

## احتقان الحركة المرورية فى المنطقة المركزية دراسة ميدانية لشارع صلاح سالم بمدينة طلخا (دقهلية)

د/ عبد الحميد إبراهيم ربيع

مدرس الجغرافيا البشرية بكلية تربية المنصورة

### تمهيد

يجعل الامتداد الحضرى الأفراد معتمدين على المواصلات  
**Transportation** ؛ لسهولة الوصول للعمل أو الشراء وأنشطة الفراغ  
( التسلية ) ، فلا يمشى الناس بغير هدف ، فتتحكم فى خطاهم نقطة مُتقنة  
أو غرض، أو هدف فالرحلات اليومية تخص العمل أو التبادل بين العمل  
والمنزل ، وسفر العمل ، أو التوريد ( مثل توريد المصانع لمنتجاتها أو  
توريد المواد الخام لها) لكل من الشراء ، أو الأعمال الشخصية الأخرى  
والرحلات الاجتماعية التى تمثل تقريبا ربع كل الرحلات اليومية ، وتهتم  
جغرافية النقل عادة بدراسة المعايير التى تحدد التفاعل المكانى بين المناطق  
المختلفة ، سواء من حيث الهياكل الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية  
والتعليمية،والتى من أجلها تنشأ وتتطور عمليات إنشاء وتشغيل الأنظمة  
النقلية المختلفة<sup>(١)</sup>، وقد أصبحت جغرافية النقل الحديثة تركز على المظاهر  
البشرية التى تمثل الوجه الآخر للمسرح الجغرافى للنقل مثل (التغيرات التى  
تطرأ على المجتمع ، وعلى الانسان ذاته واتجاهاته السلوكية فى السفر  
والحركة)<sup>(٢)</sup>

كما يستحدث الآن ما يسمى بتقنية المعلومات **Information**

**(IT) Technology**، الذى يمكن أن يساعد فى تحسين سهولة الوصول<sup>(٣)</sup>  
فى الواقع أن سهولة الوصول ترتبط إلى حد كبير بنوعية الطرق ،ويمكن  
القول إنه تمتد العلاقات الوظيفية عبر الطرق المرصوفة لمسافة أطول من  
الطرق الترابية .

ويعد شارع صلاح سالم (موضوع هذه الدراسة) من الشوارع الحيوية

<sup>1</sup> -Hoyle,B.:Transport and Development,Macmillan,London,1973.p2.

<sup>2</sup> سعيد عبده، المدرسة الجغرافية المصرية فى النقل فى نصف قرن (١٩٥٠-٢٠٠٠) : نشأتها  
وتطورها واتجاهاتها، المجلة الجغرافية العربية، العدد الثالث والأربعون ، الجزء الأول ، الجمعية  
الجغرافية المصرية، القاهرة ، ٢٠٠٤م ، ص ١٦ .

<sup>3</sup> -Susan H., Off the road? Reflections on transportation Geography in  
the information age, Journal of Transport Geography Vol 6.No. 4 p 244.

والمحورية والرئيسية بمدينة طلخا، والذي يربط أيضاً مزلقانى طلخا<sup>(٥)</sup> بكوبرى طلخا ، والشريان الرئيس الذى يربط مدينة طلخا بمدينة المنصورة ماعدا النقل الثقيل .

#### ١- طريقة المعالجة :-

تتم أعمال المسح الفعلى لحركة المرور بثلاث عمليات مسح مستقل ، أولها: المقابلات الشخصية مع كافة المؤسسات التجارية والصناعية ، وثانيها : المقابلات الخارجية على الطرق الرئيسة ، وثالثها : الحصر الميكانيكى لحركة المرور داخل المدن وخارجها ،وقد قام الباحث بما سبق واستعاض عن الحصر الميكانيكى بالحصر بمجموعة عمل ،كما يوضح سعيد عبده أن دراسة المرور تتناول حصر المرور فى ساعة معينة ، فى يوم معين ، فى منطقة معينة ، موضحا عدد المركبات ونوعها والحمولة ومدينة المنشأ ومدينة الوصول<sup>(٤)</sup>.

كما قام الباحث بحصر ودراسة استخدام الأرض فى المناطق المحيطة بشوارع صلاح سالم، وتحديد الشوارع التى تصب فيه ،كما استفاد الباحث من الدراسات الميدانية السابقة التى قامت بها مديرية الاسكان والتعمير بمحافظة الدقهلية عام ١٩٨٥ ، واستفاد أيضاً من الدراسة الميدانية لشوهدى عبد الحميد عام ١٩٩٩<sup>(٥)</sup> ، كما قام الباحث برصد الحركة المرورية (الخارجة والداخلة ) من مدينة طلخا إلى مدينة المنصورة ، عند نهاية المعبر القديم جهة مدينة المنصورة ، وقام بعمل مصفوفة امكانية الوصول بين موقف طلخا الجديد والعقد الأخرى المتمثلة فى مواقف المدن والقرى التى تبعث بركاب إلى موقف طلخا الجديد والعكس.

#### ٢-منطقة الدراسة ومشكلتها :-

لا تقتصر الحركة فى المدينة على ذويها من السكان وإنما هى محل استقطاب لسكان إقليمها الوظيفى المجاور لها فى رحلات يومية لإنجاز

\* - يوجد المزلقان الأول شمال منطقة الدراسة وهو امتداد لشارع صلاح سالم من الجهة الشمالية ، وتفصل محطة قطار طلخا بين المزلقانين ، كما يربط المزلقان الثانى بين شارع تقاطع بلقاس وشارع عاطف الشرقاوى الذى يصب فى شارع صلاح سالم .  
4 - سعيد عبده ، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٩٤ ، ص ٧٦ .  
5 - شوهدى عبد الحميد الخواجة : النقل الداخلى فى مدينة المنصورة ومشكلاته (دراسة جغرافية ) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية آداب المنصورة ، ١٩٩٩ م .

مهامهم<sup>(٦)</sup>، وهذا يوضح أهمية هذه الدراسة عند التخطيط لمشروعات جديدة تخص المرور فى هذه المنطقة ، وتقع منطقة الدراسة فى منطقتين من مدينة طلخا .

المنطقة الأولى: هى وصلة صلاح سالم ، وهو المسافة من مزلقان طلخا حتى آخر كوبرى طلخا الذى يوصل إلى مدينة المنصورة من الجهة الجنوبية، وهو من الشوارع المهمة والمزدحمة فى مدينة طلخا، بسبب نزول مسافرى القطارات، والقادمين من القاهرة والغربية ودمنهور والإسكندرية، والمتجهين إلى المنصورة، فى محطة طلخا لسهولة الوصول إلى مدينة المنصورة التى تعد توأم مدينة طلخا خصوصاً وأن مناطق الازدحام المرورى تمثل تحديات بيئية فى تكلفة الطاقة المهدرة ، والتلوث الهوائى ، وتلوث مياه الأنهار المجاورة بالغازات المتطايرة ، والأراضى الواسعة المفروضة وجودها كأماكن لانتظار السيارات<sup>(٧)</sup>.

كما أن تزايد استغلال أى طريق من قِبَل المركبات خصوصاً والأفراد وسيارات المدارس والجامعات خصوصاً يشكل عبئاً عليه خصوصاً فى الصباح وفترة ما بعد الظهر<sup>(٨)</sup>؛ لخروج الموظفين والطلاب، وفى حالة مدينة طلخا نجد عمال مصنع طلخا للسماد وطلاب معاهد الدلتا خصوصاً وعمال شركة الكوكاكولا بطلخا ، ومن الساعة الخامسة مساءً.

والمنطقة الثانية: موقف طلخا الجديد ويقع على الطريق الدائرى غرب الكتلة المبنية لمدينة طلخا ، وقد افتتح هذا الموقف للعمل فى ١/٥/٢٠٠٨ ، ويوضح الشكل (١) منطقتى الدراسة بالنسبة لمدينة طلخا .

وقد اعتمدت الدراسة على عدد من الأساليب منها الأسلوب التحليلى من خلال تحليل الظاهرة وعناصرها والعوامل المؤثرة فيها وارتباطها بالعناصر الأخرى فى منطقة الدراسة وما حولها ، والأسلوب الكمي فى معرفة كثافة حركة المرور من خلال البيانات التى تم الحصول عليها واستمارات

<sup>6</sup> - سيد أحمد سالم قاسم ، النقل الداخلى فى مدينة أسيوط ( دراسة فى الجغرافيا التطبيقية) الجزء الأول ، مقالة بمجلة كلية آداب أسيوط للدراسات البيئية ، العدد التاسع عشر ، أسيوط ، يوليو ٢٠٠٠ ، ص ٢٠٣ .

<sup>7</sup> -Rodrigue J. , and others : The Geography of Transport Systems, Routledge, Landon and New York,2006, P.248.

<sup>8</sup> - محمد محمد جمال بشر : استخدامات الأرض على جانبي شارع فؤاد ، طريق الحرية (دراسة جغرافية) مقالة بمجلة بحوث كلية الآداب ، جامعة الموفية ، العدد الثالث والخمسون ، ابريل ٢٠٠٣م ، ص ١٧

شكل (١) منطقتى الدراسة بالنسبة لمدينة طلخا

الاستبيان ، والمنهج التاريخي فى تتبع المشكلة ومحاولة ايجاد حل مستقبلى يمنع تفاقمها، والمنهج السلوكى الذى يعالج التغيرات التى تطرأ على المجتمع والإنسان واتجاهاته السلوكية فى السفر والحركة<sup>(٩)</sup> واستخدام نظم المعلومات الجغرافية(G.I.S) عن طريق برنامج ArcGis لرسم خرائط لمنطقة الدراسة.

### ٣- الهدف من الدراسة :-

لهذه الدراسة عدة أهداف منها :

- أ- قياس حجم وتركيب المرور فى منطقة الدراسة حالياً ، وتحديد حجم المرور المنتظر مستقبلاً ، والذى يستطيع الطريق استيعابه .
- ب- دراسة التقاطعات ونظم المرور ، وكيفية التحكم فى مسار شارع صلاح سالم ؛ لإمكانية تطوير وتحسين انسياب المرور فى ضوء حجم المرور الحالى والمتوقع .
- ت- إبداء الرأى فى كيفية حل مشكلة هذا الاحتقان مستقبلاً، مثل الكوبرى العلوى الذى يمكن أن يعلو شارع صلاح سالم من جهة مزلقان طلخا ويعبر النيل حتى مدينة المنصورة، أو كوبرى مصنع السماد(مدينة طلخا) حتى مبنى محافظة الدقهلية (مدينة المنصورة) .
- ث- فحص مقاصد الحركة من كوبرى طلخا إلى داخل المنصورة ، ومقاصد الحركة من مدينة المنصورة إلى مدينة طلخا والمدن والمراكز الأخرى التى ورائها .
- ج -دراسة أثر التركيب الوظيفى<sup>(١٠)</sup> الكثيف فى شارع صلاح سالم والشوارع التى تصب فيه ،ومعرفة أثرها فى هذا الازدحام على المرور بالشارع .
- ح- تحديد أهمية هذا الطريق ،ومناقشة الحلول التى تراها محافظة الدقهلية لحل هذه المشكلة ، ووضع بعض الاقتراحات لحل مشكلة المرور فى منطقة الدراسة .
- د-تفادى تفاقم هذه المشكلة مستقبلاً فى ضوء التحويل المنتظر لمعاهد الدلتا خصوصاً بمدينة طلخا إلى جامعة خصوصاً، وبها حتى الآن ثلاثة معاهد<sup>(١١)</sup>، والتوسع المنتظر لمصنع طلخا للسماد، والذى يواجه برفض

٩ - سعيد عبده: مرجع سابق، نفس الصفحة.

١٠ - ويظهر هذا فى جدول الملحق والأشكال أرقام ٧، ٨، ٩.

١١ - إدارة معهد الدلتا للحاسب الإلى ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٠٧م ، ص ١٣.

شكل (٢) المعبران القديم والحديدى اللذان يصلان بعض مراكز الدقهلية  
وبعض من محافظات الدلتا عبر نهر النيل من مدينة طلخا

جماهيرى؛ بسبب أضراره البيئية ( بسبب قدم آلاته وقلة عائدها الاقتصادى )

وإنشاء بعض المشروعات التنموية الأخرى بطلخا ؛ بسبب وفرة الكهرباء .

أولاً : مدينة طلخا كمعبر مهم لمحافظة أخرى :-

تشابه مدينة طلخا مع فوه -دسوق - مطويس على طول فرع رشيد في دراسة لفايز غراب<sup>(١٢)</sup> في أنها عقدة نيلية ، وقد عرف محمد الغماز العقدة بأنها نقطة البداية أو النهاية في أى رحلة ، بمعنى أنها منشأ ومقصد الحركة ، وعرفها آخرون بأنها تلك المدن الواقعة على شبكة الطرق<sup>(١٣)</sup> ، وحيث إنه كلما تعددت المواقع وتنوعت خدماتها ووظائفها، كانت علاقاتها أكثر تعقيداً<sup>(١٤)</sup> فيتضح من الشكلين ( ٢ ، ٣ ) أن مدينة طلخا تمثل معبراً مهماً للطريقين البرى والحديدى دمياط - طنطا عبر مدينتى المنصورة وطلخا ، كما أنها تمثل عقدة مزدوجة فى نظام عقدى (عبورى) فالعقدة طلخا فى الغرب والعقدة المنصورة فى الشرق، ويبلغ طول الطريق الكلى نحو ٥٢ كم فى محافظة الدقهلية أو ما يوازى ٧١.٢ % من طول الطريق الكلى (٧٣ كم)<sup>(١٥)</sup> ، وقد ارتبط هذا الطريق بجسر النيل حتى مدينة طلخا ، وقد شهد هذا الطريق حركة كبيرة جداً فى التوسعات تواكبت مع إنشاء ميناء دمياط الجديد ، ولاسيما بعد بناء كوبرى فارسكور على فرع دمياط .

وحيث إن النقل يحفظ التوازن بين العرض والطلب فى أماكن الإنتاج والاستهلاك<sup>(١٦)</sup> فقد تحمّل شارع صلاح سالم موضوع الدراسة دوراً مهماً فى نقل جزء كبير من عابرى نهر النيل بواسطة الطريق البرى

12 - فايز حسن غراب: شبكة الطرق الحضريّة المرصوفة فى محافظة كفر الشيخ(دراسة جغرافية)

، العدد الثانى عشر ، مجلة بحوث كلية آداب المنوفية،يناير ، ١٩٩٣ م، ص١٤٠

13 - محمد صدقى الغماز: شبكة الطرق البرية المرصوفة بين المراكز الحضريّة بمحافظة الفيوم

دراسة كمية تحليلية، العدد الثالث، مجلة بحوث آداب المنوفية ، ديسمبر، ١٩٩٠ ص ١٢٧

عن : Taafe E.J. and Gauthier L.H., " Geography of Transportation" (Prentice-Hall), England Cliffs, New Jersey 1973, p.11.

14 - محمد صبحى إبراهيم ، مرجع سابق، ص ٩٥ . عن

عيسى على إبراهيم: الأساليب الإحصائية فى الجغرافيا ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ،

٢٠٠٢ ، ص ١٥٩ .

15 - فتوح فتحى خضر : محافظة الدقهلية ، جامعة الزقازيق ، ١٩٩٢ ، ص ١٣ .

16 - محمد صبحى إبراهيم: دور النقل فى تنمية مركز السنبلوين ، ماجستير غير منشورة ، كلية

آداب بنها، ٢٠٠٨ ، ص ١٨٧ عن

Hayle, B.S: Transport and Development , Longman, New Yirk, 1986, p 15.

شكل منير ٣

أو الحديدى المتمثل فى محطة طلخا ،التي ينزل عندها قاصدو مدينة



طلخا أو مدينة المنصورة<sup>(١٧)</sup>.

ثانياً: الارتباط المروى المكانى بين طلخا ومدينة المنصورة:-

تقع مدينة المنصورة ( المجاورة لمركز طلخا ) فى موقع بؤرى مركزى بالنسبة لحدود محافظة الدقهلية الشمالية والجنوبية ؛ لأن الإطار المساحى مثلثى الشكل يمثل الذراع الغربى فيه مراكز طلخا وشربين ويلقاس<sup>(١٨)</sup>، كما أن العلاقات المكانية بين هذا التوأم ( طلخا والمنصورة) وراء هذا التميز المكانى الذى أضفى عليهما درجة من الترابط مع القرى والمدن المجاورة فى شرق ووسط الدلتا<sup>(١٩)</sup> ، وإذا كانت حركة المرور بأى شارع تتأثر إذا كان الشارع يوصل بين منطقتين رئيسيتين<sup>(٢٠)</sup> فيتأثر شارع صلاح سالم ؛ بسبب أنه مدخل أساس يوصل مراكز طلخا وشربين ويلقاس بمدينة المنصورة ، كما يربط مدخل طلخا مدينة المنصورة بمحافظات الغربية وكفر الشيخ ودمياط وبورسعيد والإسكندرية( شكل ٣)، وبلغ حجم حركة هذا الخط ٤٠ ./. من حجم الركاب الداخلىين والخارجين من مدينة المنصورة ، وأيضاً ٣٧ ./. من حركة البضائع<sup>(٢١)</sup>.

وقد أنشئ كوبرى طلخا فى عام ١٩٥١<sup>(٢٢)</sup>، وينتهى عمره الافتراضى عام ١٩٨٢، ويبلغ طوله ٣٥٠ متراً ، وعرضه ١٢.٣ متراً ، وبه أرصفة للمشاة من الجهتين بعرض ثلاثة أمتار فى كل اتجاه ، وبه مساران للسيارات عرض كل واحد ٣.١٥ متراً ، وتصل حمولة الكوبرى إلى ٧٠ طناً<sup>(٢٣)</sup>، ويعد شارعا الجمهورية وبورسعيد امتداداً لكوبرى طلخا من ناحية المنصورة ، ويختصر الكوبرى رحلة الخروج من وسط مدينة المنصورة إلى الطريق السريع دمياط - المنصورة - طنطا ، وطرق ربط المنصورة وطلخا بمدن وسط وغربى الدلتا ، وفى الاتجاه العكسى من هذه المناطق السابقة إلى داخل مدينة المنصورة ؛ للاستفادة من جامعتها ، ومستشفياتها المهمة

17 - من الدراسة الميدانية التى قام بها الباحث بطريق الملاحظة المباشرة ذلك أنه استخدم هذا الطريق لمدة خمس عشرة سنة .

18 - شوهدى عبد الحميد الخواجة: مرجع سابق، ص ٨.

19 - أحمد حسن نافع : النمو العمرانى لمدينتى المنصورة وطلخا كنموذج للمدن التوأمية فى مصر ، مقالة بمجلة كلية آداب المنصورة ، العدد الثالث والعشرون ، أغسطس ١٩٩٨، ص ٣٥٣ .

20 - محمود توفيق سالم :هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية ، بيروت ، ١٩٨٤، ص ٢٦٥.

21 - شوهدى عبد الحميد ، مرجع سابق، ص ١٦٨ .

22 - محافظة الدقهلية ، مديرية الإسكان والتعمير ، بيانات غير منشورة ، ١٩٨٥ ، وقد كانت تسيير معدية مكان كوبرى طلخا الحالى حتى سنة ١٩٥٠ بين مدينتى طلخا والمنصورة

23 - محافظة الدقهلية ، مديرية الإسكان والتعمير ، مصدر سابق ، بيانات غير منشورة ، ١٩٨٥ .

المتخصصة وأسواقها التي يفد إليها حتى تجار جملة الملابس من مناطق كثيرة بالدلتا<sup>(٢٤)</sup>.

وقد خفف افتتاح الكوبرى العلوى الذى يربط مدينة طلخا بالمنصورة ، وافتتح عام ١٩٩٥م بعض من المشكلة المرورية فى شارع صلاح سالم ، وتستخدم الكوبرى العلوى الجديد غالباً عربات النقل الثقيل<sup>(٢٥)</sup> والجرارات ، وسيارات الأقاليم التى يريد أصحابها الدخول إلى مدينة المنصورة مباشرة دون عبور كوبرى طلخا القديم ، وبالذات المتجهة جهة جامعة المنصورة ، وتناقصت أعدادها من ٤٦٧٣٥ مركبة /يوم قبل عام ١٩٩٥ إلى ٣٢٥٥٠ مركبة/ يوم عام ١٩٩٧ م<sup>(٢٥)</sup> بعد افتتاح الكوبرى الجديد ، بنسبة انخفاض قدرها ٣٠.٣ . ./.

ويلاحظ من الجدول ( ١ ) والشكل (٤) وخريطة الدقهلية أن مدينة نبروه تمثل قمة الهرم التسلسلى فى امكانية الوصول حسب المسافات الكيلومترية من موقف طلخا الجديد لتوسطها محافظة الدقهلية ، فى حين تحتل مدينة المنصورة الملتصقة بمدينة طلخا الرتبة الرابعة لإمكانية الوصول ، فى حين تأخذ مدن دمياط الجديدة وبورسعيد والقاهرة والإسكندرية الرتب الأخيرة من الرابع عشر حتى الثامن عشر وذلك لبعد المسافة بينها وبين موقف طلخا الجديد .

ويوضح سعيد عبده أن العقدة التى ترتبط ببقية عقد الشبكة عبر أقل قدر من الأطوال ( المسافات ) هى الأكثر فى امكانية الوصول إلى بقية عقد الشبكة<sup>(٢٦)</sup> ، وأوضح فايز غراب<sup>(٢٧)</sup> أن مفهوم أقصر الوصلات لا يعنى القرب من الخط المستقيم ، ولكن رغم توجهها فهى أقصر الوصلات (نسبياً) بين العقد .

<sup>24</sup> من الدراسة الميدانية للباحث فى مدينة المنصورة ، بطريقة المقابلة المباشرة فى ١٠ / ١١ / ٢٠٠٧ م.

\* - وكان محدد لها المرور بعد الحادية عشر مساءً حتى السادسة صباحاً عن :محافظة الدقهلية ،مديرية الاسكان والتعمير، مصدر سابق ، ١٩٨٥ م .

<sup>25</sup> - شوهدى عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص ١٦٩ .

<sup>26</sup> - سعيد عبده : مرجع سابق ، ص ٧٨ .

<sup>27</sup> - فايز حسن غراب : جغرافية النقل (بين الأدب والمنهج والتطبيق) ، بدون ناشر ، شبين الكوم، ٢٠٠٧ .

## مصفوفة



ثالثاً : استخدام الأرض فى المنطقة المحيطة بشارع صلاح سالم:-  
 يهتم الباحث الجغرافى عادة بالتوزيعات المكانية وبحث العلاقات  
 المتبادلة بين الجوانب المختلفة من صور النشاط الاقتصادى والتي تشمل  
 أساساً مراكز إنتاجية وتبادل توزيع السلع واستهلاكها فى المناطق المختلفة  
 (٢٨)، كما يؤثر التركيب العمرانى و استخدامات الأراضى فى أى مدينة فى  
 نظام حركة وسائل النقل بها(٢٩) ، و لشارع صلاح سالم أهمية اقتصادية  
 وحيوية بمدينة طلخا ، وأدى ذلك لجذبه لمحطتى النقل الداخلى والإقليمى  
إلى مدينة طلخا ، كما يصب فيه شارعا بهى الدين حجاب الموازين لسكة

28- فتحي عبد العزيز أبو راضى:خرائط التوزيعات البشرية ورسومها البيانية(دراسة تطبيقية) ،  
 دار المعرفة الجامعية،الاسكندرية ، ٢٠٠٨م ، ص ١٨ .  
 29 - سيد أحمد سالم قاسم : مرجع سابق ، ص ١٢٢ .



شكل ( ٥ ) شارع صلاح سالم ثم كوبرى ظلخا القديم فى السادسة صباحاً يوم  
٢٠٠٧ / ٣ / ٣ .

حديد ظلخا، وشارع إبراهيم يونس ، وشارع عاطف الشرقاوى الذى يؤدى إلى مزلقان مدينة ظلخا الثانى ، ويتضح من الجدول (١) بالملحق أن نسبة الطرق أو الشوارع يجب ألا تقل عن ١٢ % من مساحة المدينة تنخفض فى حالة شارع صلاح سالم والمنطقة المحيطة إلى ٧ %، وهذا مصدر الخلل فى مرور هذا الشارع الذى يصب فيه أيضاً سيارات شوارع أخرى ، كما أن كوبرى ظلخا يقع فى جنوبه .

وإذا كان من المفترض أن السكن الخالص يشغل ٣٤ % من مساحة المدينة، فتتخفف هذه النسبة فى حالة منطقة الدراسة إلى ٢٥ %؛ لارتفاع عدد العيادات ومراكز التحليل والمراكز الطبية خصوصاً ومكاتب المحامين ومكاتب تخليص الأعمال التجارية ، كما لا توجد مساحات خضراء فى منطقة الدراسة فى حين يوضح الجدول (١) بالملحق أنها يجب ألا تقل عن ربع مساحة المدينة لإعطاء متنفس لسكان أى مدينة ، والمرجو أن تتحول قطعة أرض الفضاء التى توجد غرب منطقة الدراسة إلى مساحة خضراء تجاور هذا الشارع المزدهم ، و يتضح من الجدول (١) بالملحق أن شارع صلاح سالم يمثل القلب التجارى تسير فيه وسائل النقل فى اتجاهين متعاكسين ، كما يتميز الشارع بالاستقامة وحسن التخطيط وحدائثه وسلامة مبانيه ، كما

شكل ٦ استخدام الارض

شكل ٧ استخدامات أخرى

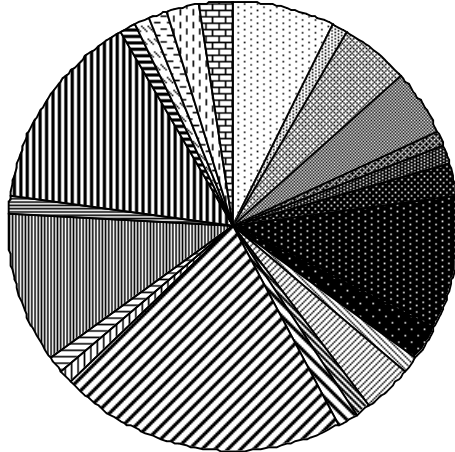
ساعد على تنوع وتضخم الخدمية به تعدد المواقف خلاله وعلى أطرافه<sup>(٣٠)</sup>. كما يتضح من الشكلين (٦، ٧) أن استخدام الأرض في شارع صلاح سالم يعد امتداداً (من جهة مدينة طلخا) لاستخدام الأرض الكثيف بشوارع مدينة المنصورة التجارية مثل شارعى بورسعيد والسكة الجديدة<sup>(٣١)</sup>، كما يتضح من الشكل الأول الاستخدامات الصناعية والتعليمية والصحية التي تزحم المرور في مدينتى طلخا والمنصورة.

١- الاستخدامات الحرفية

ومن الجدول (٢) بالملحق والشكل (٨) الذى يوضح لاستخدامات التجارية الحرفية الفعلية للشوارع التي تطل أو تؤدى إلى شارع صلاح سالم موضوع المشكلة يمكن استنتاج سيادة استخدام الصيدليات ؛ وذلك لمقابلة النشاط الطبى المتمثل فى العيادات خصوصا الكثيرة والمتنوعة والمراكز الطبية والأنشطة الطبية الأخرى ، وكذلك سيادة نشاط بيع المحمول ؛ لما تدره من دخل على صاحب النشاط بالإضافة إلى صغر المساحة التي يتطلبها نشاط بيع واصلاح المحمول ، كما يتنوع نشاط بيع الهدايا الذي يتلاءم مع ارتفاع مستوى المعيشة بين غالبية ساكنى شارع صلاح سالم ، بالإضافة لنشاط آلات التصوير الذي يتلائم مع بعض المصالح الحكومية الموجودة فى المنطقة مثل مركز الشرطة والمراكز الطبية والمدارس والمكاتب التجارية .

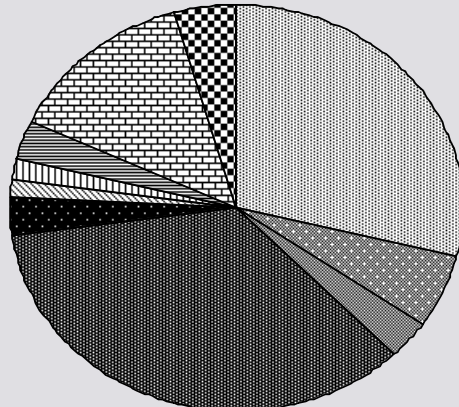
شكل ( ٨ ) التوزيع النسبى للخدمات الحرفية بشوارع صلاح سالم والقطاعات المحيطة طبقا لجدول(٢) للدراسة الميدانية بالملحق.

- |                |               |
|----------------|---------------|
| ملايس جاهزة    | بيع فلاتر     |
| بيع كمبيوتر    | كتابة كمبيوتر |
| سايبير         | كرستال        |
| أحذية          | آلات تصوير    |
| أدوات منزلية   | مكتبات        |
| تكييف          | كاسيت         |
| محلات متنوعة   | صيدليات       |
| تغليف          | بيع عجل       |
| بيع هدايا      | ترزى          |
| اصلاح كاوتش    | بيع محمول     |
| سايبير كمبيوتر | بيع أسمنت     |
| كوافير         | مغسلة         |
| خدمات أمتنوعة  |               |



شكل ( ٣ ) توزيع الاستخدامات الغذائية بشوارع صلاح سالم والمناطق المحيطة

- |                 |
|-----------------|
| مطاعم وحلوانى   |
| عصائر           |
| فكهائى          |
| بيع مواد غذائية |
| اسماك           |
| جزارة           |
| بن              |
| ألبان           |
| مقاهى           |
| مقلى            |





## ٢- الاستخدامات الغذائية:

يتضح من نفس جدول الملحق والشكل (٩) سيادة استخدام بيع المواد الغذائية، وهذا يتناسب مع سكان هذه المنطقة المزدهمة ومع الأعداد الكبيرة التي تمر من هذا الشارع يومياً ، أو تنزل في محطة قطار طلخا، والآتية من المراكز والمحافظات المجاورة ، ويلى هذا المطاعم وبيع الحلوى الذى يتلائم مع الأعداد الغفيرة التى تأتى يومياً كما أنه يوجد بيمين شارع صلاح سالم مطعم مكسيم الشهير لكل أهل مدينة المنصورة المجاورة ، كما تنتشر المقاهى بهذه المنطقة ؛لخدمة رواد المنطقة ومنهم سائقى التاكسى ، كما تنتشر محلات العصير فى هذا الشارع والشوارع التى تصب فيه مثل شارع الجمهوري وشارع عاطف الشرفاوى الذى يوجد قسم الشرطة بآخره ، ويقل نشاط الجزيرة .

## ٣- الاستخدامات العامة:

يتضح أيضاً من الملحق والشكل (١٠) سيادة نشاط العيادات الطبية فى هذا الشارع والشوارع المحيطة ؛ وذلك لأهمية هذا الشارع وارتفاع مستوى سكانه الاقتصادى ، كما يعد امتداداً لشارعى بورسعيد وبنك مصر الموجودين بمدينة المنصورة واللذين يعجان بالعيادات الطبية المتنوعة



ومعظمها لأساتذة في كلية طب المنصورة ، كما تنتشر أيضاً معامل التحاليل الطبية التي تخدم هذه العيادات، كما ينتشر البريد والسنترال الذي يخدم مرتادى الشارع ، من سكان المنطقه والمناطق المجاورة ومرتادى موقف ميت عنتر،الذى مازال موجوداً بشارع صلاح سالم .

وتنتشر معارض السيارات وبيع قطع غيارها لزيادة حجم حركة المرور بهذا الشارع ، كما أن الكوبرى العلوى الجديد المنافس لكوبرى شارع صلاح سالم يعد سफراً طويلاً فى رأى سائقى التاكسى<sup>(٣٢)</sup> ، كما يعج الجزء الشرقى والغربى من هذا الشارع بالاستخدامات وإن كانت تزيد كثيراً فى القطاع الشرقى بوجود المصالح الحكومية الهامه مثل مركز الاسعاف الرئيس ومكتب الصحة وجمعيه تحسين الصحة ورعاية الطفولة ومركز الشرطه الذى يوجد فى غرب الشارع ، بالإضافة إلى مكاتب المحاماة والتي تتكامل مع الأنشطة الأخرى وبالإضافة لانتشار المراكز الطبية خصوصاً التي تتنوع بها التخصصات لتتكامل مع المستشفى الحكومى بالمدينة .

#### ٤- معامل توطن الأنشطة السابقة:

<sup>32</sup> من الدراسة الميدانية على عينه من سائقى التاكسى لاستطلاع رأيهم فى ازدحام شارع صلاح سالم.

استنتج الباحث من الدراسة الميدانية التي يوضحها جدول (٢) أن مجموع الأنشطة السابقة قد وصلت إلى ٢٧٤ نشاطاً ، كما أن مجمل الأنشطة في مدينة ظلخا في منتصف ٢٠٠٧ م قد وصل إلى ٢٠٥٧ نشاطاً<sup>(٣٣)</sup> ، ووصل اجمالي رخص الأنشطة في مدن محافظة الدقهلية إلى ٢٠٥٢٢ رخصة<sup>(٣٤)</sup> ، ليصل بذلك مؤشر التوطن في شارع صلاح سالم إلى ١.٣ ، ويزداد في حالة محلات البقالة والمحمول والحلاقة إلى ١.٥<sup>(٣٥)</sup> .

**رابعاً: التغيرات في الحركة عبر ساعات اليوم:-**

يسعى عدد لا بأس به من سكان المدن لسكن الضواحي والريف المجاور لرخص الأراضي والإيجارات ، مما يؤدي إلى حركة انتقال كثيفة من مجال المدينة الخارجي إلى داخلها تسمى رحلة العمل اليومي<sup>(٣٥)</sup> ، وكان جزء من سبب الانتقال اليومي من جهة المنصورة إلى جهة ظلخا والعكس وجود مصنع ظلخا لسجاد النشادر فينقل يومياً ٤٥٣ عاملاً من خط غرب مدينة المنصورة ، ٣٧٨ عاملاً من خط شرق المنصورة ، و٤٢٧ عاملاً من خط جنوب المنصورة ، و ٤١٣ عاملاً من المدينة السكنية بظلخا<sup>(٣٦)</sup> وسيدرس الباحث الموضوع السابق من جهتين : أولهما التغيرات اليومية في الحركة ومقاصدها مقارنة بالدراسات السابقة لنفس المنطقة ، وثانيهما دراسة الخط البياني الحديث للحركة صعوداً وهبوطاً من محافظة كفر الشيخ ومدينة المحلة ودمياط ، جهة مدينة المنصورة ، أو تجاوز مدينة المنصورة إلى السنبلوين وكفر صقر وأبو كبير ، وبعد افتتاح الكوبري العلوي ، تقلص معدل الحركة صعوداً وهبوطاً عبر ساعات اليوم .

١- التغيرات اليومية في الحركة ومقاصدها مقارنة بالدراسات السابقة لنفس المنطقة :-

يوضح الجدول الآتي تطور حركة النقل عبر كوبري ظلخا في ساعات الذروة الصباحية من ٨ - ١٠ صباحاً عام ١٩٩٧ ، ٨ - ١٠ صباحاً في

33 - مجلس مدينة ظلخا ، قسم الرخص ، ٢٠٠٧ .

34 - محافظة الدقهلية ، ادارة التنمية المحلية ، ٢٠٠٧ .

\* - بناء على المعادلة = مجموع الأنشطة في شارع صلاح سالم % ÷ جملة الأنشطة في مدينة ظلخا %

جملة الأنشطة في مدينة ظلخا

35 - منير بسيوني سالم الهيبي : جغرافية رحلة العمل اليومية لحركة عمال مصنع سماد ظلخا

( دراسة جغرافية ) ، مقالة بمجلة بحوث كلية الآداب ، العدد الثاني والخمسون ، جامعة المنوفية

، يناير ، ٢٠٠٣ م ، ص ٣٣ ، نقل عن

محمد رياض : جغرافية النقل ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٨٦ ، ص ١٥ .

36 - منير بسيوني سالم ، مرجع سابق ، ص ٤٧ - ٤٩ .

٢/٣ / ٢٠٠٨ (٣٧).

ويتضح من الجدول (٢) زيادة الحركة من جهة جامعة المنصورة في الفترة من ٨-١٠ صباحاً جهة مدينة طلخا بنسبة ٥٥% (من ١١٨٥ وسيلة نقل إلى ١٨٣٦) بسبب استحداث معاهد الدلتا للغات بالإضافة لثلاثة معاهد خصوصاً (خدمة اجتماعية -كمبيوتر-هندسة ) ، وارتفاع النسبة من المحافظة إلى طلخا بنسبة ٣٣% بسبب وجود مدينة طلخا كمعبر إلى المحافظات الأخرى مثل الغربية والمنوفية والبحيرة والإسكندرية ودمياط ومراكز شربين وبلقاس ، بالإضافة إلى زيادة نسبة المرور من شارع صلاح سالم جهة جامعة المنصورة بنسبة ٦٨.٦% وهذا شيء طبيعي لزيادة عدد المقبولين في هذه الجامعة بنسبة ١٢% (٣٨) ، بالإضافة لأهمية معبر طلخا لموظفي وعمال مصانع

جدول ( ٢ )

تطور حركة النقل عبر كوبرى طلخا فى ساعات الذروة الصباحية من ٨-١٠ صباحاً عام ١٩٩٧ و٨-١٠ صباحاً فى ٢/٣/٢٠٠٧ .

%	مجموع الحركة		%	شارع بورسعيد التجارى		%	جهة محافظة المنصورة		%	جامعة المنصورة		%	طلخا		
	٢٠٠٨	١٩٩٧		٢٠٠٨	١٩٩٧		٢٠٠٨	١٩٩٧		٢٠٠٨	١٩٩٧		٢٠٠٨	١٩٩٧	
٥٤.٦	٤٠٩٨	٢٦٥٠	١١٣.٧	٩٩٨	٤٦٧	٢٦.٧	١٧٨٩	١٤١٢	٦٨.٦	١٣٠٠	٧٧١	-	-	طلخا	
										-	٥٥	١٨٣٦	١١٨٥	الجامعة	
											٣٣	٢٠١١	١٥١١	المحافظة	
												ممنوع	ممنوع	ارح بورسعيد	
٥٤.٦	٤٠٩	٢٦٥٠	١١٣.٧	٩٩٨	٤٦٧	٢٦.٧	١٧٨٩	٤١٢	٦٨.٦	١٣٣٠	٧٧١	٢٧.١	٣٨٤٧	٢٦٩٦	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية عام ١٩٩٧ عن شوهدي عبد الحميد، مرجع سابق، ص ١٧٣، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠٠٧ عن الباحث

37 من الدراسة الميدانية لشوهدي عبد الحميد، مرجع سابق، ص ١٧٣، والدراسة الميدانية للباحث فى ٨ / ٥/ عام ٢٠٠٧ .  
38 - الادارة جامعة المنصورة ، بيانات غير منشورة عن المقبولين ما قبل عام ٢٠٠٠ و ٢٠٠٧ ، المنصورة، ٢٠٠٧.

السماذ والكوكاكولا ومحطة توليد الكهرباء والتي وصل بها عدد العمال والفنيين والمهندسين إلى ٣٠٠ عامل تثبيهم من مدينة المنصورة وتوابعها<sup>(٣٩)</sup> .

كما زادت النسبة جهة المحافظة بنسبة ٢٦.٧ % من ١٤١٢ سيارات متنوعة إلى ١٧٨٩ ، و زادت نسبة الحركة جهة شارع بورسعيد من ٤٦٧ إلى ٩٩٨ وسيلة نقل ركاب وبضائع بنسبة ١١٣.٧ % منها عربات نقل كوكاكولا وبضائع سوپر ماركت وركاب وعمال ، وزادت بذلك مجموع الحركة بين ١٩٩٧ حتى ٢٠٠٨ بنسبة ٥٤.٦ % .

٢- فحص مقاصد الحركة

قام الباحث بعمل دراسة ميدانية فى مداخل ومخارج كوبرى طلخا فى ساعات محددة ، وهذه الساعات ٨-٩ صباحاً ، ١٢-١ مساءً ، ٢-٣ مساءً ، ٥-٦ مساءً ، ١١-١٢ مساءً ، وقد اختار الباحث أن ينشئ مقارنة بين جدول ( ٣ )

حالة المرور فى شارع صلاح سالم (عند مخارج ومداخل كوبرى طلخا) فى ساعات محددة ويومين مختلفين .

الساعة / اليوم	الاتجاه	٩-٨	١-١٢	٤-٣	٦-٥	١٢-١١
٢٠٠٧/٣/٣	١- المنصورة	١٩٥٢	١٢١٠	٢٤٠٠	١٥٨٨	٢٠٠
٢٠٠٧ / ٨ / ٥	١- المنصورة	١٣٢٠	١١١٠	٢٠٠٠	١٤١٠	٣٠٠
	نسبة التغير %	٣٢.٤-	٨.٣-	١٦.١-	١١.٢-	٥٠
٢٠٠٧/٣/٣	المنصورة-طلخا	١٤٠٥	١٠١١	٢٠٠٠	١٣٨٨	١٧٥
٢٠٠٧ / ٨ / ٥	المنصورة-طلخا	١٣١٠	١٠٠٠	١٧٠٠	١٢٥٠	٢٨٠
	نسبة التغير %	٦.٧-	٠.٦-	١٥-	٩.٩-	٦٠

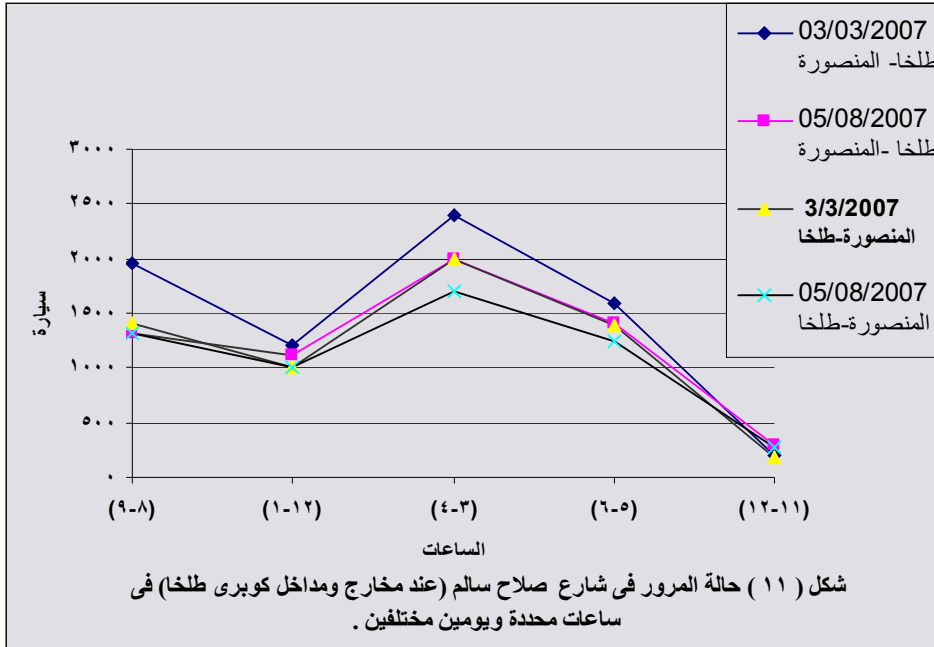
المصدر: الدراسة الميدانية التى قام بها الباحث فى يوم ٢٠٠٧/٣/٣ للدراسة ويوم ٥ / ٨ / ٢٠٠٧ الذى يعد يوم من الإجازة الصيفية .

طلخ

طلخ

<sup>39</sup> - إدارة محطة كهرباء طلخا ، بيانات غير منشورة ، طلخا ، ٢٠٠٧ م .

يوم دراسي مقارنة بين يوم دراسي ويوم آخر في إجازة الصيف ؛ ليتضح الفرق في حالة المرور بالشارع في حالتين مختلفتين ، وقد اختيرت هذه



الساعات بدقة شديدة بحيث تكون مرتبطة بدخول وخروج المدارس والمعاهد العليا ، بالإضافة لأوقات مناوبات عمال مصنع طلخا (القادمين من محافظتي الغربية والمنوفية) من محطة قطار طلخا ، ومن موقف بترا الذي لا يزال موجودا في شارع صلاح سالم .  
أ- الاتجاه الشمالي-الجنوبي:

يتضح من الجدول ( ٣ ) زيادة الحركة المرورية ( من جهة طلخا ) في شارع صلاح سالم ( ذهاباً وإياباً ) في الأيام الدراسية عن أي يوم من أيام الإجازة الصيفية باستثناء الحركة العادية وحركة سيارات مصنع سعاد طلخا التي تنقل عمال المصنع ذهاباً وإياباً بعد مناوباتهم في ساعات ٧ صباحاً-٣ مساءً - ١١ مساءً ، كما يتضح من الجدول أن الحركة المرورية تزيد بنسبة الثلث من الساعة ٨-٩ صباحاً ، وهي تشمل بالإضافة للطلاب على موظفين من محافظة الغربية ، كما تزداد قمة ٣-٤ ( عودة الطلاب والموظفين ) والتي تزداد بنسبة ١٦.١ % ، ولكن لا تؤثر الدراسة في الجانب المقابل على الفترة من ١١-١٢ مساءً فقد زادت في يوم ٥/٨/٢٠٠٧ غير الدراسي عن ٤.٤ % بالمقارنة بيوم دراسي .

### ب- الاتجاه الجنوبي- الشمالي :

يتضح من دراسة الحركة المرورية فى الشارع من جهة مدينة المنصورة التى وصل عدد سكانها عام ٢٠٠٦ إلى ٣٨٨٩١٠ نسمة<sup>(٤٠)</sup> أن الذى يؤثر فيها هو مصنع سمداء طلخا ونواة جامعة الدلتا خصوصا (٣ معاهد عليا ) وحركة السفر إلى موقف بتر ، بالإضافة إلى أنه المعبر الرئيس لجزء كبير من أهل مدينة طلخا والذين لهم مصالح فى مدينة المنصورة ،

وقد وصل عدد سكان مدينة طلخا إلى ٧٤٣٩٧ نسمة<sup>(٤١)</sup> ، ويمر منه عدد من خطوط عربات سرفيس<sup>(٤٢)</sup> ( وهى بلفاس -شركة الكوكاكولا-موقف طلخا الجديد -المعسكر-بتر ومعاهد الدلتا ) ، كما يتضح من فحص مقاصد الحركة انخفاض نسبة مرور الذروة الثانية ٣-٤ مساءً فى ٢٠٠٧/٨/٥ بنسبة ١٥% عن الأيام الدراسية ، وكذلك تزداد نسبة المرور فى اليوم الدراسى من ٨-٩ صباحاً بنسبة ٦.٧ % ، فى حين لا تتأثر فترة الركود من ١١-١٢ ليلاً بل تزيد النسبة فى الإجازة الصيفية لعدة أسباب منها ارتفاع درجة الحرارة نهاراً وتقديم الساعة فى فترات الصيف ، فقد زادت النسبة عن أى يوم دراسى بنسبة ٥٠ % للسيارات القادمة من جهة طلخا ، و ٦٠ % للقادم من جهة المنصورة .

### ٣- الاتجاه، والأغراض :

أضافت السكك الحديدية إلى خصائص موضع المدينتين التوأمين ( طلخا والمنصورة ) فى منتصف القرن التاسع عشر ، وتمثل أهميتها فى شبكة العلاقات المكانية بين المدينتين وبين المدن والمحافظات المجاورة<sup>(٤٣)</sup>، ذلك أن السرعات العالية تجعل القطار أسرع بالمقارنة بالسيارة بين مركز المدينة شريطة أن تكون البنية الحضرية مضغوطة جداً<sup>(٤٤)</sup> كما أدى وجود محطة قطار طلخا وقرب المسافة منها إلى قلب مدينة المنصورة التى لا تزيد

40 - الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، النتائج الأولية لتعداد ٢٠٠٦

41 - الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، مصدر سابق .

42 - مجلس مدينة طلخا: مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ، بيانات غير منشورة عن خطوط النقل بمدينة طلخا .

43 - أحمد حسن نافع ، مرجع سابق ، ص ٣٧٥

44 - Oskar F., Market effects of regional High -speed trains on the Svealand line Journal of Transport Geography 13 (2005)p. 358.

عن ١.٥ كيلومتر والتي يمر منها قطارات دمياط - الاسكندرية والقاهرة مروراً بمدينة طنطا إلى زيادة حركة نقل الركاب إلى مدينتي طلخا والمنصورة؛ لوجود جامعة المنصورة ومستشفياتها التي منها المسالك البولية (التي تحمل سمعة جيدة في العالم العربي) ، بالإضافة إلى زوارها اليوميين من محافظة الدقهلية ومن المحافظات الأخرى المجاورة مثل المنوفية والغربية ودمياط وكفر الشيخ<sup>(٤٥)</sup> وبعض كليات جامعة الأزهر بغرض التعليم أو التجارة، و توجد من جهة مدينة طلخا جامعة الدلتا خصوصاً التي يوجد بها ثلاثة معاهد وكليات، مثل المعهد العالى للحاسب الإلى ومعهد الخدمة الاجتماعية وكلية الهندسة ، بالإضافة إلى مصنع طلخا لتصنيع سجاد النشادر<sup>(٤٥)</sup> ، ومحطة كهرباء طلخا التي بدىء فى إقامتها بداية من عام ١٩٥٥ وتم فى نفس العام إقامة أولى وحدات الإنتاج بهذه المحطة التي تنتج ٧٠٦ ميجاوات عام ٢٠٠٠ مثلت ٤.٩% من إنتاج الجمهورية<sup>(٤٦)</sup> ، فقد ترتب على تطور قطاع الخدمات تطور سكان المدن أو ظاهرة الحضرية<sup>(٤٧)</sup> كما يوجد هنا تأثير متبادل بين النقل وظاهرة الحضرية

#### ٤- تركيب الحركة المرورية

تتميز السيارة على وسائل النقل الأخرى بمرونتها، كما تربط بين الذهابة من طلخا إلى مدينة المنصورة والعكس وبالذات قمة من ٥-٦ مساءً فى يوم دراسى من جهة طلخا والمنصورة (٢٠٠٧/٣/٣) ونتج وسائل النقل الأخرى<sup>(٤٨)</sup> وقد قام الباحث بفحص الحركة المرورية

45 - من استثمارات استبيان بطريقة المقابلة المباشرة مع عدد من مرضى قسمة المسالك البولية بمستشفى غنيم للمسالك البولية .

توقف شركة النصر للأسمدة والصناعات الكيماوية فى منطقة عتاقة بال سويس ع ن العمل ع ام ١٩٦٨ بفعل العدوان السلانيلى الأمر الذى دفع الم سنولينلا اختي بار موق طلخا الإع ادةقامة م صنع نترات الذ شادر فى ع ام ٧٠ وفى عى أغ سطس ٧٥ كتب ابح الإعطى م ن طلخا ، ثم م تأسست فوكة لإع دلتللملا ١٩مدة وال صناعات الكيماوية ، ويقع م صنع طلخا اعلى الضفة الغربية لفرع دمياط شمال شرق مدينة طلخا على مساحة بلغت ٢١٠ فدان بزمام ميتعتنر ومدينة طلخا ، نقلنا عن :

منير بسيونى سالم ، مرجع سابق ، ص ٣٥ .

46 - محمد فراج حسنين : إنتاج الطاقة الكهربائية واستهلاكها فى محافظة الدقهلية (١٩٨٠-٢٠٠٠) المجلة الجغرافية العربية ، العدد السابع والأربعون ، الجزء الأول ، الجمعية الجغرافية المصرية ، ٢٠٠٦ ، ص ١٨٥ .

47 - فتحي محمد مصيلحي : التخطيط الإقليمى، الإطار النظرى وتطبيقات عربية، دار الماجد، ٢٠٠٥ ، ص ٤٤ .

48 - محمد صبحى إبراهيم ، مرجع سابق ، ص ٣٨ عن



عن هذا الجدول ( ٤ ) والشكل ( ١١ ) اللذين يوضحان ارتفاع نسبة السيارات الواردة من طلخا عن تلك الواردة من المنصورة بنسبة ١٤.٤ % ، وهذا سر تزامم شارع صلاح سالم موضوع المشكلة من جهة طلخا ،  
جدول ( ٤ )

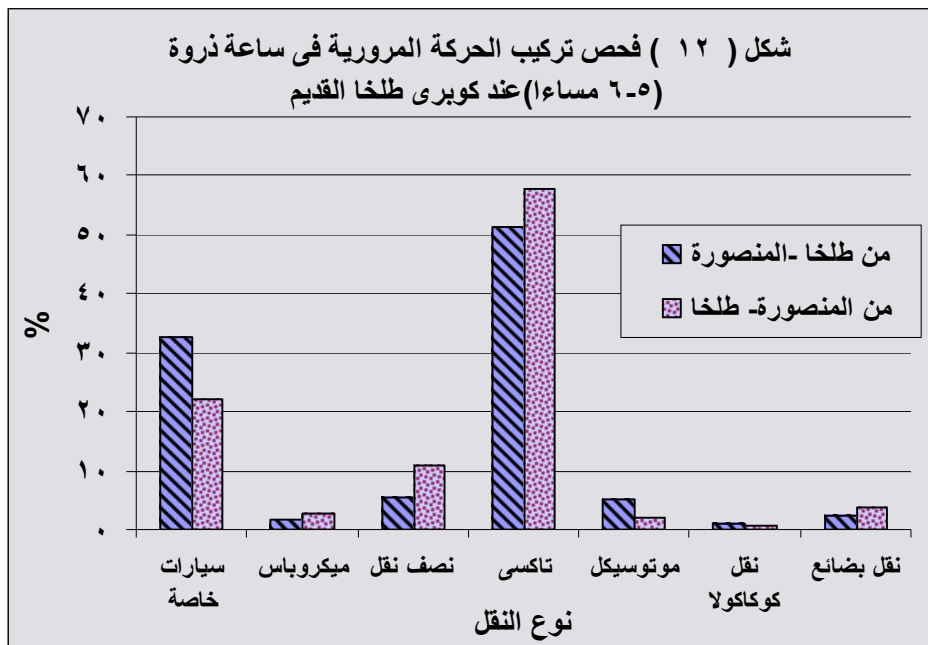
فحص تركيب الحركة المرورية في ساعة ذروة عند كوبرى طلخا القديم

تاكسيات		سيارات نصف نقل		ميكروباس		سيارات خصوصاً		
%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	
٥١.٢	٨١٣	٥.٦	٩٠	١.٨	٣٠	٣٢.٧	٥٢٠	من طلخا - المنصورة
٥٧.٦	٨٠٠	١٠.٨	١٥٠	٢.٨	٤٠	٢٢.١	٣٠٨	من المنصورة- طلخا
مجموع		نقل بضائع		عربات نقل كوكاكولا		موتوسيكلات		
%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	
١٠٠	١٥٨٨	٢.٥	٤٠	٠.٩	١٥	٥	٨٠	من طلخا - المنصورة
١٠٠	١٣٨٨	٣.٦	٥٠	٠.٧	١٠	٢.٢	٣٠	من المنصورة- طلخا

المصدر : الدراسة الميدانية عند كوبرى طلخا القديم يوم ٢٠٠٧/٣/٣ .

كما يتضح من الشكل تفوق نسبة سيارات التاكسي بوجه عام فقد زادت نسبتها عن نصف حصيلة الحركة المرورية بوجه عام وان كانت قد تفوقت نسبة السيارات القادمة من المنصورة ( والتي تنقل طلاب الجامعات وأهل مدينة طلخا ومركزها ) عن مدينة طلخا والنسب على التوالي ( ٥٧.٦% - ٥١.٢% ) ، كما يلاحظ قلة نسبة سيارات الميكروباس ( من طلخا ثم المنصورة ١.٨% - ٢.٨% ) ، مع أن المطلوب هو زيادتها إلى ما لا يقل

عن ١٠% (٤٩) خصوصاً أن هذه الوسيلة تناسب أصحاب الدخل



المحدود وطلبة الجامعات والمدارس ، ويمكن أن يحل زيادة نسبتها مشكلة التفكير مستقبلاً في تسيير السيارات التي تحمل أرقاماً زوجية في يوم والفردية في يوم آخر .

هذا وترتفع نسبة السيارات خصوصاً من جهتي طلخا والمنصورة على التوالي إلى ٣٢.٧% - ٢٢.١% والمطلوب أن تقل هذه النسبة، ويتم تشجيع وسائل النقل الأخرى مثل: الحافلات و أنصاف الحافلات، وسيارات المكروباس ، كما يلاحظ وجود سيارات متنوعة ذات صفة تجارية مثل سيارات نقل بضائع السوبر ماركت والكوكاكولا (من مصنع طلخا)، وسيارات النصف نقل التي تقوم بنقل الخضروات والفاكهة والبضائع التموينية ، وقد وصل مجموع نسبة النقل التجاري من جهة طلخا ثم المنصورة على التوالي إلى ١٠.٦% - ١٥.١% وهذا يوضح تفوق المنصورة على طلخا في ذلك ؛ لوجود مصانع المواد الغذائية ووجود مخازن ومراكز تجميع المنتجات الغذائية الرئيسية.

49 - من الدراسة الميدانية عند كوبرى طلخا القديم بطريقة المقابلة المباشرة في يوم ٣/٣/

### خامساً: موقف طلخا الجديد

إذا كان على الدولة أن تتبنى سياسة إنشاء مجتمعات ومشروعات ومدن جديدة تقع خارج المدن ، وتكون قادرة على جذب السكان والأنشطة وتساعد على إعادة التوازن الحضري لتلك المدن مرة أخرى<sup>(٥٠)</sup>، فإن عملية إنشاء موقف جديد على أطراف مدينة طلخا يشابه موقف عبود بالنسبة لمدينة القاهرة عملية جيدة تحل جانباً كبيراً من مشكلة شارع صلاح سالم المرورية ، وسيدرس الباحث وجهتي النظر الموافقة والرافضة لهذا المشروع الذي استنتجه الباحث من الدراسة الميدانية .

#### ١ - وجهة نظر منفذى المشروع ومؤيديه.

إذا كان لكل مشروع عمراني جديد مؤيدوه ورافضيه<sup>(٥١)</sup> ، وكما أن كل عملية إنشاء جديدة تتمشى مع ما يرى باحثو مجال التخطيط التنموي الحضري فإن المستوى التوازني للشبكة الحضرية ( الحجم السكاني الأمثل للمدينة) والذي تم تعريفه بأنه الحجم السكاني الذي يتساوى عنده الناتج الحدي الحضري ( يشمل الخدمات والشبكات النقلية والحد من التلوث وفرص العمل) مع التكلفة الحدية التي تشمل كل ما ينفق على العناصر السابقة<sup>(٥٢)</sup> ، فقد استفاد أصحاب الأراضي التي تحيط أو تقترب منالموقف الجديد من ارتفاع أسعار أراضيهم ، ويبعث على شبكة المعلومات حالياً عروض بيع أراضي لاستغلالها مطاعم ومقاهى وكافيتريات وبيع بقالة<sup>(٥٣)</sup> حول الموقف الجديد .

كما شعر بعض سكان شارع صلاح سالم بارتياح لقلّة الفوضى المرورية بعد نقل الموقفين إلى موقف طلخا ، هذا وقد تم إنشاء هذا الموقف الذي يضم كافة سيارات الاقاليم بمساحة تقدر بـ ٢٢٠٠ متر مربع ، و تعادل مساحته ٧ أضعاف مساحة الموقف القديم ،وهو يقترب من مساحة

50 - عادل شاويش : النقل بالطرق البرية وأثره على تنمية المجتمعات الجديدة حول دلتا النيل بمصر ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية آداب المنوفية ، ١٩٩٨ ، ص ١١٠ عن

Alonso,W-What are New Town For? -Journal of Urban Studies-Vol.7-1970.pp 3-6.

51 - محمود توفيق :منهجية البحث العلمى، الطبعة الأولى ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة، ص ١٣٠.

52 - نفس المرجع، ص ١١٠.

53 - من الدراسة الميدانية لموقع الموقف الجديد فى ٢/٦/٢٠٠٨ ، ومتابعة موضوع الموقف الجديد على شبكة المعلومات الدولية .

جدول ( ٥ )  
عدد السيارات الداخلة والخارجة من موقف طلخا الجديد

م	الخط	عدد السيارات أجرة-دقهلية	./.	عدد السيارات من الجهة المقابلة	./.	مواقف مؤقتة في مدينة طلخا
موقف طلخا الجديد والمحا ففقات الأخرى	طلخا/ دمياط	١١٠	8.11	١١٠	١٩.٣٣	
	طلخا/ الاسكندرية	٦١	4.50	٣	٠.٥٣	
	طلخا/ المحلة	٥٧	4.20	٦١	١٠.٧٢	
	طلخا/ القاهرة	٧٨	5.75	٥	٠.٨٨	
	طلخا/ كفر الشيخ	٥٤	3.98	١١٠	١٩.٣٣	
	طلخا/ طنطا	٧٢	5.31	٧٢	١٢.٦٥	
	طلخا/ بورسعيد	١٢٥	9.21	٨	١.٤١	
	طلخا/ بيلا	٦٠	4.42	٦٠	١٠.٥٤	
	طلخا/ رأس البر	١٠	0.74	١	٠.١٨	
	طلخا/ دمياط الجديدة	١٢	0.88	٢	٠.٣٥	
	طلخا/ جمصة	٤٨	3.54	٥٢	٩.١٤	
	مجموع	٦٨٧	0.64	٤٨٤	٨٥.٠٦	
	موقف طلخا الجديد والمراكز والقوى المجاورة	طلخا/ نبروه	١٢٠	8.84		٠.٠٠
طلخا/ سمنود		١٣٥	9.95	١٠	١.٧٦	
طلخا/ شربين		٧٥	5.53	٧٥	١٣.١٨	
طلخا/ بسنديله		٥٠	3.68	-	٠.٠٠	
طلخا/ بتره		٨٠	5.90	-	٠.٠٠	
طلخا/ ميت عنتر		٤٥	3.32	-	٠.٠٠	شارع صلاح سالم
طلخا/ دميرة		٩٠	6363	-	٠.٠٠	شارع الثانوية
طلخا/ ميت الكرماء		٥٥	4.05	-	٠.٠٠	أمام نادى القضاة
طلخا/ شرنقاش		٢٠	1.47	-	٠.٠٠	شارع المعهد اللاسلكى
مجموع		٦٧٠	49.37	٨٥	١٤.٩٤	
مجموع حركة الموقف		١٣٥٧		٥٦٩	١٠٠.٠٠	
			100		٠	

المصدر: مجلس مدينة طلخا ، بيانات غير منشورة عن موقف طلخا الجديد ، ٢٠٠٨ م

موقف مدينة القاهرة أو موقف عبود، وتم تنظيمه وإلحاق شركات النظافة والأمن المتخصصة، حتى يكون على أعلى مستوى حضارى ، بما يساعد

على تفريغ مدينة طلخا من تكديس السيارات الأجرة بها، و سيتم استغلال الموقف القديم فى نقل كافة الباعة الجائلين إلى هذا المكان، بما يساعد على خلو شوارع المدينة من الاشغالات بالباعة الجائلين، وهذا كله يؤدى إلى تحقيق الانضباط المرورى لشارع صلاح سالم والشوارع التى تصب فيه، ويوضح الجدول الآتى حجم السيارات فى موقف المنصورة الجديد، ويتضح من الجدول ( ٥ ) ما يأتى :-

أ- اقتراب عدد السيارات التى تخرج وتأتى إلى موقف طلخا الجديد من محافظات الدلتا ، مع السيارات التى تخرج وتأتى من الموقف إلى القرى والمراكز المجاورة ، خصوصاً طلخا والمنصورة ، والنسب على التوالى ٥.٦٤ ./. - ٤٩.٣٧ ./. ، وهذا يدل على حيوية وأهمية هذا الموقف ، فى ضوء التوأمة الظاهرة بين مدينتى طلخا والمنصورة .

ب- يصل عدد السيارات الآتية من الجهة المقابلة إلى موقف طلخا الجديد إلى ٥٦٩ سيارة أجرة بنسبة ٤١.٩ ./. ، وهذا يدل على أهمية المنطقة ، خاصة وجود جامعة المنصورة ، والمستشفيات الجامعية المتخصصة، وكل من مصنع سماد ومعاهد الدلتا ومحطة الكهرباء بطلخا ، بالإضافة إلى أهمية مدينة المنصورة التجارية ، وامتداد هذه الأهمية داخل مدينة طلخا ، بمساعدة المعابر التى تربط بين المدينتين .

ت- زيادة وجهة السيارات إلى مدينة بورسعيد ؛ للاستفادة من السوق الحرة والاصطياف بها بالإضافة إلى مدينة دمياط ؛ لوجود الجامعة وصناعة الموبيليا والحلوى ، بالإضافة إلى القاهرة التى تقترب نسبة السيارات المسافرة إليها من ٦ ./. ؛ للسفر والعمل والدراسة بجامعة القاهرة ، ومنها الجامعات خصوصاً والمعاهد فى مدينة ٦ أكتوبر وغيرها<sup>(٥٤)</sup> .

ث- كما يلاحظ أن عدد السيارات المقابلة ( أى تخرج من المواقف الأخرى إلى طلخا )، يصل عددها إلى ٥٦٩ سيارة ، يأتى ٨٥ ./. منها من محافظات الدلتا ، وأكبر عدد من السيارات يأتى من دمياط -كفر الشيخ- طنطا- بيلا ، والنسب على التوالى ١٩.٣٣٠ ./. - ١٩.٢٣ ./. - ١٢.٦٥ ./. - ١٠.٥٤ ./. ، ومعظم المسافرين طلاب وموظفين يليهم تجار جملة<sup>(٥٥)</sup>.

54 - من استمارة استبيان لعينة عشوائية ، من ركاب سيارات الأجرة إلى القاهرة من موقف طلخا ، فى يوم ٢٠٠٧/٣/٢ م.

55 - من استمارة استبيان لعينة عشوائية ، من ركاب سيارات الأجرة الآتية من دمياط -كفر الشيخ- طنطا- بيلا إلى موقف طلخا ، فى يوم ٢٠٠٨/٥/٢ م.

## ٢- وجهة النظر الراضية للمشروع:

يبني الراضون لنقل موقف سيارات الأقاليم الذي كان موجوداً بجوار محطة قطار طلخا ، وموقف خطوط سيارات قرى طلخا موقفهم على عدد من الأسباب

أ- بالنسبة لطلبة جامعة المنصورة والمعاهد الأزهرية فقد أدى نقل الموقف إلى ارتفاع أجرة التاكسي إلى خمس جنيهات، قابلة للارتفاع بعد أن كانت جنيهين قبل ذلك ، وقد فاقم عدم وجود سيارات سرفيس تنقل الطلاب من أمام مدخلى الجامعة الأساسيين ( البارون - شارع جيهان) من هذه المشكلة.

ب- حدوث عمليات سرقة حدثت من بعض سائقي التاكسي لُحلى بعض السيدات ؛ وذلك لوجود الموقف الجديد فى منطقة منعزلة<sup>(٥٦)</sup> وغير حيوية يقل العمران بها.

ت- عدم وجود مطاعم ومقاهى بجانبه ؛ لخدمة زواره ، كما أوضح سكان قرية بترا والقرى المجاورة لها أن الموقف قد زاد المسافة التى يرتادونها إلى أكثر من الضعف ، ولذلك مازالت سيارات هذا الخط تتمركز بشارع صلاح سالم أمام الحاح وشكوى الأهالى .

ث- خطورة موقع موقف طلخا الجديد على الركاب وتوضحه الصورة (١٣) حيث يمر خط لكهرباء الضغط العالى (القادم من محطة طلخا للكهرباء) فوق الموقف ، وفى حالة سقوط سلك من هذا الخط يمكن أن يمثل كارثة تقتل مئات من المنتظرين داخل السيارات وخارجها .

56 - من الدراسة الميدانية التى قام بها الباحث فى منطقة الموقف الجديد بطريقة المقابلة المباشرة فى ١١/٦/٢٠٠٨ .



شكل ( ١٣ ) مرور خط كهرباء الضغط العالى فوق  
موقف طلخا الجديد يمثل خطورة على الركاب

### الخاتمة

خرج الباحث بعدة توصيات لهذه الدراسة مثل :-

١-ينبغي أن يكون من ٥٠-٦٠ ./. من حركة النقل اليومية بالنقل العام .  
ومنع السيارات المُستهلكة من المرور بالشارع ؛ نظراً لكمية العادم التي تصبه بهذا الشارع الحيوى .

٢- يجب أن يعمل التخطيط العمرانى على زيادة اتساع الشوارع التي ستنشأ مستقبلاً فى مدينة طلخا بحيث لا تقل عن ١٦ متراً ،ذلك أن ضيق الشوارع يمكن أن يترتب عليه مشاكل مرورية مستقبلاً

٣-ضرورة التخطيط لحل مشكلة المرور فى الشارع حلاً جذرياً عن طريق الآتى :

أ- ينبغي إنشاء كوبرى بديل لكوبرى طلخا القديم ، لحلول نهاية عمره الافتراضى عام ١٩٨٥ ، وينبغي أن يوجد معبران فى المنطقة نفسها ، المعبر الأول الجديد مكان المعبر القديم ؛ لكى تستفيد منه الشوارع التي تطل على شارع صلاح سالم مثل :عاطف الشرقاوى الذى ينتهى عند مزلقان طلخا الثانى وشارع الجمهورية وحامد الشربيني وإبراهيم يونس وسويت والمعبر الثانى الجديد ، يكون كوبرى علوى ،يبدأ قبل مزلقان طلخا ، وينتهى بعد فرع دمياط (٥)

ب-وفى حالة تعذر إنشاء هذا الكوبرى العلوى يمكن أن يُنشأ كوبرى آخر بعد كوبرى قطار طنطا المنصورة يمكن أن يتحمل مرور أتوبيسات مصنع طلخا للسماد وعمال محطة كهرباء طلخا ، ويمكن أن يقضى على اختناقات المرور على مداخل ومخارج كوبرى طلخا القديم ويمكن أن يسهم كل من مصنعى سماد طلخا والأسباني للملابس ومعاهد الدلتا خصوصاً بأكثر من ثلاثة أرباع تكلفة هذا الكوبرى .

٤- تشجيع نظام النقل الجماعى ( عربات السرفيس ، والنصف أتوبيس ) التي تربط بالفعل بين مدينتى طلخا ، والمنصورة ،وبالذات التي تصل إلى

\* - أى يكون فوق شارع صلاح سالم ، بحيث تستفيد منه السيارات الآتية من طلخا وخارجها ، كما تستفيد منه السيارات والأتوبيسات الخارجة من المنصورة جهة طلخا ، ولا يكون لها مصلحة داخل شارع صلاح سالم المزدهم ، كأن تكون متجهة جهة معاهد الدلتا (ثلاثة معاهد عالية ، مع وجود تعليم خاص لغات بمراحل التعليم قبل الجامعى ) ، بالإضافة للمصنع الأسباني للملابس الجاهزة ، ومصنع السماد ،ويوجدان خارج الكتلة السكنية بمدينة طلخا .  
من الدراسة الميدانية للباحث فى ٢/٣/٢٠٠٧ م .



موقف ظلخا الجديد، وينبغي تحريك السعر قليلاً عن عشرين قرشاً<sup>(٥٧)</sup>، نظراً لزيادة تكلفة تشغيل هذه العربات لطول المسافة حتى هذا الموقف، وإنشاء محطات لها تحمى الركاب من أشعة الشمس صيفاً، والمطر شتاءً، مع مراعاة قلة الوقوف المتكرر فى الشارع وتشجيع الوقوف لفترات محدودة.

٥- لزيادة أعداد العربات خصوصاً، والتي أصبحت المشكلة الحقيقية فى معظم المدن القديمة فى مصر، ينبغي تسيير العربات الخاصة إلى تنتهى من اليمين برقم زوجى مثل ٥٢٣٥٨ فى يوم، وفى اليوم التالى تسيير العربات التى تنتهى من اليمين برقم فردى ٢٤٥٣٣، وسيشجع هذا مالكو السيارات خصوصاً على استخدام سيارات السرفيس أو التربيط بين أصحاب الأرقام الأحادية والزوجية.

٦- يوضح الشكل (٧) أنه توجد مساحة فضاء يمكن أن تتحول إلى مساحة خضراء، والتي تآكلت فى معظم المدن المصرية القديمة، وكانت تستخدم موقفاً لخدمة السيارات التى تربط قرى ظلخا بمدينة ظلخا، مثل خط بترنا وينبغي المحافظة عليها وتحويلها إلى مساحة خضراء، تحمى سكان منطقة صلاح سالم من التلوث.

٨- إنشاء هيئات خصوصاً تضع مواصفات وتعليمات لاحتياجات مواقف السيارات Parking Standard وتطويرها من حين لآخر، لمواكبة التطورات المختلفة والحتمية التى تستلزم تعديلها.

٩- ضرورة الانتباه لخصوصية كل جزء من أجزاء المدينة<sup>(٥٨)</sup> ووضع المواصفات الملائمة لكل جزء، وينبغي الانتباه بكل جدية للمشاكل التى سوف تنشأ بسبب زيادة نسب امتلاك السيارات خصوصاً، قبل الوصول إلى مرحلة يصبح معها حل مسائل المرور أمراً بالغ الصعوبة.

١٠- أوضحت الدراسة الميدانية وجود بعض الاستخدامات العامة التى تعمل على الزحام مثل مركز الشرطة والإسعاف والمستشفى، ولذلك ينبغي العمل على بناء الأبنية الحكومية الجديدة خارج حدود مركز المدينة المزدحم؛ لتخفيف العبء عليه وتخفيف الطلب على مواقف السيارات بالشوارع الرئيسية

57 - من الدراسة الميدانية لعينة من سائقي السرفيس، والعربات النصف أتوبيس، والتي توصل مدينة ظلخا بالمنصورة، ومركز ومدينة ظلخا بموقف ظلخا الجديد.

58 - سامى زريق: تقييم واقع مواقف السيارات العائدة للمباني الحكومية فى مدينة اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للدراسات والبحوث العلمية، سلسلة العلوم الهندسية المجلد (٢٧) العدد (١) ٢٠٠٥، ص ٥.

، وتخصيص الدوائر التي تتخذ من الشقق السكنية بمباني جديدة تأخذ في حساباتها تحقيق متطلبات وقوف السيارات.

١١- ضرورة تركيب كاميرات إلكترونية عند المعابر والشوارع المهمة وهذه يمكن أن تسجل بشكل دقيق حجم الحركة المرورية وتركيبها، كما أن ذلك سيساعد ويسهل على المخططين والباحثين على ابتكار حلول صحيحة لكثير من المشكلات المرورية، وأقترح وضع هذه الكاميرا عند كوبرى طلخا القديم ومزلقان طلخا الذي تمر منه السيارات إلى شارع صلاح سالم، وعلى شوارع الجمهورية والشوارع التي تؤدي إلى شارعى المحافظة وجامعة المنصورة وكذلك كوبرى المنصورة العلوى الجديد

## جدول ( ١ )

يوضح الجدول الآتي الاستخدام الأمثل للأراضي بالمدن

الكثافة المطلوبة (م <sup>٢</sup> /ساكن)	النسبة المطلوبة من مساحة المدينة ./.	استخدامات الأراضي
٧٥-٣٠	٣٤	السكن
٤٠-٢٠	١٩	العمل
٢٥-١٠	١٢	الطرق
١٧-٦	١٠	المرافق العامة (مدارس-جامعات-أندية - مقاهى - المرافق الهندسية)
٥٠-٢٥	٢٥	المساحة الخضراء
٢٠٧-٩١	١٠٠	مجموع

المصدر : على محمد عبد المنعم حسن: هندسة النقل والمرور(مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن)  
،دار الراتب الجامعية ، بيروت ، ١٩٩٤ ، ص ١٩ .

## جدول ( ٢ )

## المحال التجارية بالقطاعات التي تطل أو تؤدي إلى شارع صلاح سالم موضوع المشكلة

نوع الاستخدام	شارع صلاح سالم	قطاع		قطاع		قطاع		الاتجاه
		أيسر	أيمن	أيسر	أيمن	أيسر	أيمن	
ملابس جاهزة	٣						٣	
بيع فلاتر	١							
بيع كمبيوتر			٤					
كتابة كمبيوتر			٤					
سايبير			١					
كرستال	١							
أحذية				١	١			
آلات تصوير	٣	١	١	١	٢		٨	
أدوات منزلية			١	١			٢	
مكتبات						١	١	
تكيف			٢			١	٣	
كاسيت	١						١	
محلات متنوعة	١						١	
صيدليات	٣	٢	٢	٢	٢	٦	١٧	
تغليف		١					١	
بيع عجل				١			١	
بيع هدايا		١	٣	٣	٢		٩	
ترزى				١			١	
اصلاح كاوتش								
بيع محمول	٤	٢	١	١	٢	١	١٢	
سايبير كمبيوتر			١				١	

\* - يلاحظ أن الجانب الأيسر من الشارع الرئيس خط سكة حديد دمياط الاسكندرية و القاهرة عبر مدينة طلخا .

نوع الاستخدام	شارع صلاح سالم	قطاع غربي		قطاع شرقي		قطاع شمالي(*)		إجمالي الخدمات	% من إجمالي الخدمات
		أيسر	أيمن	أيسر	أيمن	أيسر	أيمن فقط		
بيع أسمنت						١		١	0.4
كوافير						١		١	0.4
مغسلة					٢			٢	0.8
خدمات متنوعة					٢			٢	0.8
خدمات حرفية	١٢	٨	١٣	١٠	٢١	١٤	٥	٨٣	
مطاعم وحلوانى	١	٤	٣	٤	٣	٤		١٩	7.8
عصائر	٤							٤	1.6
فكهانى			١	١				٢	0.8
بيع مواد غذائية	٦	١	٢	٣	٧	١	٣	٢٣	9.4
اسماك			١		١			٢	0.8
جزارة						١		١	0.4
بن					١			١	0.4
ألبان					١	١		٢	0.8
مقاهى	٤	٣	٢					٩	3.7
مقلى	١		١	١				٣	1.2
خدمات غذائية	١٦	٨	١٠	٩	١٣	٧	٣	٦٦	
سياحة وسفريات	١	١		١				٣	1.2
بريد وسنترال	١	١	٢		٣			٧	2.9
عيادات	١٢	١٠	٦		١٠		٩	٤٧	19.3
معامل تحاليل	٣	٣						٦	2.5
اسعاف					١			١	0.4
مكاتب محاماة	٣							٣	1.2
مكاتب شركات	٣							٣	1.2
معارض سيارات	٢	١		٢				٧	2.9

نوع الاستخدام	شارع صلاح سالم	قطاع غربي		قطاع شرقي		قطاع شمالي(*)		إجمالي الخدمات	% من إجمالي الخدمات
		أيسر	أيمن	أيسر	أيمن	أيسر	أيمن فقط		
وغير									
مركز طبي			٢	١				٣	1.2
مكتب صحة				١				١	0.4
بنزين	١						١	٢	0.8
رعاية طفولة	١							١	0.4
جمعية تحسين صحة				١				١	0.4
مسجد	١			١		٢		٤	1.6
مدرسة	١							٢	0.8
مستشفى تخصصي								١	0.4
شركة قطاع عام								١	0.4
مركز تنمية بشرية								١	0.4
خدمات عامة	٢٤	١٦	٢٦	٢٠	١	٢٨	١٠	١٢٥	100.0

استمارة الاستبيان

أولاً: الركاب :

- ١- ما السبب الرئيس في مشكلة المرور في شارع صلاح سالم ؟  
 أ- كثافة الاستخدام التجارى والخدمى حول الشارع -----  
 ب- ضيق الشارع بالنسبة لحركة المرور . ج- أن الشارع يربط مواقع حيوية فى كل من  
 مدينتى طلخا والمنصورة .  
 ٢- ماذا أثر عليك نقل موقفى طلخا إلى الموقف الجديد ؟  
 أ-زيادة المسافة بين قريتك والموقف الجديد ----- ب-ارتفاع أجرة التاكسى الذى  
 ينقلك من داخل المنصورة أو طلخا إلى الموقف الجديد .  
 ج- عدم وجود خدمات حول الموقف الجديد ----- .  
 ٣- ما نوع الخدمات التى تريدها حول موقف طلخا الجديد؟  
 أ- قهاوى ----- ب- مطاعم ----- ج- مكتبات-----  
 د- توفير سيارات السرفيس بدلا من التاكسى مرتفع الأجرة (\*)  
 ٤- ما هو رأيك فى حل مشكلة المرور فى شارع صلاح سالم ؟  
 أ- تسيير السيارات خصوصا التى تحمل الأرقام المزدوجة فى يوم والمفردة فى يوم --  
 ب- نقل موقف ميت عنتر الذى ما يزال موجودا فى شارع صلاح سالم ----- ج-  
 بناء كوبرى علوى فى المسافة من مزلقان طلخا حتى بعد كوبرى طلخا ( فوق شارع صلاح  
 سالم القصير).  
 د- كل ما سبق ----- .

### ثانياً : السائقون :

- ١- هل مستوى الأجرة الحالى ( ٢٠ قرشاً ) يحقق ميزة نسبية للتشغيل ، أم ينبغى الزيادة ؟  
 نعم ----- لا -----  
 ٢- ما مستوى الزيادة المطلوبة ؟  
 ١٠ قروش زيادة----- ٢٠ قرشاً----- ٣٠ قرشاً .

### ثالثاً : زوار مستشفيات جامعة المنصورة من جهة طلخا :

- ١- ما لأقسام المتميزة فى مستشفيات جامعة المنصورة ، ولا توجد فى قريتك أو محافظتك  
 ----- و ----- و -----  
 ٢- ما السبب فى الانتقال اليومى لمرضى مراكز الدقهلية للاستشفاء بمدينة المنصورة؟

\* - ذكر طلاب جامعة المنصورة أجرة التاكسى من أمام الجامعة حتى موقف طلخا الجديد للوصول  
 إلى قراهم لا تقل عن خمسة جنيهات ( كانت جنيهان فى حالة الموقف القديم )، وتنخفض فى حالة  
 سيارات السرفيس إلى خمسين قرشاً .

- أ- تحسّن الرعاية الصحية ----- ب- صرف العلاج للمرضى-----  
 ج- ارتفاع مستوى الأطباء ----- د- كل ما سبق -----  
 رابعاً : إنشاء كوبرى طلخا الجديد الذى يقترحه الباحث :  
 ١- ما المكان الذى تقترحه لإنشاء كوبرى طلخا المقترح؟  
 -----،-----،-----  
 ٢- من أين سيتم تغطية نفقاته المالية ؟  
 أ- فرض ضرائب على السيارات فى مدينتى طلخا والمنصورة -----  
 ب- تصوير السيارات التى ستعبر الكوبرى المقترح، وتحميلها لجزء من نفقات  
 الكوبرى -----  
 ج- مساهمة مصنع سماد طلخا بأكثر من نصف التكلفة<sup>(٥)</sup>-----  
خامساً : موقف طلخا الجديد  
 أ- هل أنت موافق على إنشاء كوبرى طلخا الجديد؟ (موافق)-----، غير موافق-----  
 ب- ما أسباب موافقتك على هذا المشروع؟----- و-----  
 ----- و-----  
 ج- ما أسباب رفضك لهذا المشروع؟----- و----- و-----  
سادساً : تركيب الحركة المرورية عند كوبرى طلخا  
 ١- ما اقتراحاتك على زيادة نسبة سيارات التاكسى والخاصة إلى أكثر من ثلاثة أرباع  
 الحركة المرورية من جهتي طلخا والمنصورة ؟  
 أ- تسيير السيارات الأحادية فى يوم والزوجية فى يوم ----- ب- تشجيع الترخيص  
 لسيارات المكروياس والنصف أتوبيس-----  
 ت- منع مرور السيارات خصوصاً فى ساعات الذروة-----  
 ث- كل ما سبق-----  
 ٢- ما رأيك فى انخفاض نسبة مرور الدراجات البخارية ؟  
 أ- ضرورة تشجيع مرور المزيد ----- ب- إنشاء مسارات خصوصاً لها-----  
 ج- منع مرورها فى ساعات الذروة فقط -----

## المراجع

### أولاً-المراجع العربية

- - بسبب حدوث اختناقات مرورية فى شارع صلاح سالم قبل الورديات الجديدة للمصنع بسبب مرور أتوبيساته .



## ١-المصادر الإحصائية :

- ١ - إدارة معهد الدلتا للحاسب الآلى ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٠٨ م .
- ٢-رئاسة مركز ومدينة طلخا،مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، بيانات غير منشورة عن موقف طلخا الجديد ، ٢٠٠٨ .
- ٣- محافظة الدقهلية ،مديرية الاسكان والتعمير ، بيانات غير منشورة عن المرور فى مدينتى طلخا والمنصورة ، ١٩٨٥ .
- ٤-محافظة الدقهلية ،مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ، بيانات غير منشورة عن النقل فى محافظة الدقهلية ، ٢٠٠٧ .
- ٥-مديرية الطرق والنقل بمحافظة الدقهلية ،مكتب الحاسب الآلى ، والمكتب الفنى،بيانات غير منشورة عن طرق طلخا، ٢٠٠٦ .

٢- الكتب:

- ١ - أحمد البدوى الشريعى : جغرافية العمران الريفى (بحوث تطبيقية ) ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربى ، القاهرة ، ١٩٩٦ م ، ص ١٤٧ .
- ٢ -سعيد عبده ، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٩٤ .
- ٣-صفوح خير ،البحث الجغرافى مناهجه وأساليبه،دار المريخ،الرياض، ١٩٩٠ .
- ٤-عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل، دراسة كمية وتطبيقية فى جغرافية النقل، الدار الدولية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، ١٩٩٧ .
- ٥-عيسى على إبراهيم:الأساليب الإحصائية فى الجغرافيا ،دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٢ ، ص ١٥٩ .
- ٦-فايز حسن غراب،جغرافية النقل (بين الأدب والمنهج والتطبيق)،شبين الكوم ، بدون سنة.
- ٧-فتحى عبد العزيز أبو راضى،خرائط التوزيعات البشرية ورسومها البيانية(دراسة تطبيقية ) ، دار المعرفة الجامعية،الاسكندرية ، ٢٠٠٨ م .
- ٧- فتحى محمد مصيلحى : جغرافية العمران ، من منظور جغرافى وتنموى معاصر ، دار الماجد للنشر والتوزيع ، المنوفية ، ٢٠٠٨ م ، ص ٢٨١ .
- ٨ ----- : التخطيط الاقليمى،الاطار النظرى وتطبيقات عربية، دار الماجد، ٢٠٠٥ .
- ١٠- فتوح فتحى خضر ، محافظة الدقهلية ،جامعة الزقازيق ، ١٩٩٢ .
- ١١-فضل إبراهيم الأهود: المدخل إلى جغرافية النقل ، الدار العربية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، ١٩٩٧ ، ص ٣٧ .

- ١٢- محمد رياض : جغرافية النقل ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٨٦
- ١٣ - محمود توفيق سالم : هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية ، بيروت ، ١٩٨٤ ، ص ٢٦٥ .

### ٣-المجلات العلمية:

- ١- أحمد حسن نافع ، النمو العمراني لمدينتي المنصورة و طرخا كنموذج للمدن التوأمية فى مصر ، مقالة بمجلة كلية آداب المنصورة ، العدد الثالث والعشرون ، أغسطس ١٩٩٨ .
- ٢- سامى زريق ، تقييم واقع مواقف السيارات العائدة للمباني الحكومية فى مدينة اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للدراسات والبحوث العلمية ، سلسلة العلوم الهندسية المجلد (٢٧) العدد (١) ٢٠٠٥ .
- ٣- سيد أحمد سالم قاسم ، النقل الداخلى فى مدينة أسبوط ( دراسة فى الجغرافيا التطبيقية) الجزء الأول ، مقالة بمجلة كلية آداب أسبوط للدراسات البيئية ، العدد التاسع عشر ، أسبوط ، يوليو ٢٠٠٠ .
- ٤ - فايز حسن غراب، شبكة الطرق الحضريّة المرصوفة فى محافظة كفر الشيخ(دراسة جغرافية) ، العدد الثانى عشر ، مجلة بحوث كلية آداب المنوفية، يناير ، ١٩٩٣ م .
- ٥- محمد صدقى الغماز، شبكة الطرق البرية المرصوفة بين المراكز الحضريّة بمحافظة الفيوم دراسة كمية تحليلية، العدد الثالث، مجلة بحوث آداب المنوفية ، ديسمبر، ١٩٩٠ .
- ٦- محمد فراج حسنين : إنتاج الطاقة الكهربائيّة واستهلاكها فى محافظة الدقهلية (١٩٨٠-٢٠٠٠) المجلة الجغرافية العربية، العدد السابع والأربعون، الجزء الأول ، الجمعية الجغرافية المصرية ، ٢٠٠٦ .
- ٧ - محمد محمد جمال بشر ، استخدامات الأرض على جانبي شارع فؤاد ، طريق الحرية( دراسة جغرافية ) مقالة بمجلة بحوث كلية الآداب ، جامعة المنوفية ، العدد الثالث والخمسون ، ابريل ٢٠٠٣ م .
- ٨- منير بسيونى سالم الهيتى :جغرافية رحلة العمل اليومية لحركة عمال مصنع سماد طرخا ( دراسة جغرافية )، مقالة بمجلة بحوث كلية الآداب ، العدد الثانى والخمسون ، جامعة المنوفية ، يناير ، ٢٠٠٣ م .

### ٤-الرسائل العلمية:

- ١ - شوهدى عبد الحميد الخواجة : النقل الداخلى فى مدينة المنصورة ومشكلاته ( دراسة جغرافية ) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية آداب المنصورة، ١٩٩٩ م .
- ٢ - عادل شاويش ، النقل بالطرق البرية وأثره على تنمية المجتمعات الجديدة حول دلتا النيل بمصر ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية آداب المنوفية ، ١٩٩٨ .

- ٣-محمد صبحى إبراهيم :دور النقل فى تنمية مركز السنبلالوين ، ماجستير غير منشورة ، كلية آداب بنها، ٢٠٠٧ .
- ٤-وليد شكرى يوسف :المجتمع الحضرى لمدينة المنصورة(دراسة تحليلية لبعض الخصائص السكانية والعمرانية) ، رسالة ماجستير غير منشورة، الزقازيق ، ٢٠٠٥ .
- ثانياً :المراجع الأجنبية
- ١- المجالات:

- 1 -Oskar F.,Market effects of regional High –speed trains on the Svealand line Journal of Transport Geography 13 (2005) 358.
- 2-Richard G.,and et all, Road fright Privation in Egypt: is big beautiful?, Journal of Transport Geographic,Vol 6,No.1.
- 3-Susan H., Off the road? Reflections on transportation Geography in the information age, Journal of Transport Geography Vol 6.No. 4

٢- الكتب

- 1-Alon,M.M,and Hay,Transport for Space Economy,The Macmillan Press,London,1973.
- 2-Hayle,B.S:Transport and Development , Longman,New Yirk,1986.
- Kadiyali,L.R:Traffic Engineering and Transport Planning , Khanna publishers,2-B Nath Market. Sarak, delhi,1978.
- 3 -Hoyle,B.:Transport and Development,Macmillan,London,1973.
- 3- Michael Kuby,et al,Dispersion of Nodes added to aNetwork,Geographical Analysis aNetwork,Geographical Analysis 37,TheOhio State University,U.S.A,2005.
- 4 -Rodrigue J. , and others : The Geography of Transport Systems, Routledge, Landon and New York,2006 .
- 5-Taafe E.J. and Gauthier L.H., " Geography of Transportation" (Prentice-Hall), England Cliffs,New Jersey 1973.
- 6-Alonso,W-What are New Town For? –Journal of Urban Studies-Vol.7- 1970.

٣-مواقع إلكترونية

- 1-Http: web 5s.Silverplatter.com.
- 2-WWW.Wikimapia.Org.

ملخص بحث

احتقان الحركة المرورية فى المنطقة المركزية

## دراسة ميدانية لشارع صلاح سالم بمدينة طلخا (دقهلية)

د/ عبد الحميد إبراهيم ربيع

مدرس الجغرافيا البشرية بكلية تربية المنصورة

تعتبر مشكلات المرور من المشكلات التي تهم المواطن العادي والأفراد بوجه عام ذلك أنه ينتج عنه تضييع الوقت والتلوث الهوائى والمائى بسبب عادم السيارات الذى يؤثر على الصحة العامة للأفراد ، وكان لاختيار الباحث لمنطقتى البحث التى تتمثل فى شارع صلاح سالم بمدينة طلخا الذى تصب فيه حركة ثلاث مزلقانات قطار ( خط دمياط- الاسكندرية) بالإضافة لكبارى أخرى على ترعة الساحل ؛ لوجود مصانع السماد والكوكاكولا ومحطة الكهرباء الضخمة بالإضافة لسكان مدينة طلخا ومرور ركاب مراكز طلخا الذين لهم مصالح بمدينة المنصورة.

وقد اشتمل البحث على عدد من العناصر منها دراسة مدينة طلخا كمعبر مهم لمحافظة أخرى إلى مدينة المنصورة وباقى مراكز الدقهلية غرب فرع دمياط ، ودراسة الارتباط المرورى المكانى بين طلخا ومدينة المنصورة بعد افتتاح كوبرى طلخا عام ١٩٥١، وزادت أهمية هذا الارتباط بعد افتتاح مشروعات كثيرة منها جامعة المنصورة ومستشفياتها ومشروعات أخرى أشار الباحث إليها سلفاً ، ثم دراسة استخدام الأرض على جانبي شارع صلاح سالم وفى المنطقة المحيطة به واستنتاج أثرها على ازدحام الشارع ، وأيضاً دراسة التغيرات فى الحركة عبر ساعات اليوم من خلال دراسة قمم الازدحام المرورى منها من ٣-٤ مساءً ومن ٥-٦ مساءً .

وانتهى الباحث بدراسة موقف طلخا الجديد الذى تم افتتاحه ليحل جزء من مشكلة شارع صلاح سالم ، وناقش الباحث مميزات ومثالبه بعد سؤال مستخدمى هذا الموقف ، وخلص البحث بعدد من الاقتراحات التى تساعد فى حل مشكلة المرور منها :أنه ينبغى إنشاء كوبرى بديل لكوبرى طلخا القديم ، لحلول نهاية عمره الافتراضى عام ١٩٨٥ ، وينبغى أن يوجد معبران فى المنطقة نفسها ، أو كوبرى آخر بعد كوبرى قطار طنطا المنصورة ( على فرع دمياط) يمكن أن يتحمل مرور أتوبيسات مصنع طلخا للسماد وعمال محطة كهرباء طلخا ، كذلك ضرورة تركيب عدادات لحصر عدد السيارات التى تمر من خلال معابر طلخا وذلك للتخطيط السليم للمراحل القادمة ؛ لتفادى هذا الازدحام المرورى الذى يمكن أن يسبب شلل فى الحركة الاقتصادية والتجارية للسكان.

### Traffic congestion in the central region

### A field study of Salah Salem Street, the city

### Talkha (Daqhlieh)

Traffic problems are problems of concern to ordinary citizens and individuals in general, it would result in a waste of time and air and water pollution due to vehicle exhaust, which affects the

**public health of individuals, and the researcher to choose the areas of research, which is in the city of Salah Salem Street, Talkha overcrowding when the three Faisb train crossings in addition to the train station line users, which will stop the train in Damietta - Alexandria; to the presence of Coca-Cola and fertilizer plants and power plant in addition to the huge population of the city line and the passage of a passenger line centers who have the interests of the city of Mansoura.**

**The search included a number of elements, including study of the city transit line is important for other provinces to the city of Mansoura and other centers of the West Branch of Dakahlia, Damietta, Spatial study the link between traffic and the city of Mansoura line after the opening of a bridge line in 1951, and increased the importance of this association after the opening of many projects, including the University of Egypt, hospitals and other projects to advance the researcher pointed out, and then examine the use of the land on both sides of Salah Salem Street and the surrounding area and its impact on the conclusion of street congestion, and also to study the changes in the movement across the hours of the day through the study of traffic congestion peaks from 3 to 4 pm and 5 -- 6 p.m..**

**The study concluded by the position of the new line, which was opened to replace part of the problem of traffic in the Salah Salem Street, and discussed the advantages and disadvantages researcher after question Mstkhaddy this position, the research found a number of suggestions which help to solve the traffic problem, including the establishment of a bridge replacement for the old bridge line, to the end life span in 1985, a bridge or another bridge after the train Tanta Egypt (at the Damietta branch) can endure over a bus line to the fertilizer plant and power line workers, as well as the need for the installation of meters to count the number of vehicles passing through the crossing line, for the sound planning for the next stages; to avoid the traffic congestion which can cause paralysis in the economic and trade of the population.**

١١  
جدول ( ١ ) مصفوفة امكانية الاتصال بين موقف طلخا الجديد والعقد التي يرتبط بها ( يأتى منها سيارات والعكس) بالكيلومتر

الموقف	طلخا	بطرة	بسنديله	نبروه	المحلة	طنطا	سمنود	جمصة	رأس البر	دمياط الجديدة	قريش	بيلا	كفر الشيخ	الاسكندرية	دمياط
طلخا															
بطرة	١٧														
بسنديله	٢٢	٦													
نبروه	١٢	١٥	١٦												
المحلة	٢٧	٤١	٣٩	٣١											
طنطا	٥٥	٧٣	٧٣	٦١	٣١										
سمنود	١٩	٤٠	٣٩	٢٥	١٠	٣٦									
جمصة	٥٨	٤٣	٤٤	٢٥	٨٠	٧٣									
رأس البر	٨٠	٦٥	٦٦	٧٩	١٠٤	٣٧	٩٨	١٢٨	١٠٤	٧٩	٦٦	٦٥	٨٠		
دمياط الجديدة	٩٠	٥٨	٥٧	٧٣	١١٢	١٠٤	٩٨	١٢٨	١١٢	٧٩	٦٦	٦٥	٨٠		
قريش	٢٥	٩	١٠	٢٥	٤٩	٣١									
بيلا	١٥	٢٧	٢٦	١٥	٢٧	٣٧									
كفر الشيخ	٥٠	٦١	٦٢	٣٧	٣٣	٤٣									
الاسكندرية	١٨٥	١٨٣	١٨٤	١٥٣	١٤٠	١٣٤	١٤٦	١٨٣	٢١٣	٢٠١	١٧	١١٦	١١٦	٢٠٧	
دمياط	٧٣	٥٥	٥٦	٦٧	٩٨	١٢٢	٨٠	٣١	٣١	٢٠	٥٩	٨٠	١١٠	٢٠٧	
القاهرة	١٣٤	١٤٠	١٤٢	١٣٤	١١٦	٩٨	١١٦	١٨٣	١٧١	١٨٣	١٨	١٤٧	١٤٦	٢٠٧	١٨٣
بورسعيد	١٢٢	١٠٣	١٠٤	١١٥	١٣٤	١٥٩	١٢٨	٩٢	٩٢	٢٠١	٩٢	١٢٩	١٥٩	٢٥٦	٦١
المنصورة	٣	١٥	٢٢	١٥	٣٠	٥٥	٢٢	٥٥	٨٥	٧٣	٢٧	٢٧	٥٥	١٦٥	٧٠

المصدر : من عمل الباحث اعتماداً على الخريطة الطبولوجية لشبكة الطرق بالوجه البحرى .

