (2001/99) وهى بذلك تزيد عن متوسط الفترة كلها (31.2٪)، وذلك لتوافر مساحات واسعة من الأراضى القابلة للزراعة

المصدر: شاذي الدراسة الميدانية.
شكل (٤) نسب مفردات العينة وفقاً لمراحل التوطين في قري سنيمة وادي الصعايدة.



والتي استبعدتها الهيئات المسؤولة من خطة الاستصلاح، في حين بلغت أداها في الفترة الأخيرة (2007/2005)، لتتناقص مساحة الأراضي القابلة للاستزراع.

وقد كشفت نتائج التحليل الإحصائي على وجود علاقة طردية قوية بين أعداد المنتفعين ومرحلتى التوطين 1998/1996 بلغت (+ 0.92)، و2004/2002 بلغت (+ 0.83)، في حين لم تظهر أى نوع من العلاقة مع المراحل الأخرى وقد يرجع ذلك إلى قلة أعدادهم.

أفراد التوطين:

تشير الخطة فى المنطقة إلى توطين 4028 من الخريجين وصغار الزراع (جدول 2)، ولم تحقق الخطة إلا 60% من الأفراد المزمع توطينهم، فى حين مازال 39.8% من الأفراد (جميعهم من صغار الزراع) لم يتم توطينهم، لعدم استلام المراقبة الزراعية الأرض من الشركات لاستكمال البنية التحتية لها، وتختلف قرى المنطقة فى معدلات التوطين، فتصل نسبة الأفراد الذين لم يتم توطينهم فى قريتى الأشرف والنمو إلى 38.6%، 35.5% لكل منهما على الترتيب.

ويبلغ أعداد أفراد التوطين 2426 من الخريجين وصغار الزراع وتباين توزيع الأفراد بين قرى المنطقة، وفقاً لتوزيع مساحة الأرض الزراعية، فقرية الشهامة تستوعب ما يزيد على خمسى جملة الخريجين وصغار الزراع، يليها قرية عمرو بن العاص التى تستوعب ما يزيد على خمس حجم أفراد التوطين، فى حين بلغت أداها بقرية الأشرف حيث يخصها 6.7% من جملة حجم أفراد التوطين.

أدت التعديلات التى أدخلت على برنامج التوطين فى منطقة وادى الصعايدة بمشاركة صغار الزراع للخريجين إلى اختلاف واقع توزيعهم حتى أصبحت قرى توصف بقري صغار الزراع وأخرى تجمع بين الفئتين، ويكون صغار الزراع 73.5% من جملة أفراد التوطين فى المنطقة، ويخص الخريجين باقى النسبة، مما يكون له أثره الكبير فى أنماط الرى المستخدمة والتركيب المحصولى واستخدام الآلات الزراعية.

جدول (2) توزيع أعداد الخريجين وصغار الزراع بقرى منطقة وادى الصعايدة عام 2007

%	الاجمالي العام	قطع لم تسلم				%	الاجمالي	صغار الزراع				خريجين				
		%	جملة	إناث	ذكور			%	جملة	إناث	ذكور	%	جملة	إناث	ذكور	
28	1129	8	128	9	119	41.3	1001	20.3	362	24	338	99.5	639	13	626	الشهامة
18.6	750	15.2	244	5	239	20.8	506	28.2	503	21	482	0.5	3	-	3	عمرو بن العاص
12.3	496	2.7	43	-	43	18.7	453	25.4	453	104	349					الإيمان
7.5	303	-	-	-	-	12.5	303	17	303	301	2					السماحة
19.4	781	38.6	618	67	551	6.7	163	9.1	163	-	163					الأشرف
14.2	569	35.5	569	10	559											النمو
100	4028	100	1602	91	1511	100	2426	100	1784	450	1334	100	642	13	629	الجملة

المصدر: المراقبة الزراعية بوادى الصعايدة، بيانات غير منشورة، عام 2007.

إذن فهي منطقة استصلاح عادية لصغار الزراع تضم أقلية من الخريجين، وهو خروج عن الهدف الرئيسي للمنطقة ولمشروع مبارك لشباب الخريجين وصحيح قد حدث قبل ذلك في باقى مناطق المشروع، غير أن نسبة الخريجين بمنطقة الصعايدة هي الأقل بين كل المناطق.

وتظل النسبة النوعية مرتفعة بين كل من الخريجين وصغار الزراع، وتشكل نسبة الإناث من الخريجين 2%، ترتفع إلى 25% لدى صغار الزراع (ارتفاع نسبة الأخيرة من الأرامل والمطلقات اللاتى يؤجرن أراضيهن، أو يزرعها أبناؤهن أو أقاربهن).

ويمكن توزيع الذكور والإناث بين الخريجين وصغار الزراع، فمعظم الإناث فئة "الخريجين" يتركزون فى قرية الشهامة، وتستوعب قرىتى السماحة والإيمان 90% من عدد الإناث صغار الزراع بالمنطقة، وترتفع نسبة الذكور للخريجين وصغار الزراع فى قرىتى عمرو بن العاص والشهامة.

2- الأوضاع السكانية:

من الصعب دراسة سكان منطقة وادى الصعايدة بشكل تفصيلى، حيث لم يتم حصرهم إلا فى تعداد عام 2006 وبشكل إجمالى دون تفصيل على مستوى القرية والذى لم تنشر بياناته حتى كتابة البحث، فضلاً عن نقص البيانات السكانية التفصيلية لدى الهيئات المسؤولة "سواء هيئة التعمير أو محافظة أسوان".

أ – المواطن الجغرافية للوافدين:

يتكون سكان مجتمع منطقة وادى الصعايدة من الخريجين وصغار الزراع.

وبمتابعة أرقام المراقبة الزراعية والدراسة الميدانية يمكن تسجيل الحقائق التالية (جدول 3 وشكل 5):

- اختلاف فى حجم عينة الوافدين إلى المنطقة حسب المواطن الجغرافية

فيقتصر الوافدون للمنطقة على محافظات جنوب الوادى.

وتخدم منطقة وادى الصعايدة محافظة أسوان بامتياز، فنسبة الوافدين من شباب الخريجين وصغار الزراع تشكل أكثر من 80% من جملة العينة.

جدول (3) أعداد الوافدين إلى منطقة وادى الصعايدة ونسبتهم وفقاً لمحال الميلاد عام 2007

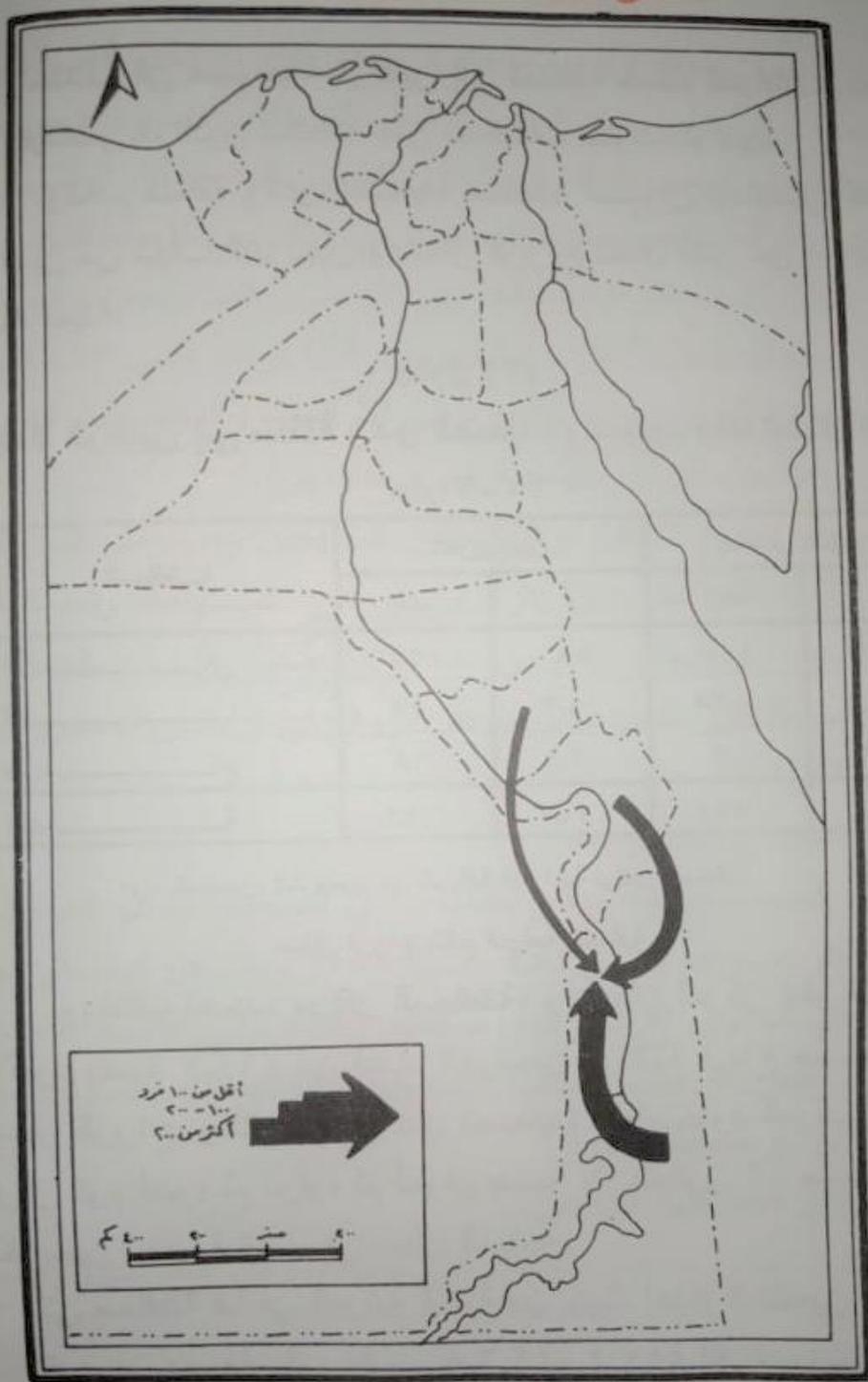
صغار الزراع		الخريجون		المحافظة
%	العدد	%	العدد	
82.2	640	88	565	أسوان
17.4	135	9.2	59	قنا
0.4	3	2.8	18	سوهاج
100	778	100	642	الجملة

- المصدر: الخريجون من المراقبة الزراعية بوادى الصعايدة
صغار الزراع: نتائج الدراسة الميدانية

ويختلف نصيب مراكز المحافظة، وإن كان لمركز إدفو النصيب الأكبر، بنسبة 62.7% من أعداد الخريجين، وثلاثة أرباع حجم عينة صغار الزراع، وذلك لموقع وادى الصعايدة داخل حدود المركز، يليه مركز كوم أمبو، ثم دراو، ثم أسوان بنسبة لا تتجاوز 2% من شباب الخريجين لمنافسة العمل فى مجال السياحة.

- تأتى محافظة قنا فى المرتبة الثانية من حيث أعداد المنتفعين من شباب الخريجين وصغار الزراع بنسبة 9.2%، 17.4% لكل منهما على الترتيب، لمجاورتها لمحافظة أسوان، ويستأثر مركز إسنا بالنصيب الأكبر من حجم عينة صغار الزراع (82%)، لملاصقته مركز إدفو، تليها محافظة سوهاج بنسبة 2.8%، 0.4% لكل منهما على التوالى.

وحاولت الدراسة الإجابة على السؤال التالى: هل يوجد تجانس بين الوافدين إلى قرى المنطقة؟ وهو ما يعبر عنه بالتكيف الاجتماعى، مما يكون له أثر مستقبلى على الاستقرار بالمنطقة، وللإجابة على هذا السؤال نستعين



المصدر:- نتائج الدراسة الميدانية

شكل (٥) عينة أعداد الواقدين من صيفار الزراع إلى
منطقة وادي الصعايدة وفقاً لمحل الميلاد.

بنتائج الدراسة الميدانية (جدول رقم 4) حيث يمكن تسجيل الحقائق التالية:

- يتوزع الوافدون من محافظة أسوان فى جميع قرى المنطقة، وتتراوح نسبتهم بين ما يزيد على أربعة أخماس حجم الوافدين بقرى الأشراف والسماحة والشهامة والألفين، وما يزيد على النصف بقريتي الإيمان والإصرار.
- يتوزع الوافدون من قنا على جميع قرى المنطقة، وتتباين نسبتهم بين 45.4% بقرية الإيمان، 2.9% بقرية الأشراف.

جدول (4) نسب أعداد الوافدين إلى قرى وادى الصعايدة وفقاً لمحال الميلاد عام 2007

سوهاج	قنا	أسوان	محل الميلاد القرية
0.7	8.4	90.9	الشهامة
	12.3	87.7	عمرو بن العاص
	45.4	54.6	الإيمان
	5	95	السماحة
	2.9	97.1	الأشراف
	37.6	62.4	الإصرار
3.3	-	96.7	الألفين
0.4	17.4	82.2	المتوسط

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- يقتصر توزيع الوافدين من محافظة سوهاج على قريتي الشهامة والألفين.

ويتبين مما سبق وجود تجانس لسكان المنطقة مما يكون له أثر طيب فى التكيف الإجتماعى.

الاستقرار أم العودة:

حاولت الدراسة استقصاء مدى رغبة المنتفعين فى استمرار الإقامة بالمنطقة أو العودة إلى أوطانهم الأصلية، مما يؤثر على خريطة توزيع السكان بقرى المنطقة فى المستقبل، وتبين من نتائج الدراسة الميدانية أن ما يزيد على

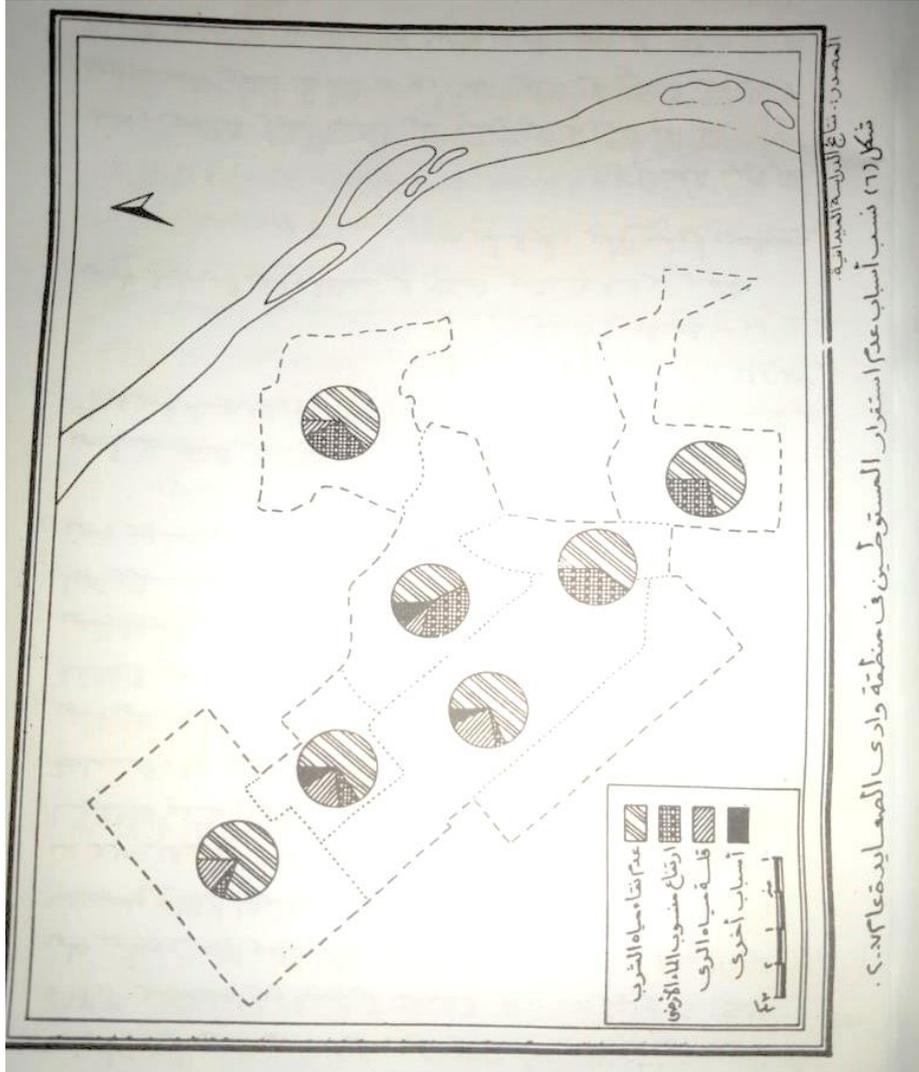
أربعة أخماس حجم أفراد العينة يفضلون استمرار الإقامة بالمنطقة، في حين أبدى 18.8% رغبتهم في العودة إلى أوطانهم الأصلية بالرغم أن ما يزيد على أربعة أخماس المنتفعين من محافظة أسوان.

ويظهر التحليل الإحصائي نتائج مختلفة عن علاقة المنتفعين حسب خصائصهم الاجتماعية والتعليمية وحالة كل من الاستقرار وعدم الاستقرار، فالعلاقة طردية قوية بين أعداد المنتفعين المتزوجين والرغبة في الاستقرار بـقيم $(+0.99)$ ، كذلك تبين وجود علاقة ارتباطية طردية بين الحاصلين على مؤهلات متوسطة وعدم الاستقرار، وقد يرجع ذلك إلى تعدد المشكلات التي يواجهونها بالمنطقة.

وتتباين نسبة الراغبين بالاستمرار بالإقامة في قرى الألفين والإيمان والإصرار والسماحة والأشراف لتتراوح بين 80.9%، 90%، ويشكل منتفعو هذه القرى نحو 40.7% من جملة أعداد المنتفعين، في حين ترتفع نسبة أعداد الراغبين في العودة إلى أوطانهم، خاصة بقريتي الشهامة وعمرو بن العاص.

- وتتباين الأسباب التي دفعت المنتفعين المقيمين بالمنطقة في رغبتهم للعودة إلى أوطانهم الأصلية والتي يمكن حصرها في أربعة أسباب: (شكل 6) أولها عدم توافر الخدمات الرئيسية وتواجه نحو 63.3% من الإجمالى خاصة من سكان قريتي الأشراف والإيمان ويأتى على رأس قائمة الخدمات عدم نقاء مياه الشرب وثانيها ارتفاع منسوب الماء بالأراضى الزراعية بنسبة 16.5%، خاصة في قرى عمرو بن العاص والألفين والإصرار، وثالثها قلة مياه الري وعدم انتظامها بنسبة 14.7% وتقتصر هذه المشكلات على قرى الشهامة والسماحة والأشراف وعمرو بن العاص وذلك لموقع بعض الأراضى في نهايات الترعة، رابعها أسباب أخرى تتمثل في الاعتماد على العمالة الزراعية الوافدة، وكبير سن بعض

المزارعين ورغبتهم بالعودة إلى الوطن، عدم توافر سكن، وجود أرض في الوطن ويريد استزراعها ومباشرتها، بنسبة 5.5% من الإجمالي خاصة في قرى عمرو بن العاص والشهامة والإصرار. ويؤكد قياس الارتباط قوة العلاقة الخاصة بعودة بعض المنتفعين إلى موطنهم الأصلي بسبب عدم توافر الخدمات (+ 0.93) وقلة مياه الري (+ 0.87).

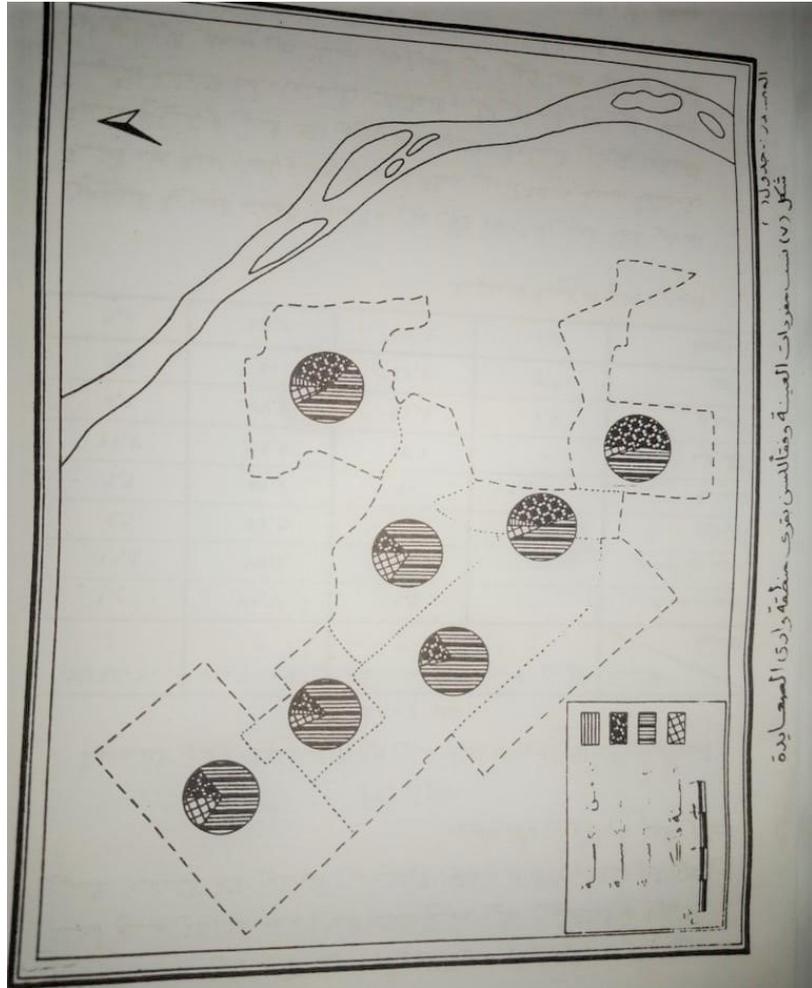


ب - خصائص السكان:

تقتصر دراسة خصائص السكان في منطقة وادي الصعايدة على خصائص أرباب الأسر وأفراد أسرهم.

التركيب العمري:

يعد أهم الشروط التي وضع على أساسها اختيار المنتفعين وهو ألا يقل سن المنتفع عن ثلاثين عاماً، وبرغم ذلك فقد تغاض المسؤولون عن شرط السن في بعض القرى خاصة "فئة المعدومين من صغار الزراع والأرامل".



وباستقراء جدول رقم 5 وشكل رقم 7 يلاحظ ما يلي:

يتوزع المنتفعون على جميع فئات السن، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، وبذلك لم يتحقق الهدف من التوطين فئة "الشباب" على اعتبار أنهم هم الأولى بالتوطين.

جدول (5) نسب مفردات العينة وفقاً لفئة السن في قرى منطقة وادى الصعايدة

عام 2007

القرية	أقل من 20 سنة %	20 - 40 سنة %	40 - 60 سنة %	60 سنة فأكثر %
الشهامة	-	18.9	79.6	1.5
عمرو بن العاص	-	8.5	75.4	16.1
الإيمان	-	50.8	44.6	4.6
السماحة	1.7	10	81.7	6.6
الأشراف	-	13.2	69.1	17.7
الإصرار	4.7	31.8	57.6	5.9
الألفين	3.3	43.4	50	3.3
المتوسط	0.8	23.6	68.8	6.8

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- تصدر الفئة العمرية "40، لأقل من 60 سنة" الفئات العمرية للمنتفعين بالمنطقة بنسبة 68.8% من جملة حجم العينة، وبلغت نسبة هذه الفئة أقصاها بقرى السماحة والشهامة، ويعزى ذلك إلى ارتفاع نسبة صغار الزراع وفئة الأرامل والمطلقات بالسماحة، أما الشهامة فلأنها تضم بداخلها عدداً كبيراً من الخريجين فضلاً عن صغار الزراع، في حين بلغت النسبة أدناها بقرية الإيمان والتي تضم أعداد كبيرة من صغار الزراع.
- جاءت الفئة العمرية "20، لأقل من 40 سنة" في المركز الثاني بما يزيد على خمس حجم مفردات العينة، ويسير توزيعها عكس مثيله للفئة العمرية (40 – 60 سنة)، ويرجع ذلك إلى أنها الفئة التي ينتشر بها صغار الزراع، ولعدم توافر فرص عمل في مناطقهم الأصلية، وتصل أقصاها بقرية الألفين، في حين بلغت النسبة أدناها بقرى عمرو بن العاص والسماحة.
- يكون أفراد الفئة العمرية "60 سنة فأكثر" 6.8% من جملة حجم مفردات العينة، وتزيد نسبة أفرادها بقرى الأشراف وعمرو بن العاص، لارتفاع نسبة صغار الزراع، ولا يؤثر ذلك في العمل بالأرض الزراعية، خاصة أن معظم هؤلاء المنتفعين لهم عدد كبير من الأبناء يعملون في الأرض، في حين بلغت النسبة أدناها بقرية الشهامة.
- جاءت نسبة المنتفعين في الفئة العمرية "أقل من 20 سنة" في المرتبة الأخيرة بما لا يتجاوز 0.8% من حجم العينة، ويعزى ذلك إلى أن معظم أفرادها من فئة أعزب، وفئة المؤجرين للأراضي بقرية السماحة، ومالكي الأرض بقرى الإصرار والألفين، وتؤكد هذه النتيجة قيم الارتباط الموجب بين نسبة أفراد هذه الفئة ونسبة حيازتي الإيجار ووضع اليد.

التركيب النوعي:

تم توزيع الأراضي الجديدة بمنطقة وادي الصعادية على المنتفعين من الذكور والإناث، وطبيعي تفوق نسبة الذكور مقارنة بمثلتها للإناث، حيث بلغت نسبتهم ما يزيد على أربعة أضعاف حجم العينة، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، وذلك لقدرتهم على العمل وتحمل أعباء الزراعة بالأراضي الجديدة (جدول رقم 6)، وتتباين النسبة على مستوى قرى المنطقة، فترتفع النسبة لصالح الذكور لتضم جميع المنتفعين بقرى الأشراف والإصرار والألفين، في حين تصل أدناها بقرية السماحة، ويعزى ذلك إلى أن معظم أراضيها مخصصة لفئة صغار الزراع من الأرامل والمطلقات، في حين ينخفض نصيب الإناث لتقترب النسبة من خمس جملة حجم العينة، ويعزى ذلك إلى صعوبة العمل في الأراضي الصحراوية الجديدة على المرأة.

جدول (6) نسب مفردات العينة حسب النوع في قرى منطقة وادي الصعادية عام 2007

جملة	صغار الزراع		خريجون			
	% ذكور	% إناث	% ذكور	% إناث		
3.7	96.3	6.6	93.4	2	98	الشهامة
4.1	95.9	4.2	95.8	-	100	عمرو بن العاص
23	77	23	77			الإيمان
99.3	0.7	99.3	0.7			السماحة
-	100		100			الأشراف
-	100		100			الإصرار*
-	100		100			الألفين*
18.2	81.8	23.7	76.3	2	98	المتوسط

- المصدر: المراقبة الزراعية بوادي الصعادية.
نتائج الدراسة الميدانية

وتتباين نسب المنتفعين من فئتي الخريجين وصغار الزراع، فتصل نسبة الذكور للخريجين 98%، وهو ما يتشابه مع دراسة اقتصاديات مشروع مبارك لشباب الخريجين بالأراضي الجديدة (إيهاب أحمد بكر، 2002: 108).

وتصل نسبة الذكور لفئة صغار الزراع إلى 76.3٪، وتتباين النسب لتصل نسبة الذكور أقصاها بقرى الأشراف والإصرار والأفنين حيث تضم جميع المنتفعين، وذلك لعدم تخصيص أى أراضى بها للإناث، فى حين بلغت النسبة أدناها بقرية السماحة لتوزيع معظم أراضيتها على صغار الزراع من الأراامل والمطلقات، لذلك تبلغ نسبة الإناث بها 99.3٪، يلي ذلك قرية الإيمان بنسبة 23٪.

التركيب الاقتصادى:

بنتبع الأنشطة الاقتصادية التى كان يحترفها المنتفعون قبل انتقالهم إلى منطقة وادى الصعايدة، تبين أن ما يقرب من أربعة أخماس حجم المنتفعين كانوا يمارسون حرف مختلفة، فى حين أن 20.7٪ من جملتهم لم يمارسوا أى نشاط من قبل، ويشير ذلك إلى إسهام استصلاح الأراضى واستزراعها فى استيعاب أعداد من العاطلين.

ومن تتبع أرقام الجدول (7) يمكن تسجيل الملاحظات الرئيسية التالية:

- تصدرت الزراعة الحرف التى مارسها المنتفعون فى مواطنهم الأصلية، بما يزيد على ثلاثة أخماس حجم الناشطين اقتصادياً وهى النتيجة نفسها التى توصلت إليها الدراسة الخاصة بمنطقة أراضى البنجر (محمد الفتحي بكير، 1999: 64 - 65)، مما يعنى أن معظم المنتفعين من السكان الريفيين، مما يؤكد ضمان خدمة الأرض، خاصة فى المراحل الأولى لاستزراعها والتى تتطلب دراية تامة بأساليب الزراعة (محمد خميس الزوكة، 1979، 344).

- يأتى نشاط التشييد والبناء فى المرتبة الثانية بنسبة 15.2٪ من جملة العاملين بالأنشطة الاقتصادية بالموطن الأصلى، وهو نشاط يقبل عليه صغار الزراع فى غير أوقات العمل الزراعى، ولذلك ترتفع نسبته فى القرى التى ترتفع بها نسبة صغار الزراع كما فى عمرو بن العاص، وتقل فى قرى الخريجين، خاصة السماحة.

- يأتي العاملون بالتجارة بالمرتبة الثالثة بنسبة 11.2٪، حيث يتولون تسويق المنتجات الزراعية والحيوانية التي تجد طريقها إلى الأسواق، وتصل النسبة أقصاها بقرية الإصرار، وذلك لأن عائد التجارة الوفير ساعدهم على الاستقرار واستزراع الأراضي، في حين بلغت أدناها بقرية الأشراف.

جدول (7) نسب أعداد المنتفعين الذين وفدوا إلى منطقة وادي الصعايدة
حسب النشاط الاقتصادي عام 2007

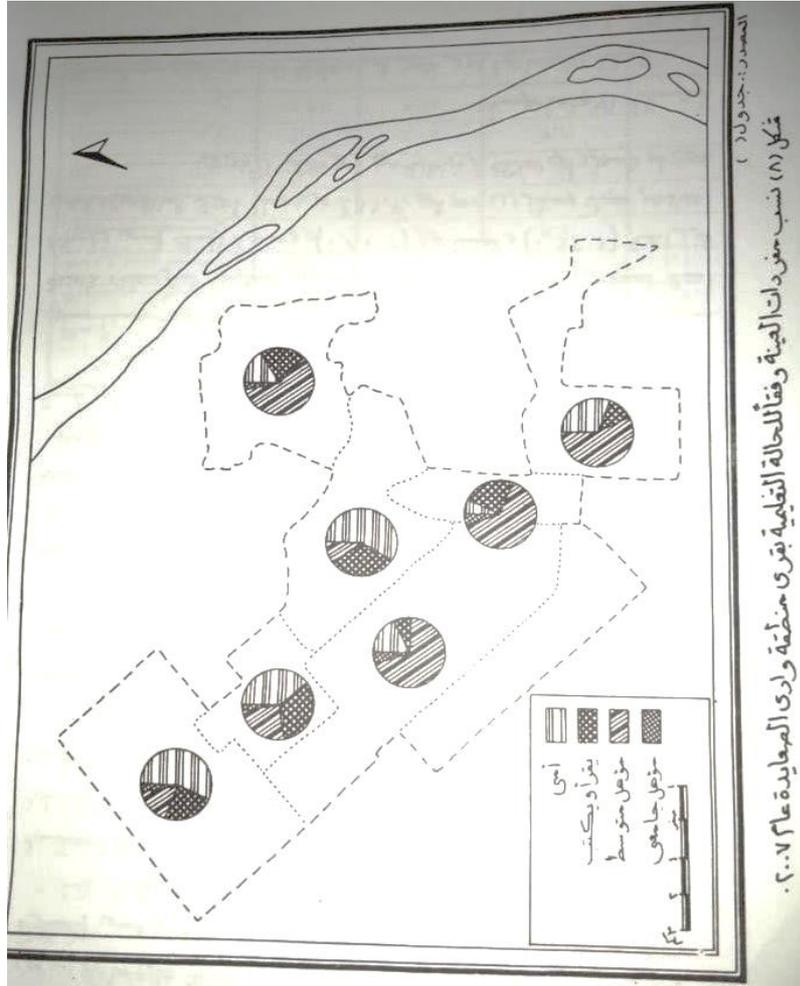
النشاط القرية	الزراعة	التشييد وبناء	التجارة	الخدمات	قطاع الأعمال	أعمال حرفية
الشهامة	59.6	12.1	16.7	4.6	3	4
عمرو بن العاص	62.4	24.8	1.7	7.7	3.4	
الإيمان	70.1	17.1	11.1	1.7		
السماحة	80	6	10	4		
الأشراف	80.4	13.7	2	3.9		
الإصرار	55.4	15.4	21.5	3.1	4.6	
الألفين	42.1	5.3	5.2	15.8	31.6	
المتوسط	64.5	15.2	11.2	4.7	3.1	1.3

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- تتضاءل أهمية العاملين بأنشطة الخدمات وقطاع الأعمال والأعمال الحرفية لتشتمل مجتمعة على 9.1٪.
- إذن تلك ظاهرة صحية، فالتركيب الاقتصادي لمجتمع مناطق الاستصلاح يجب أن يكون متوازناً ومشمئلاً على المستويات المختلفة للأنشطة الاقتصادية.

الحالة التعليمية:

تعد إتاحة الفرصة لشباب الخريجين من مختلف المؤهلات العليا والمتوسطة لتملك الأراضي المستصلحة والتوطين، أهم أهداف مشروع مبارك للخريجين بهدف الحصول على أعلى إنتاجية للأراضي الزراعية باستخدام الوسائل المتقدمة في الزراعة والري، غير أن التعديلات التي أدخلت على برنامج التوطين بالمنطقة أدى إلى دخول سكان أميين أو من هم يعرفون القراءة والكتابة.



أسفرت نتائج الدراسة الميدانية (جدول رقم 8 وشكل رقم 8) عن رصد الحقائق التالية:

- يكاد ينقسم المنتفعون بالمنطقة إلى قسمين متساويين بين فئة "متعلم" وفئة "أمى ويقرأ ويكتب".
- تصدر الحاصلون على المؤهلات المتوسطة وفوق المتوسطة عينة المنتفعين بمنطقة وادى الصعايدة بنسبة تقترب من نصف حجم العينة، وتتباين النسبة بين قرى المنطقة، إذ تصل إلى أقصاها بقرية الشهامة لتركز معظم فئة شباب الخريجين بها، فى حين بلغت أدناها بقرية عمرو بن العاص.
- يأتى الأميون فى المرتبة الثانية بين المنتفعين بنسبة 30.3% من الإجمالى، ويعزى ذلك إلى أن المنتفعين منحدرين من أصل ريفى، مازالت تنتشر فيها الأمية إلى حد كبير، وتتباين النسبة بين المنتفعين، إذ بلغت أقصاها بقرية عمرو بن العاص والأشراف وذلك لأن معظم المنتفعين من فئة صغار الزراع، فى حين بلغت أدناها بقرية الألفين.

جدول (8) نسب مفردات العينة وفقاً للحالة التعليمية بقرى منطقة وادى الصعايدة

عام 2007

مؤهل جامعى	مؤهل متوسط وفوق متوسط	يقرأ ويكتب	أمى	الحالة التعليمية القرية
2.9	72	8.4	16.7	الشهامة
-	10	33.1	56.9	عمرو بن العاص
-	54.6	16.2	29.2	الإيمان
1.7	26.7	28.3	43.3	السماحة
2.9	17.7	23.5	55.9	الأشرف
4.7	58.8	22.4	14.1	الإصرار
6.7	63.3	23.3	6.7	الألفين
2.2	48.7	18.8	30.3	المتوسط

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- تأتي فئة "من يعرف القراءة والكتابة" فى المرتبة الثالثة بنسبة 18.8% من جملة حجم العينة، وترتفع بشكل ملحوظ بقرية عمرو بن العاص فى حين بلغت أدناها بقرية الشهامة.

- ضالة نسبة أعداد الحاصلين على مؤهل جامعى، إذ لم تتجاوز نسبتهم 2.2% من جملة حجم العينة، لذلك فقد احتلت المرتبة الأخيرة، ولا تظهر هذه الفئة بقرية عمرو بن العاص والإيمان، مع ملاحظة تباين نسبتها ببقية القرى.

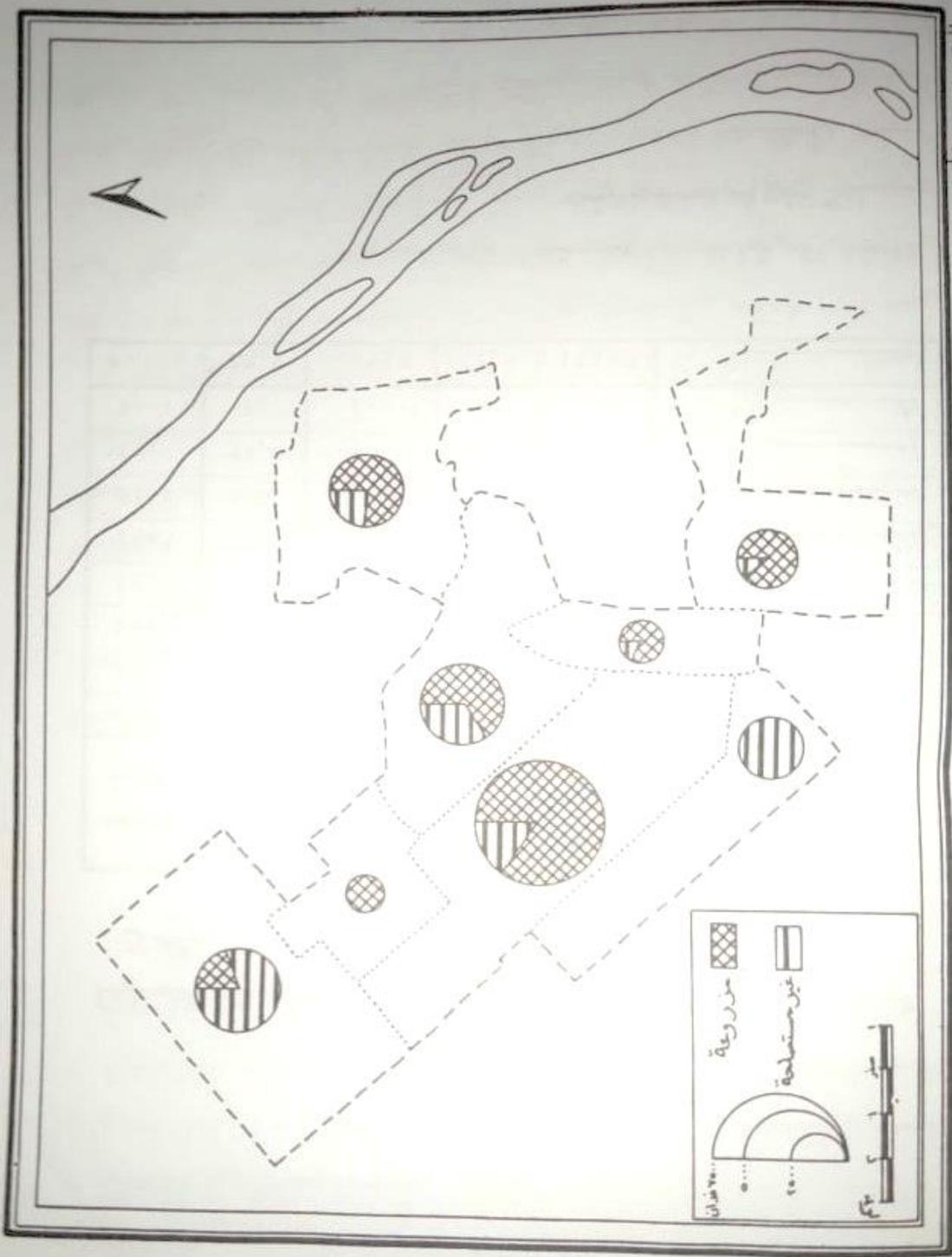
حاولت الدراسة الربط بين نوعية المؤهل التعليمى للمنتفعين والاستفادة بها فى قيام النشاط الزراعى وتطبيق الأساليب الحديثة.

وبنتج نتائج الدراسة الميدانية يلاحظ ما يلى:

- تصدر المنتفعين الحاصلين على المؤهلات المتوسطة وفوق المتوسطة كافة المؤهلات بنسبة 95.7%، فى حين جاء الحاصلون على المؤهلات الجامعية بنسبة 4.3% وهو ما يفسر جانباً كبيراً فى تغير أنماط الزراعة بالمنطقة.

المصدر: جدول ()

شكلاً (٦٩) نسب المساحة المزروعة وغير المستصلحة بقرى منطقة وادي الصفايدة عام ٢٠٠٧.



يستأثر الحاصلون على مؤهلات متوسطة "زراعية" على ما يقرب من ثلاثة أرباع جملة الحاصلين على مؤهلات متوسطة، وهي إشارة جيدة إلى استمرار الاستقرار بالمنطقة وممارسة الزراعة.

- يأتي الحاصلون على مؤهل متوسط "صناعي" في المرتبة الثانية بنسبة 16.4٪، ويرجع ذلك إلى عدم توافر فرص عمل في أماكنهم الأصلية بالورش الصناعية، وترتفع النسبة لتصل أقصاها بقريتي الألفين والأشراف.

- تشترك باقي المؤهلات المتوسطة "التجاري، والثانوي العام، والمعلمين والفني التجاري" مجتمعة بنسبة تقل عن العُشر، في حين أظهر الحاصلون على المؤهلات العليا ترتيباً مشابهاً.

- جاء الحاصلون على بكالوريوس الزراعة في المرتبة الأولى بنسبة 35.3٪، فهم الأقدر على تطبيق الأساليب الحديثة بالزراعة، ويتركز ثلثهم في قرية الشهامة، والثلث الباقي على قريتي السماحة والإصرار.

- جاء الحاصلون على مؤهلات جامعية من كليات نظرية في المرتبة الثانية وحتى الأخيرة.

يظهر التحليل الإحصائي علاقة ارتباطية طردية قوية جداً بين أعداد المنتفعين المستقرين بالمنطقة ومؤهلاتهم التعليمية المتوسطة، خاصة الزراعية (+) (0.93) والصناعية (+) (0.84)، ومرد ذلك إلى زيادة أعدادهم حيث يستأثرون بحوالي 91.3٪ من جملة أعداد المنتفعين، في حين لم تسجل أى علاقة ارتباطية مع المؤهلات الأخرى.

الحالة الاجتماعية:

للحالة الاجتماعية دور كبير في محاولة تفسير توزيع السكان بالمنطقة واستقرارهم.

بالاستعانة بنتائج الدراسة الميدانية (جدول 9) يمكن رصد الحقائق

التالية:

- شكل المتزوجون ما يقرب من أربعة أخماس حجم العينة، وهي النتيجة

نفسها التي توصلت إليها دراسة عن منطقة البنجر (محمد الفتحي بكير، 1999: 71)، ودراسة مشروع مبارك لشباب الخريجين بمنطقة النوبارية (إيهاب بكر، 2002، 108)، وهو ما يتناسب مع ارتفاع متوسط حجم الأسرة مما يدل على ارتفاع نسبة المنتفعين من صغار الزراع الذين جاءوا ليستقروا في المنطقة، وتتباين النسبة بين القرى فتصل أقصاها بقريتي الشهامة وعمرو بن العاص، في حين بلغت النسبة أدناها بقرية السماحة، لارتفاع فئة الأرامل والمطلقات، وبحساب معامل الارتباط تبين وجود علاقة طردية قوية جداً مع أعداد المنتفعين المتزوجين بلغت (+0.99)، وقد يفسر ذلك وفودهم إلى المنطقة بنية الاستقرار.

جدول (9) نسب مفردات العينة وفقاً للحالة الاجتماعية بقرى منطقة وادى الصعايدة عام 2007

مطلق	أرمل	متزوج	أعزب	الحالة الاجتماعية القرية
1.1	1.1	95.6	2.2	الشهامة
0.8	2.3	94.6	2.3	عمرو بن العاص
-	3.8	85.4	10.8	الإيمان
3.3	21.7	71.7	3.3	السماحة
-	16.2	80.9	2.9	الأشرف
-	2.3	82.4	15.3	الإصرار
-	-	86.7	13.3	الألفين
0.8	4.7	88.8	5.7	المتوسط

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- جاء في الترتيب الثاني فئة الأعزب بنسبة 5.7% وهو ناتج عن التفكير قبل القدوم على الزواج في ظل الظروف المعيشية الحالية للخريجين ونقص الإمكانيات المادية أو لعدم استقرارهم وتكيف مع المجتمع، وقد بلغت النسبة أقصاها بقريتي الإصرار والألفين، وهو ما يؤكد انخفاض نسبة المقيمين من المنتفعين بأسرهم في تلك القرى، في حين بلغت النسبة أدناها بقريتي الشهامة وعمرو بن العاص.

- جاءت فئة الأرامل فى المرتبة الثالثة بنسبة 4.7% وهى النتيجة نفسها فى دراسة عن التوطن بواى الصعايدة (أبو الحسن إبراهيم، 2000: 167)، وترتفع النسبة بشكل كبير بقريتى السماحة والأشرف، لارتفاع نسبة الإناث الأرامل والمطلقات بقرية السماحة، ولارتفاع سن المنتفعين من صغار الزراع "فئة الذكور بالأشرف، فى حين جاءت فئة المطلق بالمرتبة الأخيرة بنسبة 0.8% وهو ما يدل على أن المجتمع مازال فى بداية التكوين.

وقد أظهرت نتائج الدراسة أن ما يزيد على ربع حجم أفراد العينة لا يقيمون فى المنطقة إقامة دائمة بصحبة أسرهم، حيث يفضل المنتفعون ترك زوجاتهم وأولادهم فى مكان إقامتهم الدائم حتى تكتمل بقية المرافق والخدمات الاجتماعية والتعليمية بالمنطقة، ويشير ذلك إلى قصور خدمات البنية الأساسية بالمنطقة، فضلاً عن قرب المواطن الجغرافية للمنتفعين لوادى الصعايدة مما أتى بنتيجة عكسية فى الاستقرار، ولذلك يراعى عند اختيار المنتفعين من مسافات بعيدة بعض الشىء لضمان الإقامة.

وتتباين نسبة اللذين لا يقيمون بصحبة أسرهم بين قرى المنطقة، إذ تصل أقصاها بقريتى الإصرار والألفين لتشكل 95.3%، 93.3% لكل منهما على الترتيب، فى حين بلغت النسبة أدناها بقرية عمرو بن العاص (4.6%)، لتوافر الخدمات الرئيسية بالقرية وارتفاع نسبة المتزوجين (94.6%).

وعند محاولة تقييم أوضاع السكان فى منطقة وادى الصعايدة تبين رصد الحقائق التالية:

النتائج الإيجابية:

- جاء معظم المنتفعين من محافظة أسوان، بخاصة مركز إدفو، يليها محافظة قنا، مما ساعد على الربط فيما بينهما، بخاصة فى العادات والتقاليد.
- ارتفاع نسبة المتزوجين بعينة المنتفعين لما يقرب من أربعة أخماس حجم العينة، وهو مؤشر جيد على استقرار السكان وكبر الحجم فى المستقبل.

- تركز ما يقرب من ثلاثة أرباع المنتفعين بصحبة أسرهم مما يعنى نجاح خط التوطين وإمكانية كبر حجم المجتمع مستقبلاً.

النتائج السلبية:

- ارتكزت خطة الدولة فى المنطقة على توطين الخريجين ولكن مركب التوطين حالياً يجمع بين الخريجين وصغار الزراع وواضعى اليد.
- جاءت خطة الدولة بتوطين الخريجين نوى المؤهلات المتوسطة والعليا ولكن تغيرت الخطة، فأصبح المجتمع ينقسم إلى قسمين نصف أفراد متعلمين، والآخر من غير المتعلمين، مما يعنى صعوبة تحقيق الأهداف الرئيسية للتوطين، خاصة الزراعة بالطرق الحديثة، وتلك ظاهرة تكررت فى كل مناطق الاستصلاح الزراعى التى يضمها مشروع مبارك للخريجين.
- نظراً لقصر فترة التوطين ما زالت العلاقات الاجتماعية محدودة، والعزلة هى الطابع المسيطر.
- رغبة 18.8% من عينة المنتفعين العودة إلى الوطن الأصلى، لتعدد المشكلات، خاصة القصور فى الخدمات والمياه، فلا بد من تضافر الجهود لوضع حلول سريعة لها.

ثالثاً: الاستغلال الزراعى والحيوانى

بلغت مساحة الأرض الزراعية بوادى الصعايدة 19256 فدان بنسبة 63.8% من المساحة الكلية للمنطقة، وهى نسبة منخفضة نسبياً بسبب عدم استكمال عمليات الاستصلاح.

ويختلف توزيع مساحات الأراضى الزراعية، فأعلى نسبة من نصيب قرية الشهامة (31.2%) ثم قرية الإصرار (16.1%)، فى حين بلغت أديانها بالأشرف (5.1%)، لاتساع مساحة الأراضى غير المستصلحة.

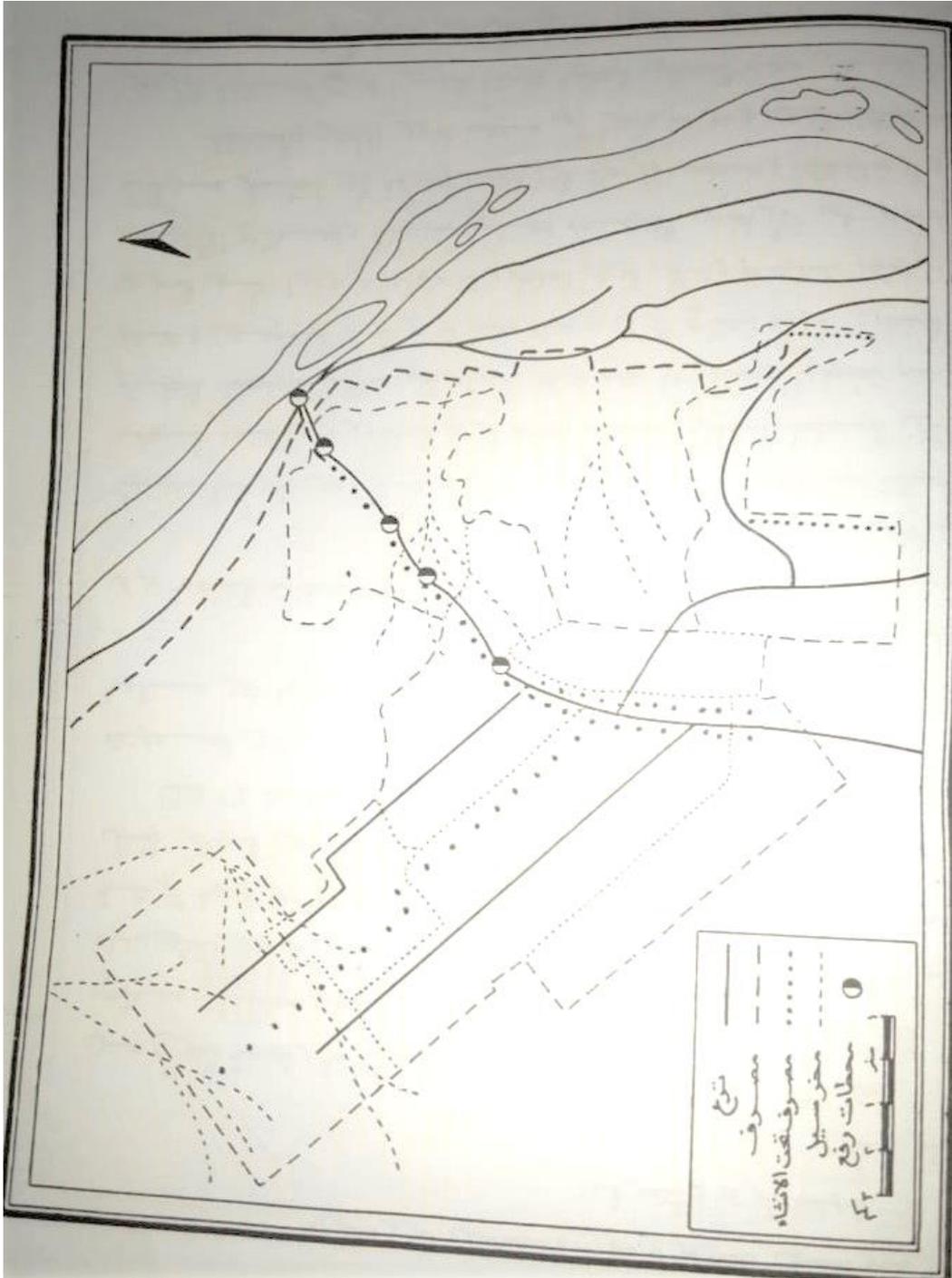
وتتباين نسبة مساحة الأرض الزراعية من الزمام الكلى حسب القرى،

(جدول رقم 10 وشكل رقم 9). فهي تصل إلى علامة 100 فى قرية السماحة حيث تشمل جميع مساحتها، وتهبط لتصل إلى 91.3% فى قرية الإيمان، لانكماش مساحة الأراضى غير المستغلة، وعلى النقيض تصل النسبة إلى علامة الصفر بقرية النمو، لعدم استكمال عملية الاستصلاح بمعرفة الشركة المنفذة، والشىء نفسه حدث بالنسبة لقرية الأشراف وإن كان زمامها الزراعى يحوم حول الرقم 25% من زمامها الكلية.

**جدول (10) توزيع مساحة الأرض الزراعية والكلية بقرى منطقة وادى الصعايدة
عام 2007
بالفدان**

المساحة الكلية	%	أراضى غير مستصلحة	%	مساحة الأراضى الزراعية	القرى
6774	11.3	768	88.7	6006	الشهـامـة
4500	32.5	1464	67.5	3036	عمرو بن العاص
2976	8.7	258	91.3	2718	الإيمان
1818		-	100	1818	السماحة
4686	79.1	3708	20.9	978	الأشـراف
3414	100	3414		-	النـمـو
4000	22.5	900	77.5	3100	الإصـرار*
2000	20	400	80	1600	الألفـين*
30168	36.2	10912	63.8	19256	الجمـلة

- المصدر: المراقبة الزراعية بمصر العليا، بوادى الصعايدة.
* نتائج الدراسة الميدانية.



المصدر: الهيئة العامة لشروط التصدير والتنمية الزراعية.

شكل (١٠) شبكة الري والصرف في منطقة وادي الصعايدة عا ٧٣-٢٠٠٤.

1- العوامل المؤثرة فى الاستغلال الزراعى:

أ - شبكتا الري والصرف:

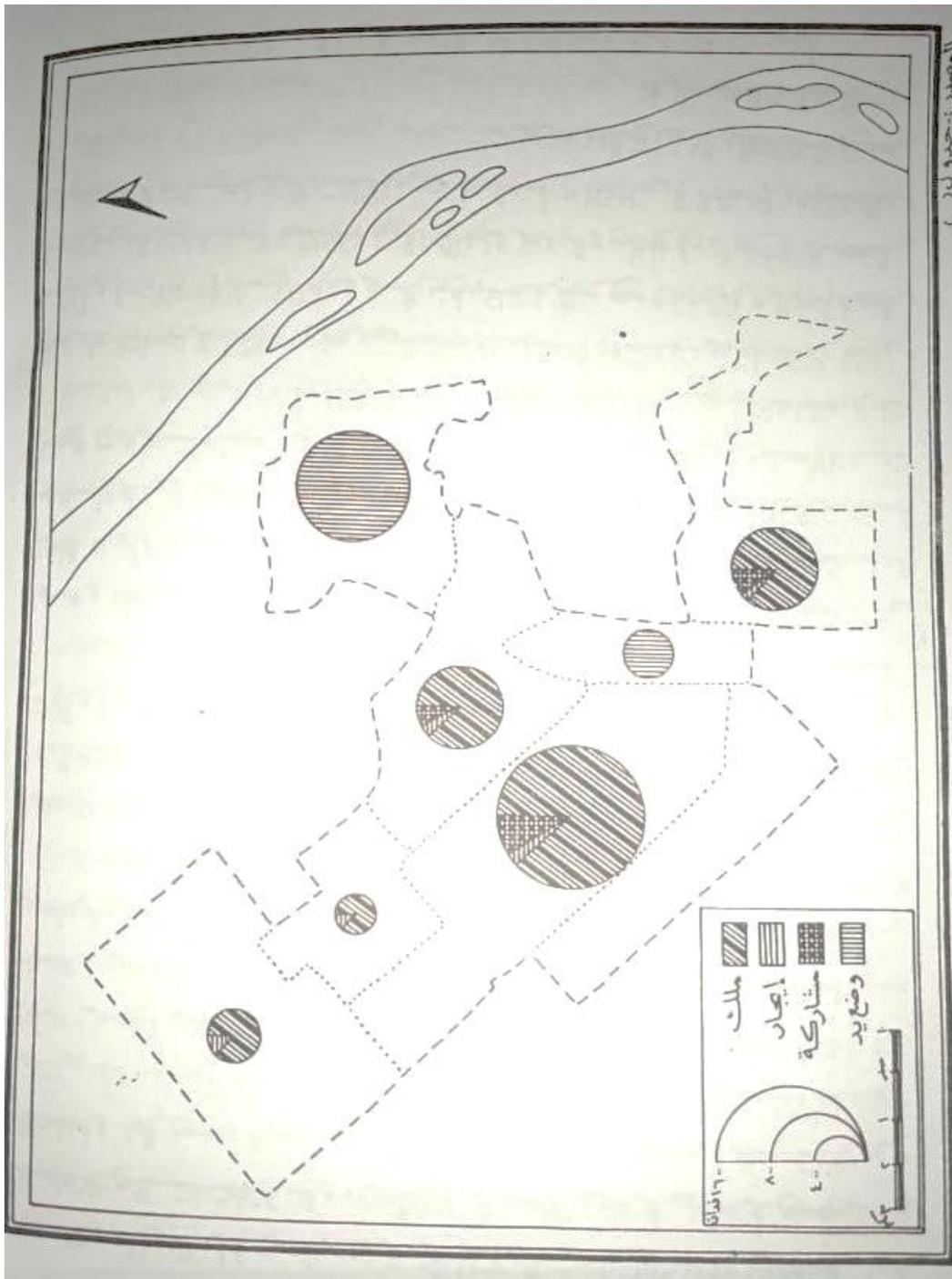
شبكة الري:

يعتمد الري بمنطقة وادى الصعايدة على ترعة رئيسية تخرج من نهر النيل مباشرة وتمتد بطول 22.5 كم، على خمس مستويات سطح، يخدم كل مستوى محطة رفع بقدرة 16 ألف حصان تدار بالكهرباء بإجمالى رفع 52.92 متر من النيل، يتفرع من التربة الرئيسية "ترعة وادى الصعايدة العمومية" ثلاث ترع، يتفرع منها عدد من المساقى (شكل رقم 10) بطول 44.5 كم، ويخدم كل مسقى حوش مساحتة 24 فداناً.

ولا يعتمد على المياه الجوفية فى رى أراضي وادى الصعايدة، حيث تلوث مياه الآبار بمياه الصرف المجاورة مما جعلها غير صالحة للزراعة والاستهلاك الأدمى.

وقد أظهرت الزيارات الميدانية عدداً من الملاحظات الخاصة برى الأراضى الزراعية بالمنطقة أهمها:

- سيادة نمط الري بالغمر وهو ما لا يتفق وأحد فروض الدراسة، حيث كان المخطط للمنطقة استخدام أنماط الري المتطورة، وتتعدد أسباب عدم تطبيقها فيتصدرها عدم توافر المياه التى تلئم احتياجات النظام المتطور حيث تحتاج الري يومياً، يليها نوع أفراد المنتفعين وعدم درايتهم باستخدام وسائل الري المتطورة، حيث تعودوا على الري بالغمر فى الأراضى القديمة، فعدم صيانة وإصلاح الأنابيب والرشاشات، وضعف الإرشاد الزراعى، إضافة إلى انتشار سرقات ماكينات الري، وهو ما يشير إلى ضعف الدور الأمنى بالمنطقة.
- ترتب على تعدد المساقى الحقلية فقداً كبيراً فى مساحة الأراضى الزراعية، لاختلاف مناسيب سطح الأرض، حيث أنها مجهزة للري بالرش.



تعدد تساقط جوانب الترعة الرئيسية والفروع والمساقى المغذية لزمادات قرى المنطقة، ووجود تسريب بأحواض الطرد، خاصة بمحطتى الرفع الثانية والخامسة، ولا بد من حل هذه المشكلات عن طريق إعادة تبطين المجارى المائية وعمل الصيانة اللازمة لأحواض الطرد.

- عدم قيام محطات الرفع الرئيسية على ترعة وادى الصعايدة برفع كمية المياه اللازمة لرى الأراضى المزروعة بسبب كثرة توقف الوحدات.
- عدم كفاية المياه اللازمة لرى الأراضى، لاستحواذ واضعى اليد بقريتي الإصرار والألفين على كميات كبيرة من المياه لزراعة قصب السكر، رغم أن المقننات المائية لا تشمل هذا الأسلوب.

وعن مشكلات الرى أظهرت العينة أن حوالى 4/5 حجم العينة يعانون من هذه المشكلات، والتي تباينت حدتها بين القرى، ويتصدرها قلة مياه الرى بما يقرب من ثلاثة أرباع حجم العينة، كما فى قريتي الشهامة والإيمان وذلك لأن معظم أراضى قرية الشهامة تقع على الترعة الفرعية رقم 2، والتي يقل بها كمية المياه، إضافة إلى ما يزيد على نصف مساحة أراضى المنتفعين تبعد عن الترعة بما يزيد على 200 متر، أما قرية الإيمان لموقعها فى نهاية زمام الترعة "الفرع الثالث"، فضلاً عن أن ثلث أراضى المنتفعين تبعد أراضيهـم عن الترعة بما يزيد على 200 متر، ويأتى فى المرتبة الثانية عدم توافر المياه وتصل أقصاها بقرية الأشرف (47.7%) لموقعها فى نهاية الترعة الفرعية رقم 1، فضلاً عن ما يقرب من نصف عدد المنتفعين تبعد أراضيهـم عن الترعة بنحو 300 متر فأكثر، وجاء ارتفاع أسعار الغاز بالمرتبة الثالثة كما فى قريتي الألفين (41.9%) والإصرار (28.1%)، للتوسع فى استخدام ماكينات الرفع لأنها قرى واضعى اليد، وتتصف باتساع مساحتها، فى حين يأتى تلوث مياه الرى بالمرتبة الأخيرة بنسبة 0.3% وتقتصر على قرية الشهامة، وقد أكد حساب معامل الارتباط النتائج السابقة بوجود علاقة ارتباطية طردية قوية جداً مع قلة مياه الرى (+0.95) وتلوث مياه الرى (+0.87).

- الصرف:

تصرف أراضي وادى الصعايدة فى مخرات السيول الطبيعية التى تسير مع الإنحدار العام لأراضى المنطقة (شكل 10)، وتجاوزاً يمكن اعتبار خور السيل هو المصرف الرئيسى، والذى يصب فى المصرف القاطع (رقم 1) والذى يقع شرق منطقة الدراسة وبدوره يصب فى نهر النيل، وتصرف الأجزاء الشرقية من قرية الإيمان "بجنوب شرقى المنطقة" فى المصرف القاطع رقم (1) "خارج منطقة الدراسة"، فيما عدا ذلك فالمنطقة تخلوا من المصارف المكتشفة وهو ما لا يتفق مع أحد فروض الدراسة.

ويجرى إنشاء شبكة من المصارف المكتشفة بطول 60 كم تسير معظمها بجوار التربة الرئيسية ولكن بالاتجاه العكسى من الجنوب الغربى إلى الشمال الشرقى لتصب فى المصرف القاطع (رقم 2) "خارج منطقة الدراسة" ومنه إلى مجرى نهر النيل، إضافة إلى العديد من المصارف الفرعية، ولم يتم الانتهاء من تجهيزها بعد، ولكن بعض الزراع يقوموا بصرف المياه الزائدة عن حاجتهم بها.

وأظهرت الدراسة الميدانية أن ما يزيد على ثلثى حجم العينة يعانى أفرادها من مشكلات صرف أراضيهم الزراعية، خاصة فى قرى الإيمان (90.8%) وعمرو بن العاص (84.6%) حيث تفتقدان الصرف، ولارتفاع منسوب الماء الأراضى بقرية الإيمان (35.3%)، فى حين بلغت النسبة أدناها بقرية الألفين (6.7%)، لقرب أراضيها من التربة الرئيسية واستخدامها كمصرف طبيعى.

وأيدت العينة آراء مختلفة بشأن مشكلات الصرف تتصدرها عدم وجود مصارف استحوذت على الأغلبية بحوالى ثلثى حجم العينة وفى كل القرى بلا استثناء وأن تباينت من قرية إلى أخرى فأعلاها فى الألفين وأدناها فى عمرو بن العاص. واختار 16.7% من أفراد العينة مشكلة ارتفاع مستوى الماء الأراضى، خاصة بقرية الإيمان بسبب انخفاض سطح أراضيها، وجاءت قلة كفاءة الصرف بالمرتبة الثالثة بنسبة 9.3% من أفراد العينة، خاصة بقرية الشهامة، فى حين احتل اختلاف مناسيب الأرض المركز الأخير بنسبة 2.7% وأكد ذلك وجود علاقة ارتباطية طردية قوية جداً بين المنتفعين الذين يواجهون

مشكلات فى الصرف وعدم وجود مصارف (+0.96)، وانخفاض جودة الصرف (+0.95)، لارتباطهما بعضهما البعض.

وعند محاولة تقييم صرف الأراضى الزراعية بالمنطقة يمكن رصد ثلاث حقائق: أولاً ضرورة الإسراع بالإنهاء من إنشاء المصارف المكشوفة بالمنطقة للمحافظة على الجدارة الإنتاجية للتربة وعدم تدهورها، ثانياً حفر مجموعة من الآبار على أبعاد متفاوتة لسحب المياه الجوفية المتجمعة أسفل قطاع التربة، والاستفادة منها باستخدامها فى الري، ثالثاً الاستفادة من مياه الصرف الزراعى بإعادة استخدامها فى عمليات الري بعد معالجتها، وبذلك نقضى على قلة كميات المياه بالمنطقة.

ب - الحيازة الزراعية:

تعكس الحيازة الزراعية طبيعة العلاقة بين الإنسان والأرض، وتؤثر بشكل مباشر فى تحديد متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية، وتظهر التغيرات التى حدثت فى مركب التوطين.

ويمكن مناقشة الحيازة الزراعية بالمنطقة من ثلاثة جوانب هى: أنماط الحيازة وفئاتها وأعداد القطع.

- نمط الحيازة:

لم تتوفر بيانات رسمية عن الحيازة، لذا تم الاستعانة بنتائج الدراسة الميدانية (جدول رقم 11، وشكل رقم 11) والتى كشفت عن ما يلى:

- سيادة حيازة الملك بنسبة 64% من عينة المساحة المزروعة، يحوزها 78.4% من أعداد الحائزين بعينة المنطقة، ويقتصر هذا النمط على خمس قرى، حيث تتراوح نسبة مساحتها بين 90.2% (الشهامة)، 97% (الأشراف).

جدول (11) نسب مفردات العينة وفقاً لأنماط الحيازات الزراعية فى قرى منطقة وادى الصعايدة عام 2007

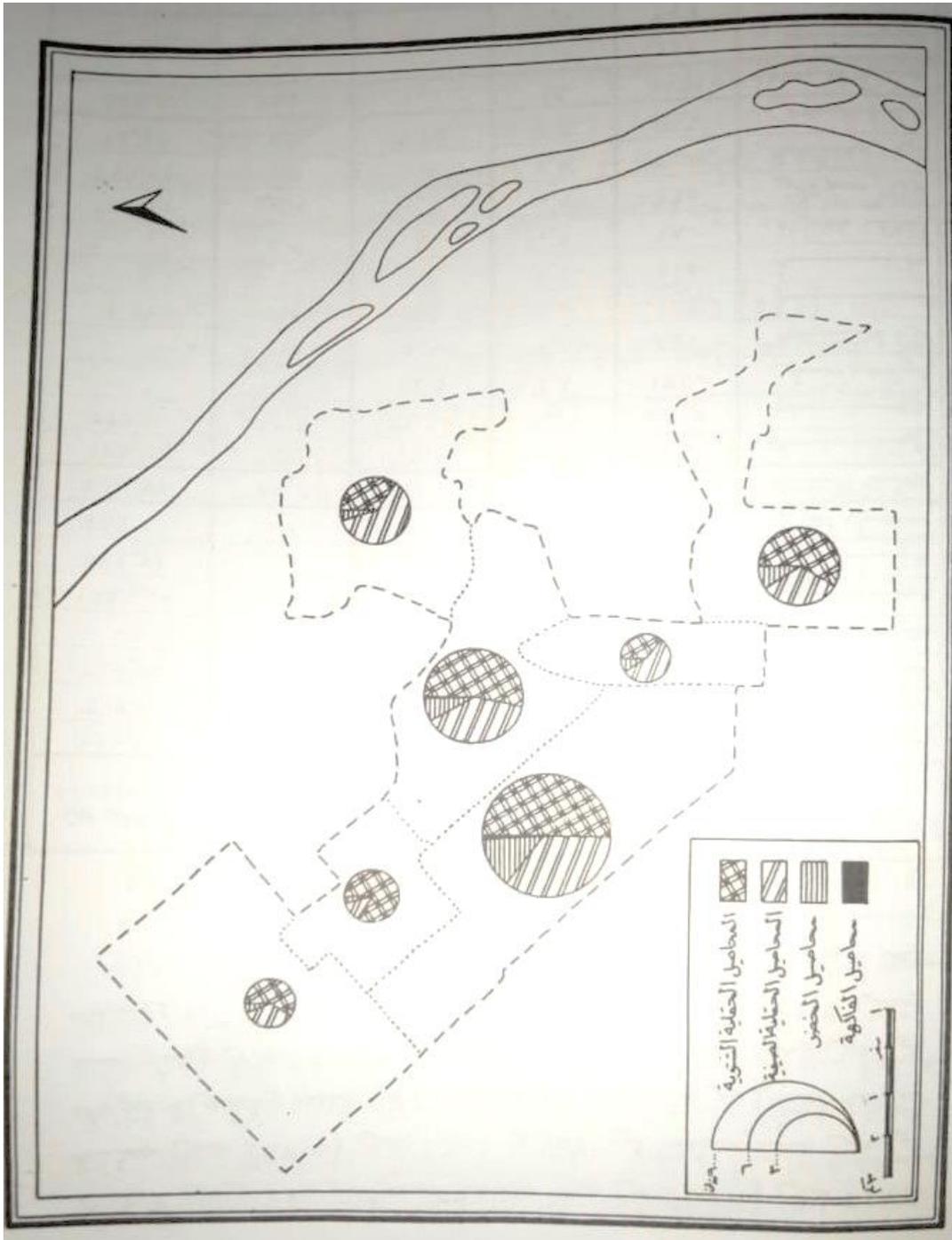
القريه	ملك		إيجار		مشاركة		وضع يد	
	المساحة %	العدد						
الشهامة	90.2	90.2	1.8	1.8	8	8		
عمرو بن العاص	92.3	92.3	2.3	2.3	5.4	5.4		
الإيمان	91.5	91.4	0.8	0.8	7.8	7.7		
السماحة	95	95	5	5				
الأشرف	97.1	97	2.9	3				
الإصرار	-	-	-	-		-	100	100
الألفين	-	-	-	-		-	100	100
المتوسط	78.4	64	1.8	1.5	4.1	5	14.	30.4

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية

وقد تبين وجود علاقة ارتباطية طردية قوية جداً بين حيازة الملك واستخدام الآلات الزراعية، خاصة مع الجرارات (+0.93) وآلات الدراسى (+0.94) وماكينات الرى الثابتة (+0.97) وكذلك آلات الحصاد (+0.88)، ويفسر ذلك ارتفاع متوسط الحيازة وارتفاع مستويات دخولهم.

- جاءت وضع اليد فى المرتبة الثانية بين أنماط الحيازات بنسبة 30.4% من جملة مساحة حيازات الأراضى بالمنطقة، وتعتبر عن التغيرات التى أصابت مركب الحيازات، باعتبارها ممثلة لمنفعين استقروا بالمنطقة بدون شرائها أو توزيعها من قبل الدولة، وتشمل جميع أراضى قرى الإصرار والألفين، وقد كشفت نتائج التحليل الإحصائى ضعف العلاقة الارتباطية بين حيازة وضع اليد واستخدام الآلات الزراعية.

- ضالة نسبة حيازة الأراضى بالمشاركة (4.1%)، وهى تعبر عن احتفاظ بعض الخريجين وصغار الزراع ببعض الأراضى وعدم التصرف فيها، وترتفع نسبة هذا النمط بشكل ملحوظ فى قرى الشهامة والإيمان لتشكل 8%، 7.8% لكل منهما على الترتيب.



المصدر: نتائج الدراسة الميدانية

شكل (١٤) نسب التركيب المحصولي في منطقة وادي الصعبيد عام ٢٠٠٧.

وقد تبين وجود علاقة ارتباطية طردية قوية جداً بين حيازة المشاركة واستخدام الآلات الزراعية، خاصة مع الجرارات (+0.95) وآلات الدراسى (+0.96) وماكينات الرى الثابتة (+0.98) وآلات الحصاد (+0.88).

- تستوعب حيازة الإيجار 1.5% من عينة المساحة المزروعة، وهى تعبر عن التغيرات التى أصابت الحيازات، حيث يمثلون الأفراد الذين تركوا أراضيهم من الخريجين وصغار الزراع وعادوا إلى أوطانهم الأصلية، ويقتصر هذا النمط على خمس قرى، حيث تتراوح فيه مساحاتها بين 5% (السماحة)، 0.8% (الإيمان).

وقد أظهرت نتائج التحليل الإحصائى وجود علاقة ارتباطية طردية قوية لحيازة الإيجار مع حيازة ماكينات الرى الثابتة (+0.75) وآلات الحصاد (+0.80) فقط، وقد يعزى ذلك إلى انكماش المساحات المؤجرة بالمنطقة، إضافة إلى ارتفاع أسعار تأجير الآلات الزراعية وانخفاض مستويات دخل الزراع المؤجرين.

- فئات الحيازة:

أظهرت الدراسة الميدانية أن التغير فى متوسط الحيازة محدود، إذ خضع للتسليم، ولم تتأثر بعد بالبيع أو الشراء أو الإرث، ربما تتغير بعد فترة قادمة مع استمرار الزيادة السكانية الملحوظة لذا تستأثر فئة مساحة الحيازات "من 5 لأقل من 10 أفدنة" على ما يزيد عن ثلاثة أرباع المساحة المزروعة، يحوزها ما يزيد على أربعة أخماس أعداد الحائزين، وتأتى فئة مساحة الحيازات "20 فدان فأكثر" فى المرتبة الثانية بنسبة 16.3% من جملة عينة مساحة الأراضي المزروعة، ويحوزها 1.9% من أعداد عينة الحائزين، تتمثل بأراضى قريتى الإصرار والألفين، لعدم خضوع التوطين للهيئات الحكومية ويتوقف على قدرة الزراع على الاستصلاح أو تنازل المستصلح لزراغ آخرين، فى حين تأتى فئة الحيازات "أقل من 5 أفدنة" بالمركز الأخير بنسبة 0.4% من إجمالى المساحة، تستحوذ على 0.8% من أعداد الحائزين، وتتركز بقريتى الإصرار والألفين.

- عدد القطع:

أظهرت الدراسة الميدانية سيادة الحيازات "ذات القطعة الواحدة" في الأراضي المزروعة بوادي الصعايدة، بما يقرب من ثلثي المساحة ويحوزها ما يقرب من ثلاثة أرباع حجم عينة الحائزين، لحدثة المنطقة في عمليات الاستزراع ولم تتأثر بعد بالبيع أو الشراء أو الإرث، وبلغت أقصاها بالشهامة (98.7%) وأدناها بالآلفين (24.5%)، وجاءت الحيازات المكونة من "قطعتين" بالمرتبة الثانية بنسبة 24.5% من مساحة الأراضي، يحوزها 23.7% من عينة الحائزين، وذلك لتوزيع الدولة أراضي بعض القرى على أساس قطعتين في المرحلة الثانية، وظهور تأجير الأراضي والمشاركة، وبلغت أقصاها بقرية عمرو بن العاص (64.2%)، وأدناها بالشهامة (1.3%)، في حين جاءت الحيازات المكونة من "ثلاث قطع" في المرتبة الأخيرة بنسبة 2.6% من مساحة الأرض الزراعية، تمثلت بقريتي الإصرار والآلفين.

وبحساب معامل الارتباط تبين وجود علاقة ارتباطية طردية قوية بين حيازات الأراضي الزراعية المكونة من قطعة واحدة واستخدام جميع الآلات الزراعية، إذ بلغت (+0.92) مع كل من حيازات الجرار وآلات الدراسة وماكينات الري الثابتة، في حين بلغت قيم الارتباط مع آلات الحصاد (+0.97)، لسهولة استخدام الآلات في قطع الحيازة الواحدة، لذلك كان من الطبيعي عدم وجود علاقة ارتباطية بين الحيازة ذات القطعتين والثلاث قطع فأكثر لصعوبة استخدامها.

ج - العمالة الزراعية:

تختلف حال العمالة الزراعية في المناطق الزراعية القديمة عنها في المناطق الحديثة الاستزراع كما في وادي الصعايدة حيث يتصف العمل بالموسمية، كما تنسم في خصائصها التي تجمع بين خصائص العمالة في المناطق الزراعية القديمة والأراضي الحديثة الاستزراع، وقد أدت قلة العمالة الزراعية بأراضي الخريجين إلى استقبال المنطقة للعمالة الوافدة من القرى المجاورة، مما كان له أثر على اختلاف تركيب السكان في المنطقة.

وأظهرت الدراسة الميدانية نتائج مهمة عن العمالة الزراعية في المنطقة نجملها فيما يلي (جدول رقم 12):

- اختلاف كيفية ممارسة العاملين لأنشطتهم، حيث تبين تصدر العمالة المؤجرة بنسبة 46.5% من جملة العاملين بمنطقة وادي الصعايدة، وهو ما لا يتفق وأحد فروض الدراسة، وترتفع النسبة بقرية الشهامة لتصل إلى 60%، لارتفاع نسبة مساحة حيازات الخريجين حيث يقل متوسط حجم الأسرة، في حين بلغت النسبة أدناها بقرية الألفين، حيث لم تتجاوز 26.6% وقد يفسر ذلك كبر حجم أفراد الأسرة.

جدول (12) مفردات العينة وفقاً لمصدر العمالة بقرى منطقة وادي الصعايدة
عام 2007

المصدر		أفراد الأسرة		مؤجرة		أفراد الأسرة ومؤجرة	
القرية		العدد	%	العدد	%	العدد	%
الشهامة		80	29.1	165	60	30	10.9
عمرو بن العاص		77	59.2	38	29.21	15	11.6
الإيمان		60	46.2	60	46.1	10	7.7
السماحة		25	41.7	30	50	5	8.3
الأشرف		36	53	26	38.2	6	8.8
الإصرار		40	47	35	41.2	10	11.8
الألفين		20	66.7	8	26.6	2	6.7
الجملة		338	43.5	362	46.5	78	10

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية
- تأتي العمالة الأسرية في المرتبة الثانية، بنسبة 43.5% من جملة أعداد العاملين، لتتراوح بين 29.1% (الشهامة)، 66.7% (الألفين) وذلك لخبرتهم المتوارثة في الزراعة وكبر حجم الأسرة.
- جاءت العمالة الجامعة بين أفراد الأسرة والمؤجرة في المرتبة الأخيرة بنسبة 10% من جملة أعداد العاملين، لتتراوح بين 6.7% (الألفين)، 11.8% (الإصرار).

وبحساب معامل الارتباط تبين وجود علاقة ارتباطية طردية قوية جداً بين حيازات الملك العمالة المؤجرة (+0.91) ومن أفراد الأسرة والمؤجرة (+0.90)، ومن أفراد الأسرة (+0.84)، وهو الحال نفسه مع حيازة المشاركة فبلغت +0.95، +0.92، +0.83 لكل منها على الترتيب، في حين لم تظهر هذه العلاقة مع حيازات الأراضي المؤجرة وكذلك وضع اليد، وذلك لاعتماد معظمها على العمالة من داخل الأسرة، وكبر حجم الأسرة، وهناك علاقة ارتباطية طردية قوية جداً بين الحيازات ذات القطعة الواحدة والعمالة المؤجرة بلغت (+0.98)، والعمالة من أفراد الأسرة والمؤجرة بلغت (+0.92).

هل يشكل النقص في حجم العمالة مشكلات؟

أظهرت الدراسة أن ارتفاع تكاليف العمالة هي أهم المشكلات، حيث اختارها ثلاثة أخماس حجم عينة المنتفعين بسبب عدم توافرها في المنطقة وانتقالها من مواطنها الأصلية مما يرفع تكاليف نقلهم.

د - الميكنة الزراعية:

يعد استخدام الميكنة في العمليات الزراعية المختلفة من الضروريات التي تتطلبها الزراعة الحديثة، حيث تمكن من زيادة الإنتاج، والحد من موسمية الطلب على العمالة، وتسهم في قلة تعرض الزراع للإصابة بالأمراض.

بالاستعانة بنتائج الدراسة الميدانية تبين الحقائق التالية:

- يستخدم جميع أفراد العينة الآلات الزراعية المختلفة في جميع مراحل الزراعة، لاتساع مساحة الحيازات بصفة عامة وقلة أعداد الأيدي العاملة.
- أوضح ما يزيد على ثلاثة أرباع حجم العينة بتوافر الآلات الزراعية في قرى وادي الصعايدة، وقد بلغت النسبة أقصاها بقرية الشهامة (92.7%) لأنها هي القرية المركزية فضلاً عن أنها من أقدم قرى المنطقة، في حين بلغت النسبة أدناها بقرية الألفين (36.7%)، وذلك لأن المنتفعين بها من واضعى اليد الذين لا يوجد لهم أماكن إقامة دائمة بالقرية.

وقد تبين وجود علاقة ارتباطية طردية قوية جداً بين العمالة من الأسرة،

والمؤجرة، ومن الأسرة والمؤجرة معاً واستخدام الآلات الزراعية، إذ تراوحت قيم معامل الارتباط بين +0.87، +0.97 باستثناء ماكينات الري النقالى.

وفيما يتعلق بمصادر الحصول على الآلات المستخدمة فى الزراعة بمنطقة وادى الصعايدة يمكن تسجيل الحقائق التالية:

- جاءت الآلات المؤجرة فى مقدمة الآلات التى يستخدمها المزارعون بنسبة 96.5% وهى بذلك تتشابه مع دراسة الأراضى حديثة الاستصلاح بإقليم السويسى (أميرة محمد على، 2005: 112)، وذلك لانخفاض دخل معظم الزراع، وتتعدد أنماط الإيجار، فيتصدرها الآلات المؤجرة من القطاع الخاص "الأهالى" بنسبة 70.7% من جملة حجم العينة، وقد بلغت النسبة أقصاها بقرية الإيمان (92.3%) لعدم كفاية الآلات بالجمعيات الزراعية، فى حين بلغت أدناها بقرية الأشرف (36.8%).

أوضح ما يزيد على خمس حجم العينة بأن الآلات المؤجرة والتى يستخدمونها يتم بتأجيرها من الجمعيات الزراعية، لعدم كفاية الآلات والانتظار كثيراً للحصول عليها، وهو ما يوضح عدم قيام الجمعيات بدورها الكامل فى المنطقة، لعدم توافر الآلات لدى الجمعيات، وتتباين النسبة بين قرى المنطقة فتصل أقصاها بقرية الشهامة (37.5%)، لتوافر الآلات بالجمعيات الرئيسية، فى حين بلغت أدناها بقرية الإيمان (6.9%) لعدم كفايتها لاحتياجات الأراض الزراعية، وجاءت الآلات المؤجرة من القطاع الخاص والجمعيات الزراعية بالمرتبة الأخيرة بنسبة 4.7%، وقد بلغت النسبة أقصاها بقرية الأشرف (30.9%)، حيث تعد من أحدث قرى المنطقة استقراراً للمنتفعين وتوافر الآلات بالمنطقة.

- إن 3.5% من الآلات التى يستخدمها المنتفعين بعينة الدراسة يمتلكونها، وهى نسبة محدودة من المنتفعين تشير إلى ارتفاع مستوى دخولهم والنتائج عن سفر معظمهم للعمل فى الخارج، أو عن طريق شرائها من القطاع الخاص وتسديد ثمنها على أقساط، ثم يقومون بتأجيرها للمزارعين وبأسعار تزيد عن مثلتها بالجمعيات الزراعية، وتتباين النسبة بين القرى لتصل أقصاها بقرية

الإصرار (11.8%) والألفين (10%)، لارتفاع نسبة ذوى الدخل المرتفع من كبار الزراع والمنتفعين.

يكاد يقتصر استخدام الآلات الميكانيكية بمنطقة الدراسة على آلات الحرث وماكينات الري والدراسى والحصادات (جدول رقم 13).

وقد أسفرت نتائج التحليل الإحصائى على اقتصار ارتباط استخدام المنتفعين من ذوى المؤهلات المتوسطة للآلات الزراعية باستثناء ماكينات الري النقالى، إذ تراوحت قيم الارتباط بين +0.89، +0.91 وهو عكس ما يتوقع، إذ يتوقع وجود علاقة ارتباطية مع المنتفعين من ذوى المؤهلات العليا وهى الفئة الأجدر على استخدام الآلات والتكنولوجيا الحديثة فى الزراعة، وقد يفسر ذلك ضآلة أعداد المنتفعين من ذوى المؤهلات العليا وبعد تخصص كثير منهم عن مجال الزراعة.

لا تتوفر الآلات الميكانيكية فى المنطقة بالقدر الكافى لتغطية حاجة الزراع، فضلاً عن عدم توافر قطع الغيار وورش الصيانة، وتوصى الدراسة بالتوسع بإنشاء مراكز الخدمة الآلية المتخصصة، وتوفير الدولة للآلات الزراعية من خلال تفعيل دور الجمعيات الزراعية التعاونية بقرى المنطقة.

جدول (13) مفردات أنواع الآلات الميكانيكية المستخدمة في العمليات الزراعية بقرى منطقة وادي الصعايدة عام 2007

الجملة	أخرى		حصاد		رى ثابتة		رى نقالى		آلات دراسى		آلات حرث		القرية
	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
745	0.5	4	10.9	81	21.2	158	5.1	38	30.9	230	31.4	234	الشهامة
329		-	7.3	24	19.5	64	5.8	19	32.8	108	34.6	114	عمرو بن العاص
362	0.5	2	4.1	15	22.7	82	4.4	16	34	123	34.3	124	الإيمان
190		-	7.9	15	17.9	34	14.2	27	28.9	55	31.1	59	السماحة
200		-	8.5	17	17	34	9.5	19	32	64	33	66	الأشرف
242		-	8.3	20	12.8	31	14	34	30.2	73	34.7	84	الإصرار
29	-	-	-	-	24.1	7	10.4	3	31	9	34.5	10	الالفين
2097	0.3	6	8.2	172	19.6	410	7.4	156	31.6	662	32.9	691	الجملة

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية

2- التركيب المحصولي وتوزيع أهم المحاصيل:

لعبت العوامل الجغرافية دوراً مهماً في تحديد أنواع المحاصيل المزروعة والتوسع بها، خاصة المناخ والتربة والقرب من الأسواق، وأسفرت نتائج الدراسة الميدانية (جدول رقم 14، وشكل رقم 12) عن رصد الحقائق التالية:

- بلغت جملة المساحة المحصولية بالمنطقة 20131 فدان، بنسبة 104.5% من جملة مساحة الأرض الزراعية، وهي نسبة محدودة بالرغم من ضآلة المساحة المزروعة بالفاكهة، وقد يعزى ذلك إلى ضآلة المساحة المزروعة بالخضر ولعدم زراعة الأرض الزراعية في الموسم الصيفي المتأخر لقلّة مياه الري، إضافة إلى عدم زراعة مساحة كبيرة من بعض القرى "كالأشرف وعمرو بن العاص"، وهي بذلك نقلت كثيراً عن درجة التكتيف الزراعي بأراضي البنجر والتي بلغت 185.5 (محمد الفتحى بكير، 1999: 84)، وتباينت درجة التكتيف الزراعي بقرى المنطقة، إذ بلغت أقصاها بقرى عمرو بن العاص (148.8) والشهامة (137.3) وذلك للتوسع بزراعة معظم مساحاتها بمحاصيل حقلية وخضر، في حين بلغت أدناها بقرى السمحة (53.1) والأشرف (64.4)، لانكماش المساحات المزروعة بهما. وتتوزع المساحة المحصولية بما يزيد على النصف للمحاصيل الشتوية، وذلك لتوافر المياه ولانخفاض درجات الحرارة التي تعمل على خفض المقنن المائي للمحاصيل، ويخص المحاصيل الصيفية (44%) والأشجار المثمرة باقى النسبة 0.7%.

- يتصدر القمح محاصيل الموسم الشتوى المزروعة بما يقرب من ثلاثة أخماس مساحة المحاصيل الشتوية وهو ما يتفق وأحد فروض الدراسة، وقد حافظ على هذه الصدارة خلال فترة الدراسة (أعوام 2007/2002/98)، ويعزى ذلك إلى ملاءمة الظروف الطبيعية لزراعته وسهولة تصريفه حيث يعد الغذاء الرئيسى للسكان، وتنتشر زراعته في جميع مزارع قرى وادى الصعايدة، وتتركز أوسعها في قرى الشهامة وعمرو بن العاص، حيث بلغت مساحته فى الأولى 2473 فدان (37.6%).

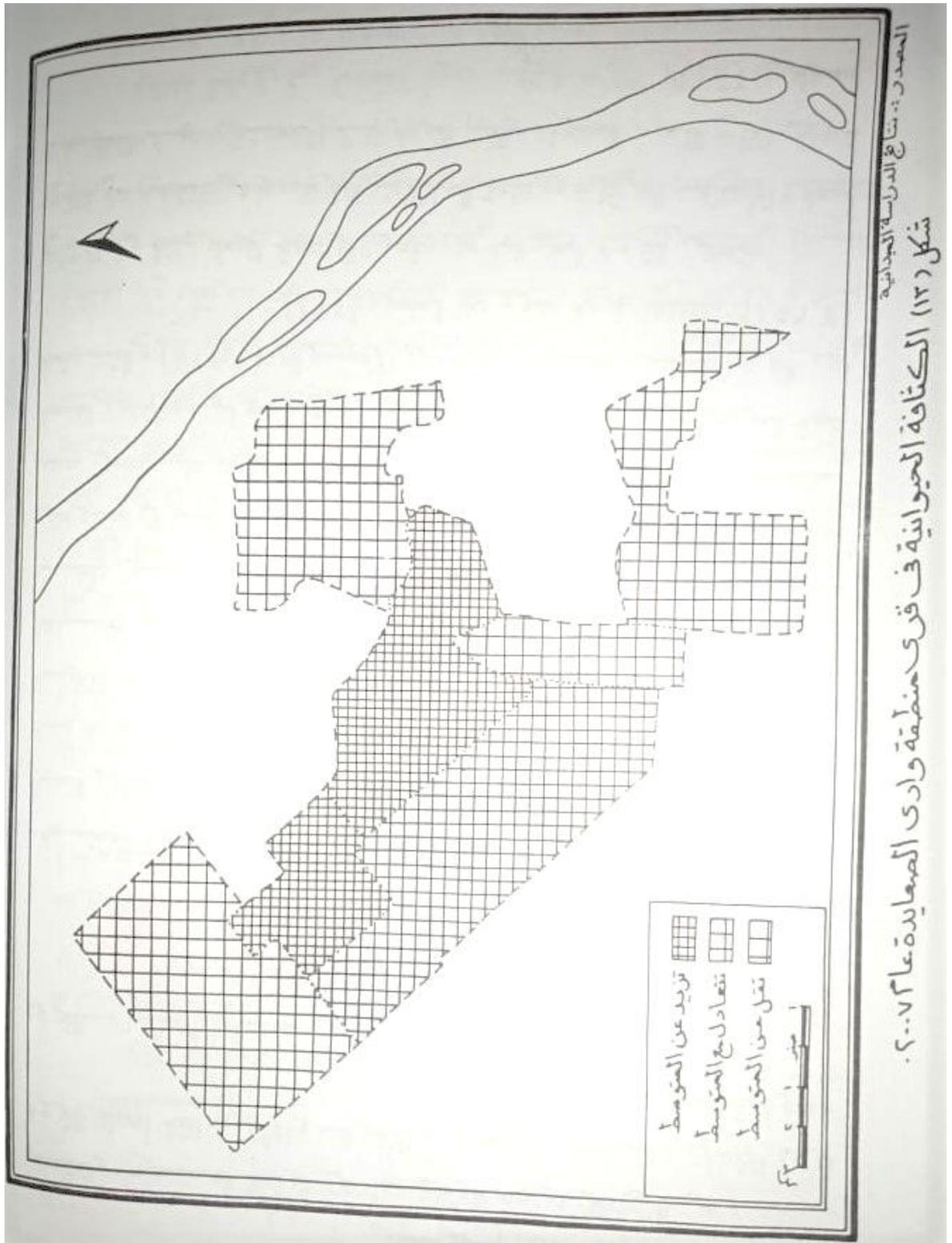
من جملة مساحة القمح) بدرجة توطن 1.2⁽¹⁾، في حين بلغت مساحته في الأخرى 2601 فدان (23.5% من جملة مساحة القمح) بدرجة توطن 1.5، حيث توافر المياه وخصوبة التربة، في حين بلغت أذناه بقرية الألفين، حيث زرعت 150 فدان وهو ما يشكل 2.3% من جملة مساحة القمح، بدرجة توطن بلغت 0.3 وبذلك يعد أقلها توطناً.

جدول (14) التركيب المحصولي في منطقة وادي الصعايدة عام 2007

المحصول	المساحة (بالفدان)	مساحة الأراضي المزروعة	% من مساحة الموسم	% من المساحة المحصولية	% التغير بين 2007/1988
قمح	6583	34.2	59.2	32.7	281.6+
برسيم	3362	17.5	30.2	16.7	6125+
شعير	245	1.3	2.2	1.2	307.5+
حنلة	171	0.9	1.5	0.9	-
فول	124	0.6	1.1	0.6	1678.6+
خضـر	581	3	5.2	2.9	524.7+
محاصيل أخرى	60	0.3	0.6	0.3	216.6+
جملة المساحة	11126	57.8	100	55.3	287.7+
كركدية	2891	15	32.6	14.4	978.7+
برسيم	2805	14.6	31.65	13.9	3321+
قصب سكر	1320	6.8	14.9	6.6	
ذرة شامية	340	1.8	3.8	1.7	
سمسم	282	1.5	3.2	1.4	4.1+
حنلة	205	1.1	2.3	1	
أعلاف خضراء	180	0.9	2	0.9	
فول سوداني	165	0.9	1.9	0.8	251.1+
ذرة ريفية	108	0.5	1.2	0.5	369.5+
خضـر	566	2.9	6.45	2.8	14.6+
جملة المساحة	8862	46	100	44	647.8
مانجو	143	0.7	-	0.7	
جملة المساحة	143	0.7			
جملة المساحة	20131	104.5	-	100	396.4+

- المصدر: المراقبة الزراعية بمصر العليا، بوادي الصعايدة.

(1) راجع: Alexandr, J. W. (1963) Economic Geograpy, p. 595.



ويحتل البرسيم المرتبة الثانية بين محاصيل الموسم الشتوى المزروعة فى وادى الصعيد من حيث اتساع المساحة، حيث يعد مخصباً طبيعياً للتربة ويساعد على رفع قدرتها الإنتاجية، وسهولة تسويقه ويعد غذاء رئيسى للحيوان، وقد بلغت نسبة التغير به +6125٪ خلال الفترة بين عامى 98، 2007، لاتساع المساحات المزروعة به حيث كانت تشكل نحو 54 فداناً عام 1998 بنسبة 1.9٪ من المساحة، زادت لتصل إلى 3362* فداناً بنسبة 30.2٪ عام 2007، وينتشر زراعته فى جميع قرى المنطقة، وإن تباينت نسبتها فتصل أقصاها بقريتى الشهامة والإيمان، حيث بلغت مساحته فى الأولى 1278 فدان (38٪ من جملة مساحة البرسيم) وبدرجة توطن بلغت 1.2، فى حين بلغت مساحته فى الإيمان 1072 فدان (31.9٪ من جملة مساحة البرسيم) بأعلى درجة توطن بلغت 2.3، لتحسين خواص التربة ورفع قدرتها الإنتاجية، كما إنه يتحمل نقص مياه الري، فضلاً عن حاجة المنتفعين بالقريتين للبرسيم لتوفير الغذاء اللازم للماشية، حيث يتركز معظم أعداد الأبقار والجاموس، فى حين بلغت أدناها بقرية الأشراف لتصل إلى 20 فداناً.

- جاء الشعير فى المرتبة الثالثة بمساحة 245 فداناً وهو ما يشكل 2.2٪ من جملة مساحة محاصيل الموسم الشتوى، وظل خلال الفترات السابقة يحتل نفس الترتيب، بنسبة تغير بلغت +307.5٪، وذلك لقدرته على النمو فى جميع أنواع الأراضى حتى الضعيفة منها، خاصة فى ظل عدم توفر مياه الري بدرجة كافية، ويتركز فى أربع قرى وتبلغ أقصاها بقرية الشهامة، حيث بلغت مساحته 110 فداناً (45.3٪ من جملة مساحة الشعير) ودرجة توطن بلغت 1.5، فى حين بلغت أدناها بقرية السماحة حيث يزرع 15 فدان فقط بنسبة 6.1٪.

- اختفاء زراعة الكانولا (من محاصيل الزيوت) والتي أدخلت إلى منطقة وادى الصعيد وكان يشغل ما يقرب من ثلث مساحة الأراضى المزروعة

* تقسم إلى نوعين رئيسيين برسيم حجازى بمساحة 2684 فدان، وبرسيم بلدى بمساحة 678 فدان.

بمحاصيل الموسم الشتوى عام 1998 (922 فدان)، حيث فشلت زراعته ربما لعدم معرفة الزراع فنون زراعته.

- يأتي الفول فى المرتبة الخامسة بين محاصيل الموسم الشتوى من حيث اتساع مساحة حقوله والتي بلغت 124 فدان، بنسبة 2.2% من جملة المساحة المزروعة بنسبة تغير +1678.6%، ويرجع عدم التوسع فى زراعته على نطاق واسع رغم أهميته الغذائية الكبيرة إلى حساسيته الشديدة للملوحة ولضعف خصوبة التربة (محمد خميس الزوكة، 2005: 381)، لذلك تتسع المساحات المزروعة به بقرية الشهامة لتبلغ 78 فداناً وهو ما يشكل 62.7% من المساحة المزروعة بالفول بالمنطقة، وبأعلى درجة توطن بلغت 2، فى حين يبلغ أدناه بقرية السماحة لتشكّل فدانين فقط بنسبة 1.6% وبأقل درجة توطن بلغت 0.2.

- يتصدر الكركدية جميع محاصيل الموسم الصيفى المزروعة بالمنطقة من حيث اتساع المساحة، ويعزى ذلك إلى اعتماد المنتفعين عليه كمحصول نقدى، لارتفاع عائده، حيث يعد من النباتات الطبية والعطرية، ولملاءمة ظروف المناخ وتحمله قلة المياه، لذلك بلغت مساحته المزروعة 2891 فداناً، بنسبة 32.6% من جملة مساحة محاصيل الموسم الصيفى، وقد بلغت نسبة التغير +978.7%، للتوسع فى زراعته من 268 فدان عام 1998 إلى 765 فدان عام 2002، وتنتشر زراعته فى جميع قرى وادى الصعايدة، وإن تركّز بقرى الشهامة وعمرو بن العاص، حيث بلغت مساحته فى الأولى 1141 فداناً وهو ما يشكل 39.5% من جملة مساحة الكركدية، بدرجة توطن بلغت 1.3، فى حين بلغت مساحته بقرية عمرو بن العاص 1000 فدان، وهو ما يشكل 34.6% من جملة مساحة الكركدية، بأعلى درجة توطن بلغت 2.2، وقد بلغت أدناه بقرية الألفين حيث يزرع فى نحو 30 فدان، تشكّل 1% من جملة المساحة المزروعة بالكركدية بالمنطقة، وهو ما انعكس على عدم توطنه (0.1).

- يحتل البرسيم الحجازى المرتبة الثانية بين محاصيل الموسم الصيفى

المزروع بوادى الصعايدة من حيث المساحة، حيث يعد مخصب طبيعي للتربة كما أنه يتحمل الملوحة وغذاء رئيسى للحيوان، وقد بلغت نسبة التغير +3321٪، وذلك للتوسع فى زراعته من 82 فدانا عام 1998 بنسبة 6.9٪، إلى 2443 فدان بنسبة 54.1٪، حتى بلغت 2805 فدان عام 2007 (31.6٪)، وتنتشر زراعته فى جميع قرى المنطقة بلا استثناء وإن تباينت من قرية إلى أخرى فأعلاها بالشهامة، حيث بلغت مساحته 1370 فدانا، وهو ما يقرب من نصف المساحة المزروعة بالبرسيم بالمنطقة، وهو ما تؤكد درجة التوطن والتي بلغت 1.6 لتحتل المرتبة الأولى، لزيادة أعداد الثروة الحيوانية، فى حين بلغت أدناه بقرية الألفين لتشكّل 20 فدان بنسبة 0.7٪.

- يأتى قصب السكر فى المرتبة الثالثة بين محاصيل الموسم الصيفى المزروعة بمساحة 1320 فدانا وهو عكس أحد فروض الدراسة، وهو ما يشكل 14.9٪ من جملة مساحة الأرض الزراعية، ويتركز زراعته بقرية الإصرار (75.8٪) والألفين (24.2٪) وهو ما أكده درجة التوطن والتي بلغت 4.7، 2.9 لكل منهما على التوالى، لتوفر مياه الري، خاصة أن قرية الإصرار بجوار محطتى الرفع (3، 4)، إضافة إلى سهولة تركه فى الأرض بدون حراسة، ولقربة من مصنع السكر بقرية الكلح، حيث يزرع هذه الأراضى واضعى اليد لمنع الإدارة الزراعية زراعته فى أراضى الخريجين وصغار الزراع لاستهلاكه كميات كبيرة من المياه.

- جاءت الذرة الشامية فى المرتبة الرابعة، إذ بلغت مساحتها 340 فدانا، تشكل 3.8٪ من جملة مساحة محاصيل الموسم الصيفى المزروعة، ويعزى ذلك إلى أهميته الغذائية الكبيرة واعتماد المنتفعين عليها كمحصول رئيسى، ويتركز زراعته بأربع قرى وتصل أقصاها بقرية الشهامة وعمرو بن العاص، حيث بلغت مساحتها فى الأولى 130 فدانا (38.2٪) من جملة مساحة الذرة الشامية، بدرجة توطن بلغت 1.2، فى حين بلغت مساحتها فى عمرو بن العاص 95 فدانا، تشكل 27.9٪ من جملة مساحة

الذرة الشامية، بدرجة توطن 1.8، في حين بلغت أدناه بقرية الأشراف 50 فدان تشكل 14.7% من جملة مساحة الذرة الشامية، ولكنها احتلت المرتبة الأولى من حيث درجة التوطن (2.4).

- لا تلقى زراعة الخضر في منطقة وادي الصعايدة اهتماماً كافياً بدليل ضآلة المساحات المخصصة لزراعتها، وقد يفسر ذلك ضآلة الحجم السكاني للمدن القريبة منها مثل إدفو والسباعية والبصيلية، ولمنافسة مركز إسنا في زراعة الخضر.

فلم تتجاوز المساحة المخصصة لزراعة الخضر 1147 فداناً وهو ما يعادل 6% من جملة مساحة الأراضي الزراعية بالمنطقة، ونحو 5.7% من جملة المساحة المحصولية في وادي الصعايدة خلال العام 2007، مما يعكس ضآلة الاهتمام بهذا النمط المربح من أنماط الاستغلال الزراعي، بالرغم أن خطة الدولة تضم التوسع في زراعة محاصيل الخضر بالمشروع من أجل التصدير، فبعد أن كانت مساحتها تشغل 587 فداناً عام 1998 تشكل 14.5% من المساحة المحصولية، أصبحت 849 فداناً عام 2002، وهو ما لا يتجاوز 8.5% من المساحة المحصولية، أصبحت 1147 فداناً بنسبة 5.7% من المساحة المحصولية، فالبرغم من زيادة مساحتها ولكن نسبتها انخفضت للتوسع في زراعة المحاصيل الحقلية.

وتتركز زراعة محاصيل الخضر بقرية الشهامة، إذ بلغت مساحتها 671 فداناً وهو ما يقرب من ثلاثة أخماس مساحة الخضر بالمنطقة، لخصوبة التربة وسهولة الحصول على مياه الري، ويليها قرية عمرو بن العاص بمساحة 200 فدان تشكل 17.5% من مساحة الخضر، وقد بلغت أدناها بقرية الأشراف (10 أفدنة).

- تشكل المساحة المزروعة بالخضر الشتوية 3% من جملة مساحة الأرض الزراعية بالمنطقة، ونحو 50.7% من جملة المساحة المزروعة بالخضر، لملاءمة المناخ لزراعتها، وتتصدر الطماطم محاصيل الخضر الشتوية من حيث اتساع المساحة، إذ بلغت 309 فداناً، وهو ما يوازي 53.2% من جملة

الخضر الشتوية، ويعزى ذلك إلى سهولة تصريفها في الأسواق حيث يزداد الطلب عليها، وتتركز أوسع مساحتها في قرى عمرو بن العاص بنسبة 33.4% من جملة مساحة الطماطم الشتوية، ودرجة توطن 2.1، والشهامة بنسبة 31.4% من مساحة الطماطم الشتوية، وبنحو درجة توطن واحدة، ومن محاصيل الخضر واسعة الانتشار نسبياً البانجان حيث يزرع في مساحة تقدر بحوالي 112 فداناً بنسبة 19.3% لملاءمة انخفاض درجات الحرارة خلال فصل الشتاء، ويتركز ما يزيد عن ثلثي مساحتها في قرية الشهامة لذا ترتفع درجة التوطن لتصل 2.2.

- تنصدر اللوبيا محاصيل الخضر الصيفية من حيث اتساع المساحة والتي بلغت 184 فداناً، وهو ما يوازي 32.5% من جملة مساحة الخضر الصيفية، ويتركز بقرية الشهامة وحدها 70% من مساحتها، بدرجة توطن 2.3، في حين بلغت أديانها بقرية السماحة بنسبة 2.7%، لذلك لا تتوطن زراعتها بها.

- الباميا من محاصيل الخضر الصيفية الرئيسية التي تزرع على نطاق واسع لسهولة تصريفها في أسواق المنطقة، فقد بلغت مساحة حقولها 123 فداناً، وهو ما يشكل 21.7% من جملة المساحة المزروعة خلال الموسم الصيفي، لملاءمة المناخ، ويتركز بقرية الشهامة 70 فداناً، وهو ما يشكل 56.9% من جملة مساحة الباميا، ودرجة توطن 1.8، في حين بلغت أديانها بقرية السماحة، إذ لا تتجاوز مساحتها الفدان الواحد.

- البطيخ من أنواع الخضر الرئيسية المزروعة بالمنطقة، لسهولة تصريفه في أسواق إدفو، فقد بلغت مساحته 92 فداناً، وهو ما يشكل 16.3% من جملة مساحة الخضر، وكان البطيخ يتصدر المساحات المزروعة بمحاصيل الخضر الصيفية عامي 98، 2002 بنسبة 89.3%، 50.6% لكل منهما على الترتيب، ولكن تعرضت مساحاته إلى الانكماش للتوسع في زراعة محصولي اللوبيا والباميا، وتتركز 97.8% من مساحة البطيخ بقرية الشهامة، لذا ترتفع درجة توطنه إلى 3.2.

- تحتل زراعة المحاصيل الشجرية المرتبة الأخيرة بين أنماط الاستغلال الزراعي بمنطقة وادي الصعايدة بعد المحاصيل الحقلية والخضر، حيث بلغت مساحتها 143 فدان تشكل 0.8% من جملة مساحة الأرض الزراعية، 0.7% من جملة المساحة المحصولية، ويعزى ذلك إلى حداثة استزراع مساحات واسعة من المنطقة وضآلة الإمكانيات المادية لكثير من المنتفعين لحاجة هذه المحاصيل إلى سنوات طويلة لتبدء بالإنتاج، وتقتصر محاصيل الفاكهة على أشجار المانجو بمساحة 135 فدانا في قرية الشهامة بنسبة 94.4% من جملة مساحة المحاصيل الشجرية، لذا ترتفع درجة التوطن لتصل 3، يليها قرية عمرو بن العاص (5.6%).

3- الثروة الحيوانية:

يرتبط الإنتاج الحيواني ارتباطاً وثيقاً بالزراعة، إذ توجد بينهما علاقة تكاملية، حيث يعد الحيوان عنصراً أساسياً في الإنتاج الزراعي والخدمة الزراعية، كما يعد مصدراً رئيسياً لزيادة الدخل، وتتناول الدراسة الثروة الحيوانية بمنطقة وادي الصعايدة على ثلاثة محاور رئيسية هي توزيع أنواع الحيوانات والكثافة الحيوانية وأنماط تربية الحيوانات وأغراضها.

أ - توزيع أنواع الحيوانات:

لم يتم مد المنتفعين بأى من رؤوس الثروة الحيوانية عن طريق مراقبة مصر العليا الزراعية "مشروع التوطين"، وهو ما لا يتفق مع أحد فروض الدراسة، بل مد المنتفعين بها عن طريق بعض القروض والمنح الألمانية والفرنسية ومؤسسة أفريكير الأمريكية لتربية الحيوانات الكبيرة وتسمينها (عبد اللطيف محمد أحمد، 2000: 281).

ومن تحليل أرقام الجدول (14) يمكن تسجيل الحقائق الرئيسية التالية:

- تربي في منطقة وادي الصعايدة حوالي 14 ألف رأس من الثروة الحيوانية

تكون 7381 وحدة حيوانية*، بنسبة تغير تقدر 51٪ مقارنة بعام 2002، وتتباين القرى فى أعداد الثروة الحيوانية فتصل أقصاها بقرية الشهامة، حيث بلغت أعدادها 6982 رأس، تشكل ما يقرب من نصف أعداد الثروة الحيوانية، يليها عمرو بن العاص (4043 رأس) بما يوازي 28.9٪ من جملة أعداد الثروة الحيوانية، وذلك للتوسع بزراعة محاصيل الأعلاف، فى حين بلغت أدناها بقريتى الأشراف والألفين، إذ لا تتجاوز أعدادها 69، 77 رأس لكل منهما على التوالى، لانكماش المساحات المزروعة بالأعلاف ولحدائثة توطين المنتفعين بقرية الأشراف، وعدم وجود محال إقامة ثابتة وأمنة بقرية الألفين.

- يربى فى منطقة الدراسة من الأبقار ما يزيد على أربعة آلاف رأس تكون نحو 3692 وحدة حيوانية وهو ما يشكل نصف جملة الوحدات الحيوانية والبالغة 7381 وحدة، وبذلك احتل المرتبة الأولى ويكاد يتركز ثلاثة أرباع حجم قطع الأبقار بقريتى الشهامة وعمرو بن العاص، ويعكس توزيع الأبقار ارتباط تربيتها بصغار الزراع والخريجين، فى حين بلغت أدناها بقرية الألفين، إذ بلغت 23 رأس بنحو 0.6٪.

- تربي فى المنطقة من الجمال ما يتجاوز الألفين رأس وهو ما يشكل 16.8٪ من جملة أعداد الثروة الحيوانية، تشكل 1651 وحدة حيوانية لقلّة أعمارها، ويعزى ذلك إلى التوسع بتربيتها للتسمين والعلف لقربها

* الوحدة الحيوانية معيار يستخدم لتوحيد أعداد الحيوانات على أساس رأس من الجمل تعادل 1.5 وحدة حيوانية، والواحد الصحيح بالنسبة للخيل والماشية التى يزيد عمرها عن سنتين، ويصل إلى 0.7 وحدة حيوانية بالنسبة للماشية والخيل والإبل التى يقل عمرها عن سنتين، 0.2 وحدة حيوانية للرأس الواحدة من الأغنام، أو وحدة حيوانية للرأس من الماعز، 0.5 وحدة حيوانية للرأس من الحمير، وتحدد الوحدة الحيوانية على أساس كمية الغذاء التى تحتاجها كل وحدة حيوانية. (مصطفى كمال عمر، 1967: 80).

جدول (14) توزيع أنواع الحيوانات فى قرى منطقة وادى الصعايدة وفقاً لأعدادها عامى 2002 / 2007

الجملة		الحمير*	الماعز		الأغنام		الجمال		الجاموس		الابقار		القرية
2007	2002	2007	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	
6982	5047	558	850	450	2369	2014	1434	1360	143	73	1628	1150	الشهامة
4043	2799	416	357	299	1079	925	633	605	129	85	1429	885	عمرو بن العاص
1706	1340	200	130	200	706	605	250	210	65	20	355	305	الإيمان
854	90	18	10	-	180	90	9		20		617		السماحة
69	-	3	-	-	8	-	5		10		43		الأشراف
278	-	5	8	-	103	-	25		32		105		الإصرار
77	-	2	11	-	35	-	3		3		23		الألفين
14009	9276	1202	1366	949	4480	3634	2359	2175	402	178	4200	2340	الجملة

المصدر: المراقبة الزراعية بمصر العليا، بيانات غير منشورة، 2007
نتائج الدراسة الميدانية، قرى الأشراف، الإصرار، الألفين
• لا تتوفر بيانات خاصة عن إعداد الحمير عام 2002.

من أسواق الجمال بدراو، ولزيادة الاهتمام بها بفرض الحصول على اللحم والحليب في ظل الظروف المناخية الجافة والتي تعجز كثير من الحيوانات عن تحملها (محمد الفتحي بكير، 1991: 10)، كما أنها تستخدم لنقل المحاصيل، ويتركز ما يزيد على ثلاثة أخماس أعدادها بقرية الشهامة، يليها عمرو بن العاص بنسبة 26.8٪، في حين بلغت النسبة أدناها بقريتي الألفين والأشراف.

- تربي المنطقة من الأغنام 4480 رأس وهو ما يقرب من ثلث حجم الثروة الحيوانية، بنسبة تغير بلغت 23.3٪ عن عام 2002 مما يدل على سرعة التزايد في أعداد الأغنام، تكون حوالي 897 وحدة حيوانية بنسبة 12.1٪ من جملة الوحدات الحيوانية، وتتصف الأغنام بالتركز الشديد، إذ تستأثر قريتي الشهامة وعمرو بن العاص بما يقرب من أربعة أخماس أعدادها، في حين بلغت أدناها بقرية الأشراف (بثمانية رؤس فقط) لحدثة استقرار المنتفعين بالمنطقة.

- جاءت تربية الجاموس في المرتبة الأخيرة من حيث أعدادها المرباه بالمنطقة، إذ بلغت 402 رأساً بنسبة 2.5٪ من جملة أعداد الثروة الحيوانية، (5.4٪ من جملة الوحدات الحيوانية)، وذلك لعدم ملاءمة المناخ لتربيتها وتوضع دخل كثير من الزراع، ويتركز ثلثا عدد رؤس الجاموس بقريتي الشهامة وعمرو بن العاص، لتوافر مساحات واسعة من محاصيل الأعلاف، في حين بلغت النسبة أدناها بقرية الألفين حيث تشكل 0.7٪.

- تربي المنطقة من الماعز 1366 رأساً، تكون 137 وحدة حيوانية وهو ما يوازي 1.9٪ من جملة الوحدات الحيوانية، لذلك احتلت المرتبة الأخيرة، ويعتمد في تربيتها على مخلفات الحقل ويتركز ما يزيد عن ثلاثة أخماسها بقرية الشهامة، يليها عمرو بن العاص بنسبة 26.2٪.

ب - الكثافة الحيوانية:

بلغ متوسط كثافة الوحدات الحيوانية بوادي الصعايدة على أساس المساحات المزروعة بالبرسيم 1.2 وحدة حيوانية/ فدان، وهذا متوسط

منخفض، لانتساع المساحات المزروعة بمحاصيل الاعلاف فى المنطقة، إذ بلغت 6346.5 فدان بنسبة 33% من مساحة الأرض الزراعية، ويتباين هذا المتوسط بقرى المنطقة، وتبلغ الكثافة الحيوانية أقصاها بقرية السماحة (16.9 وحدة حيوانية/ للفدان)، لانكماش المساحة المزروعة بالبرسيم (30 فدان) ولكبر أعداد الوحدات الحيوانية (508 وحدة)، فى حين بلغت الكثافة أدناها بقرى الإيمان والألفين والإصرار، إذ بلغت 0.5، 0.5، 0.6 وحدة حيوانية/ الفدان على الترتيب.

ومن تتبع شكل رقم (13) يمكن تقسيم قرى وادى الصعايدة وفقاً للكثافة الحيوانية إلى ما يلى:

1- قرى تزيد فيها الكثافة عن متوسط المنطقة:

وتشمل قريتى السماحة وعمرو بن العاص، بنسبة 28.6% من جملة قرى المنطقة.

2- قرى تتعادل فيها الكثافة مع متوسط المنطقة:

وتشمل قرية الشهامة بنسبة 14.3% من جملة قرى المنطقة.

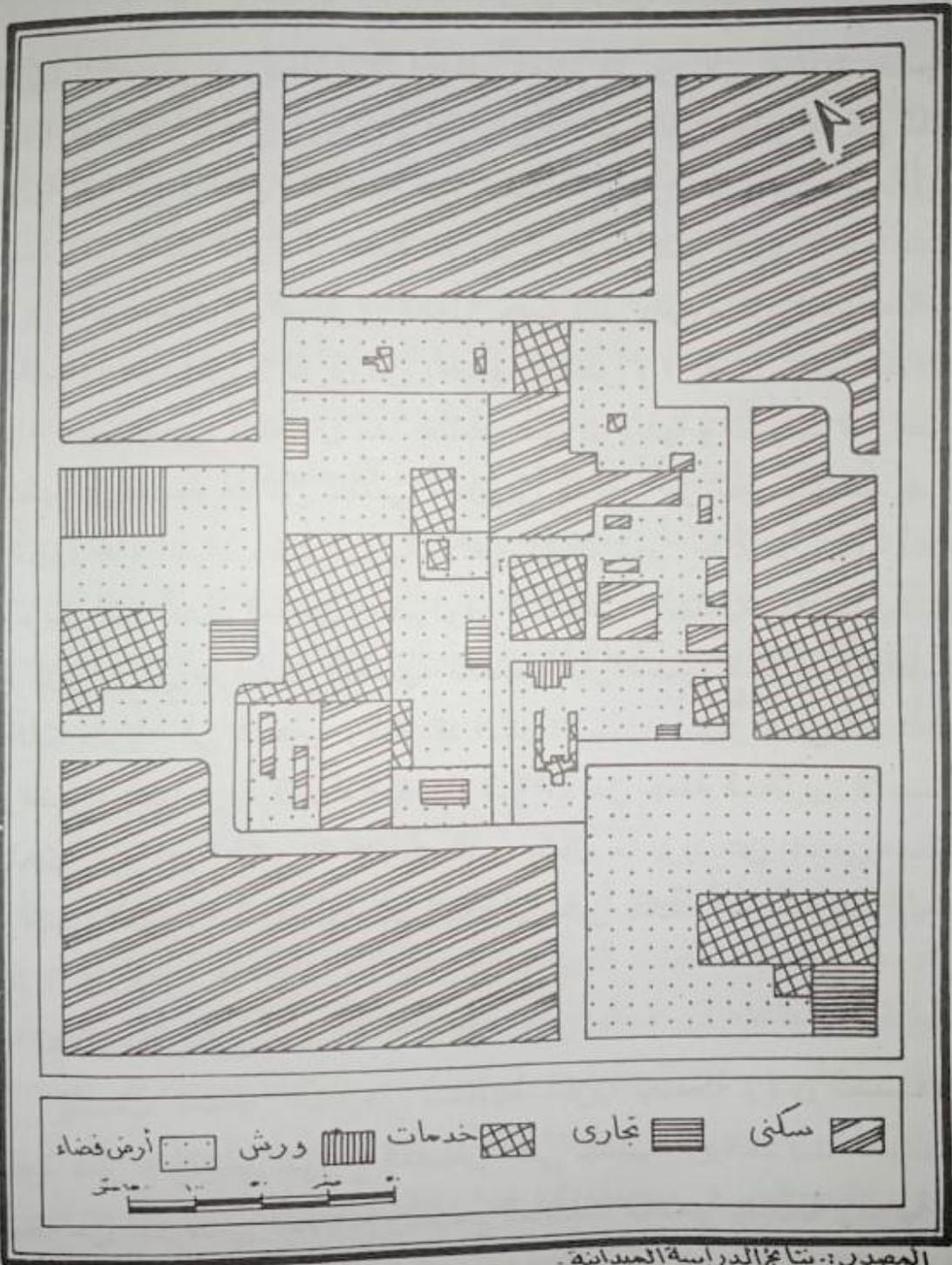
3- قرى تقل فيها الكثافة عن متوسط المنطقة:

وتشمل قرى الأشراف والإصرار والألفين والإيمان وتمثل 57.1% من جملة أعداد قرى المنطقة.

وبحساب درجة توطن الوحدات الحيوانية بقرى المنطقة يمكن تقسيمها إلى المجموعتين الرئيسيتين:

- قرى متوسطة التوطن:

وهى التى يتراوح درجة التوطن بها بين 1.5 وأقل من 2.5 وتضم قريتى عمرو بن العاص والشهامة، لزيادة الإقبال على تربية الثروة الحيوانية ولانتساع المساحة المزروعة بمحاصيل العلف.



شكل (١٤) استخدامات الأرض في قرية عمرو بن العاص
عام ٧٣٠..٢٠٠٧

- قرى لا تتوطن بها تربية الحيوانات:

وهى التى تقل درجة التوطن بها عن الواحد الصحيح، وتضم قرى الإيمان والسماحة والإصرار والأشراف والألفين، لقلة أعداد الثروة الحيوانية لمعظمها.

وبحساب معامل الترابط الجغرافى بين مساحة الأعلاف بالقرى وأعداد الوحدات الحيوانية وجد ترابطاً قوياً، إذ بلغ 0.82

ج - أنماط التربية:

كشفت نتائج الدراسة الميدانية عن تعدد أغراض تربية الماشية، وتصدرها إنتاج الألبان بما يزيد على خمسى حجم المربين، وتتباين النسبة بين القرى، إذ تصل أقصاها بقرية الأشراف (53.1%)، وأدناها بقرية الإصرار (33.8%)، يليها التربية بغرض التسمين لتحتل المرتبة الثانية بنسبة 36.7% من جملة حجم المربين، وترتفع النسبة لتصل أقصاها بقرية عمرو بن العاص (44%) والألفين (43.8%)، فى حين بلغت النسبة أدناها بقرية الأشراف (28.1%)، وقد جاء تربية الحيوان بغرض استخدامه فى العمل الحقلى فى المرتبة الأخيرة بما يزيد على خمس حجم عينة المربين، وهو ما ينعكس سلبياً على الإنتاج الحيوانى، وتتباين النسبة بين القرى لتصل أقصاها بقرية الإصرار (27.7%) والشهامة (26.2%)، وأدناها بقرية عمرو بن العاص (12%).

وتعانى الثروة الحيوانية من نقص الرعاية البيطرية وارتفاع أسعار الأعلاف المركزة ورداءة السلالات المرباه، وهى تتشابه مع نتائج تسويق إنتاج اللحوم الحمراء بإقليم النوبارية (الحسين عبد اللطيف الصيفى، 2002: 27 - 42).

رابعاً: النقل والتسويق

1- النقل:

تؤكد الدراسات أهمية شبكات النقل فى النشاط الاقتصادى، فكلما توفرت شبكات النقل ساعد ذلك على الاستغلال الاقتصادى (سعيد عبده، 2007: 191)، ويمكن معالجة ذلك من خلال التعرف على مسارات طرق النقل ومواقع القرى بالنسبة لها.

أ - محاور الطرق:

تتمتع أراضي المنطقة بشبكة جيدة من الطرق المرصوفة والترابية، يبلغ مجموع أطوالها نحو 51 كم، مما أدى إلى نمو النشاط الاقتصادى وازدهاره.

ويربط وادى الصعايدة بالمناطق المجاورة العديد من الطرق المرصوفة (راجع شكل رقم 2)، فيتصل فى الجانب الشرقى منه على طريق إسنا/ إدفو الغربى والذى يمتد حتى مدينة إدفو بنحو 15 كم ومنها يعبر مجرى نهر النيل عن طريق كوبرى إلى الشرق لربط المنطقة بطريق القاهرة/ أسوان الشرقى، وسكك حديد مما يسهل من تصريف منتجات الإقليم، عن طريق مدخلين شمالي وجنوبى.

يرتبط وادى الصعايدة بطريق القاهرة/ أسوان الغربى الصحراوى والذى يقع بالقرب من منطقة وادى الصعايدة، سواء من الغرب أو من الجنوب بالقرب من وصلة الغنيمية التى تربطه بالطريق الداخلى (إسنا/ إدفو)، ويعد أكثر أهمية لقرى وادى الصعايدة، لسهولة تصريف المنتجات وكفاءته المرتفعة لحداثه إنشائه.

وتتخذ الطرق فى المنطقة أربعة محاور الأول: ويتمثل فى محور من الشرق إلى الغرب ليربط قرى المنطقة بإراضى وادى النيل، خاصة قريتي الإيمان (الجنوب) والإصرار (الشمال)، والمحور الثانى يمتد من الشمال الشرقى إلى الجنوب الغربى ويسير موازى للترعة الرئيسية ويمتد بجوار قرى الإصرار

وعمر بن العاص والألفين، ويجمع المحور الثالث مجموعتي من الطرق تمتد من الجنوب إلى الشمال الغربي وهي تنفرع من الطريق الرئيسي (المحور الثاني) وتسير بجوار الترعة الفرعية أرقام 1، 2، لخدمة قرى عمرو بن العاص والأشراف (عن الأولى)، وقرية الشهامة (عن الثانية)، ويجمع المحور الرابع مجموعة من الطرق البيئية التي تصل جميع الطرق مع بعضها البعض. وقد أدى عدم استقرار المنتفعين بقريتي الإصرار والألفين، إلى القيام برحلة عمل يومية مما أدى إلى توسيع نطاق سوق العمالة كماً وكيفاً (سعيد عبده، 2007: 95).

وبرغم توفر طرق جيدة تربط قرى المنطقة فقد ظهرت خلال الدراسة الميدانية بعض المشكلات منها: ارتفاع تكاليف النقل وعدم انتظام حركة المركبات، خاصة بالليل، وعدم الاهتمام بصيانة الطرق وسوء حالتها مثل طريق السلامة/الإيمان بالمدخل الجنوبي للمنطقة.

2- تسويق المحاصيل الزراعية والمنتجات الحيوانية:

يعد تسويق المنتجات الزراعية والحيوانية بمنطقة وادي الصعايدة من الأهمية بمكان لما يمثله كأحد مصادر الدخل للمنتفع وأسرته، وهو هدف رئيسي من أهداف قيام المجتمعات الجديدة، فضلاً عن إظهار العلاقات بين المنطقة والمناطق المجاورة.

ومن تتبع نتائج الدراسة الميدانية يمكن رصد الحقائق التالية:

- يسوق ما يزيد على أربعة أخماس حجم أفراد العينة إنتاجهم من المنتجات الزراعية والحيوانية بأنفسهم، وتتباين النسبة بين القرى لتتراوح بين 68.8% بالإصرار، و90.6% بعمر بن العاص.
- يسوق 13.4% من حجم أفراد العينة إنتاجهم إلى التجار الذين يقومون بدور الوسيط بين الزراع والأسواق مما يؤدي إلى احتكار التجار وسيطرتهم على الأسعار بالمنطقة وهو ما يتشابه مع دراسة أرض البنجر (محمد عباس إبراهيم، 2008: 385)، حيث يقوم التاجر بتمويل المزارع أثناء العملية

الإنتاجية ثم يقوم التاجر بعملية جمع المحصول والتعبئة والنقل، وتتباين النسبة بين القرى لتصل أقصاها بقرية عمرو بن العاص لتشكل ما يزيد عن ربع أفراد العينة، وذلك لبعدها النسبي عن الأسواق، في حين بلغت أدناها بقرتي الأشراف (7.4%) والإيمان (7.7%).

- جاء تصريف الإنتاج بمعرفة المشروع (عن طريق التعاونيات) في المركز الأخير بنسبة 4.1% من الإجمالي وهو ما يشير إلى ضعف دور التعاونيات بالمنطقة، وتصل النسبة أقصاها بقرية الأشراف (13.2%) بوصفها أحدث القرى استزراعاً واستيطاناً، في حين بلغت أدناها بقرية السماحة (1.7%).
- يسوق ما يقرب من ثلاثة أخماس المنتفعين أفراد العينة منتجاتهم في مدينة إدفو وذلك لكبر حجم السوق وقربها من منطقة الدراسة، وقد بلغت النسبة أقصاها بقرتي الأشراف (73.5%) والإيمان (71.6%) لقربها من مدينة إدفو، في حين بلغت أدناها بقرية الإصرار (15.3%) لبعدها المسافة ومعظم محاصيلها تسوق بالمنطقة السكنية وبمصنع السكر بقرية الكالج.
- يسوق ما يقرب من ثلث حجم عينة المنتفعين منتجاتهم في مواطنهم الجغرافية، وتتصدرها محافظة أسوان، خاصة مركز إدفو، يليها محافظة قنا بنحو 17.4%، خاصة مركز إسنا لقرب المسافة ومعرفة أماكن التسويق والتجارة، وتتباين النسبة بين القرى لتصل أقصاها بقرية عمرو بن العاص (42.3%)، وأدناها بقرية الإصرار (10.6%).
- يسلم نحو 10.7% من عينة المنتفعين محصول القصب إلى مصنع السكر "بقرية الكالج"، ويقتصر على قرتي الإصرار والألفين لاتساع المساحات المزروعة بالقصب بهما، وللعلاقة التعاقدية بين الزراع والمصنع.
- يسوق 0.4% من الزراع منتجاتهم في القرى المجاورة لذا تحتل المرتبة الأخيرة، وتقتصر على قرية الشهامة لكبر حجم إنتاجها.

مشكلات التسويق:

يعانى ما يقرب من نصف عينة المنتفعين من مشكلات تعوق تسويق

منتجاتهم الزراعية والحيوانية، وتزيد حدة المشكلات في قرية الألفين (86.7%)، وتقل بقرية الشهامة (36%).

ومن نتائج الدراسة الميدانية أمكن تحديد أهم المشكلات التسويقية التي تواجه المنتفعين (جدول 15):

أ - المشاكل المتعلقة بعمليات النقل:

يعد النقل من أهم الخدمات التسويقية التي ترفع القيمة الاقتصادية للسلع بنقلها من مناطق إنتاجها إلى مناطق استهلاكها، وتستحوذ مشاكل النقل بما يزيد على ثلثي حجم المشكلات التي تواجه المنتفعين، وقد بلغت النسبة أقصاها بقرية الأشراف والألفين لبعد مناطق الإنتاج عن السوق بإدفو في الأولى، ولارتفاع تكاليف النقل بالثانية، في حين بلغت أدناها بقرية الإصرار والسماحة.

وقد تتعرض عملية النقل لكثير من المشاكل التي تؤدي إلى ارتفاع التكاليف التسويقية، وتتصدرها ارتفاع تكاليف النقل بنسبة 38.6%، وقد بلغت النسبة أقصاها بقرية الألفين لارتفاع تكاليف نقل محصول القصب إلى مصنع السكر لعدم وجود خط حديد "ديكوفيل"، في حين بلغت أدناها بقرية الأشراف، ثم جاءت مشكلة بعد مناطق الإنتاج عن السوق في المرتبة الثانية بنسبة 24.5% من الإجمالي، وقد بلغت النسبة أقصاها بقرية الأشراف لموقعها البعيد نسبياً عن السوق بمدينة إدفو، في حين جاءت صعوبة نقل المحصول في المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز 2.2% من جملة حجم مشاكل التسويق وقد بلغت النسبة أقصاها بقرية الأشراف وأدناها بقرية عمرو بن العاص.

ب - المشاكل المتعلقة بالتسويق:

تستحوذ المشاكل المتعلقة بالتسويق على ما يقرب من ربع حجم المشكلات التي تواجه المنتفعين، ويتصدرها انخفاض الأسعار بنسبة 14.6%.

جدول (15) نسب مفردات المشكلات التي تواجه الزراعة في تسويق المحاصيل والمنتجات الحيوانية بقرى منطقة وادي الصعايدة بمركز إدفو عام 2007

الجملة	مشاكل العمالة ورداءة الإنتاج			الجملة	مشاكل التسويق			جملة النقل	مشاكل النقل				القرية
	عدم توافر العمالة الماهرة	قلة العائد	قلة جودة الإنتاج		انخفاض الأسعار	عدم توافر اماكن للتسويق	عدم ثبات الأسعار		صعوبة نقل المحصول	عدم توافر وسائل النقل	بعد مناطق الإنتاج عن السوق	ارتفاع تكاليف النقل	
5.3	1.8	2.6	0.9	31.5	22.8	2.6	6.1	63.2	1.7	0.9	28.1	32.5	الشهامة
2.6			2.6	24.4	16.7		7.7	73	1.3	2.5	17.9	51.3	عمرو بن العاص
				24	16		8	76		-	22	54	الإيمان
6.8		6.8		40.9	22.7		18.2	52.3		6.8	22.7	22.8	السماحة
				13	6.5		6.5	87	10.8	10.9	54.4	10.9	الأشرف
33.3	1.8		31.5	14.8		3.7	11.1	51.9	1.9		5.6	44.4	الإصرار
15.4	3.9		11.5	-	-	-	-	84.6			23.1	61.5	الالفين
8	1	1.4	5.6	24	14.6	1.2	8.2	68	2.2	2.7	24.5	38.6	المتوسط

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

لزيادة حجم الإنتاج، وقد بلغت النسبة أقصاها بقريتي الشهامة والسماحة، وأدناها بقرية الأشراف، في حين جاءت مشكلة عدم ثبات الأسعار في المرتبة الثانية بنسبة 8.2% لسيطرة التجار واحتكارهم للسلع أو المحصول، وقد بلغت النسبة أقصاها بقرية السماحة، في حين جاء عدم توفر أماكن مخصصة للتسويق في المرتبة الأخيرة بنسبة 1.2%.

ج - المشاكل المتعلقة بالعمالة وريادة المحاصيل:

جاءت في المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز 8% من إجمالي المشكلات التي يتعرض لها المنتفعون، وتتمثل في رداءة الإنتاج بنسبة 5.6%، وقلة العائد منه (1.4%)، وعدم توفر العمالة الماهرة المدربة (1%).

خامساً: العمران

اهتمت الدولة بتشجيع قرى نموذجية في منطقة وادي الصعايدة تتوافر بها بعض متطلبات الزراعة من الخدمات الأساسية لتيسير سبل المعيشة وللمساعدة في استقرارهم، وتتصف القرى الجديدة بالتخطيط المنظم وتحكم مصادر المياه في مواضعها (Everson, & Fitzgerald, 1970: 34) وذلك لموقعها بمنطقة جافة، لذلك ارتبط توزيعها بشبكة الترع.

ولتقييم العمران بمنطقة الدراسة سنتناول أسباب اختيار مواضع القرى وتخطيط القرية والمسكن ومدى ملاءمته للأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للسكان.

1- مواضع القرى واسماؤها:

تحمل قرى المنطقة أسماء يغلب عليها الطابع الديني، وتتخذ القرى مواضعها على المساحات المستبعدة من عمليات الاستزراع التي تشغلها التكوينات الصخرية والحصوية، لذا تقع معظم القرى على خطوط مناسبة مرتفعة فيما عدا قريتي الإيمان وعمر بن العاص التي اختير مواقع الكتل السكنية بها في مناطق منخفضة عن المساحة المزروعة والترع مما رفع بها

منسوب المياه الجوفية، فضلاً عن أن مواقع بعض القرى قريب من الطرق المرصوفة أو المجارى المائية حيث تعد أهم وسائل النقل بمناطق الاستصلاح، وتتقارب القرى من بعضها البعض ولا يفصل بينها مسافات طويلة حيث يسهل الاتصال مما يساعد على ترابطها وأظهرت الدراسة الميدانية أن ما يقرب من خمسى الحائزين يعانون من بعد قراهم عن أراضيهم الزراعية، خاصة بقرية الألفين لتضم نحو 60% من جملة أعداد الحائزين لقلة أعداد المباني وعدم توفر الخدمات الأساسية بها مما يعنى بقاء الزراع فى مواطنهم الأصلية المحيطة بأراضى المنطقة وقطع مسافات طويلة فى الذهاب والعودة، الأمر الذى يؤثر فى خدمتهم للأراضى، يليها قرية الشهامة بنسبة 53.1% من جملة الحائزين لاتساع مساحتها الزراعية (6006 فدان) والذى يشكل ما يزيد عن خمسى مساحة الأراضى المزروعة بمنطقة الدراسة، فى حين بلغت أداها بقرية الإيمان لتبلغ 14.6%.

2- تخطيط القرية:

يتصف المظهر الخارجى لتخطيط القرية بمنطقة وادى الصعايدة بوجود شارع رئيسى تتوزع المساكن على جانبيه، ويحاط به مساحة واسعة من الأراضى الفضاء، وتتجمع المنشآت الخدمية بمنطقة رئيسية فى الوسط (شكل 14)، وتتباين بها الخدمات الإدارية والاجتماعية والدينية.

وتعانى القرى من بعض السلبيات تنصدرها ضآلة مساحة الأراضى الفضاء اللازمة للنمو المستقبلى، فضلاً عن نمو القرى عشوائياً.

3- المسكن:

تم تشييد العديد من المساكن وتوزيعها على المنتفعين بقرى المنطقة بهدف الاستقرار، ومعظم المساكن مشيدة من الطوب الأسمنتى المفرغ الذى تم تبطينه بالجير، والسقف المسلح لرداءة توصيله للحرارة وانخفاضها، وهو ما أكدته نتائج الدراسة الميدانية بقيام نحو 94.3% من أعداد المنتفعين ببناء

مساكنهم بهذه المواد، فى حين قام 40 منتفعاً يشكلون 5.7% من جملة المنتفعين باستخدام الطوب اللبن والبوص فى البناء، لصعوبة توافر الخدمات ولعدم استقرارهم بالقرى، وذلك بقريتي الإصرار والألفين، ويعانى المنتفعين من أن أساسات المسكن ضعيفة ولا تصلح للنمو الرأسى، مما يدفعهم لهدم المسكن وإعادة تشييده من جديد وظهر ذلك بخمس حالات بقرية الشهامة.

وعلى أساس التركيب الداخلى للمسكن يلاحظ أن النموذج المستخدم لمساكن المنتفعين يتكون من غرفة وصالة وحمام ومطبخ وفناء، ويتراوح متوسط مساحة المسكن بين 190، 200 متراً، يخصص منها 150 متر للفناء، ويعانى بعض المنتفعين من صغر مساحة المبنى خاصة مع الأسر ذات الحجم الكبير، مما دفعهم إلى القيام ببعض التعديلات.

ويبلغ عدد المساكن بقرى منطقة وادى الصعايدة 3428 مسكناً (مراقبة مصر العليا، 2007)، يخصص للخريجين وصغار الزراع 3354 مسكناً وهو ما يشكل 97.8% من جملة المساكن، وتأتى المساكن الإدارية للموظفين والمهندسين فى المرتبة الثانية بعدد 65 مسكناً وهو ما يمثل 1.9% من الإجمالى، فالعمارات السكنية بنسبة 0.2% من الإجمالى، تأتى فى النهاية الاستراحات الحكومية بعدد اثنتين بنسبة 0.1%.

ويتباين توزيع المساكن بين قرى المنطقة فتصل النسبة أقصاها بقرية الشهامة (29.9%)، لاتساع مساحتها الزراعية وكبر أعداد المنتفعين، فى حين بلغت أدناها بقرية الإيمان (11.7%).

التعديلات فى المسكن:

ترتب على ضيق مساكن المنتفعين وعدم ملاءمتها للمعيشة إلى إجراء العديد من التعديلات من حيث الملكية والتركيب الداخلى.

- سيادة نمط حيازة مساكن الملك المسلمة من إدارة المشروع لتشكل ما يقرب من أربعة أخماس أعداد المساكن (جدول رقم 16)، وتصل النسبة أقصاها بقريتي الأشراف والسماحة، فى حين لم تمثل بقريتي الإصرار والألفين، لعدم إقامة أى مبانى سكنية بهما من المشروع.

- احتلت مساكن وضع اليد المرتبة الثانية بنسبة 14.8٪، وتتمثل بقريتي الإصرار والألفين وهي المساكن التي تم بنائها في أراضي واضعى اليد وهي غير كاملة المرافق.
- جاء نمط مساكن الإيجار فى المرتبة الثالثة بنسبة 6.8٪ من الإجمالى، ويرتفع هذا النمط بقريتي الشهامة (9.8٪) والإيمان (8.5٪)، ومرد ذلك إلى ارتفاع نسبة المؤجرين أو المشاركين للأراضي الزراعية.

جدول (16) أنماط حيازة الأراضي المبنى عليها مساكن منطقة وادى الصعيدة
عام 2007

وضع يد		إيجار		ملك		القرية
العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	
		27	9.8	248	90.2	الشهامة
		10	7.7	120	92.3	عمرو بن العاص
		11	8.5	119	91.5	الإيمان
		3	5	57	95	السماحة
		2	2.9	66	97.1	الأشرف
100	85	-	-	-	-	الإصرار
100	30	-	-	-	-	الألفين
14.8	115	53	6.8	610	78.4	الجملة

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية

وتتمثل التعديلات فى التركيب الداخلى للمسكن فى زيادة عدد الغرف وبناء السور الخارجى وتعليته، إضافة إلى حظائر لتربية الحيوانات، وإضافة طوابق علوية أو هدم عدد من المساكن، وإضافة حجرة مطبخ، بذلك يتمشى مع التغيرات التى يشهدها الريف المصرى، حيث أن الاندماج فى السكن لم يعد يأخذ بعداً أفقياً فقط، ولكنه أصبح يأخذ بعداً رأسياً (Perpillou, A.V., 1997, pp 61 – 64).

أسفرت نتائج الدراسة الميدانية عن رصد بعض الحقائق تنصدها إجراء ما يزيد على خمسى أعداد الحائزين تعديلات فى مساكنهم، خاصة بالشهامة (61.1٪)،

لأنها القرية الأساسية التي تستحوذ على شباب الخريجين وصغار الزراع، في حين بلغت أديانها بقرية الإصرار (2.9%)، لأن الحائزين أقاموها بمعرفتهم. وجاءت زيادة عدد الغرف بالمرتبة الأولى من حيث حالات المساكن التي تعرضت لتعديل بما يزيد على ثلاثة أخماس الحائزين، يليها بناء السور الخارجي وتعليته بنحو 14.5% من جملة أعداد الحائزين، وجاء إقامة حظائر بمساكنهم بالمرتبة الثالثة بنسبة 11.6%، وجاءت حالات الهدم والبناء بالمرتبة الرابعة بعدد أربع مساكن بنسبة لا تتجاوز 1.9% من أعداد الحائزين وتقتصر على قرية الشهامة وسبب ذلك القيود التي تفرضها إدارة المشروع بشأن هدم المساكن، يليها إقامة مطبخ بالمرتبة الأخيرة بنسبة 0.1%.

سادساً: الخدمات

يعد توفر الخدمات بمختلف أشكالها من العوامل المهمة في جذب المنتفعين واستقرارهم بهذه المجتمعات، مما يعمل على تحقيق أهداف المشروع بخلق مجتمعات جديدة والبعد عن الوادي الضيق والكثافة السكانية المرتفعة، مما يعمل على المساهمة في زيادة الإنتاج القومي والحد من مشكلة البطالة، خاصة بعد أن كفت الدولة يدها عن تعيين الخريجين (أميرة محمد على، 2005: 118)، ويمكن تقسيم الخدمات في المنطقة إلى ثلاث مجموعات رئيسية هي: الخدمات الزراعية وخدمات البنية الأساسية ثم الخدمات الاجتماعية.

1- الخدمات الزراعية:

يتلقى المنتفعون بالمنطقة الخدمات الزراعية من خلال المراقبة الزراعية بمصر العليا وهي جهة الإشراف الرئيسية على المشروع، فضلاً عن العديد من المنظمات العالمية والمحلية "الحكومية والأهلية"، وفيما يلي محاولة لتقييم البرامج المحلية والدولية.

أ - البرامج والهيئات المحلية:

تقوم المراقبة الزراعية بتقديم خدماتها الزراعية العديدة للمنتفعين، كالأسمدة والمبيدات الكيماوية والتقاوى فضلاً عن صرف 1350 جنيهاً لكل منتفع عند بداية استلام الأرض تحت بند زراعة استصلاحية*، وصرف مبلغ 600 جنيهاً لسنة الأولى للإعاشة "بمعدل خمسون جنيهاً شهرياً" باعتبار أن الأرض لم تنتج بعد.

ويقوم صندوق الثروة الحيوانية بتقديم القروض لتربية الماشية بفائدة سنوية 6٪، ومركز التدريب على الآلات الزراعية، ومن الجمعيات الأهلية جمعية تنمية المجتمع التي تقدم خدماتها الزراعية لسكان المنطقة.

ب - البرامج العالمية:

يوجد العديد من المنظمات العاملة بالمنطقة، كمؤسسة أفريكير Africare El wadi وهي منظمة غير حكومية ممولة من هيئة التنمية الدولية الأمريكية وتقوم بتوفير القروض لمستلزمات الإنتاج الزراعي والثروة الحيوانية وصيانة المعدات الزراعية وتوفير قطع الغيار، وبرنامج العون الغذائي العالمي الذي يقدم الدعم للإنتاج الزراعي بأشكال مختلفة "قروض - خدمات بيطرية - غذاء"، ويتجلى ذلك في الدعم العيني الذي يقدم لكل أسرة لمدة أربع سنوات ويوفر للمنتفع نحو 150 جنيهاً شهرياً، فضلاً عن بعض المنح الألمانية والفرنسية، مع ملاحظة معناه المنتفعين من قصر فترة مدة السماح بسداد القروض من هيئة أفريكير والتي تقدر بنحو ستة أشهر، لأن المزارع لا يستطيع أن يسدد ما عليه من مستحقات إلا من عائد الإنتاج الذي لا يمكن تحقيقه في فترة قصيرة.

وقد أسفرت نتائج الدراسة الميدانية عن رصد الحقائق التالية:

- كبر حجم المستفيدين من الخدمات التي تقدمها الإدارة الزراعية بمنطقة وادي الصعايدة، إذ تقترب من ثلاثة أخماس حجم عينة المنتفعين، وتتباين درجات الاستفادة من قرية لأخرى، إذ بلغت أقصاها بقرية الإيمان

* لأن المنتفع استلم الأرض بدون زراعة استصلاحية.

(72.3%) لتوافر الخدمات واعتدال أسعارها، في حين بلغت أداؤها بقرية الإصرار (41.2%)، ومرد ذلك إلى عدم ربطها بالمراقبة الزراعية والحصول على كافة الخدمات الزراعية من السوق الحرة.

- يعانى ما يقرب من ثلاثة أرباع عينة المنتفعين من ارتفاع أسعار الخدمات الزراعية، خاصة بعد رفع الدعم عنها، ويعانى منها جميع الزراع بقرية السماحة، إضافة إلى باقى القرى ولكن بنسب متفاوتة.

- تأتى الأسمدة فى مقدمة الخدمات الزراعية التى تقدم إلى المنتفعين من المراقبة الزراعية إلى جميع القرى، عدا قرىتي الإصرار والألفين لأنهما غير خاضعة للمراقبة الزراعية، وبالرغم من ذلك فقد أشار ما يزيد على أربعة أخماس عينية المنتفعين على أن كميات الأسمدة الموزعة عليهم لا تكفى حاجة الزراعة، لذا يتم الاعتماد فى الحصول على احتياجاتهم من السوق الحرة بأسعار مرتفعة.

لتقييم الخدمة بالمنطقة يوصى بإمداد المنتفعين بالقروض المناسبة للتوسع فى مشروعات التسمين، وإمداد المنتفعين بمستلزمات الإنتاج الزراعى بكميات وأسعار مناسبة، بخاصة الأسمدة والتقاوى والمبيدات.

2- خدمات البنية الأساسية:

تضم العديد من الخدمات كشبكة المياه النقية والصرف الصحى وشبكة الكهرباء وخدمة الهاتف.

أ - شبكة المياه النقية:

تعد شبكة المياه من أهم خدمات البنية الأساسية التى ترتبط بحياة السكان وصحتهم، وتعتمد منطقة الدراسة فى مياه الشرب على التربة الرئيسية الآخذة من نهر النيل، عن طريق ست محطات تنقية للمياه "مرشحات"، وتتوفر المياه النقية فى نحو 94.3% من جملة المساكن بالمنطقة.

وتبين من الدراسة الميدانية قصور هذه الخدمة، حيث يعانى ما يزيد عن ثلثى المنتفعين من عدم توفر المياه النقية وانقطاعها، حيث يعتمد السكان فى

الحصول على المياه من الخزانات التي تملء وقت مناوبات الري، وعدم توافر العديد من مرشحات التنقية مما أدى إلى ظهور العديد من الأمراض بين المنتفعين، خاصة بقريتي الإصرار والألفين، حيث تعдан من القرى غير المخططة "لواضعى اليد" ولم تصل إليها الخدمات.

وقد أظهرت الدراسة الميدانية أن ما يزيد على ثلثى المنتفعين تم توصيلهم المياه إلى داخل المساكن بشبكة من المواسير بالمخالفة، لاعتماد المشروع على المشربيات لكل مجموعة من المساكن.

وتوصى الدراسة بضرورة تحسين شبكات المياه بزيادة أعداد المرشحات لتنقية مياه الشرب، وتوصيل خطوط المياه بداخل المنازل لضمان وصولها وعدم تلوثها.

ب - شبكة الصرف الصحى:

تعانى المنطقة من عدم وجود شبكة للصرف الصحى، وهى بذلك تتشابه مع مراكز العمران الريفى بالوادي، حيث يعتمد المنتفعين فى تصريف الصرف الصحى على نظام البيارات المشتركة "بين كل مسكنين" خارج المسكن، ويتم نقلها عن طريق عربات "الكسح"، وقد أشار 95.5% من جملة عينة المنتفعين على استخدام هذا النظام، فى حين تمثلت النسبة الباقية فى عدم وجود صرف صحى بالمسكن، وتتمثل بقريتي الإصرار والألفين لعدم تخطيطها من قبل المشروع، وإن كان ذلك يتسبب فى وجود كثير من المشكلات تتمثل فى ارتفاع مستوى الماء الأرضى، وتسرب المياه إلى جدران المنازل، إضافة إلى طفح المياه فى الشوارع مما يؤدي إلى تكاثر الحشرات وانتشار الروائح الكريهة وكثرة الأمراض بين السكان. وتوصى الدراسة بسرعة تنفيذ مشروع الصرف الصحى، لحماية المباني من الانهيارات ولعدم انتشار الأمراض.

ج - شبكة الكهرباء:

تعد الطاقة الكهربائية من دعائم التنمية الاقتصادية والاجتماعية وذات أثر فى تطوير القطاع الزراعى وتنميته ولا سيما فيما يتعلق بتشغيل محطات الرى مما ينعكس على التوسع الزراعى (سعيد أحمد عبده، 1987: 243)، فضلاً عن الإنارة العامة والمنزلية وتخدم شبكة الكهرباء 94% من أعداد قرى المنطقة، حيث أنشئت محطة محولات وادى الصعايدة لخدمة المشروع، وأقيمت العديد من الخطوط الهوائية لنقل الطاقة الكهربائية، وتعانى قريتا الإصرار والأفنين من الحرمان من هذه الخدمة لبناء مساكنهم بطريقة مخالفة، ويعانى المنتفعون من عدم انتظام التيار الكهربائى، خاصة خلال فصل الصيف، لذا نوصى بالاهتمام بمد شبكات الكهرباء للمناطق المضارة وتحسين الشبكة.

د - شبكة الهاتف:

تتوافر بالمنطقة شبكة خدمة الهاتف الأرضى مما يؤدى إلى ربط المنتفعين بالوطن الأصلى وسرعة إنجاز أعمالهم وتسويق المحاصيل، ولكنها ليست بكفاءة جيدة، حيث تتمثل بالمنشآت الإدارية، فضلاً عن توافرها بربع مساكن المنتفعين فقط، وتتباين النسبة بين القرى لتصل أقصاها بقرية الشهامة (44.7%) لكبر حجم سكانها حيث تعد القرية المركزية، فى حين بلغت أدناها بقرية الإيمان (3.1%)، لقلّة دخل المنتفعين، خاصة من فنتى الأرامل والمطلقات، كما لا تصل خدمة الهاتف بقريتى الإصرار والأفنين لعدم وجود شبكات للهاتف.

وتتوفر بالمنطقة خدمة الهاتف المحمول حيث يعد أحدث وسائل الاتصال وأسرعها وأكثرها مرونة (محمد أحمد نعيم، 2007: 3)، ولكن يعانى معظم القرى من ضعف الشبكات لقلّة انتشار محطات التقوية.

ونوصى بالاهتمام بشبكات الهاتف الأرضى ومد الخطوط لكافة القرى، والتوسع فى إنشاء شبكة للهاتف المحمول لتحسين الاتصال.

3- الخدمات الاجتماعية:

تتمثل فى عدد من الخدمات أهمها الخدمات التنموية والصحية والتعليمية.

أ - الخدمات التنموية:

وهى جمعيات تنمية المجتمع التى تعمل على تنمية المرأة الريفية ورفع مستوى معيشتها بإقامة العديد من المشروعات التى تدر عليها دخلاً مثل المشروعات الداجنة والغذائية المنتشرة بمعظم قرى المنطقة، وإنشاء وحدات المشاغل والخياط وتتركز بقرى الشهامة وعمرو بن العاص والإيمان، ووحدة لتصنيع السجاد والكليم بقرية الإيمان، فضلاً عن المشاريع الحرفية للذكور بإقامة العديد من الورش الصناعية "للحدادة واللحام والكاوتش" كما بقرية الشهامة، ومشروعات تسمين الماشية بجميع قرى المنطقة، مما يساعد على زيادة دخل المنتفعين.

ب - الخدمات الصحية:

يوجد بمنطقة وادى الصعايدة خمس وحدات صحية تقدم خدماتها الوقائية والعلاجية لسكان القرى، إضافة إلى تقديم خدمة رعاية الأمومة والطفولة، ويتردد عليها المنتفعين للعلاج من الأمراض المرتبطة بطبيعة المنطقة الصحراوية مثل لدغ العقارب والثعابين وضربات الشمس والأمراض المرتبطة بمياه الشرب والأمراض المعدية، والأنيميا حيث يعانى كثير من صغار الزراع من فئة الأرامل والمطلقات وأطفالهم من سوء التغذية لظروفهم الاقتصادية.

ومن تتبع أرقام الجدول (17) يمكن تسجيل الحقائق التالية:

- استأثر المترددون على المنشآت الصحية بقريتهم على ما يقرب من ثلاثة أخماس عينة المترددين لقلة الدخل، وتتباين النسبة بين القرى، إذ تصل أقصاها بعمر بن العاص، لقدم الاستقرار بها، فى حين لم تمتد الخدمة إلى قرىتي الإصرار والألفين بوصفها قرى وضع اليد.
- جاء المترددون على المنشآت الصحية بمدينة إدفو بالمرتبة الثانية بنحو

خمس عينة المترددين، وحيث قربها من وادى الصعايدة وتوافر المستشفى المركزى بها، ويتردد عليها كثير من سكان القرى، خاصة من الإصرار والألفين، لعدم توفر أى خدمات صحية بالقريتين، ولقرب الألفين من مدينة إدفو.

- يتلقى ما يزيد عن عُشر أفراد العينة علاجهم فى المنشآت الصحية القائمة بالقرى المجاورة لوادى الصعايدة، وتصل النسبة أقصاها بقريتى الألفين والأشرف، لعدم توفر الخدمات بالقرية الأولى، وحدثة التوطين بالثانية حيث لم تكتمل منشآتها الصحية، وبذلك يتردد ما يقرب من ثلاثة أرباع أفراد المنتفعين على المنشآت الصحية بوادى الصعايدة، مما يعنى نجاح الخدمات الصحية بالمنطقة.

جدول (17) أماكن تردد المرضى من المنتفعين بقرى منطقة وادى الصعايدة عام 2007

القرية	القرية		مدينة إدفو		قرى وادى الصعايدة		مدينة أسوان		مدينة أسيوط		أكثر من جهة	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%		
الشهـمامة	212	77.1	39	14.2	6	2.2	3	1.1	2	0.7	13	4.7
عمرو بن العاص	105	80.7	17	13.1	7	5.4					1	0.8
الإيمان	74	56.9	25	19.2	6	4.6					25	19.3
السمـاحة	34	56.7	5	8.3	20	33.3					1	1.7
الأشـرف	30	44.12	10	14.7	25	36.8					3	4.4
الإصرار	-	-	44	51.8	29	34.1	10	11.8			2	2.3
الألفين	-	-	15	50	12	40	2	6.7			1	3.3
المتوسط	455	58.5	155	19.9	105	13.5	15	1.9	2	0.3	46	5.9

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية

- ضآلة عدد المترددين على المنشآت الصحية بمدينة أسيوط لبعـد المسافة. ونوصى وزارة الصحة بتحسين مستوى الخدمات الصحية المقدمة من خلال إنشاء مستشفى مركزى، وإمداد الوحدات الصحية بالأجهزة الطبية والأدوية.

ج - الخدمات التعليمية:

يعد توفر الخدمات التعليمية أحد أسباب جذب المنتفعين واستقرارهم بالمجتمعات الجديدة، حيث أشار ثلثي عينة المنتفعين إلى وجود أبناء لديهم في مراحل التعليم المختلفة، وتتوفر الخدمات التعليمية للمرحلة الأساسية بقرى المنطقة، أما المرحلة الثانوية فلا تتمثل بالمنطقة، مما اضطر المنتفعين لتعليم أبنائهم بمدارس مدينة إدفو أو القرى المجاورة أو بالوطن الأصلي عند أقاربهم، وتمثل هذه مشكلة حقيقية لأسر المنتفعين من حيث صعوبة توفير وسائل الانتقال بصفة منتظمة، وتتباين النسبة بين قرى المنطقة لتصل أقصاها بقرية الأشراف (37.2%) لكبر سن معظم المنتفعين من صغار الزراع وقربها من مدينة إدفو، في حين تصل النسبة أدناها بقرية الشهامة (14.9%) لارتفاع نسبة الخريجين وقلة أبنائهم بهذه الفئة.

ومن تحليل أرقام الجدول (18) يمكن رصد الحقائق التالية:

- أقتصرت توزيع المدارس الإعدادية والابتدائية على أربع قرى هي الشهامة وعمرو بن العاص والإيمان والسماحة، لقدم استقرار المنتفعين، في حين تخلو قرية الأشراف لحدثة الاستقرار بها، والألفين والإصرار لعدم استقرار المنتفعين بهما.

جدول (18) توزيع المدارس الابتدائية والإعدادية وأعداد الطلاب وكثافة الفصول في قرى منطقة وادي الصعيد عام 2007

متوسط كثافة الفصل	المدارس الإعدادية					متوسط كثافة الفصل	المدارس الابتدائية					القرية
	الجملة	بنات	بنون	عدد لفصول	عدد لمدارس		الجملة	بنات	بنون	عدد لفصول	عدد لمدارس	
27	163	82	81	6	1	39	426	19	228	11	1	الشهامة
30	147	82	65	5	1	34	334	17	157	10	1	عمرو بن العاص
26	78	41	37	3	1	21	124	71	53	6	1	الإيمان
15	29	12	17	2	1	6	23	8	15	4	1	السماحة
26	417	217	200	16	4	29	907	454	453	31	4	الجملة

- المصدر: الإدارة التعليمية بمركز إدفو، بيانات غير منشورة، عام 2007.
- تضم المدارس الإعدادية بالمنطقة ستة عشر فصلاً دراسياً، تضم 417 تلميذاً عام 2007، وتبلغ كثافة الفصول بالمنطقة 26 تلميذاً وهو معدل

مناسب لحدثة الاستقرار بالمنطقة.

- برغم أنه يفضل إنشاء المدارس الابتدائية بكل قرية لعدم إجهاد التلاميذ برحلة الذهاب والعودة حيث يمثل عبئاً عليهم، فإنه يتركز بالمنطقة أربع مدارس، ويبلغ عدد الفصول إحدى وثلاثون فصلاً دراسياً، يضم 907 تلميذاً، وتبلغ كثافة الفصول 29 تلميذاً، وتتماثل نسبة الملحقين من الذكور والإناث.

يتلقى أربعة أخماس العينة تعليمهم بقراهم الأصلية بوادي الصعايدة، في حين يتلقى "الخمس الباقية" تعليمهم في القرى المجاورة والوطن الأصلي.

- أشار المنتفعون إلى أن ما يزيد على أربعة أخماس أبنائهم يتلقون تعليمهم الابتدائي بمدارس القرية بوادي الصعايدة، في حين يتلقى 14.5% منهم لتعليمهم بقراهم الأصلية والقرى المجاورة لعدم توافر المدارس الابتدائية بالقرى.

يوصى بإنشاء مدرستين: الأولى ثانوية عامة، والأخرى زراعية بقرية الشهامة حيث تعد القرية المركزية لخدمة طلاب المنطقة، وتشغيل المدارس المقامة بقرية الأشرف بعد تجهيزها، وإقامة المدارس بقريتي الإصرار والألفين، إضافة إلى زيادة أعداد المدارس أو أعداد الفصول لاستيعاب الأعداد المتزايدة في السنوات القادمة.

الخاتمة

خلصت الدراسة إلى عدد من النتائج التي يمكن عرض أبرزها فيما

يلي:

- توطين المنتفعين بمنطقة وادى الصعايدة على أربعة مراحل أساسية استغرقت اثنتا عشرة سنة، وقد تم توطين ثلاثة أرباع أعدادهم خلال المرحلة الأولى (1998/96)، وبالرغم من ذلك لم تكتمل خطة التوطين والتي أسفرت عن توطين 60% من عدد المستهدف توطينهم.
- استقبلت المنطقة وافدين معظمهم من سكان إقليم مصر العليا، خاصة من محافظة أسوان.
- يفضل ما يزيد على أربعة أخماس أفراد العينة استمرار الإقامة بالمنطقة مما يشير إلى استقرار الأوضاع بالمنطقة، في حين أبدى الباقي رغبتهم في العودة إلى أوطانهم لمواجهة بعض المشكلات.
- برغم وضع شرط السن بألا يقل سن المنتفع عن ثلاثين عاماً، فقد تغاضى المسئولون عنه في بعض القرى من فئة المعدومين "صغار الزراع والأرامل"، لذا تصدرت الفئة العمرية "40 لأقل من 60 سنة" الفئات العمرية للمنتفعين.
- مارس نحو أربعة أخماس أعداد المنتفعين حرف مختلفة قبل انتقالهم إلى منطقة الوادى، تتصدرها الزراعة، فالتشييد والبناء، في حين لم يمارس 20.7% من الإجمالى أى نشاط اقتصادى مما يشير إلى إسهام المشروع في الحد من مشكلات البطالة بالمحافظة.
- ارتفاع نسبة المتزوجين بعينة المنتفعين لتصل إلى ما يقرب من أربعة أخماس حجم العينة، ويشير ذلك إلى استقرار السكان وزيادة حجمهم في المستقبل، خاصة أن ما يقرب من ثلاثة أرباع أعداد المنتفعين بصحبة الأسرة.
- بلغت جملة مساحة الأراضى الزراعية بوادى الصعايدة 19256 فدان،

بنسبة 63.8% من مساحة المنطقة، وهي نسبة متواضعة بسبب توافر مساحات واسعة لم يتم استكمال استصلاحها، خاصة بقرية النمو التي لم تسلم بعد.

- تعتمد المنطقة فى رى أراضيها على ترعة رئيسية تخرج من نهر النيل، مقام عليها خمس محطات رفع لتباين مناسيب سطح الأرض، ويعد الغمر هو نمط الرى السائد عكس ما كان مخطط له، مما ترتب عليه العديد من المشكلات.

- تعاني المنطقة من عدم وجود مصارف، لذا يعتمد الزراع على صرف المياه الزائدة عن طريق مخزات السيول التي تسير مع انحدار أراضي المنطقة لتصب فى مصرف خارج منطقة الدراسة ومنه إلى نهر النيل، لذا توصى الدراسة بضرورة الإسراع من الانتهاء من إنشاء المصارف المكشوفة لتحقيق درجة عالية من الجدارة الإنتاجية للأراضى.

- تعدد أنماط حيازة الأرض الزراعية بالمنطقة، بالرغم من التوقع بسيادة حيازة الملك. ويشير ذلك إلى ترك عدد من المنفعين لأراضيهم والعودة إلى أوطانهم الأصلية أو العمل بمهن أخرى.

- أدى نقص العمالة الزراعية بأراضى الخريجين إلى استقبال المنطقة للعمالة الوافدة من مركز إدفو، لذا تصدرت العمالة المؤجرة جملة العاملين بالمنطقة بنسبة 46.5%، تليها العمالة الأسرية بنسبة 43.5%، فالعمالة من أفراد الأسرة والمؤجرة بالنسبة الباقية.

- انخفاض درجة التكثيف الزراعى بالمنطقة (104.5%) لعدم زراعة مساحات واسعة من بعض القرى، ولعدم زراعة الأراضى فى الموسم الصيفى المتأخر لقلة مياه الرى.

- تصدر القمح محاصيل الموسم الشتوى المزروع بالمنطقة وذلك لملاءمة الظروف الطبيعية وسهولة تصريفه، كما تصدر الكركدية محاصيل الموسم الصيفى للاعتماد عليه كمصدر نقدى لارتفاع عائده وملاءمة ظروف

المناخ وتحمله قلة المياه.

- تركز زراعة محصول قصب السكر بقريتي الإصرار والألفين، حيث تعدان أراضى واضعى اليد لمنع زراعته بأراضى الخريجين وصغار الزراع.
- يسوق ما يزيد عن أربعة أخماس أفراد حجم العينة إنتاجهم من المنتجات الزراعية والحيوانية بأنفسهم، مما يساعد على زيادة دخل المزارعين، فى حين لا يسهم تصريف الإنتاج عن طريق التعاونيات بأكثر من 4.1٪، ويسوق معظم الإنتاج فى مدينة إدفو، لقربه من المنطقة.
- تشييد معظم المبانى من الطوب الأسمنتى المفرغ والسقف المسلح لردائه توصيله للحرارة، وملاءمته لظروف المنطقة.
- أدى ضيق مساكن المنتفعين وعدم ملاءمتها للمعيشة إلى إجراء خمسى أفراد العينة كثير من التعديلات على التركيب الداخلى للمسكن.
- أدى توفر بعض الخدمات بالمنطقة إلى جذب المنتفعين واستقرارهم، مما ساعد على تحقيق أهداف المشروع بخلق مجتمعات جديدة والبعد عن الوادى الضيق.
- يعتمد معظم المنتفعين فى الحصول على احتياجاتهم من الأسمدة على السوق الحرة حيث يعانون من قلة كميات الأسمدة الموردة إليهم من المراقبة الزراعية.
- بالرغم من توفر الخدمات التعليمية "التعليم الأساسى" والصحية والاتصال الهاتفى "الأرضى والمحمول" وربط قرى منطقة الدراسة بشبكة من خطوط الكهرباء حيث يتوفر محطة محولات لإنارة المنطقة فإن المنطقة تعاني من قصور الكثير منها، إضافة إلى عدم توافر شبكة للصرف الصحى.

جامعة جنوب الوادي
كلية الآداب بقنا
قسم الجغرافية

ملحق (1) استبيان عن قرى منطقة وادي الصعايدة بمركز ادفو
جميع البيانات سرية وخاصة بالبحث العلمى

أولاً: بيانات عن رب الأسرة:

- 1- قرية:
- 2- السن:
- 3- الحالة الاجتماعية: أعزب متزوج أرمل مطلق
- 4- الحالة التعليمية: أمى يعرف القراءة والكتابة
- (مؤهل متوسط (نوعه مؤهل جامعى (نوعه
- 5- سنة الإقامة:
- 6- الموطن الأصلي: محافظة مركز قرية
- 7- هل أقمت من قبل فى إحدى قرى الخريجين: نعم لا
- إذا كانت الإجابة بنعم تذكر القرية
- 8- هل تقيم مع الأسرة: نعم لا
- 9- هل كنت تعمل فى وطنك الأصلي: نعم لا
- إذا كانت الإجابة بنعم يذكر نوع العمل ومكان العمل
- 10- هل ترغب فى العودة إلى وطنك الأصلي؟ نعم لا
- إذا كانت الإجابة بنعم يذكر السبب

ثانياً: بيانات عن حيازة الأرض:

- 11- الفئة التى ينتمى إليها المنتفع: شباب خريجين صغار الزراع شركات
- جمعيات استصلاح مستثمرون فئة أخرى
- 12- نوع الحيازة: ملك ملك ايجار ملك
- وإيجار مشاركة وضع يد

- 13- استلمت الأرض من: المشروع خريج صغار الزراع
- 14- مساحة الحيازة: مساحه الحيازة:
- 15- الحيازة فى نفس القرية قرية أخرى (تذكر)
- 16- عدد القطع: قطعة واحدة قطعان ثلاث قطع
- 17- طبيعة الأرض التى فى حوزتك وجودتها: اكثر من ثلاث قطع
- أ - أراضى رملية أراضى طميية أراضى طينية
- ب - محدودة الجودة متوسطة الجودة
- ج - عالية الجودة
- 18- هل استلمت الأرض معدة للزراعة ؟ نعم لا
- 19- هل تصرفت فى جزء من حيازتك ؟ نعم لا
- إذا كانت الإجابة بنعم يذكر السبب:
ولمن تصرفت
- ثالثاً: بيانات عن الإنتاج الزراعى والحيوانى:
- 20- العمالة : هل تعتمد على عمالة من: أفراد الأسرة من غير أفراد الأسرة
- عمالة موسمية من أين
- عمالة دائمة من أين
- 21- تكلفة الأيدى العاملة: يومياً اسبوعياً
- 22- هل تكلفة الأيدى العاملة مرتفعة فى نظرك شهرياً
- 23- الرى والصرف: بالزراعة أم مناسبة
- نوع الرى: بالراحة بالرفع بالغمر
- بالتنقيط بالرش بطرق أخرى
- 24- الآلة المستخدمة فى رى الأراضى؟
- 25- مصدر مياه الرى التى تحصل عليها ؟
- 26- ما هى المسافة بين مصدر مياه الرى والأرض الزراعية ؟
- 27- حدد مشكلات الرى التى تواجهك:
- 28- هل هناك مشكلات تتعلق بالصرف نعم لا
- إذا كانت نعم فما هى:

- 29- هل تستخدم الآلات الميكانيكية فى العمليات الزراعية:
 آلات الحرث آلات الدراس آلات رى نقالى
 آلات رى ثابتة آلة حصاد غير ذلك
 لا
- 30- هل هذه الآلات متوفرة فى منطقتك نعم لا
- 31- كيف تحصل على هذه الآلات مملوكة مؤجرة (أهالى - جمعيات)
- 32- هل تتبع دورة زراعية ؟ نعم لا
- 33- هل تربي حيوانات نعم لا
 الإجابة بنعم يذكر نوع الحيوان وعدده
 نمط التربية: لخدمة الأرض للحصول على اللبن التسمين
- 34- تسويق المحصول: بمعرفة المشروع بمعرفتى تاجر
- 35- مكان التسويق
- 36- المشكلات التى تواجهك فى عملية تصريف المحصول
- 37- كمية الأسمدة الكيماوية التى تحصل عليها. مصدرها
- 38- هل هذه الكمية تكفى نعم لا
 إذا كانت لا تكفى فمن أين تحصل على بقية احتياجاتك
- رابعاً: بيانات عن السكن:
- 39- نوع المسكن:
- 40- عدد الغرف
- 41- عدد الطوابق
- 42- مادة البناء
- 43- الوضع القانونى للمسكن: انتفاع إيجار ملك
- 44- هل أجريت تعديلات على السكن: نعم لا
- يذكر نوع التعديل
- خامساً: الخدمات:
- 45- هل يتوافر فى المسكن: كهرباء مياه نقية تليفون
- 46- نظام الصرف الصحى: بيارات أخرى
- 47- أين تذهب وأفراد الأسرة فى حالة المرض: قرية مجاورة طبيب القرية

إدفو

مكان آخر يذكر
لا

أسوان

48- هل لديك أبناء فى التعليم ؟ نعم

يذكر نوع التعليم
ومكان المدرسة

سادساً: المشكلات:

49- هل تواجه أيا من المشكلات التالية:

- صغر مساحة الحيازة
 - ارتفاع أسعار الخدمات
 - ضعف الصرف الزراعى
 - ارتفاع تكلفة إعداد الأرض
 - ارتفاع تكلفة العمالة وعدم توافرها
 - تسويق المحاصيل الزراعية والمنتجات الحيوانية.
 - المياه النقية.
 - عدم توافر مدارس
 - بعد الأرض الزراعية عن مكان السكن
 - مشكلات أخرى
- عدم توافر الخدمات الزراعية
- عدم توافر مياه الري
- ارتفاع أسعار الأرض
- مشكلات خاصة بالتربة
- صفر إنتاجية الأرض
- عدم توافر الكهرباء

سابعاً: ماذا تقترح لحل المشكلات:

المصادر والمراجع

أولاً: باللغة العربية:

- أبو الحسن عبد الموجود إبراهيم (2000): الممارسة المهنية للخدمة الاجتماعية في مواجهة مشكلات توطين الشباب في المجتمعات الجديدة، "دراسة ميدانية بمشروع مبارك القومى لتنمية أراضى شباب الخريجين" وادى الصعايدة بأسوان"، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الخدمة الاجتماعية بالفيوم، جامعة القاهرة.
- الإدارة التعليمية بإدفو: بيانات عن المدارس بمنطقة وادى الصعايدة، بيانات غير منشورة لعام 2007.
- أميرة محمد على شحاته (2005): دراسة تحليلية للمشكلات الإنتاجية والتسويقية فى الأراضى حديثة الاستصلاح، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الزراعة، جامعة عين شمس.
- إيهاب أحمد بكر (2002): دراسة اقتصادية لمشروع مبارك لشباب الخريجين فى الأراضى الجديدة "بالتنطبق على منطقة النوبارية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الزراعة، جامعة عين شمس.
- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء (2003): نشرة استصلاح الأراضى، مارس.
- الحسين عبد اللطيف الصيفى (2002): دراسة تحليلية لمشاكل إنتاج وتسويق اللحوم الحمراء والسياسات المقترحة للتغلب عليها بإقليم النوبارية بالأراضى الجديدة، مجلة الإسكندرية للبحوث الزراعية، مجلد 47، العدد الأول، أبريل.
- سعيد أحمد عبده (1987): جغرافية نقل الطاقة فى مصر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- سعيد أحمد عبده (2007): جغرافية النقل "مغزاها ومرماها"، مكتبة

الأنجلو المصرية، القاهرة.

- **عبد اللطيف محمد أحمد (2000):** التوسع الزراعي في محافظة أسوان "دراسة في الجغرافيا الاقتصادية"، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الآداب بسوهاج، جامعة جنوب الوادي.
- **عبد الله محمد عبد الرحمن (2000):** التوطين والتنمية في المجتمعات الصحراوية، دار المعرفة الجامعية، الطبعة الثانية، الإسكندرية.
- **محمد أحمد إبراهيم نعينع (2007):** التحليل الجغرافي للاتصال الهاتفي المحمول في مدينة قنا، مجلة الإنسانيات كلية الآداب بدمنهور، جامعة الإسكندرية، عدد خاص.
- **محمد الفتحي بكير (1991):** بعض مظاهر جغرافية الثروة الحيوانية في المملكة العربية السعودية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- **محمد الفتحي بكير (1999):** التقييم الجغرافي لمنطقة البنجر – محافظة الإسكندرية "دراسة ميدانية"، مجلة الإنسانيات كلية الآداب بدمنهور، جامعة الإسكندرية العدد الثالث، السنة الثانية.
- **محمد خميس الزوكة (1979):** مناطق الاستصلاح الزراعي في غرب دلتا النيل "دراسة جغرافية"، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية.
- **محمد خميس الزوكة (2005):** التخطيط الاقليمي "وأبعاده الجغرافية"، دار المعرفة الجامعية، الطبعة الرابعة، الإسكندرية.
- **محمد عباس إبراهيم (2008):** التحديث والتغير "دراسة في مكونات القيم الثقافية"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- **محمود محمد سيف (2003):** بحوث في جغرافية مصر الاقتصادية، طنطا.
- **مصطفى كمال عمرو (1967):** إنتاج اللين، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الزراعة، جامعة الإسكندرية.

- الهيئة العامة للأرصاد الجوية، سجلات المناخ، بيانات غير منشورة للفترة بين 1995 – 2003.
- الهيئة العامة لمشروعات التعمير والتنمية الزراعية (1982): إدارة حصر الأراضي، حصر وتصنيف "نصف تفصيلي" لتربة وادي الصعايدة، الجيزة.
- الهيئة العامة لمشروعات التعمير والتنمية الزراعية (1994): إدارة حصر الأراضي، حصر وتصنيف "نصف تفصيلي" لتربة جمعية أبناء البوصيلية والسلام، الجيزة.
- الهيئة العامة لمشروعات التعمير والتنمية الزراعية (1996): التقرير السنوي.
- وزارة الزراعة واستصلاح الأراضي مشروع مبارك القومى لشباب الخريجين، مراقبة مصر العليا للتنمية والتعاون (2007): بيانات عن أعداد الخريجين والمنتفعين، والمساكن، والإنتاج الزراعى، والثروة الحيوانية، بيانات غير منشورة.
- وزارة الزراعة واستصلاح الأراضي: الإدارة المركزية للاقتصاد الزراعى، قسم الإنتاج الزراعى، القاهرة، بيانات غير منشورة.
- وزارة الزراعة، محطة الأرصاد الزراعية بمنطقة البنجر (1994): بيانات مناخية، غير منشورة.

ثانياً: المراجع باللغة الإنجليزية:

- **Alexandr, J. W. (1963):** Economic Geograghy.
- **Everson, J. A. & Fitzgerald, B. P. (1970):** Settelment patterns, London.
- **Perpillou, A. V., (1997):** "Human Geography". Translated by E.D., Laborde & Beaver, S.H., Longman London.
- **Robinson H., & Banford C.G (1978):** "Geography of Transport" McDonald and Evons, London.

الفصل الثالث

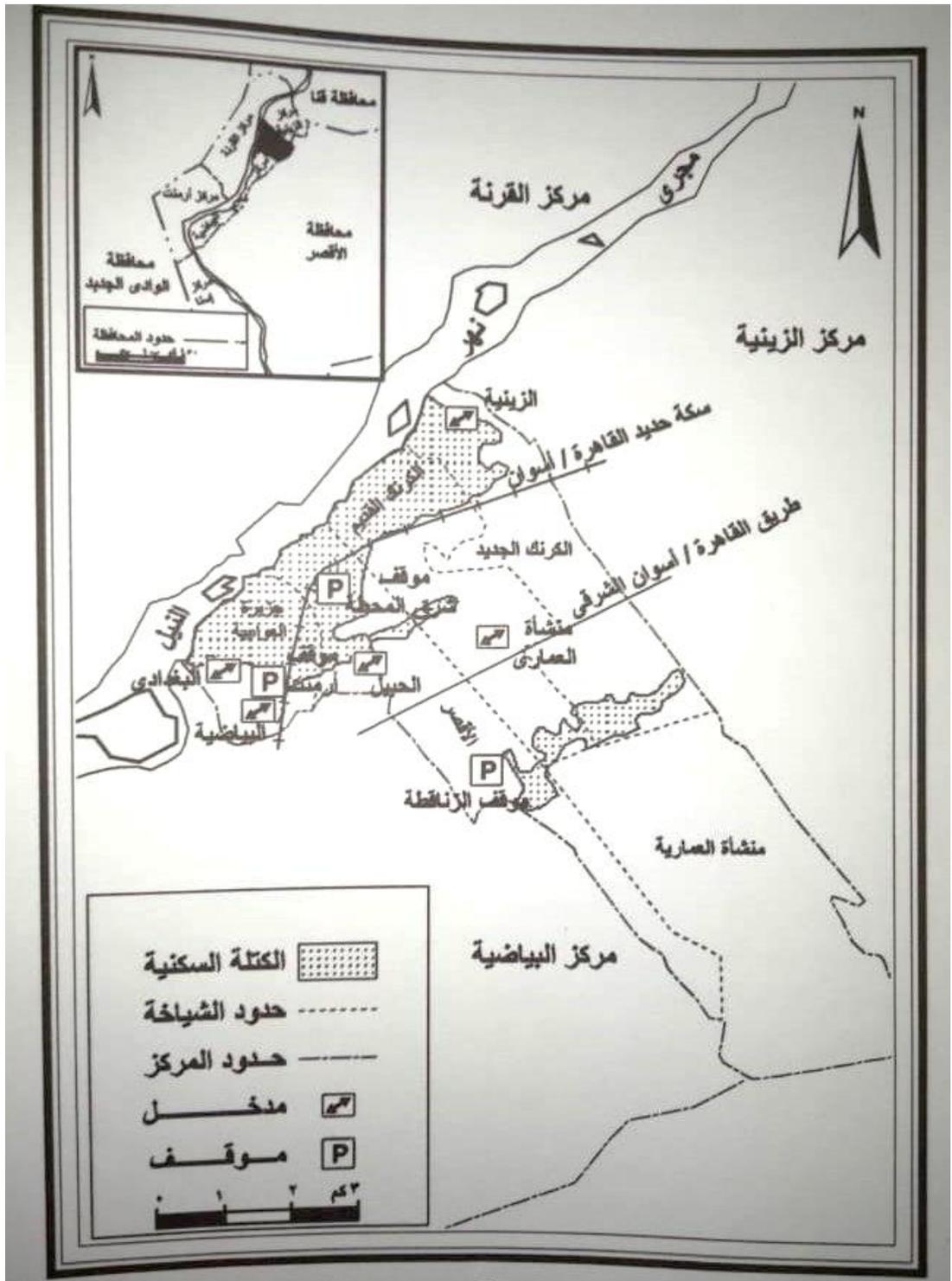
التحليل الجغرافى لحركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر

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 إمكانات 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 وطاقاتها الاستيعابية بداخل المدن بشكل مباشر في إمكانية الوصول إليها (Taaffe, E.J. et al., 1996, p. 166).

وتمتد مدينة الأقصر بين دائرتي عرض $25^{\circ} 38' 55''$ و $25^{\circ} 44'$ شمالاً، وبين خطي طول $37^{\circ} 32' 45''$ و $32^{\circ} 56'$ 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 (1)، 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 بؤرياً متوسطاً في مصر الوسطى والعليا، وهي حاضرة محافظة الأقصر*، وتقع على بعد 672 كم جنوب مدينة القاهرة، وشمال مدينة أسوان بنحو 222 كم، وجنوب غرب مدينة الغردقة بنحو 284 كم، وقد كان موقع مدينة الأقصر وأهميته السياحية أهم الأسباب التي دفعت الباحث لدراسة حركة النقل عند مداخل المدينة.

* مرت مدينة الأقصر بمراحل كثيرة من الناحية الإدارية حيث كانت حاضرة مركز الأقصر التابع لمحافظة قنا، حتى صدر القرار الجمهوري رقم 153 لسنة 1989 باعتبارها مدينة ذات طابع خاص، وفي سنة 1990 تم فصل مدينة الأقصر عن الوحدة المحلية لمركز الأقصر، وفي عام 1996 صدر قرار رئيس الوزراء رقم 3284 بضم مركز الأقصر ومدينة البياضية للمجلس الأعلى لمدينة الأقصر وفصلها عن محافظة قنا، وأصبحت إدارة فريدة فنوعها في مصر، حتى صدر القرار الجمهوري رقم 378 لسنة 2009 بإنشاء محافظة باسم الأقصر وتكون حاضرتها مدينة الأقصر.



وتتكون المدينة من خمس شياخات*، ويتوفر بها خمسة مداخل، وتضم ثلاثة مواقف للمركبات، وتقع الكتلة السكنية للمدينة في جزئين تفصل بينهما مساحات واسعة من الأراضي الزراعية، وبذلك تمتد من الشرق للغرب لمسافة 5 كيلو مترات، ومن الشمال إلى الجنوب لمسافة 10 كيلو متر.

أهداف الدراسة:

ترمى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف الرئيسية التالية:

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

الدراسات السابقة:

لم تتوفر في المكتبة الجغرافية دراسة كاملة عن حركة النقل في مدينة الأقصر، وإنما وجدت دراسات جغرافية متخصصة في النقل الداخلي بمناطق أخرى، نذكر منها: دراسة محمد صدقي الغماز⁽¹⁾ (1990) بعنوان شبكة الطرق البرية المرصوفة بين المراكز الحضرية بمحافظة الفيوم "دراسة كمية تحليلية"، ودراسة صقر عبد الفتاح حروب⁽²⁾ (1990) بعنوان النقل الداخلي في مدينة عمان الكبرى، ودراسة سامي إبراهيم عبد الرحمن⁽³⁾ (1992) عن النقل الداخلي لمدينة طنطا، ودراسة أحمد محمد حميد⁽⁴⁾ (1993) عن النقل الداخلي

* تتكون مدينة الأقصر حتى عام 1960 من شياخة الأقصر، وفي العام نفسه تم ضم خمس قرى إلى المدينة لتمييزها ببعض مقومات الجذب السياحي، هي القرنة، والكرنك، والكرنك الجديد، وجزيرة العوامية ومنشأة العمارة، وفي عام 2006 تم فصل شياخة القرنة عن المدينة بقرار مجلس الوزراء رقم 1895.

(1) محمد صدقي الغماز (1990): شبكة الطرق البرية المرصوفة بين المراكز الحضرية بمحافظة الفيوم "دراسة كمية تحليلية"، مجلة بحوث كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد 3.

(2) صقر عبد الفتاح الحروب (1990): جغرافية النقل في مدينة عمان، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية.

(3) سامي إبراهيم عبد الرحمن (1992): النقل الداخلي في مدينة طنطا ومشكلاته الرئيسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا.

(4) أحمد محمد حميد (1993): النقل الداخلي للركاب بمدينة بنها، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق فرع بنها.

للركاب في مدينة بنها، ودراسة سيد أحمد سالم⁽¹⁾ (1998) عن النقل الداخلي في مدينة أسيوط، ودراسة شوهدي عبد الحميد الخواجة⁽²⁾ (1999) عن النقل الداخلي في مدينة المنصورة ومشكلاته الرئيسية، ودراسة إيمان محمود رمزي⁽³⁾ (2003) عن النقل في مدينة الإسكندرية، ودراسة عبد العظيم أحمد عبد العظيم⁽⁴⁾ (2005) عن القطاع غير الرسمي لنقل الركاب بحى المنتزه "دراسة جغرافية"، ودراسة ريمون سمير شوقي⁽⁵⁾ (2006) عن النقل الداخلي في مدينة السويس ومشكلاته الرئيسية، ودراسة إيهاب لطفي البرنس السعيد⁽⁶⁾ (2007) عن النقل الداخلي في مدينة دمنهور، ودراسة ثروت على أحمد⁽⁷⁾ (2009) عن النقل الداخلي في مدينة قنا، إضافة إلى بعض الدراسات في منهجية جغرافية النقل الحضري، وأهمها دراسة سعيد أحمد عبده⁽⁸⁾ (2007) لجغرافية النقل الحضري "مفهومها وميدانها ومناهجها"، وهناك دراسات جغرافية متخصصة عن حركة النقل على المداخل: ومن أهمها دراسات حسن سيد حسن⁽⁹⁾ (1989) لحركة المركبات على الطرق عند مداخل منطقة القاهرة

-
- (1) سيد أحمد سالم (1998): النقل الداخلي في مدينة أسيوط "دراسة في الجغرافية التطبيقية"، مجلة كلية الآداب، جامعة أسيوط.
 - (2) شوهدي عبد الحميد الخواجة (1999): النقل الداخلي في مدينة المنصورة ومشكلاته الرئيسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنصورة.
 - (3) إيمان محمد رمزي (2003): النقل في مدينة الإسكندرية "دراسة جغرافية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية.
 - (4) عبد العظيم أحمد عبد العظيم (2005): القطاع غير الرسمي لنقل الركاب بحى المنتزه "دراسة جغرافية"، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، العدد 53.
 - (5) ريمون سمير شوقي (2006): النقل الداخلي في مدينة السويس ومشكلاته الرئيسية "دراسة جغرافية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة عين شمس.
 - (6) إيهاب لطفي البرنس السعيد (2007): النقل الداخلي في مدينة دمنهور "دراسة في جغرافية النقل الحضري"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا.
 - (7) ثروت على أحمد (2009): النقل الداخلي في مدينة قنا "دراسة في الجغرافيا الاقتصادية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا.
 - (8) سعيد أحمد عبده (2007): جغرافية النقل الحضري "مفهومها وميدانها ومناهجها"، مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد 321.
 - (9) حسن سيد حسن (1989): حركة المركبات على الطرق عند مداخل منطقة القاهرة الكبرى "بين الرؤية والرأى الجغرافى"، جامعة المنيا، كلية الآداب، العدد 9.

الكبرى، ومحمد زكى السديمي⁽¹⁾ (2001) لحركة النقل على المداخل الرئيسية لمدينة طنطا، وعبد المعطى شاهين عبد المعطى⁽²⁾ لحركة الركاب على مداخل مدينة المحلة الكبرى. مناهج الدراسة وأساليبها:

تعتمد الدراسة على المنهج الموضوعي، إضافة إلى المنهجين الأصولي عند دراسة العوامل الجغرافية المؤثرة في شبكة النقل بالمدينة، والتاريخي عند تتبع تطور مراحل نمو المدينة، وتمت الاستعانة ببعض الأساليب الكمية والخرائطية في تحليل الظواهر الجغرافية قيد المعالجة، ورصد العلاقات المكانية، كما تعتمد الدراسة على العمل الميداني لنقص البيانات عن معظم عناصر الدراسة، لذلك صمم نموذجي استبيان، تم توزيعهما خلال الفترة من يونيه/ديسمبر من عام 2009، أولهما خاص بحجم الحركة على مداخل مدينة الأقصر (ملحق رقم 1)، ثانيهما خاص بركاب المركبات (ملحق رقم 2)، وقد بلغ مجموع الاستبيان 2300 نموذجاً، تم اختيارها بأسلوب العينة العشوائية البسيطة لتكون ممثلة لجميع ركاب المواقف الثلاثة، وبلغت عدد النماذج الصحيحة منها 2205 نموذجاً بنسبة 95.9% من جملتها.

فروض الدراسة:

- وضع الباحث عدة فروض لتحقيق الهدف من البحث تتمثل فيما يلي:**
- تعد مدينة الأقصر عقدة نقل مركزية في إقليم مصر العليا.
 - تصدر المدخل الشرقي مداخل المدينة في 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 في حجم حركة الركاب عند مداخل المدينة.

(1) محمد زكى السديمي (2001): حركة النقل على المداخل الرئيسية لمدينة طنطا "دراسة في جغرافية النقل"، مجلة الإنسانيات، كلية الآداب بدمهور، جامعة الإسكندرية، إصدار خاص.

(2) عبد المعطى شاهين عبد المعطى (2007): تحليل جغرافي لحركة النقل على مداخل مدينة المحلة الكبرى، الجمعية الجغرافية المصرية، سلسلة بحوث جغرافية، العدد 16.

- ارتفاع نسبة الذكور من الركاب مقارنة بالإناث.
- تصدر الركاب من فئة "15-30 سنة" باقى الفئات العمرية.
- تباين نسبة الركاب وفقاً للحالة التعليمية.
- تنصدر السرعة الزائدة المشكلات التى تواجه الركاب.

وتركز الدراسة على المحاور الرئيسة التالية:

- العوامل المؤثرة فى حركة النقل.
- خصائص المداخل الرئيسة 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.

1- العوامل الطبيعية:

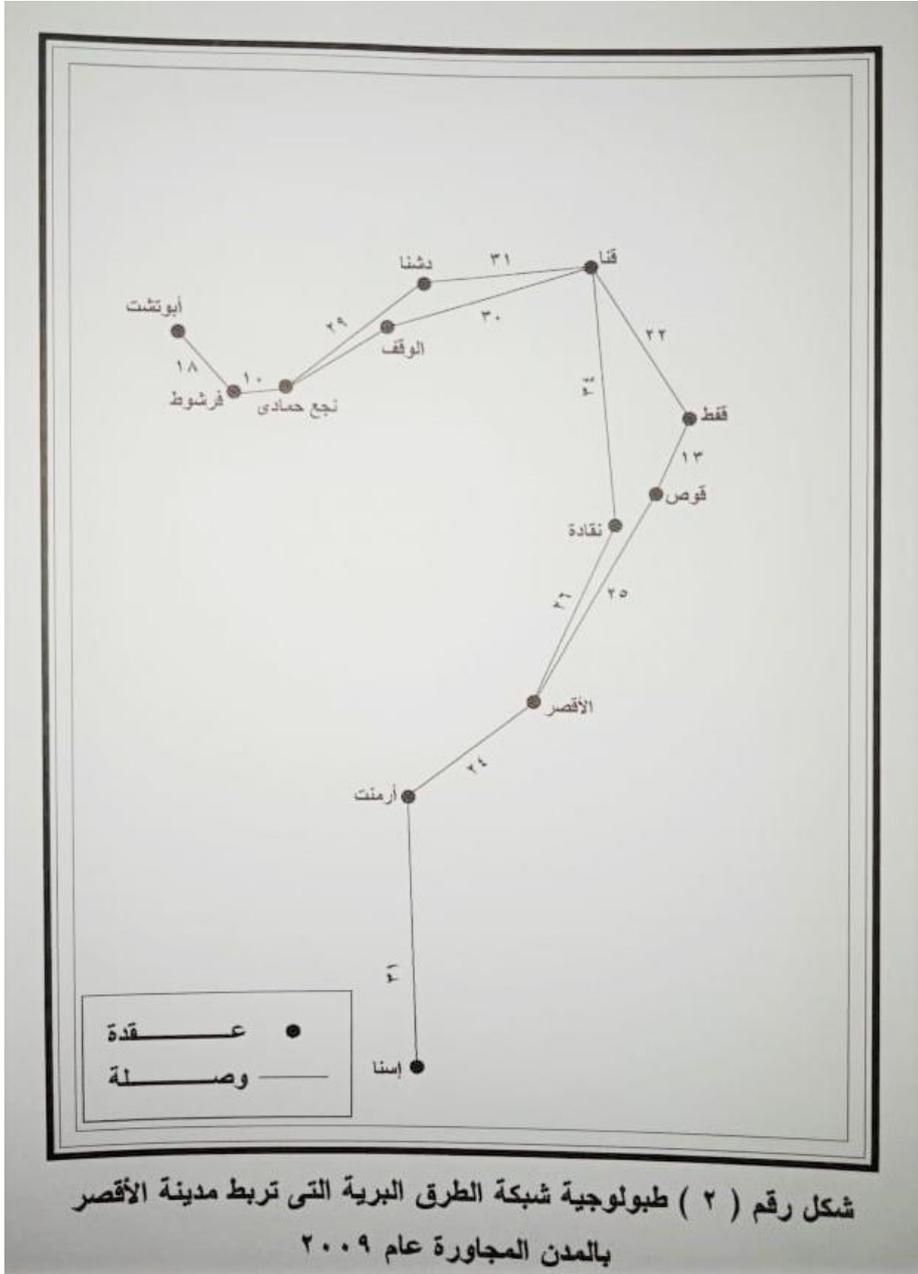
تتأثر حركة النقل بالعديد من العوامل الطبيعية التي تتضافر فيما بينها لتوجيه مسارات شبكاته المختلفة، وتشمل الموقع والعلاقات المكانية، والملاح المورفولوجية والمناخ.

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⁽¹⁾.

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



ومن ملحق (3) وشکل (2) نستخلص الحقائق التالية:

- تعد مدينة قنا هي العقدة المركزية الأولى فهي تحمل أقل العدد لرقم كوينج (27)، وذلك نظراً لزيادة عدد الوصلات المباشرة فهي حاضرة المحافظة وأكبر مدنها، وتتصف بموقعها المركزى المتوسط وحجمها السكاني الكبير.

- جاءت عقدة نقادة فى المرتبة الثانية، حاملة قيم تصل (28)، 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 (35)، 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 عقدتى إسنا وأبو تشت حيث حصلتا على قيم (54)، (53) 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 837 كم (ملحق رقم 4)، مما يشير إلى أنها فئة متوسطة، وتأتى بعدها عقدة نجع حمادى بإجمالى طول 867 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.

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 75-76م، ويتراوح متوسط انحدار سطح الأرض بين 3.5 أمتار، 6.5 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 وشبكاتها 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 $24.6^{\circ}\text{م}^{(*)}$ ، وترتفع درجة الحرارة فى الفترة من أواخر فصل الربيع وحتى بداية فصل الخريف، وتبلغ أعلى معدلاتها خلال شهر يوليو (32.4°م)، يليه شهر أغسطس (32.2°م)، فى حين يعد يناير أكثر شهور السنة برودة (14.3°م)، يليه شهر ديسمبر (15.9°م)، لذلك يرتفع المتوسط السنوى للمدى الحرارى بمنطقة الدراسة، إذ يبلغ 17.7°م ، وذلك لبعده عن المؤثرات البحرية، ويتراوح بين

(*) الهيئة العامة للأرصاد الجوية، قسم المناخ، بيانات غير منشورة للفترة من 1955-2005 لمحطة أرصاد الأقصر.

16.8°م في شهر ديسمبر، 18.9°م في شهر أبريل، ويزيد بشكل ملحوظ في فصل الربيع بسبب نشاط هبوب رياح الخماسين.

ويتجلى تأثير درجة الحرارة في شبكة النقل بمدينة الأقصر في اختيار طبقات رصف معينة من الأسفلت، لمقاومة الارتفاع في درجات الحرارة الذي يؤدي إلى ليونة الطبقة السطحية من الشوارع، كما أن للمدى الحرارى المرتفع تأثيره السلبي في مادة الرصف، حيث يؤدي التفاوت الحرارى الفصلى إلى حدوث عمليتى التمدد والانكماش للطبقة السطحية للشوارع، مما يؤدي إلى تعرضها للتشققات، ومن ثم احتياجها إلى صيانة مستمرة، مما يرفع من تكاليف صيانتها، ويمتد تأثير درجة الحرارة في وسائل النقل، حيث تعمل درجات الحرارة المرتفعة على إجهاد محركات السيارات وزيادة تعرضها للتعطيل وارتفاع تكاليف الصيانة (سعيد عبده، 2007، ص 176)، فضلاً عن التأثير على الحالة المزاجية لقائد المركبة واتزانه العصبى مما يزيد من عدم الراحة الحرارية للإنسان في فصل الصيف.

الرياح:

للرياح تأثير مباشر وغير مباشر في النقل من خلال معرفة اتجاهاتها وسرعتها، وأظهرت نتائج تحليل البيانات المناخية سيادة الرياح الشمالية والشمالية الغربية والشرقية بمدينة الأقصر، بنسبة هبوب في فصول الربيع والصيف والخريف بنحو 61.1٪، 31.5٪، 18.4٪ على التوالي.

يبلغ المتوسط السنوى لسرعة الرياح بمنطقة الدراسة 1.9م/ث في اتجاه الشمال الغربى، وهو الاتجاه السائد طوال العام ما عدا أشهر أكتوبر ونوفمبر وديسمبر فتكون ذات اتجاه جنوبى غربى.

ويتضح تأثير الرياح في شبكة النقل ووسائله بمدينة الأقصر في اتجاه تخطيط الشوارع، حيث تأخذ اتجاهاً شمالياً جنوبياً لتكون عمودية في اتجاهها واستقبالها للرياح الشمالية والشمالية الغربية والغربية، كما يظهر تأثيرها في سرعة المركبات، حيث تقل سرعة المركبات على الشوارع ذات الاتجاه المضاد للرياح، كما تؤثر رياح الخماسين المحملة بالأتربة والرمال في خفض مستوى الرؤية، مما يؤثر في توقف الحركة على الطرق وكثرة الحوادث.

الأمطار:

بالرغم من ضآلة كمية الأمطار الساقطة، إذ لا يتجاوز مجموعها 0.2 مم في السنة، فقد تتعرض منطقة الدراسة لأخطار جسيمة في بعض السنوات خلال سقوط كمية أمطار غزيرة على هيئة سيول فجائية جارفة، مما يهدد الطرق ومراكز العمران التي تكون مواضعها عند مصبات الأودية، كما حدث في عامي 1978، 1996 في شياخة منشأة العمارى بخاصة "في شرق مدينة الأقصر"، كما تسبب الأمطار السيلية أثناء سقوطها في إعاقه حركة المركبات في 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 في كفاءة أجهزة السيارات، خاصة جهاز التحكم "الفرامل" وضعف قدرة قائد المركبة على التحكم، مما تسبب في وقوع الحوادث، كما تتعرض عملية نقل السلع والبضائع التي تحملها سيارات النقل أثناء فترة السيل للتللف، خاصة المنتجات الغذائية أو مواد البناء والتشييد.

2 – 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.

أ – السكان:

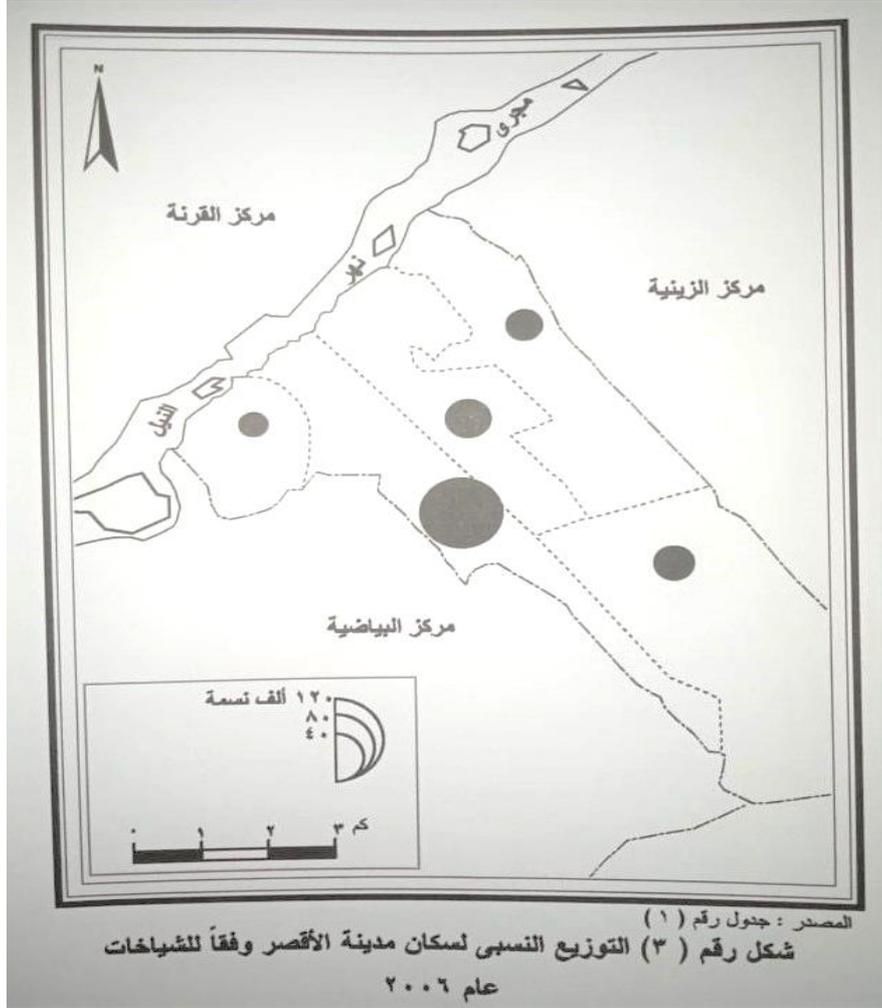
تتداخل العلاقة بين السكان وطرق النقل، فزيادة حجم السكان تزداد الحاجة إلى الطرق، نظراً لأنهم يؤثرون في الحركة المرورية وحجمها واتجاهاتها.

يتصف سكان مدينة الأقصر بالزيادة خلال الفترة من 1976-2006، إذ بلغ 174672 نسمة عام 2006 بعد أن كان لا يتجاوز 82881 نسمة عام 1976 بنسبة زيادة 110.7٪، وقد أثرت الزيادة في أعداد سكان المدينة (41174 نسمة) خلال الفترة الأخيرة (1996-2006) إلى زيادة في حجم حركة الركاب والمركبات، خاصة على مدخل منشأة العمارى بنحو 57.7٪، 41.9٪، ومدخل البغدادي بنحو 20.8٪، 25.8٪ لكل منها على التوالي.

وقد بلغ عدد سكان مدينة الأقصر نحو 175 ألف نسمة وفقاً لتعداد 2006، يشكلون ما يقرب 38.2٪ من جملة نطاق سكان المجلس الأعلى لمدينة

الأقصر والبالغ 457286 نسمة*، وهي تشكل 0.6% من جملة سكان حضر الجمهورية.

وقد شهدت المدينة تغيراً في نسبة سكانها خلال الثلاثين عاماً الأخيرة، فقد انخفضت نسبتها من 40.1% عام 1976 إلى 38.2% عام 2006 وذلك لإنشاء مركز جديد سمي بمركز شرطة طيبة بلغت جملة سكانه 12.5% من جملة سكان نطاق المجلس الأعلى لمدينة الأقصر.



* يضم المجلس الأعلى لمدينة الأقصر مدينة الأقصر، ومركز الأقصر، ومركز شرطة طيبة عام 2006، وتم إنشاء محافظة الأقصر في نهاية عام 2009، من المجلس الأعلى لمدينة الأقصر إضافة إلى مركزى إسنا وأرمنت.

ومن تحليل أرقام الجدول (1) وشكل (3) 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 2006، ويرجع ذلك إلى أنها ثانی شياخات المدينة من حيث اتساع المساحة، ولتركز منطقة القلب التجارى بها، لذلك تزيد الحركة المرورية حيث تستأثر بموقى الزناطة وشرق المحطة بالشيخة نفسها، إضافة إلى وجود مدخل الحبيل، الذى يستأثر بنحو 5.5% من جملة الركاب، 8.6% من جملة المركبات، تليها شياخة الكرنك بنسبة 16.2% من جملة سكان المدينة، حيث تستوعب

جدول (1) توزيع السكان على شياخات مدينة الأقصر فى الفترة من 1976-2006

نسبة الزيادة -76 2006	2006		1996		1986		1976		الشيخة
	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
107.2	55.2	96860	55.4	74004	54.2	59669	56.4	46758	الأقصر
98.3	16.2	28380	16.6	22139	18.9	20791	17.3	14311	الكرنك
158.3	10.1	17692	9.2	12272	8.9	9845	8.3	6849	الكرنك الجديد
106.3	6.2	10797	6.1	8089	6.3	6910	6.3	5234	جزيرة العوامية
115.3	12	20943	12.7	16994	11.7	12845	11.7	9729	منشأة العمارى
110.8	100	174672	100	133498	100	110060	100	82881	الجملة

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

مدخل منشأة العمارى بما يحوى بنحو 57.7٪، 41.9٪ من حركة الركاب والمركبات على التوالي، تليها منشأة العمارى (12٪)، فشيخة الكرنك الجديد (10.1٪)، فى حين جاءت شيخة جزيرة العوامية فى المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز 6.2٪ من جملة السكان، بالرغم من ذلك تزداد الحركة المرورية بها، حيث يوجد بها موقف أرمنت، ومدخلا البياضية والبغدادى، ومن ثم زادت الحركة لتبلغ 31.9٪، 26.8٪ من جملة المركبات والركاب على التوالي.

- 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.

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 1922، وترجع نشأة مدينة الأقصر، إلى زمن قديم حيث استمرت عاصمة مصر لأكثر من 549 عام، وقد نمت المدينة حول منطقة النواة بين معبدى الكرنك شمالاً والأقصر جنوباً، ولكن مع افتتاح قناة السويس 1869 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 1896 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 500 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 1922-1952: وهى الفترة التى شهدت المدينة خلالها تغييراً 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 754 فداناً، وهو ما يشكل 20.6% من جملة مساحة المدينة عام 2009، 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 (طريق المطار) فيما بين وصلة الكرنك الشرقية والغربية وامتداده ليصل بالطريق الزراعى (القاهرة/ أسوان).

مرحلة النمو السريع:

وتمتد بين عامى 1952-1982: 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 1047 فداناً، وهو ما يكون 23.7% من جملة مساحة المدينة عام 2009، 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 2.5 كم، إضافة إلى ردم المنطقة المحصورة بين خط السكك الحديدية وخور العمارى، والذى 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 الحديدية 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 2009-82: وشهدت المدينة خلالها نمواً عمرانياً يظهر في اتساع مساحة المدينة لتبلغ 1234 فدان، وهو ما يوازي 15.2% من جملة مساحة المدينة عام 2009، ويرجع ذلك إلى الزيادة الهائلة في أعداد سكان المدينة خلال تلك الفترة، إضافة إلى سياسة الدولة في تفرغ مدينة الأقصر من سكانها لتحويلها إلى متحف مفتوح، لذلك اتصفت اتجاهات النمو العمراني خلال تلك المرحلة بالتحول إلى الأطراف، خاصة الشرقية، كنتيجة منطقية لما أحدثته عامل النقل، والمتمثل في ربط المدينة بالطريق الزراعي السريع، وكذلك إنشاء كوبرى الأقصر العلوى لسهولة ربطه بين قلب المدينة وأطرافها.

ج- شبكة الطرق:

تعد شبكة الطرق عنصراً أساسياً في تكوين المدينة، حيث تشكل حيزاً كبيراً منها، وتؤثر على شكل المدينة بحسب وظيفة كل شارع، ونمط استعمالات الأراضي بها (Salaha, 2003, p. 399)، فهي تعد الشرايين التي 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، وبعرض 23 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، فالى جانب مدن وقرى المحافظة، فهو يربط مدينة الأقصر بعدد من مدن محافظتى قنا وأسوان أهمها "قنا وقوص وقفت وإدفو وأسوان" وبعضها ذات ثقل سكانى واقتصادى.

وزاد من أهمية الطريق كمحور للحركة:

- نقل المنتجات الصناعية من مدينتى قفت وقوص.

- نقل الحركة التعليمية فيما بين الأقصر وقنا، وحركة العمل بين مدينة الأقصر ومراكزها، والحركة السياحية.
- مدينة الأقصر تعد مقراً لعدد من المصالح الحكومية والمؤسسات الخدمية، خاصة التعليمية والصحية.
- يمثل المحور الرئيسى للحركة بين المداخل، خاصة حركة الأفواج السياحية التي 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.

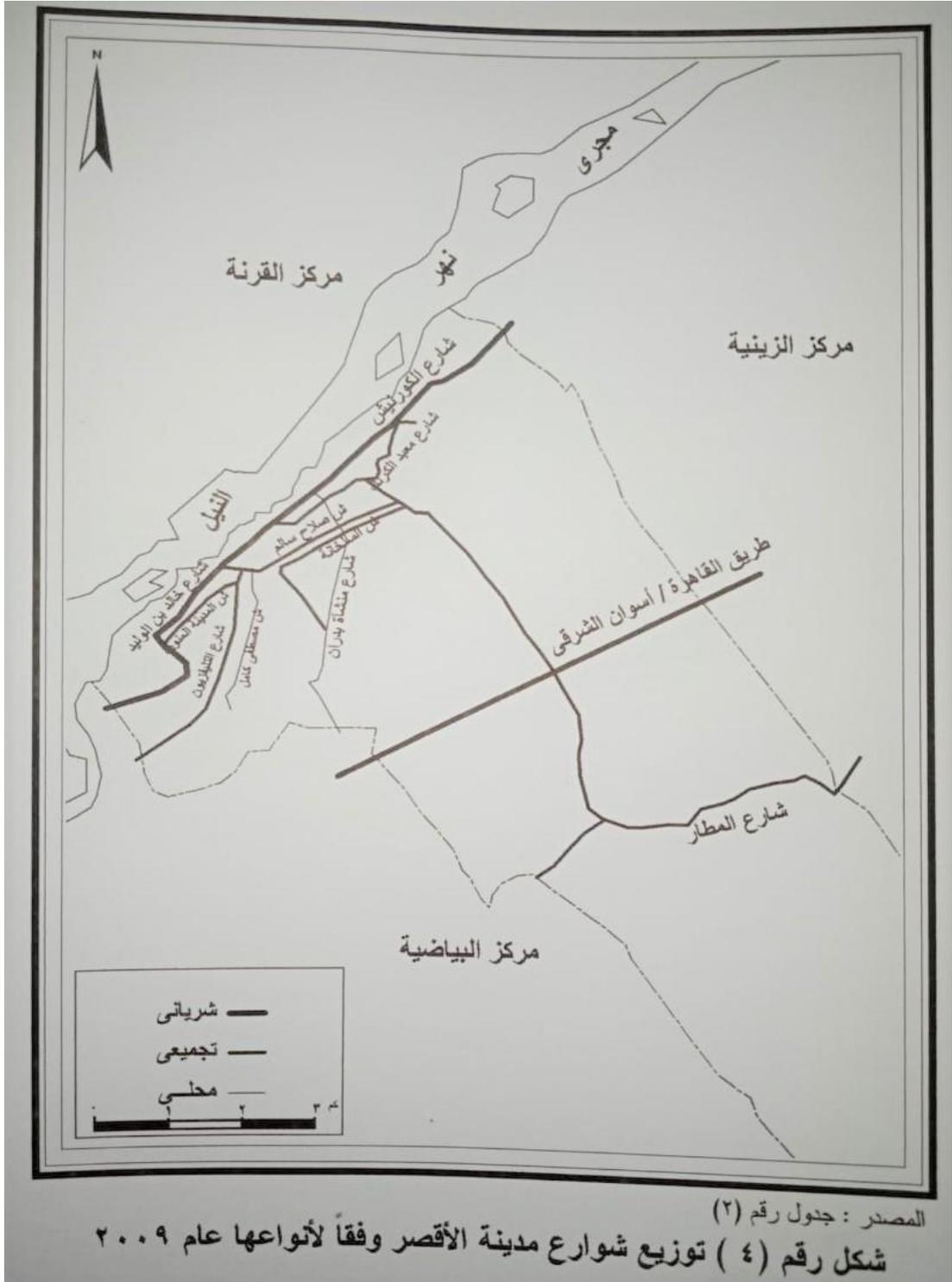
ومن تتبع أرقام الجدول (2) يمكن تحليل خصائص الطرق الرئيسية بمدينة الأقصر على النحو التالى:

- تصنف الشوارع وفقاً لأطوالها إلى أربعة أنواع أولها تبلغ 4000 متر فأكثر، وتتمثل بنحو 33.6% من مجموع أطوال الشوارع بالمدينة، تتمثل فى شارعى الكورنيش والمطار والذى يربط المدينة بخارجها "سواء الشمالى والشرقى"، ثانيها شوارع تتراوح بين 2000، 4000متر وتتمثل فى 36.9% من مجموع أطوالها، خاصة شارعى معبد الكرنك وسيالة بدران، والذى يربط المدينة بخارجها "سواء الشمالى والجنوبى"، ثالثها شوارع تتراوح بين 1000، 2000 متر بنسبة 17.8% من مجموع أطوال الشوارع بالمدينة، وتتمثل بخاصة فى شارعى التليفزيون والمدينة المنورة، والذى يربط المدينة بخارجها "اتجاه الجنوبى الغربى"، رابعها شوارع تقل أطوالها عن 1000 متر بنسبة 11.7% من جملة أطوال الشوارع بالمدينة، ويمثلها بخاصة شارعى المحطة وصلاح الدين وهى تقع فى وسط المدينة.

جدول (2) الخصائص العامة لشبكة الشوارع الرئيسية بمدينة الأقصر عام 2009

حالة رصف الشارع	تصنيف الشارع	عرض الرصيف	عرض الجزيرة	عدد المسارات	الاتجاه	عرض الشارع (بالمتر)	طول الشارع (متر)	البيان الشارع
جيد	تجميعی	3	-	4	مزدوج	15	600	المحطة
جيد	شريانی	2	2	4	مزدوج	20	4000	الكورنيش
جيد	تجميعی	3	-	4	مزدوج	25	2000	خالد بن الوليد
متوسط	تجميعی	2.5	-	4	مزدوج	25	1500	التلفزيون
جيد	تجميعی	2.5	1	4	مزدوج	25	2500	معبد الكرنك
جيد	تجميعی	2	-	4	مزدوج	20	1500	صلاح سالم
جيد	تجميعی	2.5	-	4	مزدوج	25	943	صلاح الدين
جيد	تجميعی	2	-	4	مزدوج	20	1200	المدينة المنورة
متوسط	محلی	1	-	4-5	مفرد	10	2000	أحمد عرابي
متوسط	محلی	1.5	-	4	مزدوج	20	2500	سيالة بدران
متوسط	محلی	2.5	-	4	مزدوج	25	750	الجبانة
جيد	تجميعی	1.5	1	4	مزدوج	12	6000	المطار
جيد	تجميعی	2.5	-	4	مزدوج	25	2000	السلخانة
جيد	تجميعی	1	-	2	مفرد	10	669	أبو الجود
ردئ	محلی	2	-	2	مفرد	16	535	الصياغ
جيد	تجميعی	2.5	1.5	4	مزدوج	25	1085	المطحن

المصدر: الجدول من إعداد الباحث وحسابه اعتماداً على: أ - الدراسة الميدانية.
ب - خريطة مدينة الأقصر مقياس 1: 5000.

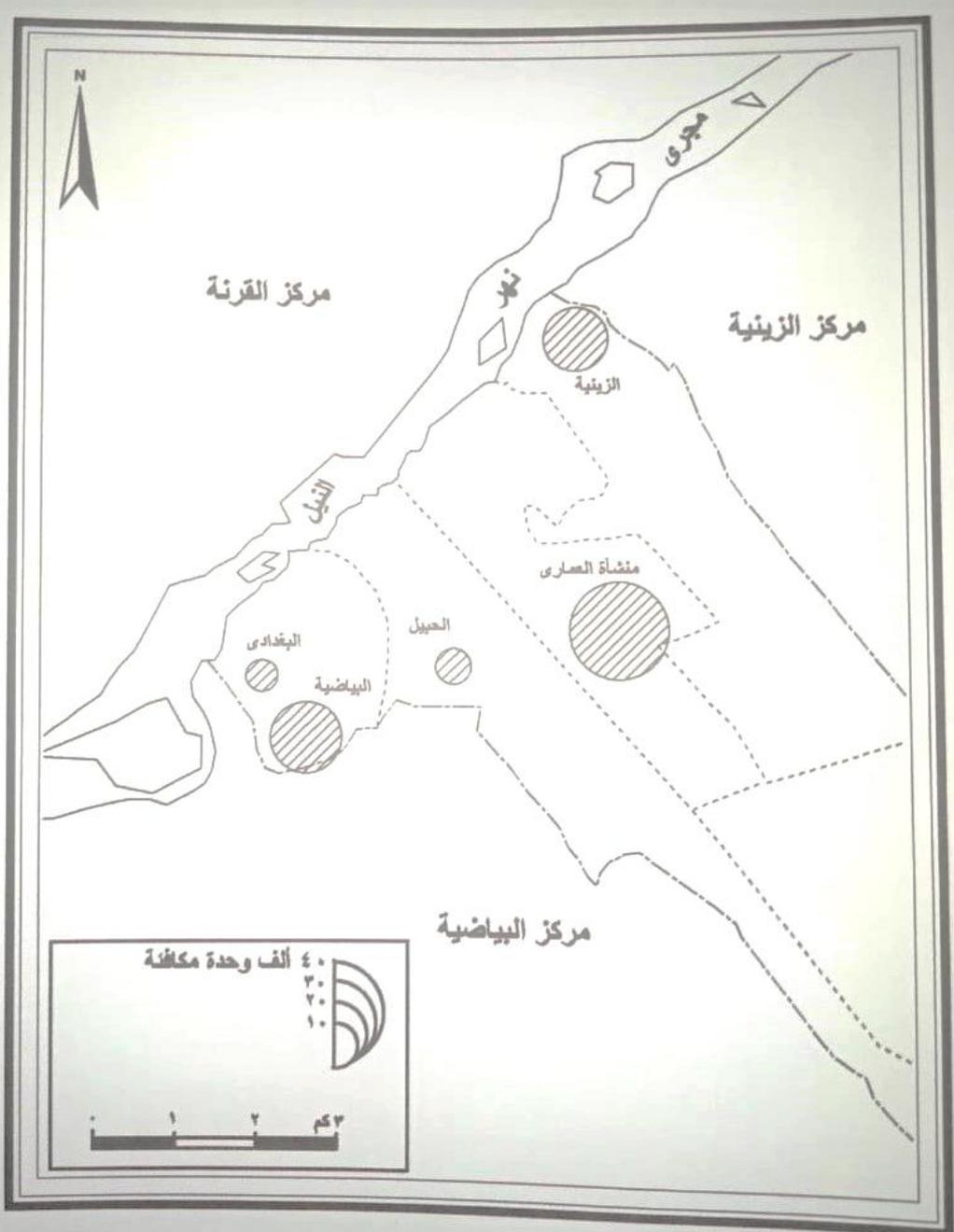


- تصنف الشوارع حسب النوع إلى ثلاثة أنواع شكل (4) يتصدرها النوع التجميعي بعدد 11 شارع، وهو ما يمثل 68.7% من جملة أعداد الشوارع الرئيسية بالمدينة، حيث إنها تقوم بتجميع الحركة من الشوارع المحلية إلى الشوارع الشريانية بوسط المدينة، تليها الشوارع المحلية بعدد 4 شوارع، وهو ما يكون ربع أعداد شوارع المدينة، وهي التي تربط بين الشوارع الداخلية، في حين جاءت الشوارع الشريانية في المرتبة الأخيرة بعدد شارع واحد بنسبة 6.2%، 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 (21 متراً فأكثر) وتضم سبعة شوارع بنسبة 43.8% من جملة أعداد الشوارع وتمثل في شوارع المدينة التجميعية وبخاصة شوارع معبد الكرنك وخالد بن الوليد و"التلفزيون"، ثانيها شوارع متوسطة العرض (11 لأقل من 21 متراً) وتشمل سبعة شوارع تشكل 43.7% من جملة أعداد الشوارع الرئيسية، خاصة شوارع الكورنيش وصلاح سالم والمدينة المنورة، لتشكل شوارع المدينة الشريانية والتجميعية، ثالثها شوارع محدودة العرض (10 متر فأقل) وتضم شارعى أحمد عرابي وأبو الجود بنسبة 12.5% من جملة أعداد الشوارع وتتصف بأنها تقع وسط المدينة.

- تصنف شوارع المدينة تبعاً لحالة الرصف إلى ثلاثة أنواع أولها جيدة الرصف ويمثلها 11 شارعاً، بنسبة 68.7% 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 25% من جملة أعدادها بالمدينة، ومعظمها يربط المدينة بخارجها بخاصة شارعى سيالة بدران، "التلفزيون"، مما يدل على الاهتمام بصيانة الطرق باستمرار، ثالثها رديئة الرصف بنسبة 6.3%، وتمثل في شارع الصباغ، مما يحتاج إلى زيادة الاهتمام برصفه.

- تقسم الشوارع حسب المداخل إلى شارع الكورنيش والذي يؤدي إلى مدخل الزينية، وشارع المطار ويصل مدخل منشأة العمارى بأجزاء المدينة،



المصدر : جدول رقم (٣)
 شكل رقم (٥) التوزيع النسبي لمتوسط حجم الحركة اليومية للمركبات
 بالوحدات المكافئة عند مداخل مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

ويتصل شارع سيالة بدران بمدخل الحبيل، ويتصل شارع "التلفزيون" بمدخل البياضية، في حين يعد شارع 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 يلي عرض لخصائص كل مدخل على حدة (الشكل السابق رقم 1).

1 - المدخل الشمالى (الزينية):

ويقع فى الناحية الشمالية لمدينة الأقصر، ويقع بشيخة الكرنك الجديدة، وهو أقدم المداخل التى تنقل الحركة إلى وسط المدينة، وهو مخرج لشوارع الكورنيش الذى يصل إلى مركز الزينية (55325 نسمة)، والذى يعد هو المحور الشريانى الرئيسى، ويمتد بطول 4 كيلو متراً، وبمتوسط اتساع 20 متراً ويتكون من أربع حارات مرورية، يفصل بينهما جزيرة وسطى بعرض 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.

2 - 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 بشوارع المطار الذى يمتد بطول 6 كيلو مترات، ويتكون من أربع حارات مرورية بعرض 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 بشيخة 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 بطنها واختناقها وخاصة في أوقات الذروة.

3 - المدخل الجنوبي (الحبيل):

يقع في جنوب مدينة الأقصر في شياخة الأقصر، عند تقاطع شارع سيالة بدران مع الطريق الزراعي السريع (القاهرة/أسوان)، ويسهم هذا المدخل في ربط مدينة الأقصر بمركز البياضية، وذلك عن طريق شارع سيالة بدران الذى يعد من الشوارع المحلية ويبلغ طوله 2500 متراً، ويتكون من أربع حارات مرورية للاتجاهين وبعرض 20 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 والتي يتركز بها سوق الخضر والفاكهة الرئيسى للمحافظة، والسلخانة، مما ساعد على زيادة حركة النقل.

4 - المدخل الجنوبي الغربى (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 1500 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.

5 - المدخل الجنوبي الغربى (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 25 متراً، ويمثل شارع خالد بن الوليد المحور الرئيسى للحركة، والذى يمتد لمسافة 2000 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 1200 متراً ويعرض 20 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 التي تربط المدخل الجنوبي الغربي للمدينة، والذي يتصف بكثافة النشاط الخدمي السياحي، مما يزيد من حركة مرور السيارات.

ثالثاً: حركة النقل عند المداخل

تعد دراسة حجم الحركة على المداخل، مقياساً ضرورياً لتحديد مدى أهميتها وإبراز أثرها في النقل، كما أنها تحدد الثقل السكاني والاقتصادي والعمراني للمناطق التي تخدمها (محمد زكي السديمي، 2001، ص 28)، فضلاً عن أنواع الحركة، تناول هذا الجزء التوزيع الجغرافي للحركة، والاختلافات اليومية في حجم الحركة، وحركة المركبات.

1- التوزيع الجغرافي للحركة:

اعتمدت دراسة هذا المحور على نتائج الدراسة التي أظهرت ما يلي جدول (3) وشكل (5):

- تصدر مدخل منشأة العمارى مداخل المدينة في حجم الحركة المرورية بما يزيد على خمسى حجم الحركة اليومية من المدينة وإليها، 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 (60059 نسمة عام 2006) وهى تبعد عن مدينة الأقصر بنحو 25 كيلو متراً، وفيها تتركز صناعات السكر والورق، والزيوت، ثم مدينة ققط وهى مدينة لها أهميتها التاريخية، حيث يتوفر بها مدينة صناعية منها مصنع للأسمنت ومجمع للصناعات الغذائية والدوائية (22063 نسمة عام 2006)، وتبعد عن مدينة الأقصر بنحو 38 كيلو متراً، ثم مدينة قنا التى تبعد عن مدينة الأقصر بنحو 60 كيلو متراً وهى

جدول (3) متوسط حجم الحركة اليومية بالوحدات المكافئة عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009م

المدخل	اليوم	السبت		الأحد		الاثنين		الثلاثاء		الأربعاء		الخميس		الجمعة		المتوسط	% من جملة المدخل
		عدد الوحدات	% من جملة المدخل														
منشأة العمارى		35593	15.7	27528	12.2	35280	15.6	33290	14.7	31920	14.1	36504	16.1	26256	11.6	32339	41.9
الزينية		13032	13.7	19992	21.2	11832	12.5	12672	13.3	13896	14.6	11784	12.4	11688	12.3	13557	17.6
الحبيل		9000	19.5	10094	21.8	6360	13.7	6096	13.2	4128	8.9	7104	15.4	3480	7.5	6609	8.6
البياضية		20716	14.9	20508	14.7	20592	14.8	21720	15.6	20352	14.6	20976	15.1	14384	10.3	19893	25.8
البغدادى		6288	19.2	4512	13.8	4320	13.2	3792	11.6	6792	20.7	4200	12.8	2832	8.7	4677	6.1
المتوسط		16926	15.7	16527	15.3	15677	14.5	15514	14.4	15418	14.3	16114	14.9	11728	10.9	15415	100

25

المصدر: الجدول من حساب الباحث اعتماداً على:

- نتائج الحصر الميدانى على مداخل مدينة الأقصر فى عام 2009 فى فترات الذروة (7-9 صباحاً، 1-3 ظهراً، 6-8 مساءً) فى أيام الأسبوع من 6/19-6/25، وكذلك 12/15، 12/21 عام 2009، وقد تم توحيد المركبات تطبيقاً لمعامل الوحدة المكافئة تبعاً للمعادلة الإنجليزية على الطرق الحضرية. فالسيارة الخاصة والتاكسى والنقل الخفيف تعادل وحدة قياس واحدة، فى حين أن سيارة النقل أو العربة التى يجرها حيوان تعادل وحدتى قياس، ويعادل الأتوبيس ثلاث وحدات قياس، أما الدرجة الهوائية والبخارية فهى تعادل 0.33، 0.75 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.

حاضرة المحافظة (201159 نسمة عام 2006)، وتتركز بها معظم كليات جامعتى جنوب الوادى والأزهر والتي 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 "الزناقة" نقلاً من وسط المدينة.

- يأتى مدخل البياضية فى المرتبة الثانية بنسبة 25.8% 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 جانبه بعض الفنادق السياحية فضلاً عن مستشفى الأقصر الدولى وبعض الإدارات الحكومية.

- جاء مدخل الزينية فى الترتيب الثالث بنسبة 17.6% من جملة حجم الحركة اليومية، ويعزى ذلك إلى اتصاله بطريق يسير موازى مجرى نهر النيل مباشرة، ويربط المدينة بمركزى الزينية بمحافظة الأقصر (55325 نسمة عام 2006)، 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 8.6%، 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 البغدادي فيأتى فى المرتبة الأخيرة بنسبة 6.1%، وسبب ذلك قلة عدد النواحي التى يخدمها المدخل وتخصصه لنقل معظم الحركة السياحية، حيث يتجه فى نهايته إلى طريق الكورنيش والمناطق السياحية دون المرور على وسط المدينة.

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.

2 - 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 3) بعض النتائج أهمها:

- عدم وجود اختلاف كبير في نسبة الحركة اليومية للمركبات على مداخل مدينة الأقصر، والتي بلغت 4.8% وهو ما يعنى ثبات الحركة اليومية للركاب، والتي تتوزع على النحو التالي من العمال (41.6%) والطلاب (22.4%) والموظفين (20.8%)، 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 15.7%، 15.3% 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 14.9% 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 10.9% 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 الأسبوعي للماشية والخضر والفاكهة، كذلك مدخلى الزينية والحبيل الذى ارتفع به عن متوسط الحركة في يوم الأحد (21.2%، 21.8%)، لتأثره بانعقاد السوق الأسبوعية، حيث تساعد على نشاط حركة المركبات وكذلك المناسبات الاجتماعية، خاصة الأفراح.

3 - 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، 2007، ص 62).

من الجدول (4) 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 والحبيل والبغدادى، والنسبة للثانية هو نشاط حركة العودة التبادلية بين العمل والتعليم والتسوق ولنشاط حركة البضائع، ويتشابه مع ذلك مدخلا الحبيل والبياضية، في حين تمثل الفترة الثالثة (6-8 مساءً) أقل الفترات الثلاث حركة وفيها تهبط حركة سيارات الأجرة "الميكروباص"، وحركة النقل الثقيل ويتشابه مع المتوسط مدخلا الحبيل والبياضية.

- في حين جاء عكس هذا الترتيب مدخل البغدادى، حيث زادت حركة المركبات لتصل أقصاها في الاتجاهين في الفترة (6-8 مساءً)، تليها الفترة الصباحية (7-9 صباحاً)، ومرد ذلك إلى نشاط حركة العودة المتبادلة بين مدينة الأقصر وأقاليمها، سواء للعمل والتعليم والتسوق، ولنشاط حركة البضائع بالنسبة للأولى، ولنشاط حركة الذهاب إلى العمل وحركة نقل

* وهي الفترة الصباحية من (7-9 صباحاً)، وهي فترة الخروج للعمل والدراسة، وتبدأ الثانية من (1-3 بعد الظهر) أثناء خروج الموظفين والطلاب، الفترة الثالثة من (6-8 مساءً) ومعظمها يكون بهدف التسوق والزيارات وغيرها.

جدول (4) حجم حركة المركبات عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009

(وحدة مكافئة/ ساعة)

الفترة	مدخل منشأة العمارى				مدخل الزينية				مدخل الحبيل				الحركة
	جملة	دخول	خروج	%	جملة	دخول	خروج	%	جملة	دخول	خروج	%	
	الإتجاهين	وحدة/ ساعة	%	وحدة/ ساعة	الإتجاهين	وحدة/ ساعة	%	وحدة/ ساعة	الإتجاهين	وحدة/ ساعة	%	وحدة/ ساعة	الإتجاهين
9-7ص	2736	1397	51.1	48.9	1154	610	52.9	47.1	820	419	51.1	48.9	401
1-3ظ	2315	1091	47.1	52.9	687	389	56.6	43.4	640	358	55.9	44.1	282
6-8م	2357	1055	44.8	55.2	1015	539	53.1	46.9	516	238	46.1	53.9	278
المتوسط	2469	1181	47.8	52.2	952	513	53.9	46.1	658	338	51.4	48.6	320

تابع جدول (4) حجم حركة المركبات عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009

الفترة	مدخل البيضاء				مدخل البغدادى				متوسط المداخل				الحركة
	جملة	دخول	خروج	%	جملة	دخول	خروج	%	جملة	دخول	خروج	%	
	الإتجاهين	وحدة/ ساعة	%	وحدة/ ساعة	الإتجاهين	وحدة/ ساعة	%	وحدة/ ساعة	الإتجاهين	وحدة/ ساعة	%	وحدة/ ساعة	الإتجاهين
9-7ص	2037	934	45.9	54.1	560	271	48.4	51.6	1461	726	49.7	50.3	735
1-3ظ	1887	925	49	51	441	215	48.8	51.2	1194	596	49.9	50.1	598
6-8م	1257	611	48.6	51.4	710	374	52.7	47.3	1171	563	48.1	51.9	608
المتوسط	1727	823	47.7	52.3	571	287	50.3	49.7	1275	628	49.3	50.7	647

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

البضائع خاصة مواد البناء والمنتجات الغذائية بالنسبة للثانية، وتصل الحركة أدها في فترة ما بعد الظهر (1-3 ظهراً) لانخفاض حركة النقل الخفيف والثقيل، خاصة الخضر والفاكهة، إلى جانب انخفاض رحلات "الميكروباص" والسيارات الخاصة.

- تزايد حركة الدخول عن الخروج في الفترات الثلاثة، خاصة في الفترة الثالثة (6-8 مساءً) لتزايد حركة رحلات العودة من التسوق ولزيارة الأهل والأقارب من الريف، تليها الفئة الأولى (7-9 صباحاً) لتزايد حركة "الميكروباص" المتجهة إلى المدينة والذي يرتبط بنشاط حركة العمل والتعليم، و"الأتوبيسات" السياحية، إضافة إلى النقل الخفيف والثقيل، تليها الفترة الثانية (1-3 ظهراً)، لتزايد حركة عودة الطلاب والموظفين إلى المدينة.

وتتشابه نسبة الحركة على مدخل البياضية مع مثيلاتها بالمدينة حيث زادت به حركة الدخول على الخروج في الفترات الثلاثة ولكن باختلاف ترتيب الفترات، في حين ترتفع نسبة حركة الخروج بمدخل الزينية في جميع الفترات مقارنة بالدخول، ويختلف هذا مع متوسط المدينة، ويفسر ذلك بالنسبة للفترة الأولى (7-9 صباحاً) نشاط حركة الأفواج السياحية، والحركة التعليمية إلى مدينة قنا، حيث جامعة جنوب الوادي وفرع جامعة الأزهر، وحركة النقل الخفيف والثقيل المغادرة، خاصة الفارغ منها، وبالنسبة للفترة الثانية (1-3 ظهراً) هو نشاط حركة العودة من العمل والتعليم من مدينة الأقصر، والفترة الثالثة (6-8 مساءً) للعودة من العمل والتسوق.

وقد زادت حركة الخروج على الدخول في الفترة الأولى (7-9 صباحاً) بمدخل الزينية ومنشأة العمارة والحبل، بنسبة 52.9%، 51.1%، 51.1% لكل منها على التوالي، 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:

يأتي الاهتمام بدراسة مكونات الحركة المرورية لأهميتها في التعرف على أنواع المركبات المستخدمة وخصائص كل منها وتوزيعها الجغرافي، وما يرتبط به من تباينات مكانية وزمانية، وأثر المركب المروري في حجم الحركة وتنوعها، ومن ثم حجم العلاقات وطبيعتها بين المحلات العمرانية (عبد المعطى شاهين، 2007، ص 27).

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.

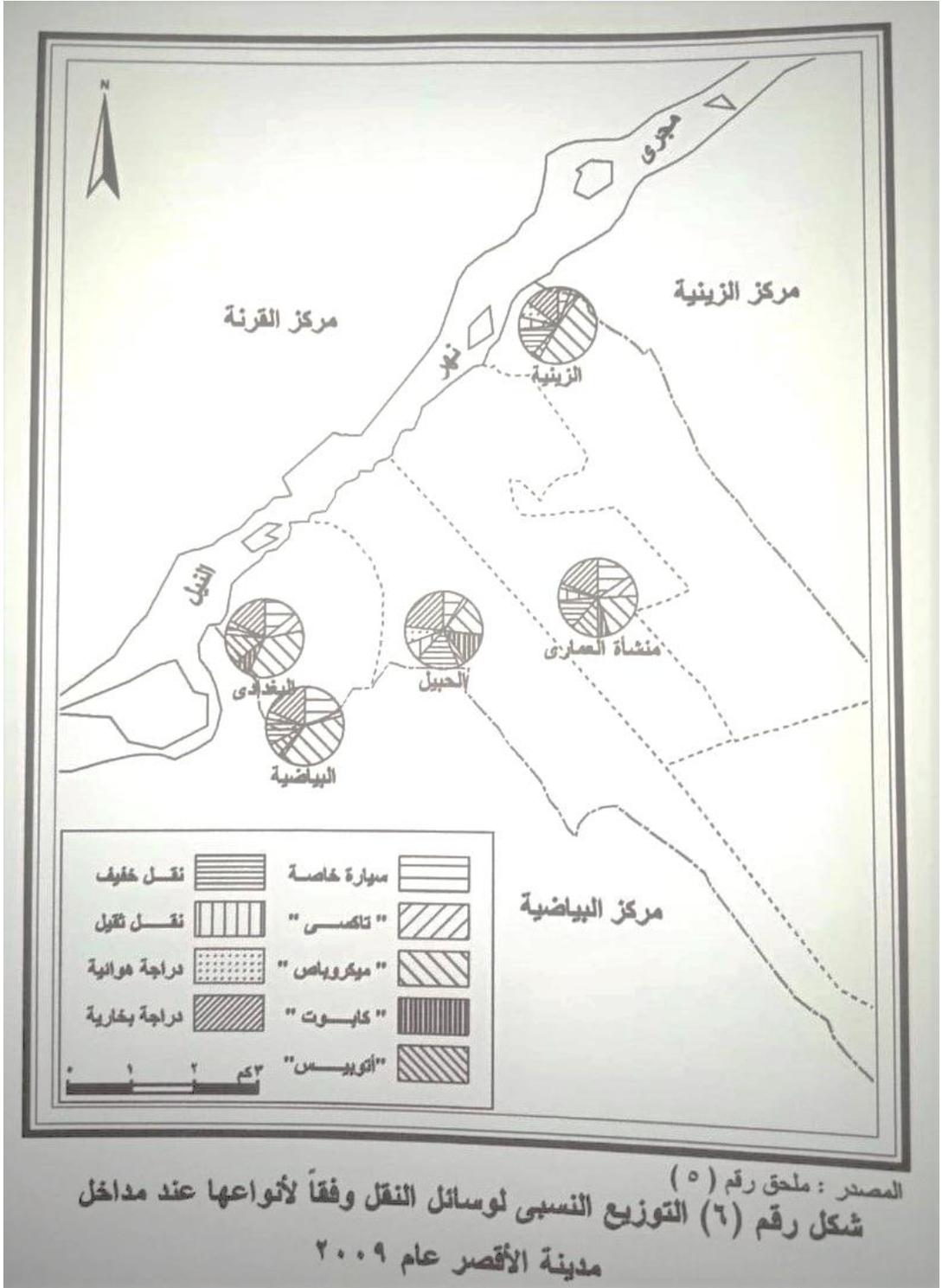
وبالاستعانة بنتائج الدراسة الميدانية ملحق (5) وشكل (6) يمكن رصد الحقائق التالية:

- تستأثر مركبات الركاب على ما يزيد على أربعة أخماس جملة حركة المركبات عند جميع المداخل، يتصدرها "الميكروباص" بنسبة تقترّب من الثلث، تليها الدراجات البخارية (20.2%)، ثم السيارات الخاصة (13.8%)، "فالاتوبيسات" بنحو 8.8%، فى حين تمثل الدراجة الهوائية أقلها استخداماً بنسبة 3.7% من جملة الحركة على المداخل الخمسة.

وتعد مركبات نقل البضائع الأقل حركة عند المداخل بما يقل عن خمس جملة المركبات، وتتوزع بنسبة 10.8% للنقل الخفيف، 4% للنقل الثقيل، ويرتبط التوزيع النسبى لأنواع المركبات بطبيعة العلاقة بين المدينة والمناطق المجاورة.

أنواع مركبات نقل الركاب:

يتباين التوزيع النسبى لحركة أنواع المركبات من مدخل لآخر، فالسيارات الخاصة تبلغ أقصى نسبة لمتوسطها الأسبوعى عند مدخل البياضية بنسبة 18.4%، تليها مدخل منشأة العمارى بنحو 15.4%، وبحساب درجة تركيز السيارات الخاصة تبين أن مدخل منشأة العمارى يستأثر بما يزيد عن خمسى جملة السيارات الخاصة عند جميع المداخل، ويرجع ذلك إلى اتصاله المباشر بشوارع المطار الذى يعد من أهم محاور الحركة بالمدينة ولربطها بمطار الأقصر الدولى والموقف الرئيسى للنقل بالسيارات بالزناقة، يليها مدخل البياضية بنسبة 37.5% من جملة السيارات الخاصة عند جميع المداخل، وذلك لاتصاله بشوارع التليفزيون الذى يعد أهم محاور الحركة



بجنوب المدينة لربطها بالطريق السريع القاهرة/ أسوان، فضلاً عن وجود الموقف الرئيسي للنقل بالسيارات "موقف أرمنت"، في حين يعد مدخل الزينية أقلها حركة للسيارات الخاصة، لاتصاله بمحلات ريفية صغيرة الحجم.

أما بالنسبة لسيارات التاكسي فتقل نسبة حركتها عند مداخل المدينة، حيث تتراوح نسبتها بين 1.8%، و8.8%، وسبب ذلك تركيز أغلب حركتها داخل المدينة، وإن كانت تستخدم بين المدينة وإقليمها في حالات اضطرارية، وذلك لارتفاع أجرة الانتقال بها، ويعد مدخلا منشأة العمارة والبغدادى من أكثر المداخل حركة لسيارات الأجرة "التاكسي"، وذلك لسهولة وصول الأفراد إلى مناطق الخدمات الإدارية والتعليمية والصحية وإلى المطار، وإلى موقف سيارات الزناقطة، ويستحوذ مدخل منشأة العمارة على ثلاثة أخماس أعداد سيارات التاكسي العاملة بالمدينة، في حين بلغت النسبة أديها على مدخل الحبيل لتبلغ 1.8%، 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 ومرورها ولعدم تقيدها بمواعيد محدودة، ويتباين توزيعها النسبى من مدخل لأخر، إذ احتل مدخل الزينية المركز الأول ليقتررب من نصف جملة حجم الحركة، ويعزى ذلك إلى أنها تخدم المدينة ومراكز محافظة الأقصر الشمالية، ومراكز محافظة قنا، فى حين جاء مدخل البياضية فى المرتبة الثانية بما يقرب من خمسى جملة حجم الحركة، ويخدم مراكز المحافظة الجنوبية ومراكز محافظة أسوان، فى حين تبلغ النسبة أديها عند مدخل الحبيل بنحو 16.2% من جملة الحركة عند المدخل، لاقتصارها على حركة سيارات "الميكروباص" العابرة للمدينة فقط والتي تربطها بقرية الحبيل.

أما سيارات "الكابوت"* فيختلف توزيعها النسبى على مداخل المدينة، حيث تتراوح نسبتها بين 0.8%، و13%، وعلة ذلك كونها وسيلة نقل جماعية تناسب محدودى الدخل، ويرتفع متوسطها اليومى عند مدخل الحبيل ليشكل نحو 13% من جملة حجم الحركة بالمدينة، ويعزى ذلك إلى أنها تخدم المدينة وقرأها

* 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.

المجاورة، لذا يستأثر مدخل الحبييل بما يقرب من ثلث حركة أعداد سيارات "الكابوت" عند مداخل المدينة، في حين تبلغ النسبة أدناها عند مدخل الزينية بما لا يتجاوز 0.8% من جملة الحركة على المداخل وذلك لانخفاض أعداد السيارات المتحركة عليه (28 سيارة فقط).

أما الأتوبيس فيختلف توزيعه النسبي على مداخل المدينة، حيث تتراوح نسبته بين 3.2%، 13%، ويعزى ذلك إلى كونه وسيلة نقل جماعية للأفواج السياحية ونقل الأفراد، ويرتفع متوسطها اليومي عند مدخلى البغدادى ومنشأة العمارى، لتشكل نحو 13%، 11.1% من جملة حجم الحركة للمدخلين على الترتيب، ويرجع ذلك إلى تركيز أغلب "الأتوبيسات" السياحية بهما لتشكل نحو 16.9%، 11.2% لكل منهما على الترتيب، فضلاً عن حافلات النقل العام، في حين احتل مدخل الزينية الترتيب الأخير بنحو 3.2%، وذلك لانخفاض أعداد السيارات المتحركة عليه والتي لا تتجاوز نسبتها 3.8% من جملة السيارات.

وبالنسبة للدراجات البخارية والهوائية فيختلف توزيعها النسبي من مدخل لأخر، فالدراجات البخارية ترتفع متوسطاتها اليومية، حيث تتراوح بين 14.1%، 23.5%، وذلك لأنها تعد وسيلة مرنة في الحركة فضلاً عن رخص أسعارها، مما جعلها ملائمة لمحدودى الدخل، كما أنها تستخدم في الانتقال بين المدينة والقرى القريبة منها، ويرتفع متوسطها الأسبوعى لتصل أقصاها بمدخل الحبييل بنسبة 23.5%، 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، في حين بلغت النسبة أدناها بمدخل الزينية (14.1%) حيث لا يفضلها كثير من السكان لصعوبة استخدامها في التنقل بين المدينة والمراكز المجاورة.

وتعد الدراجات الهوائية أقل وسائل النقل استخداماً عند مداخل المدينة، حيث تتراوح نسبتها بين 0.4%، 7.1%، وسبب ذلك أنها تستخدم في الانتقال بين المدينة والقرى القريبة، والتي لا تبعد عنها سوى خمسة كيلو مترات، وتتركز النسبة الأكبر للدراجات الهوائية في مدخلى الحبييل (7.1%) والزينية (6.8%)، حيث يفضل كثير من سكان قرى مركزى البياضية والزينية استخدامها في رحلاتهم إلى داخل المدينة، في حين بلغت النسبة أدناها بمدخل البغدادى (0.4%) لبعدها عن المدينة.

أنواع مركبات نقل البضائع:

يتصدر النقل الخفيف حركة مركبات نقل البضائع عند مداخل مدينة الأقصر بنسبة 10.8% من جملة حجم الحركة بالمدينة، على حساب النقل الثقيل الذي لم تتجاوز نسبته 4%، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، ويعزى ذلك إلى تفضيل استخدامها في المسافات القصيرة لمرونتها وسرعتها ولأنها لا تتطلب وقتاً للشحن والتفريغ، وتبلغ أعلى نسبة لمتوسطها الأسبوعي على مدخل الحبييل (18.2%) ويفسر ذلك عقد سوق الخضر والفاكهة الرئيسي للمحافظة بالحبييل، إضافة إلى وجود محاجر الزلط والرمل بالحبييل، حيث تستأثر بما يقرب من ربع أعداد المحاجر بالمحافظة (محافظة الأقصر، 2010)، وتبلغ نسبة الحركة 12.6% عند مدخل منشأة العمارة، وذلك لاتصاله بطريق القاهرة/ أسوان الذي تنشط عليه حركة المواد الغذائية الواردة إلى المدينة من المحافظات المختلفة، ولحركة نقل أمتعة الركاب القادمة من المطار، في حين تصل النسبة أديانها بمدخل البغدادى (3.1%)، لقلّة حجم الحركة عليه بالرغم من قرابه من محاجر الرمل والزلط.

ويتقارب توزيع نسب النقل الثقيل عند المداخل المختلفة، حيث لا يزيد المدى بين أديانها وأقصاها عن 6.8%، وتصل النسبة أقصاها بمدخل الحبييل (7.7%)، 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، 2005، ص 116)، يليه مدخل منشأة العمارة (5.4%)، وذلك لحركة نقل الأجهزة الكهربائية، والمواد الغذائية والمواد البترولية ومواد البناء، في حين تنخفض نسبتها على باقى المداخل لتتراوح بين 0.9%، 5.2%.

4 - 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 في "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:

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 95.5%، 4.5% لكل منهما على التوالي، ويبلغ عدد خطوطها 19 خطأً يعمل عليها نحو 869 سيارة بمتوسط (46 سيارة/خط)، مما يسهم في سهولة الحركة عند المداخل كافة.

ومن تتبع أرقام الجدول (5) 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 19 خط، وتعدد الطرق وزيادة أعداد المحلات العمرانية التي تقع عليه، وتعد منطقة الزناقطة أكبر مغذى للحركة على هذا المدخل، حيث تسهم بما يزيد عن ثلثي 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 480 ألف راكب، وهو ما يشكل 20.7% من حجم الركاب حيث تعد جزءاً من مدينة الأقصر في اتجاه الشرق، ووجود المطار الدولى بها، يليها طيبة* بنحو 19.8%، حيث تعد امتداداً جديداً للمدينة اتجاه الشمال، ولانخفاض أسعار الأراضى والمباني السكنية، ولتوفر فرع لكلية الآثار جامعة جنوب الوادى، وكلية البنات جامعة الأزهر.

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

جدول (5) حركة نقل الركاب داخل محافظة الأقصر باستخدام سيارات الميكروباص والكابوت عند مداخل المدينة عام 2009

البغدادى			البياضية			الحبيل			الزينية			منشأة العمارى		
من جملة الركاب %	عدد الركاب	الخط	من جملة الركاب %	عدد الركاب	الخط	من جملة الركاب %	عدد الركاب	الخط	من جملة الركاب %	عدد الركاب	الخط	من جملة الركاب %	عدد الركاب	الخط
34.1	511000	أرمنت غرب	88.2	381790	البياضية	100	394200	الحبيل	57.1	413910	الزينية قبلى وبحرى	20.7	480340	منشأة العمارى
43.2	648970	أرمنت شرق	11.8	51100	القباحى				17.6	127750	الزينية الصعايدة	8.8	204400	منشأة الصعايدة
22.7	340910	الضبعية							7	51100	نجع الطويل	28.1	654080	الزناقطة
									14.1	102200	السواقى	19.8	459900	طيبة
									4.2	30660	الحميات	14.3	332150	إسنا
												3.7	86870	العشى
												2.8	65700	الأرصاد
												1.8	40880	المدامود الغربى
100	1500880		100	432890		100	394200		100	725620		100	2324320	جملة الركاب

المصدر: - الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على:
مجلس مدينة الأقصر، إدارة المواقف، بيانات غير منشورة، 2009.

- يأتي مدخل البغدادى فى الترتيب الثانى بنسبة تزيد على ربع جملة الحركة داخل المحافظة، ويرجع ذلك إلى زيادة عدد السيارات العاملة على هذا المدخل بمتوسط (98 سيارة/خط)، لزيادة عدد المحلات العمرانية التى تقع عليها، وتظهر أكبر حركة ركاب بين مدينة الأقصر ومدينة الطود (أرمنت شرق)، حيث يزيد عدد الركاب على ثلثى مليون راكب سنوياً، وسبب ذلك قرب المدينة من مدينة الأقصر، مما دفع الكثير من سكان المدينة إلى السكن بها لرخصها ورخص تكلفة رحلة العمل اليومية بينهما وامتداد النفوذ التعليمى والتسويقى، يليها مدينة أرمنت (أرمنت غرب) 511 ألف راكب سنوياً وذلك لقربها من مدينة الأقصر بالرغم من موقعها على الضفة الغربية للنهر ولسهولة رحلة العمل اليومية والتعليم والتسوق، فى حين احتل مدخل الزينية الترتيب الثالث بنسبة 13.5% من جملة الحركة داخل المحافظة، ومرد ذلك إلى زيادة عدد السيارات العاملة على هذا المدخل (141 سيارة بمتوسط 28 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 التعليمى والتسويقى.

- جاء مدخل البياضية فى المرتبة الرابعة من حيث حجم الحركة بنسبة 8.1%، حيث تقتصر خدمته على مركز البياضية، لذلك لا يتجاوز عدد خطوطه خطين بمتوسط (43 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 7.3% ويفسر ذلك قلة أعداد القرى، ويوجد به خط واحد تعمل عليه سيارات "الميكروباص والكابوت" (بنسبة 75%، 25% 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 14 خطاً تعمل عليها 500 سيارة،

موزعة بين "الميكروباص والبيجو والأتوبيس" شركتى الوجه القبلى والاتحاد العربى بنسبة (85.8%، 12.4%، 1.6%، 0.2% لكل منها على التوالى).

ومن تتبع أرقام الجدول (6) يمكن رصد الحقائق التالية:

- تنصدر سيارات "الميكروباص" حركة نقل الركاب بين مدينة الأقصر والمحافظات بنسبة 88.8% وذلك لزيادة أعداد السيارات العاملة وقرب المسافة، تليها سيارات "البيجو" بنسبة 7.4%، فى حين جاءت سيارات "الأتوبيس" فى المرتبة الأخيرة بنسبة 3.8%، حيث يفضل الركاب استخدامها للمسافات الطويلة، خاصة فى الوصول للمحافظات الشمالية.

- اتساع مجال نفوذ الحركة الإقليمية لنقل الركاب لتشمل العديد من محافظات الجمهورية بنسب تحدها 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 29.4% من جملتها فى مدينة قنا، وذلك للعلاقات التجارية بين المدينتين والنفوذ التعليمى لمدينة قنا، حيث تتوفر بها معظم الكليات ومقر جامعة جنوب الوادى، يلى ذلك الحركة إلى مدينة قوص بنسبة 15.6%، ويعزى ذلك لقربها من مدينة الأقصر، والقيام برحلة عمل يومية بينهما، فى حين بلغت النسبة أدناها بقرية حجازة لتبلغ 4.4%.

- تأتى محافظة أسوان فى المركز الثانى من حيث حجم حركة الركاب عند المداخل بما يزيد عن ربع جملة حركة الركاب، وتستحوذ مدينة أسوان على 11.6% من جملتها، ويفسر ذلك العلاقات التجارية والزيارات الترفيهية، تليها مدينة إدفو بنحو 11.4%، لقربها من مدينة الأقصر، حيث يعد أول مراكز محافظة أسوان من جهة الشمال، فى حين بلغت النسبة أدناها بمدينة كوم أمبو (4.2%)، وذلك لبعدها المسافة بينهما ولتوافر فرص عمل لسكانها بمصنع السكر.

جدول (6) حركة نقل الركاب بين مدينة الأقصر والمحافظات وفقاً لنوع وسيلة النقل المستخدمة بمدخل منشأة العمارة عام 2009

الجملة		البيجو		الميكروباص		"أتوبيس" شركة الإتحاد العربي		"أتوبيس" شركة الوجه القبلى		الخط
% من جملة الركاب	عدد الركاب	% من جملة الركاب	عدد الركاب	% من جملة الركاب	عدد الركاب	% من جملة الركاب	عدد الركاب	% من جملة الركاب	عدد الركاب	
1.7	30489							52.7	30489	مدينة السويس
1.1	20995					100	11870	15.8	9125	مدينة القاهرة
0.4	7280							12.6	7280	مدينة بورسعيد
11.6	212916			13	212916					مدينة أسوان
11.4	209510			12.8	209510					مدينة إدفو
4.2	77502	0.6	840	4.7	76662					مدينة كوم أمبو
29.4	541660			33.2	541660					مدينة قنا
15.6	286160			17.5	286160					مدينة قوص
7.2	132860	32.6	44286	5.4	88574					قرية خزام
4.4	81760	12.1	16352	4	65408					قرية حجازة
4.6	84315	54.7	74235	0.6	10080					مدينة نجع حمادى
6.1	112420			6.9	112420					مدينة الغردقة
0.6	10220			0.6	10220					مدينة مرسى علم
1.7	31390			1.3	20440			18.9	10950	مدينة دهب
100	1839477	100	135713	100	1634050	100	11870	100	57844	الجملة

المصدر: - الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على:

- 1- إدارة "أتوبيس" شركة الوجه القبلى بمدينة الأقصر، بيانات غير منشورة، 2009.
- 2 - إدارة "أتوبيس" شركة الإتحاد العربى للنقل، بيانات غير منشورة، 2009.
- 3 - مجلس مدينة الأقصر، إدارة المواقف، بيانات غير منشورة، 2009.

- بلغت النسبة أديانها بمدينتي مرسى علم وبورسعيد، بنحو 0.6%، 0.4% لكل منهما على التوالي، لبعء المسافة بينهما وفضيل نسبة كبيرة من الركاب السفر إلى بورسعيد بواسطة القطار لتوفر وسائل الراحة والأمان به.

ب - حركة نقل البضائع:

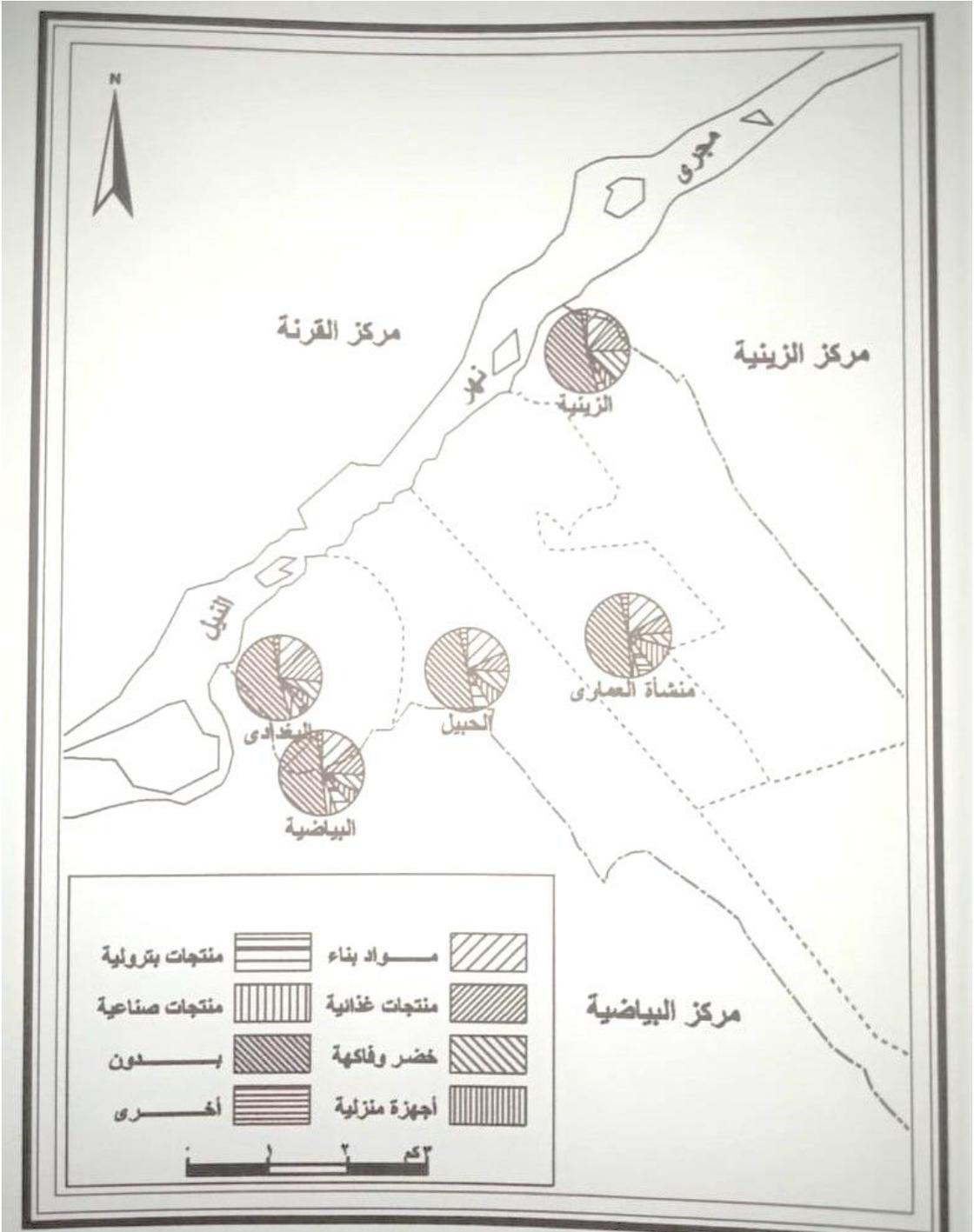
من تتبع أرقام ملحق (6) وشكل (7) يمكن رصد الحقائق التالية:

- تتصدر مركبات النقل "بدون بضاعة" حركة نقل البضائع بنسبة 50.5% من جملة مركبات النقل الخفيف والثقيل، وترتفع النسبة لتصل أقصاها بمدخلى الزينية والبغدادى بنسبة 52.4%، 52.1% 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 (17.9%) ومنتشأة العمارى (16.2%) والبياضية (13.5%)، فى حين تأتي بالترتيب الثانى بمدخل البغدادى (11.2%)، والثالث بالزينية (10.5%)، ومرد ذلك إلى تركيز محاجر الزلط والرمل بمنطقة الحبييل وبالقرب من المدخل، أما مدخل منتشأة العمارى لتزايد حركة الأسمنت وحديد التسليح الوافدة إليه من مصنع فقط 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 (15.1%) والزينية (14.5%)، 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 (1-3ظهراً) والثالثة (6-8 مساءً) على جميع المداخل.

- تشغل حركة نقل الخضر والفاكهة المرتبة الثالثة من حجم حركة السلع المنقولة، وتتباين نسبتها على مداخل المدينة لتتراوح بين 5.7%، 12.9%، وتصل أقصاها بمدخل الزينية (12.9%)، حيث تسير عليه أغلب المركبات الوافدة إلى المدينة من حدائق الخضر والفاكهة، خاصة بقرى محافظة قنا، وذلك لإمداد الفنادق والسكان، يليه مدخل الحبييل (8.9%)، ويرجع ذلك إلى



المصدر : ملحق رقم (٦)
 شكل رقم (٧) التوزيع النسبي لحركة نقل البضائع وفقاً لأنواعها عند
 مداخل مدينة الأقصر عام ٢٠٠٩

إمداد المدينة، حيث يتركز به السوق الرئيسي للخضر والفاكهة بقرية الحبيل، ومزارع الموز في مركز إسنا، في حين بلغت أداها بمدخل منشأة العمارى (5.7%)، وذلك لصغر حجم سكان منطقة منشأة العمارى 12% من سكان المدينة، ولزراعة مساحات من أراضي المنطقة بالخضر.

أما عن الأجهزة المنزلية فتأتى بالمرتبة الرابعة من حيث الأهمية عند المداخل (6%)، وهى حركة وافدة إلى المدينة تزيد عند مدخل منشأة العمارى (10.2%)، لتشكّل 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 أداها بمدخل البغدادي (4.1%)، 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 6.4%، و2.9%، وتزيد على مداخل الحبيل ومنشأة العمارى والزينية، إذ بلغت نسبتها 6.4%، 6.2%، 6% لكل منها على التوالى، لقربها من مستودع البترول ولخدمتها السيارات العاملة بالمدينة وتزويد المطار، فى حين بلغت النسبة أداها بمدخل البغدادي لتشكّل 2.9%، حيث إن معظم الحركة الداخلة منه تعتمد على أنابيب البوتاجاز لتركز محطة التعبئة الأساسية للمحافظة به فى الظهير الصحراوى، فى حين جاءت بالمرتبة الأخيرة حركة المواد الصناعية بنسبة 2.3%، فجانبا كونها عابرة تتركز على مداخل البغدادي (4.6%) والبياضية (4%) ومنشأة العمارى (2.8%).

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 (7) يمكن رصد الحقائق التالية:

بلغت نسبة السعة الفعلية إلى التصميمية لمدخل منشأة العمارى ممثلاً فى شارع المطار نحو 246.9%، مما أثر على السرعة الفعلية به، حيث بلغ متوسطها اليومى نحو 40كم/ساعة بنسبة 80% 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

جدول (7) كفاءة حركة النقل عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009م

المدخل	الشارع	عدد الحارات في الاتجاهين (1)	السعة التصميمية/ وحدة مكافئة (2)	حجم المرور الفعلي/ وحدة مكافئة (3)	نسبة السعة الفعلية إلى التصميمية	معدل الكفاءة (4)	مستوى الكفاءة (5)	السرعة (6)	السرعة الفعلية	نسبة السرعة الفعلية إلى التصميمية
الزينية	كورنيش النيل	2	1000	952	95.2	0.9	د	50	30	60
منشأة العمارى	المطار	2	1000	2469	246.9	2.5	و	50	40	80
الحبيل	سيالة بدران	2	1000	658	65.8	0.6	أ	40	35	87.5
البياضية	التليفزيون	2	1000	1727	172.7	1.7	و	40	35	87.5
البيغدادي	خالد بن الوليد	2	1000	571	57.1	0.6	أ	40	35	87.5

المصدر: أرقام الجدول ونسبته من حساب الباحث اعتماداً على:

- 1- الدراسة الميدانية عام 2009.
- 2- حسبت على أساس أن السعة النظرية للحارة المرورية تبلغ (500 وحدة مرور مكافئة/الساعة).
- 3- الدراسة الميدانية لحجم الحركة عند المداخل عام 2009م.
- 4- حاصل قسمة 3 ÷ 2.
- 5- يندرج كفاءة الطريق/ الشارع – تحت مستويات هي: أ، ب، ج، د، هـ، و، ويبلغ معامل الكفاءة بهذه المستويات على الترتيب 0.6 فأقل، 0.7، 0.8، 0.9، 0.1 أكثر من واحد صحيح (عبد الجواد بهجت الفاضلى، 1981، صفحات مختلفة).
- 6- محافظة الأقصر، مديرية الطرق والنقل، 2009م.
- 7- الدراسة الميدانية لمحاور الحركة عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009م، مستخدماً السيارة لقياس المسافة من المدخل إلى وسط المدينة، وكذلك الزمن وأخذ متوسط لها.

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، في حين يرجع انخفاض السرعة عليه إلى كثرة التقاطعات والوقوف المتكرر للسيارات "الميكروباس" واستخدام نهر الشارع كمواقف للسيارات، وتزايد كثافة حركة المارة، خاصة في أوقات الذروة.

بلغت نسبة السعة الفعلية إلى التصميمية بمدخل البياضية نحو 172.7% والذي يمثل محوره إلى وسط المدينة شارع "التليفزيون"، وهذا يدل على ارتفاع الحركة والكفاءة، مما أثر على السرعة الفعلية به، حيث بلغ متوسطها اليومي 35 كم/ساعة بنسبة 87.5% من السرعة التصميمية، وسبب ذلك استخدام نهر الشارع كمواقف للسيارات، إضافة إلى الوقوف المتكرر للسيارات بنهر الشارع، وكثرة المطبات.

وبالنسبة لمدخل الزينية ويمثله شارع الكورنيش وهو يربط المدينة بالمدن والقرى الشمالية فتصل نسبة السعة الفعلية إلى التصميمية عليه 95.2%، كما تبلغ نسبة السرعة الفعلية إلى التصميمية عليه 60%، 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 65.8%، 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 87.5% وعلة ذلك عدم وجود اشغالات بنهر الشارع وخلوه تقريباً من حركة السكان.

أما مدخل البغدادى فيسجل أقل نسبة للحركة الفعلية إلى التصميمية (57.1%)، وهذا يدل على انخفاض الحركة المرورية والكفاءة، حيث يرتبط بالمدن والقرى الجنوبية، وكذلك الواقعة غرب النيل بعد عبور كوبري الأقصر، ويمثل محوره شارع خالد بن الوليد، كما تبلغ نسبة السرعة الفعلية إلى التصميمية عليه 87.5%، ويرجع ذلك إلى اتساع الشارع وعدم وجود إشغالات به لضمان سيولة الحركة السياحية عليه، حيث ينتهي 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⁽¹⁾، وإنما تتوزع بين مستويات الكفاءة الأقل على النحو التالي:

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

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

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

(1) المستوى الأول: تدفق حر مع أحجام منخفضة إذا كانت السرعات عالية في حالة عدم وجود قيود على السائقين.

المستوى الثاني: تدفق ثابت وتبدأ عمليات السرعة في الزيادة عندما تسمح ظروف المسارات بذلك وللسائقين حرية اختيار السرعة.

المستوى الثالث: يتميز بالتدفق الثابت والسرعة العالية وتتحكم في ذلك أنواع السيارات ومعظم السائقين مخيرون في اختيار السرعة والخطوط ومعظمهم يعتمد على سرعة تشغيل مرضية.

المستوى الرابع: تدفق متقلب مع تغيرات جوهرية في سرعة التشغيل ولكن تكون السرعة مقبولة عموماً.

المستوى الخامس: تدفق متقلب مع هبوط واضح في السرعة وحدوث تدفقات.

المستوى السادس: تدفق مروري 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 هي: حجم الحركة بالوحدات المكافئة/ساعة، عدد الركاب، عدد الطرق التي تخدم المدخل، نسبة السعة الفعلية إلى السعة التصميمية، السرعة الفعلية على الطرق.

رابعاً: خصائص الرحلة والركاب

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

1 - خصائص الرحلة:

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

أ - الغرض من الرحلة:

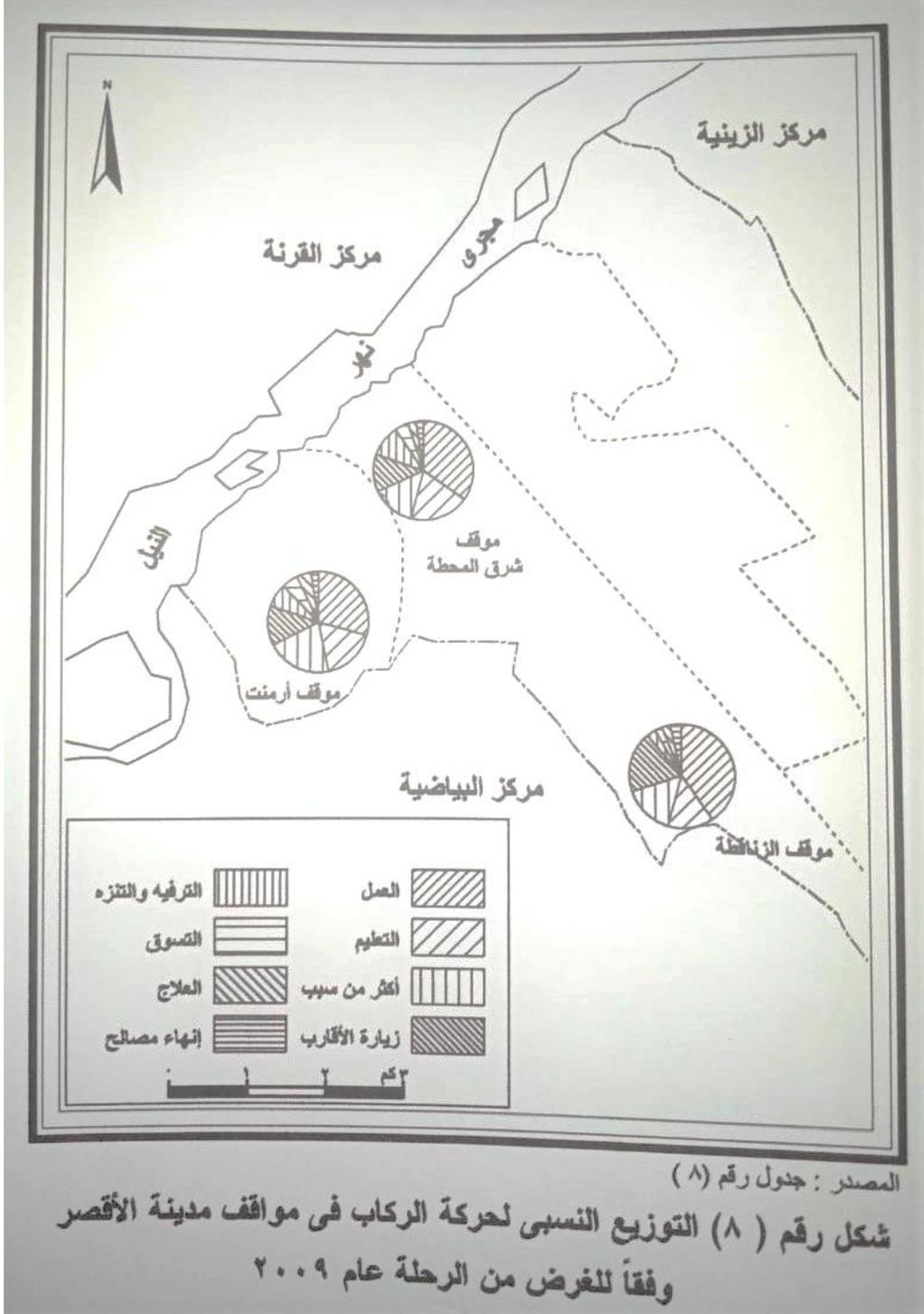
تتعدد أغراض رحلات الركاب ويأتى في مقدمتها الذهاب إلى العمل (جدول 8) وشكل (8)، وتكرر هذه الحالة في كثير من المدن كالقاهرة (حسن سيد حسن، 1989، ص 19)، واستوعب هذا الغرض أكثر من ثلث حجم عينة الركاب، باعتبار مدينة الأقصر حاضرة المحافظة وفيها تتركز الخدمات المركزية والنشاط السياحي، مما جعلها محل العمل الرئيسي لسكانها والمراكز المجاورة، وتتباين النسبة بين مواقف المدينة، إذ تصل أقصاها بموقف الزناقطة (40.4%)، حيث تقوم بخدمة حركة العمل داخل المدينة وخارجها، وهو ما أكده وجود ارتباط طردي قوى مع الأعمال الحرة بلغ (+0.70)، في حين بلغت النسبة أدناها بموقف أرمنت (29.4%)، وذلك لقلّة حركة العمال لتوافر فرص عمل داخل مركز أرمنت خاصة في مصنع السكر.

جدول (8) التوزيع النسبي لحركة الركاب وفقاً للغرض من الرحلة

بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

الغرض / الموقف	العمل	التعليم	أكثر من سبب	التزاور	الترفيه والتنزه	التسوق	العلاج	انتهاء مصالح شخصية
الزناقطة	40.4	14	15.4	19	3	2.3	2.5	3.4
شرق المحطة	34.8	19.2	14.1	12.2	10.2	4.5	2.5	2.5
أرمنت	29.4	17.4	20.5	12.9	7.6	5.2	4.5	2.5
المتوسط	34.9	16.9	16.7	14.7	6.9	4	3.1	2.8

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.



- تأتي الحركة من أجل التعليم فى المرتبة الثانية بنسبة 16.9% 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 (19.2%) الذى يقوم بخدمة نقل الطلاب إلى مدارس المدينة، وهو ما أكدته العلاقة الارتباطية الطردية المتوسطة بين التعليم والطلاب (+0.56)، وأدناه بموقف الزناقة (14%)، حيث تخرج حركة تعليمية مغادرة لمدينة الأقصر متجهة إلى جامعة جنوب الوادى بقنا، وهو ما يوضحه الارتباط الطردى القوى بين التعليم والطلاب (+0.67)، والتعليم والمؤهل الجامعى (+0.63) والتعليم والإناث (+0.60).

- جاءت فئة "أسباب متعددة" فى المرتبة الثالثة بنسبة 16.7% وذلك لاختيار الركاب لأكثر من سبب، كأهمية المدينة لكونها حاضرة المحافظة وتوافر العديد من الخدمات، وقد بلغت أقصاها بموقف أرمنت (20.5%)، وذلك لخدمة الأجزاء الجنوبية والشرقية من محافظة الأقصر، وأدناها بموقف شرق المحطة (14.1%)، لارتفاع نسبة الأغراض الأخرى، خاصة العمل والتعليم، وقد تبين وجود علاقة ارتباطية طردية قوية مع أصحاب الدخل 500 لأقل من 1000 جنيه بلغت (+0.68).

أما الركاب القادمون إلى مدينة الأقصر أو المغادرون لها بهدف التزاور فقد جاءوا فى المرتبة الرابعة بنسبة 14.7%، وتزداد بصورة عامة فى الفترة الثالثة (6-8 مساءً)، خاصة فى نهاية الأسبوع والإجازات الأسبوعية، وقد بلغت النسبة أقصاها بموقف الزناقة والذى يربط المدينة بإقليمها، حيث تبين وجود ارتباط طردى قوى مع متوسط عدد الرحلات التى يقوم بها الركاب شهرياً "رحلة واحدة" بلغت (+0.68)، فى حين بلغت أدناها بموقف شرق المحطة.

- يتردد بعض سكان القرى والأقاليم المجاورة على المدينة بغرض الترفيه والتنزه، لذا احتلوا المرتبة الخامسة بنسبة 6.9%، حيث توفر كورنيش النيل والعديد من النوادى الترفيهية، وتنشط الحركة الترفيهية فى الفترتين الأولى والثانية بجميع المواقف 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 4٪، وتتم فيها عمليات التبادل السلعي، حيث يقوم الوافدون ببيع سلعهم وشراء السلع التي يحتاجون إليها، مثلما يحدث في السوق الأسبوعي (الثلاثاء) وعلى مستوى فترات اليوم، وتزداد بصفة عامة في الفترتين الأولى والثانية، وتقل في الفترة الثالثة.

إلى جانب الأغراض السابقة يتردد الركاب على المدينة بجميع المواقف من أجل العلاج بنسبة لا تتجاوز 3.1٪، حيث يتوفر بالمدينة المستشفيات الحكومية، والتي تقدم خدماتها الطبية في أفضل صورة، فضلاً عن الخدمات الخاصة التي تتمثل في العيادات والمستشفيات الخاصة وأغلبها يتركز بمنطقة وسط المدينة، وقد رصد التحليل الإحصائي ارتباطاً طردياً بين العلاج وفئة السن "60 سنة فأكثر" بقيم بلغت (+0.58) في موقف أرمنت.

- جاء إنهاء المصالح الشخصية في المرتبة الأخيرة بنسبة 2.8٪، وذلك لأهمية المدينة لكونها حاضرة المحافظة وتوافر العديد من الخدمات، وقد بلغت أقصاها بموقف الزناقة (3.4٪) 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 في المواعيد المحددة سلفاً.

وباستقراء الجدول (9) وشكل (9) يلاحظ:

- ارتفاع نسبة أعداد الركاب القادمين إلى مدينة الأقصر والمغادرين منها، حيث تستغرق رحلتهم أقل من نصف ساعة (37.9٪)، ومعظمهم من مدينة الأقصر ومراكز المحافظة القريبة، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة، إذ بلغت أقصاها بموقف شرق المحطة (67.4٪)، وذلك لخدمة الطلاب والموظفين، وهو ما أكدته تركيز 53.2٪ من جملة الركاب ذوى تكاليف الرحلة أقل من جنيهه بالموقف، في حين بلغت أدناها بموقف الزناقة (5.4٪)، لأن معظم رحلاتها تخرج خارج المدينة، فيما عدا الخط الذي يربطها بالمدينة (شرق المحطة).

جدول (9) التوزيع النسبي وفقاً للمدة التي تستغرقها رحلة الركاب بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

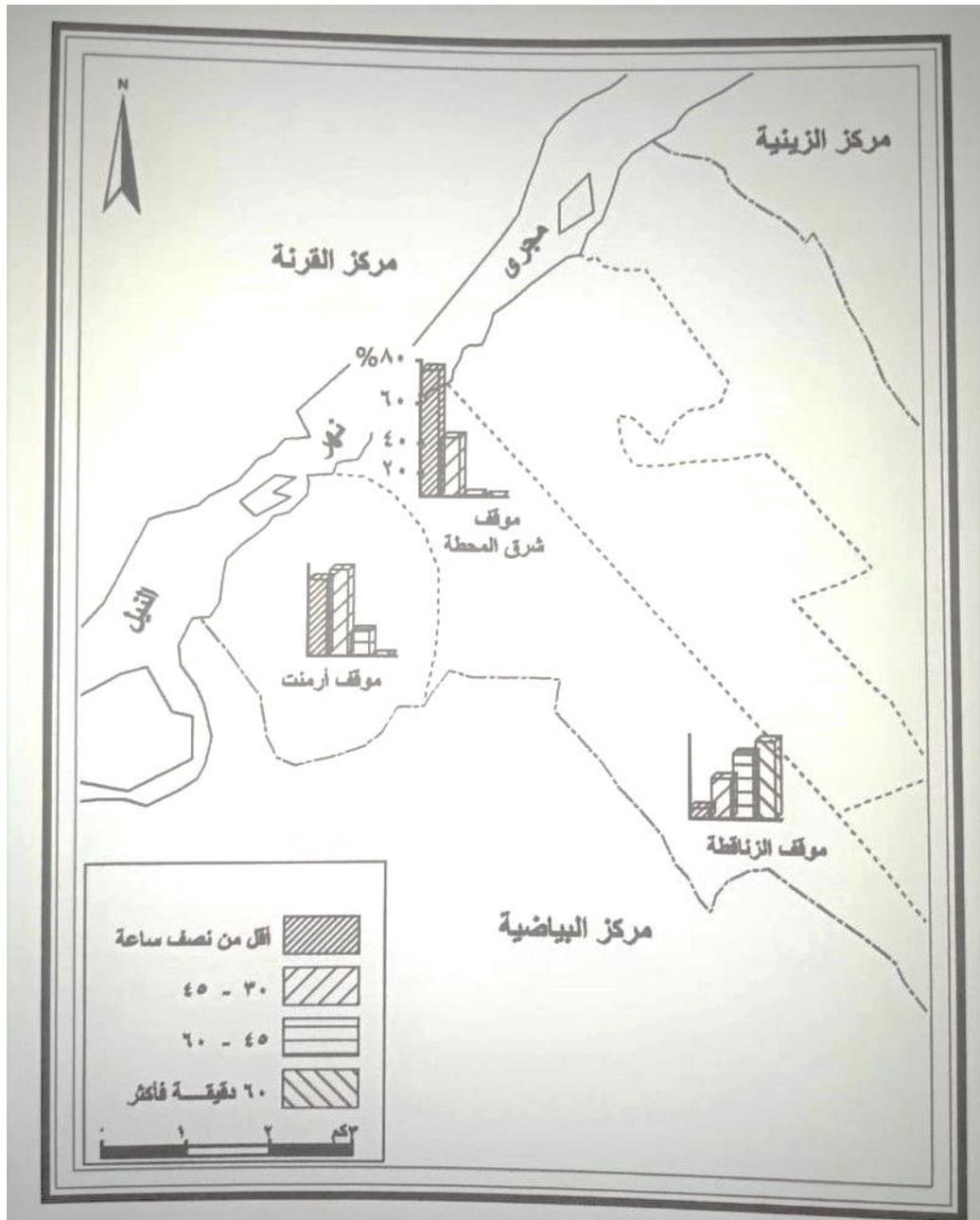
الموقف	المدة	أقل من 30 دقيقة	30-45 دقيقة	45-60 دقيقة	60 دقيقة فأكثر
الزناقطة	5.4	20.7	33.6	40.3	
شرق المحطة	67.4	31.6	1	-	
أرمنت	40.7	46	13.3	-	
المتوسط	37.9	32.7	16	13.4	

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- بلغت نسبة من استغرق زمن رحلتهم للوصول إلى مدينة الأقصر 30، 45 دقيقة نحو 32.7% من جملة الركاب، ويأتى معظمهم من مدينة الأقصر ومراكز المحافظة القريبة، خاصة من أرمنت، وهو ما أكدته ارتفاع نسبة أعداد الركاب من موقف أرمنت ليقترب من نصف حجم عينة الركاب.

- يستغرق زمن رحلة 16% من جملة عينة الركاب بين 45، 60 دقيقة، جاء معظمهم من موقفي الزناقطة وأرمنت، حيث جاءوا من مراكز محافظة قنا القريبة، خاصة قوص وقفت، ومركزى إسنا وأرمنت بمحافظة الأقصر، وهو ما أكدته العلاقة الارتباطية الطردية المتوسطة فى موقف الزناقطة بين زمن الرحلة (45، 60 دقيقة) ومحل العمل بمحافظة قنا بلغ (+0.52)، والسفر لغرض إنهاء مصالح (+0.53).

- بلغت نسبة من يستغرق زمن رحلتهم "ساعة فأكثر" نحو 13.4% 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.



المصدر : جدول رقم (٩)

شكل رقم (٩) التوزيع النسبي لحركة الركاب في مواقف مدينة الأقصر وفقاً لزمان الرحلة عام ٢٠٠٩

ج - تكلفة الرحلة:

أظهرت الدراسة الميدانية نتائج مختلفة عن تكلفة الرحلة (جدول 10):
- 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 (10) التوزيع النسبى لتكلفة رحلة الركاب بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

التكلفة الموقف	أقل من جنيهه	1، لأقل من 2 جنيهه	2، لأقل من 4 جنيهه	4 جنيهات فأكثر
الزناقطة	2.7	-	60.6	36.7
شرق المحطة	53.2	46.8	-	-
أرمنت	-	72.7	27.3	-
المتوسط	18.6	39.8	29.3	12.3

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- تأتى نسبة أعداد الركاب المترددين على مدينة الأقصر الذين تتراوح قيمة تكلفة رحلتهم بين 2، لأقل من 4 جنيهات فى المرتبة الثانية بنسبة 29.3٪، وقد جاء معظمهم من موقفى الزناقطة وأرمنت، حيث يخدم الموقفان مراكز محافظات الأقصر وقنا وأسوان، لارتفاع تعريفة ركوب "الميكروباص"، لطول المسافة.

- بلغت نسبة أعداد الركاب المترددين إلى مدينة الأقصر الذين يتحملون مبالغ أقل من جنيهه نحو 18.6٪ من حجم العينة، وهى تقتصر على ركاب موقفى شرق المحطة والزناقطة، وذلك لقرب مسافات القرى ورخص تعريفة الركوب، ولتوفر خط يربط موقف الزناقطة بوسط المدينة.

- ضاللة نسبة أعداد الركاب المسافرين إلى مدينة الأقصر الذين بلغت تكلفة رحلتهم أربعة جنيهات فأكثر، ليشكلوا نحو 12.3٪، وتتمثل هذه الفئة فى موقف الزناقطة، حيث يأتى معظمهم من المراكز البعيدة لمحافظات أسوان وقنا والبحر الأحمر.

د - عدد مرات الرحلات:

نستخلص من دراسة الجدول رقم (11) 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 (+0.52).

جدول (11) التوزيع النسبي لحركة الركاب وفقاً لمتوسط عدد الرحلات شهرياً بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

عدد الرحلات الموقف	رحلة واحدة	رحلتان	ثلاث رحلات	أربع رحلات	خمس رحلات	ست رحلات
الزناقطة	26.9	18.9	14.6	11.8	5.9	21.9
شرق المحطة	33.6	16.7	10.1	9	5.3	25.3
أرمنت	31.3	26	11.7	9.9	7.4	13.7
المتوسط	30.6	20.5	12.1	10.3	6.2	20.3

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- يبلغ عدد مرات رحلات حوالي 20.5% من الركاب إلى خارج مدينة الأقصر مرتين شهرياً، وهو يتشابه مع نتائج دراسة مداخل مدينة القاهرة الكبرى (حسن سيد حسن، 1989، ص 21)، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة، وقد بلغت أقصاها بموقف أرمنت، وذلك لزيادة ذوى الدخول المتوسطة.

- جاء في المرتبة الثالثة من يقومون بست رحلات شهرياً بنسبة 20.3% 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 في المرتبة الأخيرة بنسبة محدودة لا تتجاوز 6.2%، 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 (12) 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 تعريفه 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 (12) التوزيع النسبي لحركة الركاب وفقاً لوسيلة النقل التي يفضل السفر بها بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

وسيلة النقل الموقف	"ميكروباص"	قطار	سيارة خاصة	"أتوبيس"	"كبوت"
الزناقطة	80.4	11.3	5	3.3	-
شرق المحطة	70.9	12.1	6.7	5.8	4.5
أرمنت	70.5	16.2	5.8	6	1.5
المتوسط	73.9	13.2	5.9	5	2

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- يأتي الركاب المسافرون بالقطار في المرتبة الثانية بنسبة 13.2% من جملة حجم العينة، حيث يتصف بالأمان ورخص تعريفه 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 وكونه مريحاً بلغ (+0.73).

- تنخفض نسبة أعداد المسافرين بالسيارات الخاصة، إذ بلغت 5.9% من جملة رحلات الركاب، وذلك لانخفاض معدل ملكيتها والتي تبلغ 1.2 سيارة لكل/1000 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، 1993، ص 13).

- تسهم أعداد المسافرين باستخدام "الأتوبيس" بنحو 5% من جملة حجم العينة، لذا احتلت المرتبة قبل الأخيرة، عكس ما جاءت بدراسة حركة الركاب بمدن شبه جزيرة سيناء، إذ احتلت المركز الأول بنسبة 54.1% (بهجت عبد السلام، 2005، ص 214)، 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 (+0.50).

- تضائل أعداد المسافرين باستخدام عربات "الكابوت"، إذ لم تتجاوز نسبتها 2%، ويقتصر استخدامها على المسافرين بموقفى شرق المحطة وأرمنت، حيث تعد الوسيلة الوحيدة لنقل الركاب بقرية الأرصاء، وثلاث سيارات السفر إلى قرية الحبيل بموقف شرق المحطة والذي يستحوذ على 89.7% من جملة سيارات "الكابوت" بالمدينة، لذا وجد ارتباط طردى متوسط بين سيارات الكابوت وفئات سن الركاب "60 سنة فأكثر" بلغ (+0.61)، ولربط قرى أرمنت والبياضية بموقف أرمنت.

2 - 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 (13) 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 41.7% من حجم عينة الركاب، وأهم المواقف أرمنت (57.8%) لزيادة حركة الركاب عليه من مركزى الأقصر وأرمنت بنحو 38.8%، 17.6% لكل منهما على التوالي، لرخص 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 (23.1%) وذلك لكثرة خدمته للعديد من المحافظات.

جدول (13) التوزيع النسبي لمحال إقامة الركاب

بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

موقف	محل الإقامة	مدينة الأقصر	مراكز محافظة الأقصر	محافظة قنا	محافظة أسوان	أخرى
الزناقطة	35.5	23.1	35.3	14.6	1.5	
شرق المحطة	52.9	44.4	1.6	0.7	0.4	
أرمنت	41.4	57.8	0.5	0.1	0.2	
المتوسط	43.3	41.7	9.2	5.1	0.7	

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- جاء المقيمون في محافظة قنا في المرتبة الثالثة بما يقرب من عُشر عينة الركاب، ويستأثر موقف الزناقطة بنحو 92.1% من جملة المواقف، حيث يعد الموقف الرئيسي لربط مدينة الأقصر بالمحافظات الأخرى، ويأتي الركاب من ثمانية مراكز يتصدرها قوص بنسبة 55.7% لمجاورته لمدينة الأقصر، ونجع حمادى (16.2%) لتوافر فرص العمل به.

- احتلت محافظة أسوان المرتبة قبل الأخيرة من حيث محل إقامة عينة الركاب بنسبة 5.1%، جاء معظمها من موقف الزناقطة، ويستأثر مركز إدفو بما يزيد

* اعتمدت الدراسة على مراكز محافظة الأقصر الثلاث فقط الأقصر وأرمنت وإسنا نظراً لأنه قد تم فصل مركز الأقصر إلى العديد من المراكز الصغيرة في نهاية عام 2009، بعد انتهاء الدراسة الميدانية.

عن خمسى أعداد عينة الركاب، لمجاورته لمحافظة الأقصر، يليه مركز كوم أمبو.

- جاءت المحافظات الأخرى فى المرتبة الأخيرة بنسبة 0.7%، وتتمثل فى محافظات القاهرة والبحر الأحمر وسوهاج والشرقية والقليوبية، وذلك لبعدها عن مدينة الأقصر.

ب - محل العمل:

تبين من دراسة أرقام جدول (14) 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 (86%) لموقعه فى وسط المدينة بالقرب من الإدارات الحكومية والفنادق، وهو ما أكد وجود علاقة ارتباطية طردية قوية بلغت (+0.63) مع وظيفة الأعمال الحرة، ثم موقف أرمنت، فى حين بلغت النسبة أدناها بموقف الزناقة لموقعة المتطرف شرق المدينة، وهو ما أكدته ارتباط طردى متوسط مع وظيفة الأعمال الحرة بلغت (+0.51).

- جاءت مراكز محافظة الأقصر فى المرتبة الثانية من حيث محل العمل لعينة الركاب بنسبة 11.4%، وذلك لمجاورتها لمدينة الأقصر، مما سهل من حركة رحلة العمل اليومية، وأهم المواقع موقف أرمنت (14.8%) لزيادة أعداد العاملين فى مركزى الأقصر وأرمنت (69.6%)، 28.4% لكل منهما على التوالى، حيث توفر فرص عمل فى المدينة، ومصنع السكر فى أرمنت، وهو ما أكد وجود ارتباط طردى متوسط بين العمل

وفئات الدخل "500-1000 جنيه" بلغ (+0.54)، فى حين جاء موقف الزناقة بالمرتبة الأخيرة.

- جاء العاملون فى محافظة قنا فى المرتبة الثالثة بنسبة محدودة لا تتجاوز 4.2% من جملة حجم العينة، وذلك لمجاورتها لمحافظة الأقصر، حيث

جدول (14) التوزيع النسبي للركاب بمواقف مدينة الأقصر وفقاً لمحال العمل عام 2009

موقف	محال العمل	مدينة الأقصر	مراكز محافظة الأقصر	محافظة قنا	محافظة أسوان	أخرى
الزناقطة	73.8	7.5	10	5.4	3.3	
شرق المحطة	86	12.3	1.1	0.2	0.4	
أرمنت	82.5	14.8	0.8	0.4	1.5	
المتوسط	80.5	11.4	4.2	2.1	1.8	

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

سهولة التنقل ورخص تعريفه الركوب، ويستأثر موقف الزناقطة بنحو 85.2% من جملة أعداد العاملين، حيث يعد الموقف الرئيسي الذي تخرج منه السيارات إلى محافظة قنا، ويأتى معظمهم من مركزى قوص وقفت، لتوافر فرص العمل فى مصنع السكر والورق بالأولى، والمدينة الصناعية بالثانية.

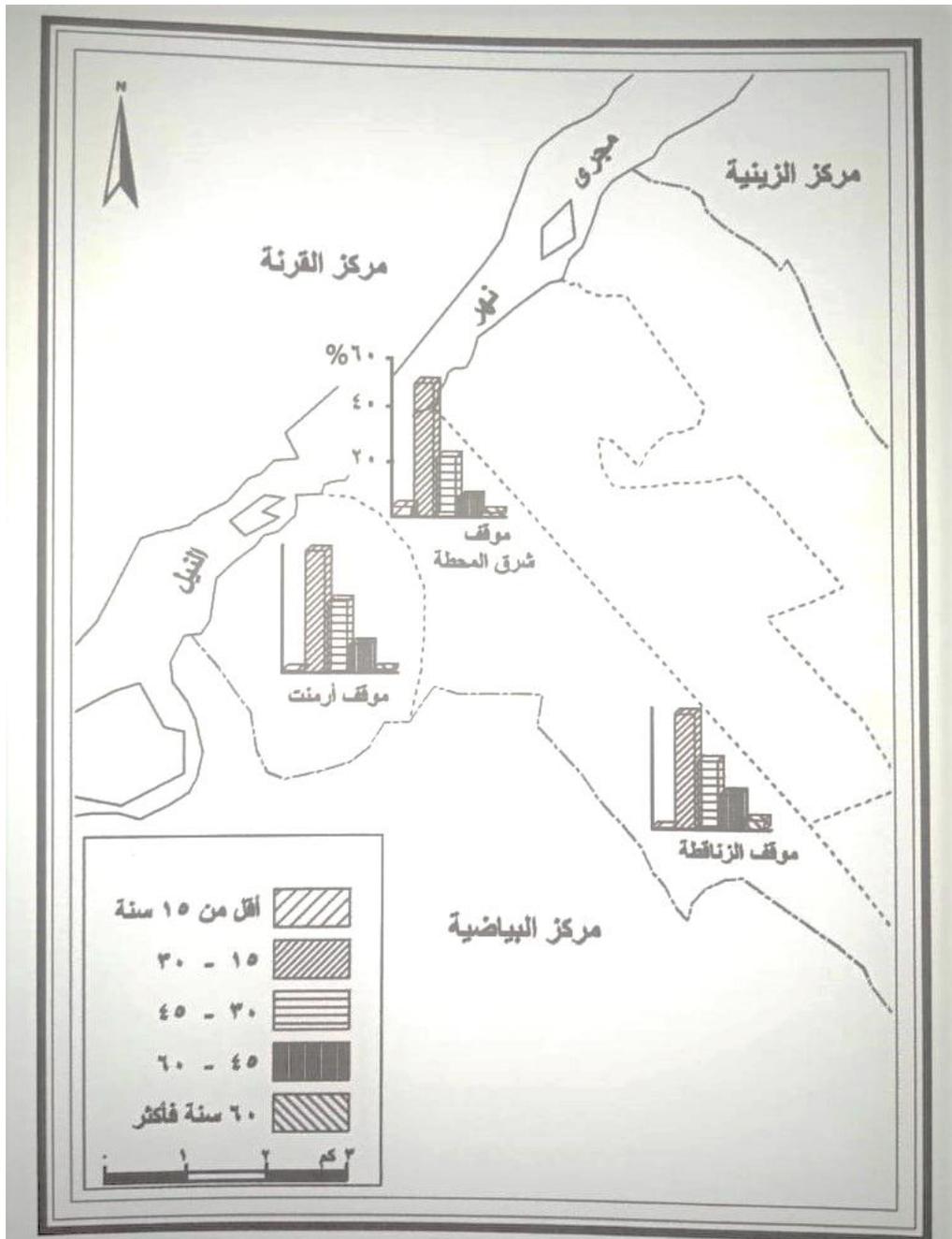
- احتلت المحافظات الأخرى المرتبة الأخيرة بنسبة 1.8%، وتتمثل فى محافظات القاهرة والبحر الأحمر وسوهاج والإسماعيلية وجنوب سيناء، وذلك لبعدها عن مدينة الأقصر، حيث تقل حركة العمل مع زيادة المسافات والوقت المستغرق فى الحركة.

د - التركيب العمري والنوعى:

يمثل الذكور ما يزيد على 60% من عينة الركاب المستخدمين لمواقف مدينة الأقصر، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، ويرتبط ذلك بارتفاع نسبة العاملين الذكور، وتقل نسبة الإناث لضعف نسبةعاملات منهن، وإلى طبيعة المجتمع الصعيدى وما يرتبط به من قيود فى حركة الإناث خاصة فى ساعات الليل، كما أن نسبة كبيرة منهن طالبات وربات بيوت، وبالرغم من ذلك فإن نسبتهن تزيد ضعفين عما جاءت به دراسة ركاب مدينة الفيوم (آمال على حسن، 2008، ص 199)، 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 (+0.80)، (+0.60) لكل منهما على التوالى.

ويمكن من تتبع الأرقام الخاصة بفئات سن الركاب جدول (15) وشكل (10) رصد الحقائق التالية:



المصدر : جدول رقم (١٥)

شكل رقم (١٥) التوزيع النسبي لحركة الركاب في مواقف مدينة الأقصر وفقاً لفئة السن عام ٢٠٠٩

- يتوزع الركاب على جميع الفئات العمرية، وتصدر الفئة العمرية "15، لأقل من 30 سنة" الفئات العمرية للركاب بمدينة الأقصر بنسبة 54.1% من جملة حجم العينة، وهو ما يتفق مع أحد فروض الدراسة، وارتفعت النسبة في موقف شرق المحطة وذلك لكثرة التردد والسفر على نطاق واسع بين الطلاب والعاملين بالأعمال الحرة، في حين جاءت الفئة العمرية "30، فأقل من 45 سنة" في المرتبة الثانية بنسبة 29.1%، ويرجع ذلك إلى أنها الفئة التي ينتشر فيها العاملون بالحكومة وقطاع الأعمال والأعمال الحرة، ثم جاءت الفئة العمرية "45، فأقل من 60 سنة" في المركز الثالث بنسبة 12.2% وذلك لأنها

جدول (15) التوزيع النسبي لفئة سن الركاب بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

فئة السن الموقف	أقل من 15 سنة	30-15	45-30	60-45	60 سنة فأكثر
الزناقطة	0.7	50.1	29.5	15.4	4.3
شرق المحطة	4.4	58.6	26.4	8.7	1.9
أرمنت	1	53.5	31.4	12.6	1.5
المتوسط	2	54.1	29.1	12.2	2.6

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

الفئة الأكثر حركة وشراء وقدرة على العمل، وجاءت في المرتبة الأخيرة الفئة العمرية "أقل من 15 سنة" بنسبة لا تتجاوز 2%، 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 (+0.74).

د - الحالة التعليمية:

أظهرت الدراسة الميدانية جدول (16) 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.

شكل الحاصلون على مؤهلات متوسطة وفوق متوسطة ما يقرب من نصف حجم العينة، وهو ما يتشابه مع دراسة الركاب في مركز إيتاي البارود (مرفت عبد اللطيف غلاب، 2011، ص 223)، وذلك ليشمل طلاب الجامعة الحاصلين على شهادة الثانوية العامة المعادلة للمؤهل المتوسط، ولتركز معظم مباني الكليات والمعاهد بالمدينة، بالإضافة إلى موظفي الحكومة والقطاع الخاص الحاصلين على المؤهلات المتوسطة، وأهم المواقع شرق المحطة.

جدول (16) التوزيع النسبي لعينة الركاب وفقاً للحالة التعليمية بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

الموقف	الحالة التعليمية	أمى	يقرأ ويكتب	متوسط وفوق متوسط	جامعى
الزناقطة	10.9	16.3	45.2	27.6	
شرق المحطة	8.4	15.1	52.1	24.4	
أرمنت	8	13.2	45.3	23.5	
المتوسط	9.1	14.9	47.5	28.5	

- المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

يأتى الحاصلون على مؤهل جامعى فى المرتبة الثانية بنسبة 28.5% من الإجمالى، وإن ارتفعت بموقف الزناقطة.

وجاء من يقرأ ويكتب فى المرتبة الثالثة بنسبة 14.9% من جملة حجم العينة، وقد يفسر ذلك انتشار مراكز محو الأمية بالمحافظة، وترتفع نسبة المستخدمين لموقف الزناقطة، لانتشارها بين فئتي أصحاب المحلات والعاملين بالأعمال الحرة والقطاع الخاص، وهو ما أكده الارتباط الطردى المتوسط بين فئة من يقرأ ويكتب وفئة الأعمال الحرة (0.50+).

- ضالّة نسبة عينة الركاب الأميين، إذا لم تتجاوز نسبتهم 9.1% من جملة حجم العينة، لذلك فقد احتلت المرتبة الأخيرة، وقد يعزى ذلك إلى أن الركاب المنحدرين من أصل ريفى ما زالت تنتشر فيهم الأمية إلى حد كبير.

هـ - المهنة:

من دراسة الجدول رقم (17) 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 25.7% من حجم العينة، وذلك لزيادة حركة النشاط التجاري والخدمي بالمدينة، وترتفع النسبة في موقف الزناقطة.

جدول (17) التوزيع النسبي لعينة الركاب وفقاً لنوع المهنة بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

الموقف	المهنة	أعمال حرة	طالب	موظف بالحكومة وقطاع الأعمال	موظف قطاع خاص	بدون عمل	مزارع
الزناقطة	29.8	17.8	18.4	16.7	11.6	5.7	
شرق المحطة	24.8	27.2	19.8	13.5	11.7	3	
أرمنت	22.7	22.2	24.1	17.5	11.2	2.3	
المتوسط	25.7	22.4	20.8	15.9	11.5	3.7	

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

- يأتي الطلاب في المرتبة الثانية بنسبة 22.4% 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 (27.2%)، لزيادة حركة الطلاب عليه، في حين بلغت أديانها 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 (+0.80)، والحاصلين على مؤهلات جامعية (+0.72)، والغرض من الرحلة التعليم (+0.67).

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

- يأتي العاملون بالقطاع الخاص في المركز الرابع بين فئات الركاب بنسبة 15.9%، لتوافر فرص العمل بالشركات والفنادق المرتبطة بالسياحة، وتتقارب النسبة بين المواقف الثلاثة.

- جاء من ليس له عمل في المركز الخامس بين عينة الركاب بنسبة 11.5%،

وذلك لقلّة فرص العمل الجديدة، وقد وجدت علاقة ارتباطية طردية متوسطة بين فئة الركاب بدون عمل وفئة من يقرأ ويكتب (+0.58)، والتردد بسبب العلاج (+0.54).

- يأتي العاملون بالزراعة في المركز الأخير بين فئات الركاب بنسبة لا تتعدى 3.7٪، وذلك لانكماش مساحات الأراضي الزراعية التي تتخلل كردون المدينة، وترتفع نسبتهم في موقف الزناقطة، لتوافر الأراضي الزراعية في شياخة منشأة العمارى.

و - متوسط الدخل الشهري:

من تحليل أرقام جدول (18) وشكل (11) يمكن رصد الحقائق التالية:

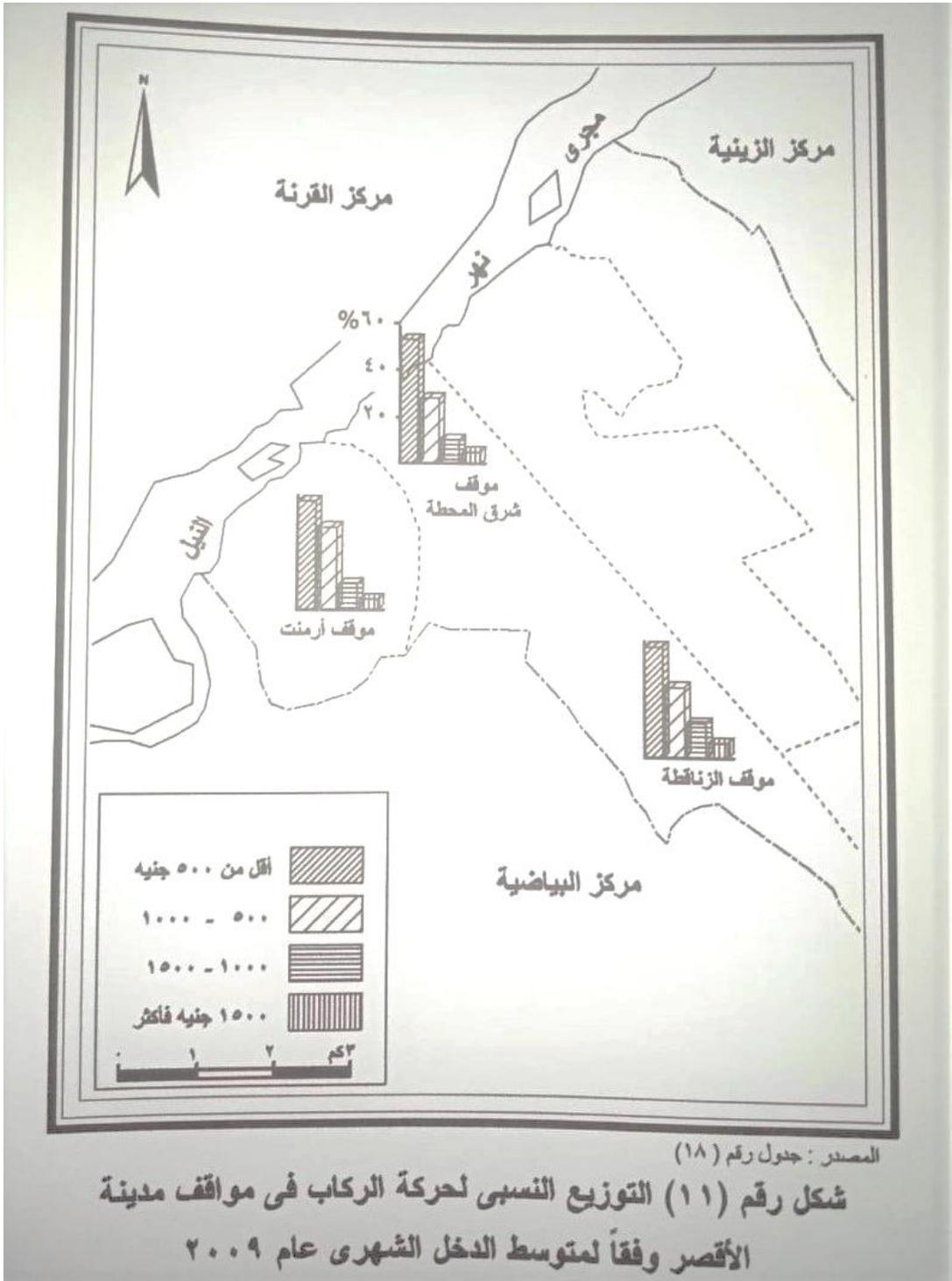
- ارتفاع عينة الركاب من ذوى الدخل المنخفضة (أقل من 500 جنيه) والتي بلغت نسبتها 50.3٪ من جملة حجم العينة، ويعزى ذلك لتواضع متوسط دخل معظم الركاب، وأرتفعت النسبة في موقف شرق المحطة، لارتفاع نسبة الطلاب والعاملين بالحكومة وبدون عمل.

جدول (18) التوزيع النسبى لمتوسط دخل عينة الركاب بمواقف مدينة القصر عام 2009

متوسط الدخل الموقف	أقل من 500 جنيه	1000-500	1500-1000	1500 جنيه فأكثر
الزناقطة	48	30.5	15	6.5
شرق المحطة	55.1	29.1	10.6	5.2
أرمنت	47.8	36.2	11.4	4.6
المتوسط	50.3	31.9	12.4	5.4

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

تبلغ نسبة الركاب من ذوى الدخل (500 - 1000 جنيه) ما يقرب من ثلث جملة حجم العينة، وتزيد بشكل كبير بموقف أرمنت، وهو ما أكده وجود ارتباط طردى متوسط بين مستوى الدخل (500-1000 جنيه) والحاصلين على مؤهلات متوسطة (+0.61)، والعاملين بالقطاع الخاص (+0.51)، يليها نسبة فئة الركاب من ذوى الدخل (1500-1000 جنيه) والتي تشكل 12.4٪، ويرجع ذلك إلى ارتفاع نسبة العاملين بالأعمال الحرة والقطاع الخاص بمدينة الأقصر، وهو ما أكده الارتباط الطردى المتوسط مع



فئة الدخل (1000-1500 جنيه) والعاملين بمدينة الأقصر بلغ (+0.61) في موقف الزناقطة.

جاءت الركاب من ذوى الدخل (1500 جنيه فأكثر) محدوداً للغاية، إذ لم تتجاوز نسبتهم نحو 5.4% من جملة حجم العينة، ويفسر ذلك ارتفاع نسبة الركاب ذوى الدخل المنخفضة والمتوسطة.

ز - الحالة الإجتماعية:

بالاستعانة بنتائج الدراسة الميدانية (جدول 19) 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 إيتاى البارود (مرفت عبد اللطيف غلاب، 2011، ص 225)، ومرد ذلك إلى ارتفاع نسبة الأفراد فى الفئة العمرية "15، لأقل من 30 سنة"،

جدول (19) التوزيع النسبى لعينة الركاب وفقاً للحالة الإجتماعية بمواقف مدينة الأقصر عام 2009

الموقف	الحالة الإجتماعية	أعزب	متزوج	مطلق	أرمل
الزناقطة	45.9	51.8	0.7	1.6	
شرق المحطة	56.3	42.2	1.2	0.3	
أرمنت	49	48.7	1.5	0.8	
المتوسط	50.4	47.6	1.1	0.9	

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

وهى أقل الفئات العمرية انتشاراً بين المتزوجين، ويشير إلى ذلك قوة الارتباط بينهما (+ 0.75) بموقف الزناقطة، ولنقص الإمكانيات المادية أو لعدم وجود فرص عمل، وقد بلغت النسبة أقصاها بموقف شرق المحطة، قد وجد ارتباط طردى متوسط بين فئة الأعزب والمؤهل المتوسط وفوق المتوسط بلغت (+ 0.62).

- تأتى فئة المتزوجين فى المرتبة الثانية بنسبة 47.6% من جملة حجم العينة، وقد بلغت أقصاها بموقف الزناقطة، وبحساب معامل الارتباط تبين وجود علاقة

طردية قوية مع أعداد الركاب المتزوجين وحرفة الأعمال الحرة بلغت (0.74+).

- ضالة نسبة الركاب من فئتي المطلق والأرامل لتشكّل نحو 1.1%، 0.9% من جملة حجم العينة على التوالي، وذلك لارتفاع سن الركاب.

خامساً: 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 التي تواجه الركاب، وتتشابه النسبة بين مواقف المدينة شكل (12).

جاءت المشكلات التي تواجه الطرق في المرتبة الثانية بنسبة 36.6% من جملة مفردات العينة، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة، لتصل أقصاها بمدخل الزناقة وذلك لكثرة المطبات وسوء حالة الطريق.

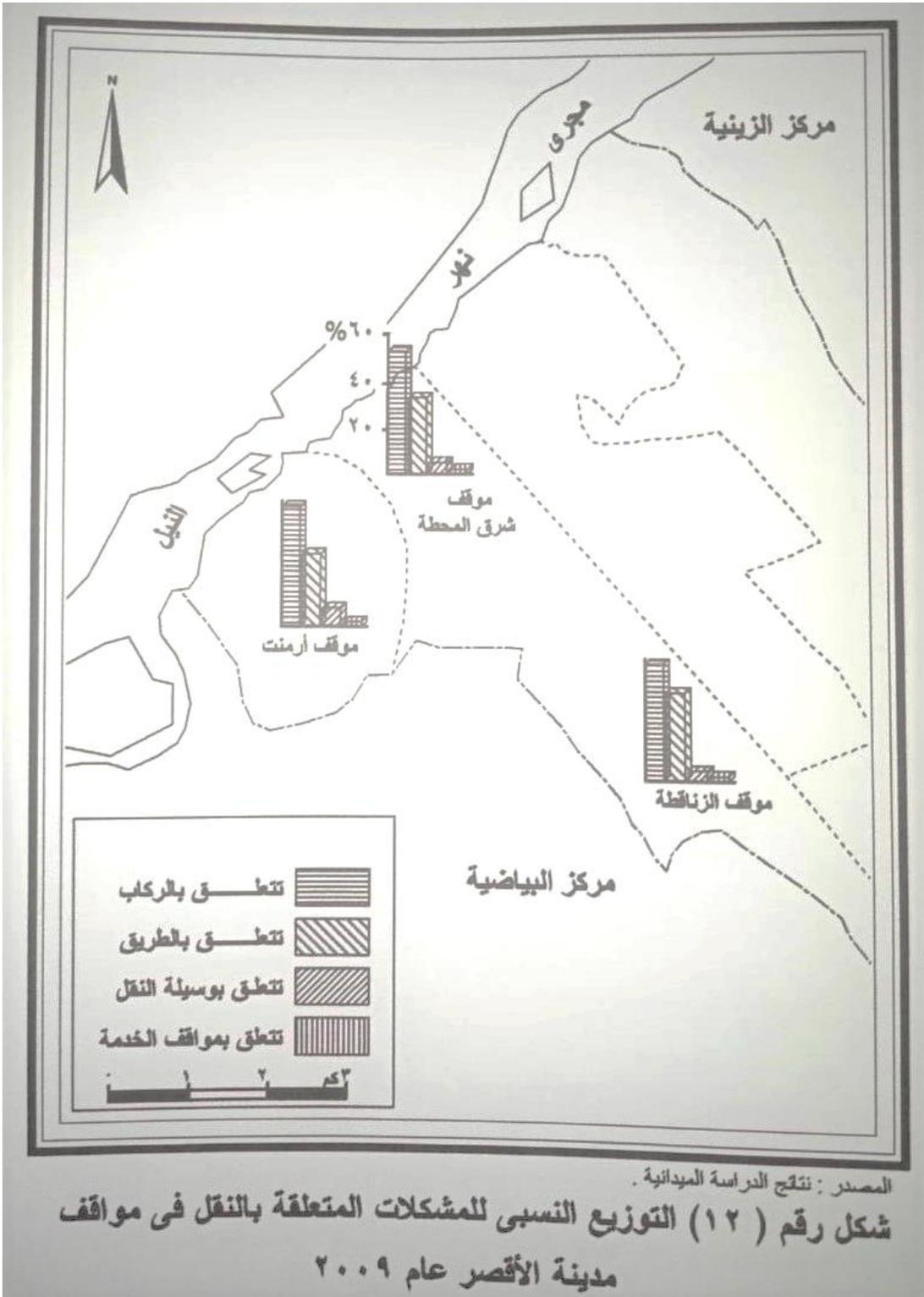
في حين احتلت مشكلة وسائل النقل المرتبة الثالثة بنسبة 6.3%، وتباينت النسبة بين مواقف المدينة لتصل أقصاها بموقف أرمنت، حيث يعاني من مشكلات في قدم السيارات.

في حين جاءت مشكلات مواقف الخدمة في المرتبة الأخيرة بنسبة محدودة لا تتجاوز 2.3%، تمثلت في بعد الموقف عن وسط المدينة بموقف الزناقة، وقلة عدد المركبات في موقفي شرق المحطة وأرمنت.

وفيما يلي دراسة لكل منها بالتفصيل:

1- مشكلات الركاب:

تتصدر المشكلات كافة بنسبة 55.1% من جملة مشكلات العينة، وتتعدد المشكلات التي يواجهها الركاب والتي أمكن حصرها فيما يلي جدول (20):



أ - الزحام:

تصدر مشكلة الزحام المشكلات كافة التي تواجه الركاب، بنسبة 43.7% 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 (20) المشكلات التي تواجه عينة الركاب أثناء الرحلة بمواقف

مدينة الأقصر عام 2009

المشكلة / الموقف	الزحام	السرعة الزائدة	عدم الالتزام بتعريفه الركوب	كثرة نقاط التفطيش	السلوك الخاطئ للسائقين	طول فترة انتظار المركبات	تعدد وسائل النقل
الزناقطة	31.9	45	11.8	7	2.8	1	0.5
شرق المحطة	48.8	36.6	8.9	2.4	1.9	0.2	1.2
أرمنت	49.8	34.8	12	1.7	1	0.7	-
المتوسط	43.7	38.7	10.9	3.6	1.9	0.6	0.6

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

ب - السرعة الزائدة:

تأتى السرعة الزائدة فى المرتبة الثانية بنسبة 38.7% من جملة المشكلات، وهو ما لا يتفق مع احد فروض الدراسة، وتزيد حدتها فى موقف الزناقطة، وقد يعزى ذلك إلى أن معظم خطوطه ترتبط بالطرق السريعة خارج المدينة والتي تربط الأقصر بالمراكز والمحافظات المجاورة.

ج - عدم التزام السائقين بتعريفه الركوب:

تحتل المرتبة الثالثة بنسبة 10.9% من جملة المشكلات التي تواجه الركاب، حيث يقوم السائقون بزيادة تعريفه الركوب المقررة، خاصة فى الليل، وربما يفسر ذلك ضالة أعداد الركاب، وقلة عدد السيارات العاملة ليلاً، وتزيد حدتها فى موقف أرمنت.

د - كثرة نقاط التفطيش:

وتشكل نسبة 3.6% من جملة المشكلات التي يواجهها الركاب، خاصة عند موقف الزناقطة، حيث يعد المدخل الرئيسى للمدينة، نظراً لطبيعة مدينة

الأقصر السياحية.

هـ - السلوك الخاطئ للسائقين:

احتل المرتبة الخامسة بنسبة محدودة 1.9% 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 الزناقطة.

و - تعدد وسائل النقل:

جاءت في المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز 0.6%، 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.

2- مشكلات الطرق:

يواجه الركاب العديد من المشكلات المرتبطة بالطريق والتي تمثل 36.3% من جملة حجم العينة، وتتمثل في كثرة المطبات، وسوء حالة الطريق، وزيادة حجم مرور السيارات، وفيما يلي دراسة لكل منها على النحو التالي جدول (21):

جدول (21) المشكلات المتعلقة بالطرق في مدينة الأقصر عام 2009

الموقف	المشكلة	كثرة المطبات	سوء حالة الطريق	زيادة حجم مرور السيارات
الزناقطة		31.4	37.5	31.1
شرق المحطة		41.2	29.6	29.2
أرمنت		40.7	27.4	31.9
المتوسط		37.5	31.8	30.7

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

أ - كثرة "المطبات":

تحتل المركز الأول بين مشكلات الطرق بنسبة 37.5% من جملة مشكلات الطرق التي يواجهها الركاب، وتتمثل في قيام الدولة بإنشاء بعض "المطبات" الصناعية لتقليل سرعة السيارات، فضلاً عن قيام بعض الأهالي التي تقع منازلهم على الطريق بإنشاء مطبات أمام منازلهم لتقليل سرعة السيارات بشكل فردي وبطريقة غير سليمة دون الرجوع إلى مجلس المدينة، الأمر الذي قد يسبب وقوع حوادث، وتزيد حداثها في موقفي شرق المحطة وأرمنت، لكثرة المطبات داخل المدينة وعلى مداخل قرى المركز، في حين بلغت أديانها بموقف الزناقطة، لقلّة المطبات على الطريق الرئيسي السريع.

ب - سوء حالة الطريق:

يعانى منها 31.8% من جملة الركاب الذين يواجهون مشكلات في الطريق، وتتمثل في تآكل طبقة الرصف السطحية لبعض الطرق، أو ضيق عرض الطرق في بعض شوارع المدينة، وتباينت نسبتها من موقف لآخر، وتزيد حداثها في موقف الزناقطة، حيث يعانى المستخدمون له من سوء حالة الطريق لمسافة تزيد عن الكيلو متر من الموقف وحتى بداية طريق المطار.

ج - زيادة حجم مرور السيارات:

تأتى في المرتبة الثالثة بنسبة 30.7% 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.

3- مشكلات وسيلة النقل:

تأتى المشكلات المتعلقة باستخدام وسائل النقل في المركز الثالث بنسبة 6.3% 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.

4- مشكلات مواقف الخدمة:

تحتل مشكلات مواقف الخدمة المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز 2.3%
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 في المواقف، حيث تشكل
ثلثي مشكلات المواقف، وتتركز هذه المشكلة، خاصة بالليل، بل أحياناً يخلو
الموقف من المركبات، ويعانى منها ركاب المواقف كافة، خاصة موقفي أرمنت
وشرق المحطة، في 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 في
موقف الزناقطة، حيث يقع في أقصى شرق المدينة، لذا يستأثر 94.4% من
مشكلات بعد الموقف، خاصة أثناء الليل، ولحل هذه المشكلات يراعى زيادة أعداد
المركبات على بعض الخطوط، ومحاولة اختيار مكان مناسب للموقف الرئيسى
للمدينة في بداية منشأة العمارى بدلاً من موقعه الحالى المتطرف.

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 النيل والصحراوي.
- أثرت درجة الحرارة في وسائل النقل، خاصة وقت الظهيرة خلال فصل الصيف، حيث يؤدي تمدد الهواء داخل الإطارات إلى حدوث انفجار للإطار وإجهاد محركات السيارة.
- التوزيع السكاني غير المتكافئ بين شياخات المدينة، حيث استأثرت شياخة الأقصر بما يزيد على نصف سكان المدينة، لذلك يتركز بها موقفي الزناقطة وشرق المحطة، ومدخل الحبيل، مما جعلها الأكثر حركة في حجم انتقال الركاب.
- يسهم طريق القاهرة/ أسوان الشرقي في 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 6.1٪، لاقتصار ربطه ببعض القرى والمدن فى محافظتى الأقصر وأسوان.
- زيادة أعداد المركبات عند مداخل مدينة الأقصر فى الفترتين (7 - 9 صباحاً)، (1 - 3 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 (14.8٪).
- تتعدد وسائل النقل المستخدمة عند مداخل المدينة، حيث يستخدم فى نقل الركاب سبعة أنواع، يتصدرها "الميكروباص" بنسبة تقترب من الثلث،

تليها الدراجات البخارية بنسبة 20.2٪، ثم السيارات الخاصة 13.8٪، في حين تعد الدراجات الهوائية الأقل استخداماً بنسبة لا تتجاوز 3.7٪ 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 في حركة نقل الركاب، بعدد 19 خطأ، يعمل عليها نحو 869 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 (27.2٪)، فى حين بلغت النسبة أدناها بمحافظتى البحر الأحمر وبورسعيد.

- جاءت حركة نقل مواد البناء فى الترتيب الأول بين السلع المنقولة عند مداخل المدينة، بنسبة 13.9٪، يليها حركة نقل المنتجات الغذائية، فى حين جاءت حركة نقل المواد الصناعية فى المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز 2.3٪.

- جاء مدخل منشأة العمارى فى المرتبة الأولى من حيث مدى كفاءة حركة النقل، يليه مدخل البيضاة.

- تتعدد أغراض رحلات ركاب مركبات الأجرة ويأتى فى مقدمتها الذهاب إلى العمل بنسبة 34.9٪، يليها التعليم، فى حين جاء إنهاء المصالح الشخصية فى المرتبة الأخيرة بنسبة 2.8٪.

- ارتفاع نسبة أعداد الركاب الذين تستغرق رحلتهم أقل من نصف ساعة لتبلغ 37.9٪، يأتى معظمهم من مدينة الأقصر ومراكز المحافظات القريبة، يليها من استغرق زمن رحلتهم "30 - 45 دقيقة" بنسبة 32.7٪، فى حين جاء من استغرق زمن رحلتهم "ساعة فأكثر" فى المركز الأخير بنسبة 13.4٪ من حجم العينة ويتركزون فى موقف الزناقطة، 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 تعريفه ركوبها، في حين تضاءلت أعداد المسافرين باستخدام سيارات "الكابوت" لتبلغ نحو 2٪، ليقصر استخدامها على موقفي شرق المحطة وأرمنت لربط المدينة بقراها، حيث أنها غير ملائمة للاستخدام ومنع تراخيها بالمدينة.
- تعد مدينة الأقصر المحل الرئيسي لإقامة أكثر من خمسى حجم عينة الركاب، مما أثر على تولد رحلات الركاب من داخلها إلى خارجها، يليها مراكز المحافظة بنسبة 41.7٪، في حين جاءت المحافظات الأخرى بالمرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز 0.7٪ 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 1.8٪.
- يمثل الذكور ما يزيد على 60٪ 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 "15، لأقل من 30 سنة" الفئات العمرية بنسبة 54.1٪ من جملة العينة، وذلك لكثرة التردد والسفر على نطاق واسع بين الطلاب والعاملون بالأعمال الحرة، يليها الفئة "30، لأقل 45 سنة" بنسبة 29.1٪، في حين تأتي الفئة العمرية "أقل من 15 سنة" في المرتبة الأخيرة بنسبة لا تتجاوز 2٪، 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 9.1٪.
- تتعدد المهن التي يمارسها الركاب المستخدمون لوسائل النقل بمواقف مدينة الأقصر، وتعكس وظيفة المدينة ترتيب المهنة، لذا تأتي الأعمال الحرة بالمرتبة الأولى بنسبة 25.7٪، لزيادة حركة النشاط التجارى والخدمى بالمدينة، يليها الطلاب بنسبة 22.4٪، في حين جاء العاملون بحرفة الزراعة في المرتبة الأخيرة لانكماش مساحة الأرض الزراعية التى تتخلل

كردون المدينة.

- ارتفاع عينة الركاب ذوى الدخول المنخفضة جداً "أقل من 500 جنيه" والتي تضم أكثر من نصف حجم العينة، فى حين جاءت الركاب من فئة الدخل "1500 جنيه فأكثر" محدودة للغاية، إذ لم تتجاوز نسبتهم 5.4%، ويفسر ذلك ارتفاع نسبة الركاب ذوى الدخول المنخفضة والمتوسطة.
- تصدر من لم يسبق لهم الزواج جميع فئات عينة الركاب بمواقف مدينة الأقصر بنسبة تزيد على نصف حجم العينة، يليها المتزوجون بنحو 47.6%، فى حين تضاءلت نسبة الركاب من فئتي المطلق والأرامل لتشكّل معاً 2% من حجم العينة.
- تعدد المشكلات التى تواجه النقل عند مداخل المدينة والتى يمكن حصرها فى أربع مشكلات رئيسة أولاها تتعلق بالركاب، ثانياً تخص الطرق، ثالثاً تتعلق بوسائل النقل، رابعاً تتعلق بمواقف الخدمة.
- تتعدد المشكلات التى يواجهها الركاب والتى يتصدرها الزحام بنسبة 43.7% يليه السرعة الزائدة (38.7%)، فى حين سجل تعدد وسائل النقل وطول انتظار المركبات بنسبة أدناه 1.2% من جملة العينة، لذلك يجب التشديد على السائقين بالالتزام بقواعد المرور لتخفيف السرعة.
- تتعدد مشكلات الطرق والتى تتمثل فى كثرة "المطبات" (37.5%)، وسوء حالة الطريق (31.8%)، وزيادة حجم مرور السيارات (30.7%)، لذلك يجب مراعاة إنشاء المطبات الصناعية بواسطة إدارة المرور، وإزالة المطبات العشوائية التى يقيمها الأهالى والاهتمام برصف الطرق، فى حين تتمثل مشكلات مواقف الخدمة فى قلة عدد مركبات الأجرة فى الموقف بنسبة ثلثي المشكلات، يليها بعد الموقف بالنسبة الباقية، وتتمثل فى موقف الزناقطة، ويجب العمل على نقل الموقف الأخير بالقرب من طريق القاهرة/ أسوان، لقربه من المدينة ولسهولة وصول الركاب فى جميع الأوقات.

ملحق (1) نموذج حصر لحركة المركبات على مداخل مدينة الأقصر عام 2009م
«جميع البيانات سرية وخاصة بالبحث العلمي»

تاريخ ويوم الحصر: أسم الطريق: اتجاه الحصر:

أخرى	عربات نقل بطى				دراجة هوائية	دراجة بخارية	سيارات نقل	أتوبيس				أجرة				سيارة خاصة	أنواع المركبات
	توك توك	حنطور	كارو	جرار زراعى				سياحة	مدارس	خاص	عام	كابوت	ميكروباص	سرفيس	تاكسى عداد		
																من الساعة:.....	
																إلى الساعة:.....	
																من الساعة:.....	
																إلى الساعة:.....	
																من الساعة:.....	
																إلى الساعة:.....	
																إجمالى المركبات	

جامعة جنوب الوادى

كلية الآداب بقنا

قسم الجغرافيا

ملحق (2) استبيان عن حركة الركاب وخصائصهم على مداخل مدينة الأقصر

« جميع البيانات سرية وخاصة بالبحث العلمى »

اسم الموقف:	زمن الرصد:
أولاً: بيانات عامة:	
1- النوع:	ذكر
2- محل الإقامة:	مدينة الأقصر
3- محل الميلاد:	مراكز محافظة قنا
4- محل العمل:	قرية/ مدينة مركز محافظة
5- الوظيفة:	طالب بدون عمل حكومة وقطاع عام
6- السن:	أقل من 15 سنة 15 - 30 30 - 45 60 سنة فأكثر
7- الحالة التعليمية:	أمى يقرأ ويكتب متوسط وفوق متوسط
8- الحالة الاجتماعية: أعزب	متزوج
9- الدخل الشهرى:	أقل من 500 جنيه 500 - 1000 1000 - 1500 1500 فأكثر

ثانياً: بيانات عن الحركة:

10- ما المدن التى تسافر إليها غالباً:

1- ما هو المدخل الذى تسلكه عادة أثناء السفر:

12 - متوسط عدد الرحلات التى تقوم بها شهرياً خارج مدينة الأقصر

	رحلة واحدة	رحلتان	ثلاث رحلات
	أربع رحلات	خمس رحلات	سنة رحلات فأكثر
13-	ما المدة التي تستغرقها الرحلة:	أقل من نصف ساعة	30-45 دقيقة
		45 – 60 دقيقة	60 دقيقة
	فأكثر		
14-	تكلفة الرحلة.		
15-	هل تتركب العربة ومعك بضائع: نعم	لا	
16 –	الغرض من الرحلة:		
	العمل	التعليم	التسوق
	العلاج	النزهة	زيارة الأهل والأقارب
	إنهاء مصالح شخصية	أسباب أخرى	
17 –	وسيلة النقل التي يفضل السفر بها:		
	الأتوبيس	الميكروباص	سيارة خاصة
	تاكسى	قطار	دراجة بخارية
18-	لماذا هذه الوسيلة بالذات:		

ثالثاً: المشكلات:

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

ملحق (3) مصفوفة درجة المركزية فى شبكة الطرق التى تربط مدينة الأقصر بالمدن المحيطة بها حسب عدد كوينج

الترتيب	عدد كوينج	إسنا	ارمنت	نقادة	قوص	قفط	قنا	دشنا	الوقف	نجم حمادى	فرشوط	ابوتشت	الأقصر	من إلى
6	35	2	1	1	1	2	3	3	4	5	6	7	-	الأقصر
10	53	9	8	5	6	5	4	3	3	2	1	0	7	ابوتشت
8	43	8	7	4	5	4	3	2	2	1	0	1	6	فرشوط
7	36	7	6	3	4	3	2	2	1	0	1	2	5	نجم حمادى
4	31	6	5	2	3	2	1	2	0	1	2	3	4	الوقف
4	31	6	5	2	3	2	1	0	2	1	2	3	4	دشنا
1	27	5	4	1	2	1	0	1	1	2	3	4	3	قنا
3	29	4	3	2	1	0	1	2	2	3	4	5	2	قفط
5	33	3	2	3	0	1	2	3	3	4	5	6	1	قوص
2	28	3	2	0	3	2	1	2	2	3	4	5	1	نقادة
9	44	1	0	2	2	3	4	5	5	6	7	8	1	أرمنت
11	54	0	1	3	3	4	5	6	6	7	8	9	2	إسنا

- المصدر: الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الخريطة الطبولوجية لمحافظة الأقصر وقنا.

ملحق (4) إمكانية الوصول بين العقد حسب طول الوصلات

إمكانية الوصول		إسنا	أرمنت	نقادة	قوص	قفط	قنا	دشنا	الوقف	نجع حمادى	فرشوط	ابوتشت	الأقصر	من إلى
الرتبة	إجمالي المسافات													
6	837	55	24	26	25	38	60	121	90	120	130	148	-	الأقصر
10	1127	203	172	122	123	110	88	57	58	28	18	0	148	ابوتشت
8	947	185	154	104	105	92	70	39	40	10	0	18	130	فرشوط
7	867	175	144	94	95	82	60	29	30	0	10	28	120	نجع حمادى
4	747	145	114	64	65	52	30	59	0	30	40	58	90	الوقف
5	781	146	115	65	66	53	31	0	59	29	39	57	121	دشنا
1	629	115	84	34	35	22	0	31	30	60	70	88	60	قنا
2	673	93	62	56	13	0	22	53	52	82	92	110	38	قفط
3	707	80	49	51	0	13	35	66	65	95	105	123	25	قوص
4	747	81	50	0	51	56	34	65	64	94	104	122	26	نقادة
9	999	31	0	50	49	62	84	115	114	144	154	172	24	أرمنت
11	1309	-	31	81	80	93	115	146	145	175	185	203	55	إسنا

المصدر : الجدول من إعداد الباحث اعتمادًا على :
 - مديرية الطرق والكباري بالأقصر، بيانات غير منشورة ، 2009م .
 - خريطة النقل للجمهورية مقياس 1: 400000 طبعة 1986م .

ملحق (5) التوزيع النسبي لحركة أنواع المركبات عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009 م .

(بالوحدات المكافئة)

الوقت	الفترة	مدخل منشأة العمارة								مدخل الزينية										
		خاص	تاكسي	ميكروباص	كابوت	أتوبيس	نقل خفيف	نقل ثقيل	هوائية	دراجة	بخارية	خاص	تاكسي	ميكروباص	كابوت	أتوبيس	نقل خفيف	نقل ثقيل	هوائية	دراجة
السبت	9-7	11.4	12.1	20.6	6.3	11.7	12.5	4.9	1.8	18.7	5	3.5	45.8	13.3	2.9	13.2	5.2	8	15.1	8
	3-1	20.6	6	19.5	5.1	14.6	11.5	6.2	0.6	15.4	2.1	4	50.3	1.1	4.6	10.8	4.4	6.6	16.1	6.6
	8-6	11.8	6.2	22.9	5	7.6	14.3	7.1	2.6	22.6	11.8	3.2	44.1	0.9	2	9.7	4.1	5.4	18.8	5.4
الأحد	9-7	12.7	12.5	20.2	5.7	11.9	11.2	4.9	1.1	19.9	4.2	3.5	51.6	0.5	3.3	10.7	6.2	7	13	7
	3-1	18.3	6.1	20.4	4.8	14.3	14	5.6	2.3	14.4	3.2	5	49.1	0.7	3.8	11.6	4.5	8.7	13.4	8.7
	8-6	11.9	7.2	21.3	4.1	8.6	14.4	6	1.2	24.9	12	4.5	46.7	0.3	3.9	10.2	3.2	6.8	12.4	6.8
الاثنين	9-7	13.1	12.8	23.6	5	10.3	11.3	4.8	2.1	17.1	4	5	50.1	1.2	3	12.3	4.2	8.2	12	8.2
	3-1	20.5	6.9	18.4	4.6	15.4	12.9	5.3	1.8	14.3	4.1	6	49.4	1	3.6	12.3	3.3	5.4	14.9	5.4
	8-6	11.7	6.2	24.2	4.3	7.2	12.8	6.5	3.3	24	10.7	2.2	49.8	1	1.9	12.6	3.9	6.6	11.3	6.6
الثلاثاء	9-7	13.4	11.3	22.8	4.1	11.9	11.6	5.3	1.2	18.6	3.3	2.6	49.9	0.9	3.9	14.2	6.3	5.6	13.3	5.6
	3-1	16.8	7.1	18.1	6.2	14.5	13.3	5.8	2.1	16.3	4.2	3.6	52.3	0.7	3.6	11.6	2.2	5.2	16.6	5.2
	8-6	12.3	6.4	24.3	5.3	8.7	12.8	6.1	2.6	21.7	9.4	3.2	50.8	0.4	2.6	11.2	5	4.6	12.8	4.6
الأربعاء	9-7	14.3	11.3	21.3	4.1	11.3	11.9	3.9	1.7	20.2	3.2	4.6	50	1.1	3.3	12.6	6.2	7	12	7
	3-1	18.4	9.7	20	5.2	12.8	12.1	4.8	1.2	16	4.6	5	43.7	0.9	3.3	12.9	5.6	8.2	15.8	8.2
	8-6	15.7	10.9	20.9	4.9	7.9	12.6	6.3	1.7	19.4	7.8	5.2	42.3	0.7	4	11.2	6.7	7.2	14.9	7.2
الخميس	9-7	14.3	10.5	21.8	4.1	12.6	11.4	4.5	2.1	18.9	2	5.9	43.6	0.7	6.2	14.3	6.2	9	12.1	9
	3-1	20.3	5.7	19.3	5	13.9	13.4	4.7	1.1	16.7	3	4.2	47.5	0.8	2.3	13.6	7.3	8.1	13.2	8.1
	8-6	15.3	6.5	18.4	6.3	12.3	13.8	5.6	2.3	19.8	12	4.1	46.8	0.5	1.6	8.2	5.4	6.4	15	6.4
الجمعة	9-7	11.3	10.2	21.6	4.2	11.3	12.9	6.2	2.6	19.8	4	2.6	47.2	1	3.1	14.5	6.2	8.2	13.2	8.2
	3-1	20.3	9.9	19.1	3.6	8.6	11.5	5.1	3	18.9	3	4.1	49.4	0.8	2.4	12.9	7.1	6.1	14.2	6.1
	8-6	19.1	10.1	21.1	3	5.8	11.6	5.1	3.1	21.4	4.6	3.8	47.6	0.6	1.9	13	6.4	5.2	16.9	5.2
المتوسط		15.4	8.8	20.9	4.8	11.1	12.6	5.4	2	19	5.6	4.1	48	0.8	3.2	12.2	5.2	6.8	14.1	6.8

المصدر : نتائج الدراسة الميدانية.

تابع ملحق (5) التوزيع النسبي لحركة أنواع المركبات عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009 م.

(بالوحدات المكافئة)

مدخل البيضاء									مدخل الحبيب								الفترة	البيانات	
دراجة بخارية	دراجة هوائية	نقل ثقيل	نقل خفيف	أتوبيس	كابوت	ميكروباص	تاكسي	خاص	دراجة بخارية	دراجة هوائية	نقل ثقيل	نقل خفيف	أتوبيس	كابوت	ميكروباص	تاكسي			خاص
17.3	2.7	0.2	9.8	6.9	2.4	38.9	2.6	19.2	13.3	11.7	8.3	28.3	3	10	16.7	1.7	7	9-7	السبت
19.5	2.9	0.9	15.8	4.8	1.7	37.8	0.9	15.7	26.5	8.2	6.1	14.3	4	11	16.5	1.2	12.2	3-1	
22.4	4.6	2.8	12.5	3.6	0.9	31.1	2.7	19.4	14.6	10.4	4.2	18.7	5.8	15.3	18	1.3	11.7	8-6	
17.2	2	0.3	9.6	7.4	2.1	40.1	1.9	19.4	25.2	6.7	8.4	15.8	9.4	9.5	12.3	1.6	11.1	9-7	الأحد
18	2.7	0.3	14	4.8	1.5	39.3	1	18.4	22.1	6.3	9.4	18.9	5.3	7	18.2	3.1	9.7	3-1	
21.7	4.9	1.6	10.4	3.7	0.7	32.8	5	19.2	18.4	8.4	8.4	20.7	4.7	11.4	15.4	00	12.6	8-6	
17.2	2.2	0.6	8.5	7.8	2.3	40.3	2	19.1	33	2.5	9.8	17.1	00	16.6	18.5	1	1.5	9-7	الاثنين
19.9	1.9	0.7	12.5	4.7	1.8	40.1	1.4	17	23.3	5.8	7.3	17.5	4.5	11.2	13.6	3.5	13.3	3-1	
23.9	5.9	2.6	10.2	3.4	0.5	31.2	2.6	19.7	30.8	7.6	10.3	12.8	00	13	15.2	00	10.3	8-6	
16.5	1.5	0.4	9.6	5.8	3	43.2	1.9	18.1	14.4	5.9	9.8	26.6	6.6	12.1	16.4	1.6	6.6	9-7	الثلاثاء
17.2	2.3	0.5	14.7	4.6	2.4	40.5	0.9	16.9	23.4	6	7.8	18.4	6	14.3	15.1	2.5	6.5	3-1	
20.2	3.9	1.6	10.5	3.2	2	34.2	3.3	21.1	18.8	4.7	5.8	17.5	4.7	20.6	23.2	2.9	1.8	8-6	
17.4	2	0.4	7.4	7.9	2.2	41.1	2	19.6	18	10.3	5.2	16.5	2.6	14.4	16.5	1	15.5	9-7	الأربعاء
18.7	2.4	1	11.3	4.9	1.7	39.9	0.8	19.3	33.2	6.9	9.3	17.9	00	10.1	12.3	1.4	8.9	3-1	
21.7	3.7	1.3	11.9	4.3	1.1	32.9	3.8	19.3	30.8	7.6	8.7	19.9	3.5	9.3	11.6	3.4	5.2	8-6	
16.7	2.1	0.3	7.4	7.7	2	43.1	1.9	18.8	18.1	3.7	9	21.1	3	15.9	17.2	6	6	9-7	الخميس
19.1	3	0.8	11.2	5.4	1.9	38.1	0.7	19.8	27.4	6.7	8.5	16.7	00	16.3	18.3	00	6.1	3-1	
21.4	3.8	1.3	10.5	3.7	0.8	30.6	4.4	23.5	22.3	6.9	5.1	18.2	00	15.8	20.6	1	10.1	8-6	
12.4	3.3	0.5	12.3	8.6	1.9	50.5	1.9	8.6	25.7	9.4	6.7	16.1	4.1	13.5	14.3	3	7.2	9-7	الجمعة
11.9	4.7	0.7	11.6	4.9	2.1	50.3	0.5	13.3	38.1	1.9	4.8	15.3	00	14.3	16.1	00	9.5	3-1	
25.3	3.4	1.8	14.7	2.3	1.1	30.2	2.5	18.7	16.3	11.6	9.3	14	10.2	11.4	13.3	2.3	11.6	8-6	
18.6	3	0.9	11.1	5.4	1.8	38.7	2.1	18.4	23.5	7.1	7.7	18.2	3.7	13	16.2	1.8	8.8	المتوسط	

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

تابع ملحق (5) التوزيع النسبي لحركة انواع المركبات عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009 م .

(بالوحدات المكافئة)

مدخل البيغدادي									الفترة	اليوم
دراجة خارية	دراجة هوائية	نقل ثقيل	نقل خفيف	أتوبيس	كابوت	ميكروباص	تاكسي	خاص		
15	00	2.8	1.9	10.3	9.4	42	6.5	12.1	7- 9 ص	السبت
21.1	2.1	3.7	3.5	7	8.3	40.9	4.9	8.5	1- 3 ظ	
11.4	00	1	2.1	13.7	6.5	34.1	15.6	15.6	6- 8 م	
13.8	00	2.6	1.1	10.9	5.4	38.2	13.6	14.4	7- 9 ص	الأحد
14.4	1.7	2.9	00	11.9	7.2	38.6	8.9	14.4	1- 3 ظ	
22.5	00	2.4	1.8	12.1	7.8	31	11.8	10.6	6- 8 م	
17.8	2.2	00	8.9	12.2	5.9	34.7	6.1	12.2	7- 9 ص	الاثنين
19.4	00	3.9	0.7	18.3	6.8	29	11.7	10.2	1- 3 ظ	
14.6	00	4.9	2.2	14	7.7	33.3	10.7	12.6	6- 8 م	
19.2	1	5.9	3.6	11	5.3	30.3	9.9	13.8	7- 9 ص	الثلاثاء
15.9	00	3.7	5.2	14.3	8.6	30.9	6.3	15.1	1- 3 ظ	
19.9	00	2.3	4.2	13.2	7.1	33.2	7.6	12.5	6- 8 م	
9.7	2.4	4	4	11.3	12.6	34.2	8.9	12.9	7- 9 ص	الأربعاء
18.4	00	00	4.1	12.4	6.3	35.5	7	16.3	1- 3 ظ	
9.3	00	1	3.1	18.6	3.2	41.1	6.2	17.5	6- 8 م	
19.6	00	2	5.2	12.1	8.8	32.8	5	14.5	7- 9 ص	الخميس
22.6	00	4	2.5	10.1	8.2	31.9	3.5	17.2	1- 3 ظ	
20.8	00	1.6	3.6	13.9	7.3	30.6	2.5	19.7	6- 8 م	
16.9	00	4	2.2	13.6	5.4	37.1	3.6	17.2	7- 9 ص	الجمعة
20.7	00	3.7	1.6	15.6	6.9	33.7	2.4	15.4	1- 3 ظ	
22.8	00	00	4.2	15.9	7.1	31.7	5.1	13.2	6- 8 م	
17.4	0.4	2.7	3.1	13	7.2	34.5	7.6	14.1	المتوسط	

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

ملحق (6) التوزيع النسبي لحركة نقل البضائع /ساعة وفقاً لأنواعها عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009

اليوم	الفترة	المدخل منشأة العمارى							
		منتجات غذائية	خضر وفواكه	مواد بناء	منتجات بترولية	منتجات صناعية	أجهزة منزلية	بدون	أخرى
السبت	7 - 9 ص	8.4	5.3	17.1	3.1	0	13.1	47.3	5.8
	1 - 3 ظ	6	3	18.7	4.1	2.7	8	51.9	5.7
الأحد	6 - 8 م	9.3	8.8	16.7	7.7	1.1	9.7	43	3.7
	7 - 9 ص	5.2	3.7	18.9	4.5	1.8	17.2	45.6	3.2
الاثنين	1 - 3 ظ	7	3.1	14.2	7.6	3.6	11	49.4	4.3
	6 - 8 م	8.8	7.4	13.8	7.9	3.5	11	44.1	3.6
الثلاثاء	7 - 9 ص	8.5	5.5	15.1	7	1.8	11.8	46.4	4
	1 - 3 ظ	7	2.5	14.1	3.8	3.5	5	62.4	1.8
الأربعاء	6 - 8 م	8.2	9.6	13.2	8.2	4.4	10.3	43.8	2.4
	7 - 9 ص	7.9	6.6	17	7.6	1.9	16.4	40.3	2.4
الخميس	1 - 3 ظ	7.7	4.6	11.4	3.3	2.1	5.4	64.3	1.3
	6 - 8 م	11.9	11.8	14	8.5	3.1	6.5	42.2	2.1
الجمعة	7 - 9 ص	8.1	2.9	13.4	7.2	3.4	13.4	49.3	2.4
	1 - 3 ظ	5	3.1	15.4	7.9	2.7	8.9	55.1	2
السبت	6 - 8 م	3.6	8.5	16.3	8.5	3.3	12.9	44.5	2.4
	7 - 9 ص	7.6	6.9	16.2	5.1	2.8	12.6	46	2.9
الأحد	1 - 3 ظ	4.6	3.4	20.3	5.1	3.4	6.1	54.5	2.5
	6 - 8 م	9	5.6	13.8	8	3.7	8.3	48.2	3.5
الاثنين	7 - 9 ص	7.2	6.4	22.2	3.8	2	12.2	41.8	4.5
	1 - 3 ظ	6.2	1.8	21.5	4.8	2.5	6.5	55	1.8
الثلاثاء	6 - 8 م	8.6	7.6	16.6	7.5	6.2	8.5	41.3	3.7
	7 - 9 ص	7.6	5.4	17.2	5.5	2	13.8	45.2	3.5
الأربعاء	1 - 3 ظ	6.3	3.1	16.5	5.3	2.9	7.3	56.1	2.8
	6 - 8 م	8.5	8.5	14.9	8	3.6	9.6	43.9	3.1
م . الثلاثاء فترات		7.4	5.7	16.2	6.2	2.8	10.2	48.4	3.1

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

ملحق (6) التوزيع النسبي لحركة نقل البضائع /ساعة وفقاً لأنواعها عند مداخل الأقصر عام 2009

اليوم	الفترة	مدخل الحبييل								مدخل الزينية							
		أخرى	بدون	أجهزة منزلية	منتجات صناعية	منتجات بترولية	مواد بناء	خضرة وفواكه	منتجات غذائية	أخرى	بدون	أجهزة منزلية	منتجات صناعية	منتجات بترولية	مواد بناء	خضرة وفواكه	منتجات غذائية
السبت	9 - 7 ص	5.3	50.3	9.4	0	2.9	20.1	5.3	6.7	0.8	63.4	5.6	0	4.3	7.4	6.6	11.9
	3 - 1 ظ	4.7	53.8	2.9	0	4	20.7	6.4	7.5	2.5	56.9	6.7	0	3.2	6.8	10.9	13
	8 - 6 م	4.6	44.5	8.9	0	7.7	16.7	8.8	8.8	1.7	59.7	3.9	0	0.3	8.2	18	8.2
الأحد	9 - 7 ص	2.1	43.1	11.2	0	4.8	18.4	11.2	9.2	2	61.6	4.9	0	7	8.9	10.2	5.4
	3 - 1 ظ	2.3	48	3.5	0	7.4	22.8	5	11	0.6	48.3	4.2	0	3.9	15.6	14.4	13
	8 - 6 م	3.6	47.1	6.9	0	7.9	14.7	10.4	9.4	1.6	52.9	5.8	0	1	10.1	11.1	17.5
الاثنين	9 - 7 ص	4.5	46.4	8.5	0	6.5	15.6	10.5	8	1.2	56.4	5.3	0	4.4	8.7	9.9	14.1
	3 - 1 ظ	1.8	64.4	2.5	0	3.8	14	8.5	5	1.1	54.4	3.8	0	1.9	8.7	15.6	14.5
	8 - 6 م	3.4	46.8	5.9	0	8.2	15.2	12.3	8.2	0.9	55.4	4.7	0	1.2	9.7	8.7	19.4
الثلاثاء	9 - 7 ص	3.6	41.2	9	0	7	21.8	10	7.4	1.3	62.4	5.1	0	7.3	10	9.1	4.8
	3 - 1 ظ	1.3	65.4	1.3	0	3.3	12.6	8.9	7.2	2.8	53.2	4.2	0	1.5	14.6	13	10.7
	8 - 6 م	2.3	42.2	3.1	0	10.7	18	11.8	11.9	2.3	55.6	3.7	0	0.9	6.8	13.7	17
الأربعاء	9 - 7 ص	3.6	49.3	10	0	7.7	15.4	5.9	8.1	3.6	55.8	3.6	0	6.8	9.9	8.1	12.2
	3 - 1 ظ	3	58.9	3.4	0	7.9	15.9	4.9	6	4.5	47.6	2	0	3.6	11.2	16	15.1
	8 - 6 م	1.3	47	7.8	0	8.5	20.3	10.5	4.6	1	56.5	3.5	0	1	5.8	10.2	22
الخميس	9 - 7 ص	4.5	44	9.6	0	4.5	16.7	13.1	7.6	4.2	47	3.9	0	3.6	15.8	14.9	10.6
	3 - 1 ظ	2.5	54.9	2.7	0	6.8	19.6	9.4	4.1	1.9	36.4	2.8	0	2.1	17.3	23	16.5
	8 - 6 م	3.7	49.3	6.9	0	8.6	14.3	8.6	8.6	2.4	50.2	3.1	0	0.7	10.8	12.2	20.6
الجمعة	9 - 7 ص	4.6	41.8	8.8	0	2.6	23.7	10.6	7.9	2.6	42.2	3.8	0	3.8	11.4	18.1	18.1
	3 - 1 ظ	1.8	56.8	3.1	0	4.3	21	6.8	6.2	3	39.2	8.7	0	4.2	13.5	13.9	17.5
	8 - 6 م	3.2	44	7	0	9.5	18.1	8.1	10.1	4.3	45.1	3.6	0	2.6	9.9	11.9	22.6
م . الثلاثاء فترات	9 - 7 ص	4	45.3	9.5	0	5.1	18.8	9.5	7.8	2.3	55.5	4.6	0	5.3	10.3	11	11
	3 - 1 ظ	2.5	57.4	2.8	0	5.4	18.1	7.1	6.7	2.4	48	4.6	0	2.9	12.5	15.3	14.3
	8 - 6 م	3.2	45.8	6.6	0	8.7	16.8	10.1	8.8	2	53.6	4	0	1.1	8.8	12.3	18.2
		3.2	49.5	6.3	0	6.4	17.9	8.9	7.8	2.2	52.4	4.4	0	3.1	10.5	12.9	14.5

المصدر : نتائج الدراسة الميدانية.

تابع ملحق (6) التوزيع النسبي لحركة نقل البضائع / ساعة وفقاً لأنواعها عند مداخل مدينة الأقصر عام 2009 .

اليوم	الفترة	مدخل البيضاء							مدخل البيضاء								
		منتجات غذائية	خضرا وفواكه	مواد بناء	منتجات بترولية	منتجات صناعية	أجهزة منزلية	أخرى	منتجات غذائية	خضرا وفواكه	مواد بناء	منتجات بترولية	منتجات صناعية	أجهزة منزلية	أخرى		
السبت	7 - 9 ص	13	6	11.3	5.6	6	5	48.6	4.5	11.8	4.3	9.1	4.3	1.3	4.3	64.1	0.8
	1 - 3 ظ	13	10.2	14.6	4.9	3.2	4.2	48.3	1.6	14	6.9	10.8	2.2	4.5	4.7	56.4	0.5
	6 - 8 م	15.5	4.4	13.6	5.5	3.8	5.2	50.2	1.8	16	8.2	8.2	0.3	1.4	5.9	57.3	2.7
الأحد	7 - 9 ص	13.1	8.1	12.4	5.8	4	5.8	48.2	2.6	8.2	5.4	11.9	8	2.5	1.9	60.1	2
	1 - 3 ظ	10.2	8.9	15.6	6.3	5	5.3	47.4	1.3	15.4	8.1	16.6	3	3	4.2	49	0.7
	6 - 8 م	11.2	5	13.2	7.3	4	5.9	49.7	3.7	17.2	7.1	11.1	1	2.3	4.8	52.9	3.6
الاثنين	7 - 9 ص	13.1	6	13.2	5.6	4	5	48.6	4.5	12.2	6.9	10.7	4.4	1.9	5.3	56.4	2.2
	1 - 3 ظ	12	7.5	14.6	6.5	4	4.5	49.4	1.5	20.5	6.6	10.7	1.9	4.1	3.8	51.3	1.1
	6 - 8 م	11.7	5.9	11.6	8.3	2.7	7.3	50.2	2.3	18.4	6.7	7.7	1.2	2	5.7	55.4	2.9
الثلاثاء	7 - 9 ص	10.6	7.6	14.3	6.6	4	4.9	49.3	2.7	9.1	4.8	12	5.3	1.1	4	62.4	1.3
	1 - 3 ظ	9.7	8	13.6	5.5	5	5.2	50.2	2.8	10.7	5.2	14.6	1.5	7.8	4.2	55.2	0.8
	6 - 8 م	12.2	6	12.2	7.3	3	5.9	51.7	1.7	17	9.7	6.8	0.9	4.5	3.7	55.1	2.3
الأربعاء	7 - 9 ص	12.1	7.1	11.4	4.8	5	5.8	51.2	2.6	10.2	5.3	9.9	6.8	2.8	4.6	55.8	4.6
	1 - 3 ظ	12	7.9	13.6	6.3	6.2	4.3	48.4	1.3	15.1	7	11.2	3.6	9	2	47.6	4.5
	6 - 8 م	13.2	7	14.2	6.3	3.2	4.9	49.5	1.7	22	8	5.8	1	2.2	3.5	56.5	1
الخميس	7 - 9 ص	12.2	8	12.4	4.8	4	6.8	49.2	2.6	10.6	8.8	15.8	3.6	6.1	3.9	47	4.2
	1 - 3 ظ	12	6.5	13.6	7	3.5	6.5	49.4	1.5	15.5	11.5	17.3	2.1	11.5	1.8	36.4	3.9
	6 - 8 م	15.2	6	16.2	5.3	3	3.9	48.7	1.7	20.6	10.8	10.8	0.7	1.4	3.1	50.2	2.4
الجمعة	7 - 9 ص	13.6	6	13.2	6.1	5	4	49.6	2.5	15.1	8.5	11.4	3.8	12	3.8	42.2	3.2
	1 - 3 ظ	14.2	9	14.2	4.3	3	3.9	49.7	1.7	15.5	6.9	13.5	4.2	9.7	8	39.2	3
	6 - 8 م	13.7	6	14.6	6.5	3	4.2	50.2	1.8	22	10.9	9.9	1.6	5.6	2.6	43.1	4.3
المتوسط	7 - 9 ص	12.5	7	12.6	5.6	4.6	5.3	49.2	3.1	11	6.3	11.5	5.2	4	4	55.4	2.6
	1 - 3 ظ	11.9	8.3	14.3	5.8	4.3	4.3	49	1.7	15.2	7.5	13.5	2.6	7.1	4.1	47.9	2.1
	6 - 8 م	13.2	5.8	13.7	6.6	3.2	5.3	51	2.1	19	8.8	8.6	1	2.8	4.2	52.9	2.7
م . الثلاث فترات	12.5	7	13.5	6	4	5	49.7	2.3	15.1	7.5	11.2	2.9	4.6	4.1	52.1	2.5	

المصدر : نتائج الدراسة الميدانية.

المصادر والمراجع

أولاً: باللغة العربية:

- أحمد محمد حميد (1993): النقل الداخلى للركاب بمدينة بنها "دراسة جغرافية"، مجلة كلية الآداب ببناها، جامعة الزقازيق.
- أمال على حسن (2008): النقل بالطرق البرية فى محافظة الفيوم "دراسة فى جغرافية النقل"، - رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب جامعة عين شمس.
- بهجت عبد السلام محمد (2005): 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 1976، 1986، 1996، 2006.
- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج النهائية للتعداد العام للسكان والإسكان، للمجلس الأعلى لمدينة الأقصر، عام 1996، 2006.
- حسن سيد حسن (1989): 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 (2007): جغرافية النقل "مغزاها ومرمها"، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- سعيد أحمد عبده (2007): جغرافية النقل الداخلى "مفهومها وميدانها ومناهجها" مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد 321.
- شركة "أتوبيس" الاتحاد العربى للنقل، بيانات غير منشورة، 2009.
- شركة "أتوبيس" الوجه القبلى بالأقصر، بيانات غير منشورة، 2009.
- شركة إكوكسزف للحلول البيئية وآخرون (2005): مشروع بناء القدرات المؤسسية لنشر سياسات السلامة وإدراج البعد البيئى بالأقصر، دليل التوصيف البيئى، ديسمبر.
- عبد المعطى شاهين عبد المعطى (2007): تحليل جغرافى لحركة النقل على مداخل مدينة المحلة الكبرى، الجمعية الجغرافية المصرية، سلسلة بحوث جغرافية، العدد 16.
- محافظة الأقصر، إدارة المواقف، خطوط السير بالمواقف وأعداد المركبات، بيانات غير منشورة، 2009.
- محافظة الأقصر، مركز المعلومات، بيانات غير منشورة، 2010.

- محمد زكى السديمي (2001): 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، 2009.
 - مرفت عبد اللطيف أحمد غلاب (2011): 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 1955 – 2005، القاهرة.
- ثانياً: باللغة الإنجليزية:

- Altshuter., A. (1981) the Urban Transportation System Politics 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.