

استخدام التقنيات الحديثة في تحديث شبكة الطرق في محافظة أسيوط

باللوحة الطبوغرافية رقم NG36 M3a أنموذجاً

أ.د / إسماعيل يوسف إسماعيل – أ.د.م / عصام عادل أحمد حسن

م.م / سيد سعد الدين سيد عبدالرحمن

ملخص البحث:

يُعد النقل من المتطلبات الأساسية لتحقيق التطور بكل جوانبه، ويرتبط النقل ارتباطاً وثيقاً بالتنمية حيث أنه العصب الرئيسي في العمليات الإنتاجية ومقوم جوهري من مقومات التنمية في أي منطقة، كما يعد النقل البري وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الأفراد أم البضائع. تأتي أهمية النقل البري من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها الطرق البرية.

تمثل طرق النقل شرايين الحياة الاقتصادية، لأنها تصل بين مناطق الإنتاج ومناطق التوزيع، كما أنها تخلق المنفعة المكانية للسلع والأفراد فتزداد قيمتها بنقلها من مناطق الفائض إلى مناطق العجز. كما تعتمد حركة النقل بمحافظة أسيوط على الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية نظراً لأن المحافظة محاطة من الشرق والغرب بحاقتي وادي النيل، ويجري فيها نهر النيل الذي جعلها تمتد طولياً على الوادي كباقي المحافظات، وللنقل دور بارز في توزيع السكان كما أن أي تخطيط لإعادة توزيع السكان لا بد أن يضع في الاعتبار تطوير شبكة النقل واتساع دائرتها. وقد تم دراسة الطرق السريعة والطرق الإقليمية والطرق التجميعية والطرق المحلية. وقد توصلت الدراسة إلى أن إجمالي الطرق السريعة في المحافظة 143 كم استحوذ طريق القاهرة / أسوان الزراعي على الطول الأكبر منها بطول بلغ 28 كم وهو ما نسبته 19.6% كما بلغ إجمالي الطرق الإقليمية في منطقة الدراسة 250.5 كم تضم الطرق المرصوفة والطرق الترابية. في حين بلغ إجمالي الطرق المحلية في منطقة الدراسة 431.6 كم تنقسم إلى 128.8 كم طرق ترابية وهي ما نسبته 29.8% من إجمالي شبكة الطرق المحلية في منطقة الدراسة في حين بلغت إجمالي الطرق المرصوفة 302.8 كم تمثل 70.2% من إجمالي شبكة الطرق في منطقة الدراسة.

الكلمات المفتاحية: الخرائط الطبوغرافية، شبكة الطرق، التقنيات الحديثة، محافظة أسيوط.

مقدمة:

تسهم شبكات النقل البري في الحفاظ علي نوعية الحياة وتحسينها داخل المدن وضمان التنمية المستدامة بها ويعد ارتفاع تكاليف إنشاء شبكة الطرق حافزا لاستخدامها بكفاءة، ويمكن تحقيق ذلك عندما يتحقق الاتصال الفعال والتنقل بين عقد الشبكة وتصنف الطرق البرية وفقا لأنواعها إلي أربعة أنواع رئيسية هي السريعة والرئيسية والتجميعية والطرق المحلية.

لابد أن يضع في الاعتبار إن تطوير شبكة النقل واتساع دائرتها، له دور بارز في نقل الركاب والخدمات ومستلزمات الإنتاج وله علاقة في تحديد أنماط استخدام الأرض في الأقاليم الزراعية، وفي تحديد حجم الأسواق مهما بعدت المسافة بين مراكز الإنتاج وأسواق التصريف.⁽¹⁾

ويهدف البحث إلي دراسة النقاط التالية للوقوف علي الوضع الحالي لشبكة الطرق في منطقة الدراسة:

أولاً: الحيز المكاني للدراسة

ثانياً: التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق البرية في

منطقة الدراسة

أ/ الطرق السريعة

ب/ الطرق الرئيسية (الإقليمية)

د / الطرق المحلية

ج / الطرق التجميعية

أولاً: الحيز المكاني للدراسة:

تمثل منطقة الدراسة (لوحة أسيوط NG36M3a) وتضم مركز أسيوط وأجزاء من مركز أبوتيج ومركز الفتح ومركز أبنوب حيث تقع اللوحة في منتصف اللوحات المجاورة الآتية:

لوحة أبوتيج شرقا برقم NG36M3b، لوحة شرق قارة النص غربا برقم NG36M2b، لوحة أبنوب شمالا برقم NG36M3c، لوحة غرب طهطا جنوبا برقم NG36 16c . وتمتد حدود اللوحة بين دائرتي عرض " 00' 27° ، " 00' 15' 27° شمالا وبين خطي طول " 00' 00' 31° ، " 00' 15' 31° شرقا.

ويمثل مركز أسيوط النسبة الأكبر من اللوحة محل الدراسة ويقع مركز أسيوط على الضفة الغربية لنهر النيل يحده من الشمال مركز منفلوط ومن الشرق نهر النيل ومن الجنوب مركز أبوتيج ومن الغرب محافظة الوادي الجديد فيما عدا قرى الحساني، نجع عبدالرسول، المطيعة، النمايسة، قرقارص، أولاد علي، نجوع بني حسين، الشغبة. كما تضم اللوحة قرية كوم أبوشيل من مركز أبنوب ومدينة الناصرية وقرى بني زيد، الأكراد، الطوابية، جزيرة الأكراد، بني مر، العصارة، المعصرة، الفيما، القصر، القوطا، أولاد بدر، الواسطي، أولاد سراج، منشية المعصرة، بني طالب، بني عليج، الأطاوله من مركز الفتح. وقرية البلايزة من مركز أبوتيج. وقرية بني سند من مركز منفلوط.

(1) محمد جمعة عبدالعزيز: النقل البري وإمكانات التنمية الاقتصادية في محافظة قنا دراسة في الجغرافية الاقتصادية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة أسيوط، 2012، ص (ب)

والخروج فقط من جهة اليمين وبعلامات إرشادية كافية موزعة علي طول الطريق مع توفر العديد من الخدمات لمستخدمي تلك الطرق.

بلغ إجمالي الطرق السريعة في محافظة أسيوط 143 كم استحوذ طريق القاهرة / أسوان الزراعي علي الطول الأكبر منها بطول بلغ 28 كم وهو ما نسبته 19.6% من إجمالي الطرق السريعة بمنطقة الدراسة. في حين سجل الطريق الدائري حول مدينة أسيوط أقل طول فبلغ 8 كم وهو ما نسبته 5.5% من الطرق الرئيسية بمنطقة الدراسة.

ثانيا: التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق البرية في منطقة الدراسة:

تمثل طرق النقل شرايين الحياة الاقتصادية، لأنها تصل بين مناطق الإنتاج ومناطق التوزيع، كما أنها تخلق المنفعة المكانية للسلع والأفراد فتزداد قيمتها بنقلها من مناطق الفائض إلي مناطق العجز.

كما تسهم شبكات النقل البري في الحفاظ علي نوعية الحياة وتحسينها داخل المدن وضمان التنمية المستدامة بها ويعد ارتفاع تكاليف إنشاء شبكة الطرق حافزا لاستخدامها بكفاءة، ويمكن تحقيق ذلك عندما يتحقق الاتصال الفعال والتنقل بين عقد الشبكة.⁽²⁾

وفيما يلي دراسة لتلك الطرق:

أ/ الطرق السريعة:

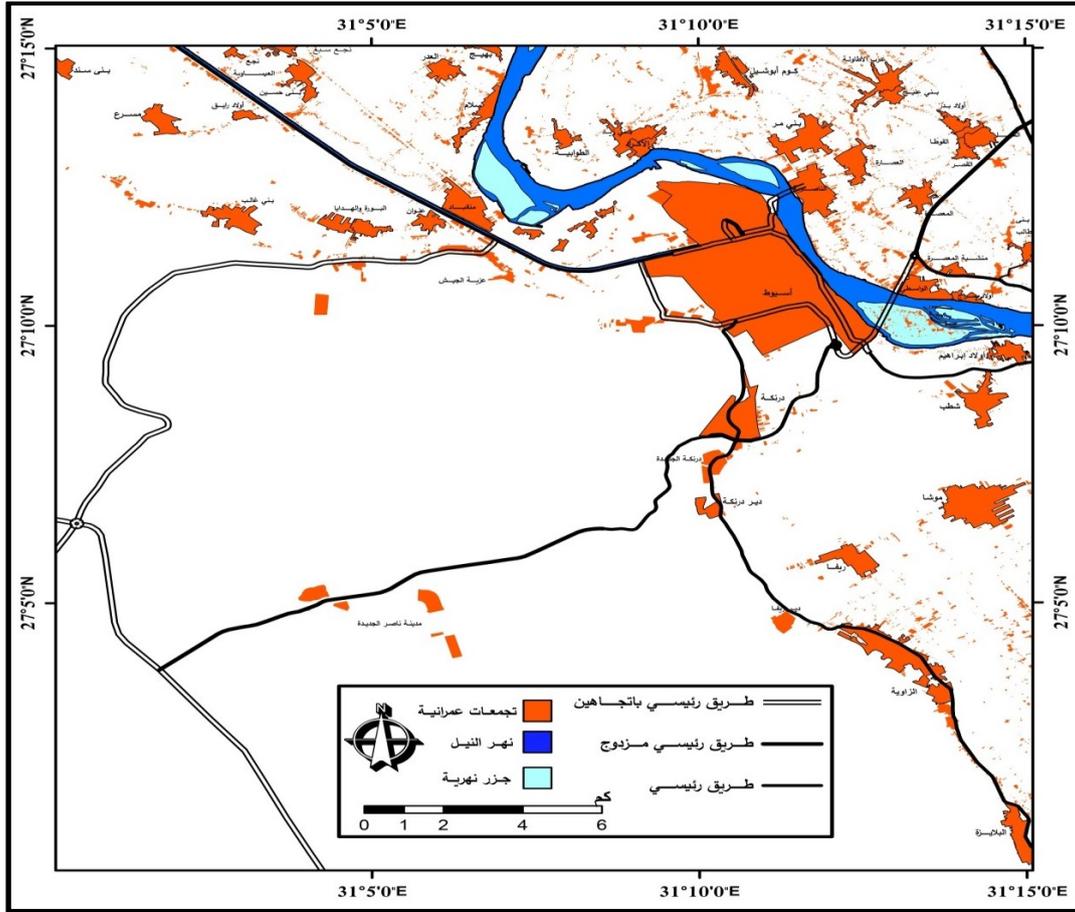
الطرق السريعة هي التي تربط بين عاصمة الدولة وعواصم المحافظات الكبرى والموانئ الرئيسية وتخضع هذه الطرق لعنصر السرعة حيث تصل السرعة عليها إلي 120 كم/ ساعة وتتكون من اتجاهين بكل اتجاه حارتان أو أكثر يفصل بينهما جزيرة، كما تم رفع كفاءة الطريق الصحراوي الغربي وإضافة مسار خاص بالشاحنات في كل اتجاه. وهي طرق واسعة ذات عدة مسارات تمتاز بزيادة عامل الاستقامة وقلة درجة الانحدار بحيث لا تزيد عن 3% وعدم وجود عوائق تحد من انسيابية الحركة وتسارعها

⁽²⁾ مرفت عبداللطيف أحمد غلاب: التحليل المكاني لشبكة الطرق البرية في مدينة ينبع البحر بغربي المملكة العربية السعودية، المجلة الجغرافية العربية، العدد (151)، الجمعية الجغرافية المصرية، 2021، ص 2، ص 20.

جدول (1) أطوال شبكة الطرق السريعة في منطقة الدراسة عام 2022م.

اسم الطريق	نوع الطريق	الطول بالكم	%
طريق القاهرة / أسوان الزراعي	سريع مفرد	28	19.6
الطريق الدائري حول مدينة أسيوط	سريع مزدوج	8	5.5
الطريق الصحراوي الغربي	سريع مزدوج	15	10.5
وصلة درنكة	سريع مزدوج	22	15.5
وصلة كويري أعلى النيل	سريع مزدوج	10	6.9
طريق أسيوط الخارجة	سريع مزدوج	26	18.2
طريق أسيوط/ درنكة/ الغنايم	سريع مفرد	22	15.4
طريق أبنوب/ البداري/ قاو النواورة	سريع مفرد	12	8.4
الإجمالي	مزدوج ومفرد	143	100

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتمادا علي، الهيئة العامة للطرق والكباري، المنطقة السابعة بأسيوط، المكتب الفني، بيانات غير منشورة، 2023.



المصدر: الخريطة من إعداد الطالب اعتمادا على برنامج ARC GIS

شكل (1) توزيع شبكة الطرق الرئيسية في منطقة الدراسة عام 2022م.

ب/ الطرق الرئيسية (الإقليمية):

بالمناطق الريفية مثل طريق أسيوط / منقباد / بني حسين،
طريق منقباد / بني غالب / الواحات، طريق الناصرية /
العصارة / الفيما، طريق الناصرية / بني مر / الأكراد /
الطوابية، طريق المعصرة / الأطاولة وفيما يلي دراسة
للطرق الرئيسية في منطقة الدراسة:

تخدم الحركة بين القرى الرئيسية وتقع هذه
الطرق تحت إشراف مديرية الطرق والنقل بمحافظة أسيوط.
وتتكون من حارتين أو عدة حارات وتحتوي أكتافا جانبية.
وتتميز هذه الطرق بالسرعة العالية من 80-100 كم /
ساعة وتساعد تلك الطرق على سهولة حركة المرور

جدول (2) أطوال شبكة الطرق الإقليمية في منطقة الدراسة بالعام 2022م

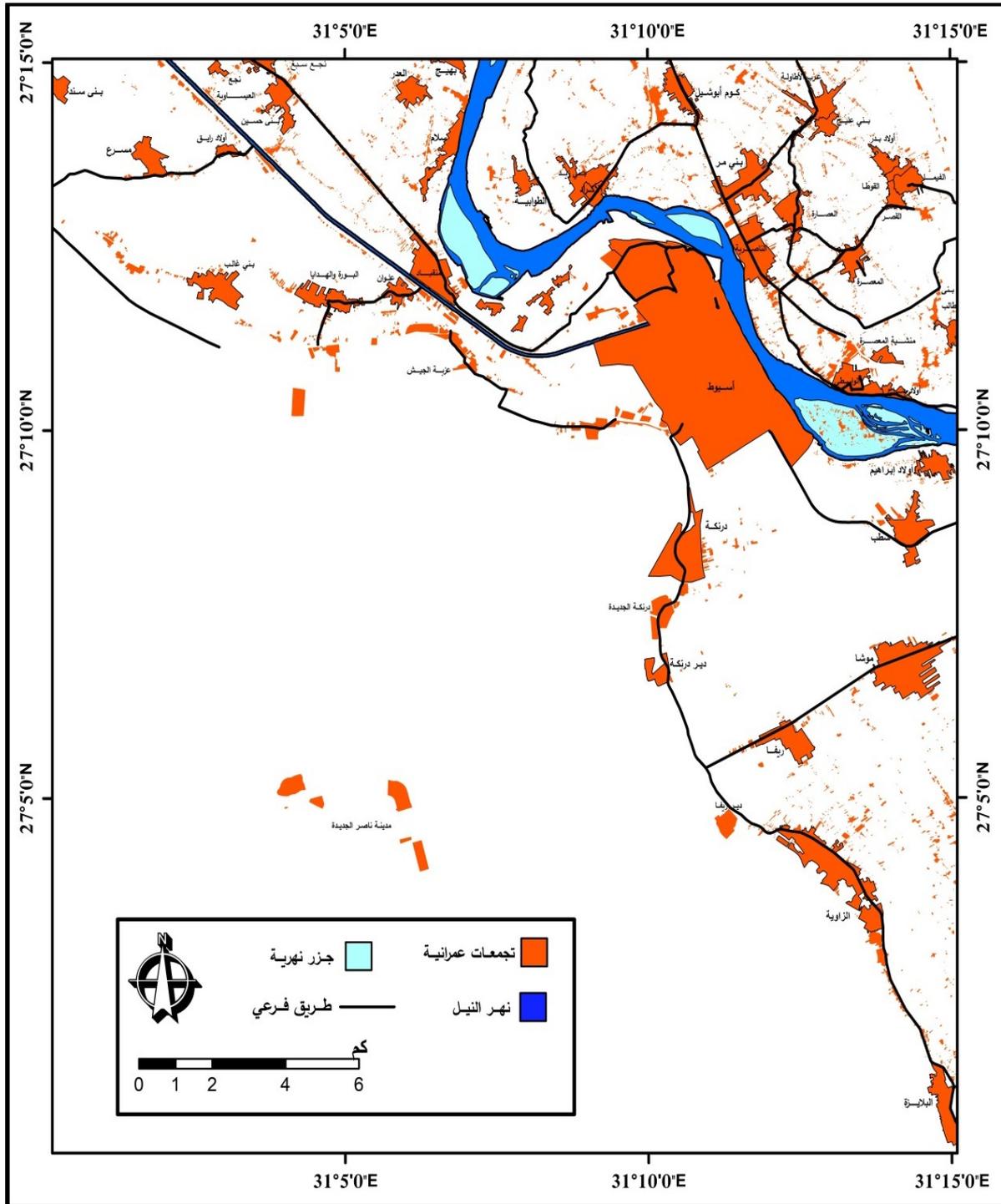
القرية	طول الطرق	%	القرية	طول الطرق بالكم	%
أسيوط	32	12.8	كوم أبو شيل	2.3	0.9
الزاوية	5	2.0	العدر	2	0.8
موشا	10.2	4.1	نجع سبع	10.8	4.3
درنكة	6.3	2.5	الفيما	6.6	2.6

1.6	4	الهدايا	1.0	2.6	الناصرية
0.8	2	البورة	2.9	7.2	بني مر
1.2	3.1	دير درنكة	9.7	24.4	منقباد
1.8	4.5	الأكراد	1.2	3	شطب
1.0	2.5	علوان	3.4	8.6	البلايزة
2.6	6.5	الطوابية	2.6	6.5	بني غالب
3.2	8	أولاد بدر	2.4	6	ريفا
1.6	4.1	بني سند	2.7	6	الواسطي
1.2	3	بني عليج	2.3	5.8	العصارة
1.4	3.6	بني طالب	0.8	2	الأطاولة
0.8	2	القصر	1.3	3.3	بني زيد
1.4	3.5	منشية المعصرة	0.8	2	سلام
1.2	3	أولاد سراج	1.6	4	بهيج
2.2	5.5	جزيرة الأكراد	4.7	11.8	بني حسين
1.4	3.5	أولاد رايق	2.4	6	مسرع
1.6	4	القوطا	3.2	8.1	المعصرة
0.5	1.2	نجع العيساوية	1.6	4	أولاد إبراهيم
34	85.7	الإجمالي	66	164.8	الإجمالي

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتمادا على، محافظة أسيوط، مديرية الطرق والنقل بأسيوط، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، بيانات

غير منشورة، 2023.

- بلغ إجمالي الطرق الإقليمية في منطقة الدراسة قري تتراوح نسبتها 2 - 3%: وتضم قري الزاوية، درنكة، بني مر، بني غالب، ريفا، الواسطي، العصارة، مسرع، الفيما، الطوابية، جزيرة الأكراد
- قري أقل من 2%: وتضم مدينة الناصرية وقري شطب، الأطاولة، بني زيد، سلام، بهيج، أولاد إبراهيم، كوم أبو شيل، العدر، الهدايا، البورة، دير درنكة، الأكراد، علوان، بني سند، بني عليج، بني طالب، القصر، منشية المعصرة، أولاد سراج، أولاد رايق، القوطا، نجع العيساوية.
- قري تزيد عن 3%: وتضم مدينة أسيوط وقري موشا، منقباد، البلايزة، بني حسين، المعصرة، نجع سبع، أولاد بدر.



المصدر: الخريطة من إعداد الطالب اعتمادا على برنامج ARC GIS

شكل (2) توزيع شبكة الطرق الإقليمية في منطقة الدراسة بالعام 2022م

الطرق الرئيسية. وتتميز هذه الطرق بسهولة الوصول إلى

ج/ الطرق التجميعية:

استخدامات الأراضي المحيطة بها عن سابقتها وتتراوح

تعد حلقة الربط بين الطرق الرئيسية والطرق

المحلية، حيث تقوم بتجميع حركة المرور وضخها في

- قري نسبة الطرق المحلية بها أكثر من 3%: وتضم مدينتي أسيوط والناصرية وقري موشا، منقباد، بني حسين، نجع سبع، الفيما
- قري نسبة الطرق المحلية بها 2 - 3%: وتضم قري بني مر، شطب، بني غالب، ريفا، الواسطي، مسرع، المعصرة، أولاد إبراهيم، البورة، الطوابية
- قري نسبة الطرق المحلية بها 1.5 - 1.9%: وتضم قري درنكة، البلايزة، بني زيد، كوم أبو شيل، الأكراد، منشية المعصرة، جزيرة الأكراد.
- قري نسبة الطرق المحلية بها 1 - 1.4% وتضم قري الزاوية، العصارة، بهيج، الهدايا، علوان، بني سند، بني عليج، بني طالب، القصر، أولاد سراج، أولاد رايق.
- قري نسبة الطرق المحلية بها أقل من 1%: وتضم قري الأطاولة، سلام، العدر، دير درنكة، أولاد بدر، القوطا، نجع العيساوية.

وكما يتضح من الجدول (3) بلغ إجمالي الطرق المحلية الترابية 128.8 كم حققت قرية موشا أطولها بطول بلغ 10.7 كم تمثل 8.31% من إجمالي الطرق الترابية في حتن سجلت مدينتي أسيوط والناصرية وقريتي دير درنكة ونجع العيساوية أديها حيث خلت تماما من الطرق المحلية الترابية ويمكن تقسيم قري منطقة الدراسة إلي 5 فئات كالتالي:

السرعة التصميمية علي هذه الطرق بين 60 - 80 كم/ساعة ويمثل هذا النوع من الطرق مداخل القري. (3)

د/ الطرق المحلية:

وهي الطرق التي تربط القري بعضها البعض وبالمدن التي تقع في إقليمها وتشرف عليها المحليات وتخدم الملكيات والمزارع الفردية وتخرق المحلات العمرانية الريفية وبعض منها تكون ترابية غير معبدة وعادة ما تتكون من حارتين وتقل عليها السرعة بالنسبة للأنواع السابقة ويتراوح عرض تلك الطرق بين 4-6 متر.

بلغ إجمالي الطرق المحلية في منطقة الدراسة 431.6 كم تنقسم إلي 128.8 كم طرق ترابية وهي ما نسبته 29.8% من إجمالي شبكة الطرق المحلية في منطقة الدراسة في حين بلغت إجمالي الطرق المرصوفة 302.8 كم تمثل 70.2% من إجمالي شبكة الطرق في منطقة الدراسة.

سجلت مدينة أسيوط الطول الأكبر من الطرق المحلية بطول بلغ 78.5 كم ما نسبته 18.19% من إجمالي الطرق المحلية في منطقة الدراسة في حين سجلت أديها بقرية دير درنكة بطول بلغ 400 متر فقط تمثل 0.09% من إجمالي الطرق المحلية في منطقة الدراسة وعلية يمكن تقسيم منطقة الدراسة إلي 5 فئات كالتالي:

(3) هناع رفعت يوسف هاشم: النقل الريفي في مركز أسيوط خصائصة ومشكلاته دراسة تطبيقية في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة أسيوط، 2018، ص 107

- قري نسبة الطرق الترابية بها 1 - 1.9%: وتضم قري بني مر، البلايزة، بني غالب، الأطاولة، بني زيد، سلام، بهيج، الأكراد، علوان، الطوابية، أولاد بدر، بني عليج، بني طالب، أولاد سراج، أولاد رايق، القوطا.
- قري نسبة الطرق الترابية بها أقل من 1%: وتضم مدينتي أسيوط والناصرية وقري الزاوية، درنكة، العصارا، العدر، الهدايا، دير درنكة، جزيرة الأكراد، نجع العيساوية.
- قري نسبة الطرق الترابية بها أكثر من 6%: وتضم قري موشا، بني حسين، المعصرة، الفيما.
- قري تتراوح نسبة الطرق الترابية بها 3.5 - 6%: وتضم قري منقباد، شطب، ريفا، مسرع، أولاد إبراهيم، البورة.
- قري تتراوح نسبة الطرق الترابية بها 2 - 3.4%: وتضم قري الواسطي، كوم أبو شيل، نجع سبع، بني سند، القصر، منشية المعصرة.



المصدر: تم التقاط الصورة بتاريخ 2023/9/20 الساعة 17.20 ناظرا اتجاه الشمال الشرقي

شكل (3) الطريق الدائري شارع الكورنيش بمدينة أسيوط

جدول (3) أطوال شبكة الطرق المحلية في منطقة الدراسة بالعام 2022م.

م	القرية	طرق ترابية بالكم	%	طرق مرصوفة بالكم	%	إجمالي الطرق بالكم	%
1	أسيوط	-	-	78.5	25.92	78.50	18.19
2	الزاوية	1	0.78	5	1.65	6	1.39
3	موشا	10.7	8.31	3	0.99	13.70	3.17

1.60	6.90	1.95	5.9	0.78	1	درنكة	4
6.95	30	9.91	30	-	-	الناصرية	5
2.13	9.20	2.38	7.2	1.55	2	بنى مر	6
8.09	34.9	9.87	29.9	3.88	5	منقباد	7
2.11	9.1	0.53	1.6	5.82	7.5	شطب	8
1.51	6.5	1.49	4.5	1.55	2	البلايزة	9
2.09	9	2.48	7.5	1.16	1.5	بنى غالب	10
2.55	11	1.98	6	3.88	5	ريفا	11
2.32	10	1.98	6	3.11	4	الواسطي	12
1.34	5.8	1.59	4.8	0.78	1	العصارة	13
0.81	3.5	0.66	2	1.16	1.5	الأطاولة	14
1.62	7	1.65	5	1.55	2	بنى زيد	15
0.93	4	0.66	2	1.55	2	سلام	16
1.39	6	1.32	4	1.55	2	بهيج	17
4.05	17.5	2.94	8.9	6.68	8.6	بنى حسين	18
2.78	12	2.08	6.3	4.43	5.7	مسرع	19
2.32	10	0.50	1.5	6.60	8.5	المعصرة	20
2.09	9	1.32	4	3.88	5	أولاد إبراهيم	21
1.74	7.5	0.99	3	3.49	4.5	كوم أبو شيل	22
0.70	3	0.66	2	0.78	1	العدر	23
3.73	16.1	4.06	12.3	2.95	3.8	نجع سبع	24
3.78	16.3	2.74	8.3	6.21	8	الفيما	25
1.04	4.5	1.32	4	0.39	0.5	الهدايا	26
2.09	9	0.66	2	5.43	7	البورة	27
0.09	0.4	0.13	0.4	-	-	دير درنكة	28
1.62	7	1.65	5	1.55	2	الأكراد	29

1.04	4.5	0.83	2.5	1.55	2	علوان	30
2.32	10	2.64	8	1.55	2	الطوابية	31
0.52	2.25	0.25	0.75	1.16	1.5	أولاد بدر	32
1.16	5	0.50	1.5	2.72	3.5	بنى سند	33
1.16	5	0.99	3	1.55	2	بنى عليج	34
1.16	5	0.99	3	1.55	2	بنى طالب	35
1.16	5	0.33	1	3.11	4	القصر	36
1.62	7	1.32	4	2.33	3	منشية المعصرة	37
1.16	5	0.99	3	1.55	2	أولاد سراج	38
1.85	8	2.31	7	0.78	2	جزيرة الأكراد	39
1.16	5	1.16	3.5	1.16	1.5	أولاد رايق	40
0.52	2.25	0.25	0.75	1.16	1.5	القوفا	41
0.97	4.2	1.39	4.2	-	-	نجع العيساوية	42
100	431.6	100	302.8	100	128.8	إجمالي	

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتمادا علي،

- محافظة أسيوط، مركز ومدينة أسيوط، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023م.
- محافظة أسيوط، مركز ومدينة الفتاح، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023م.
- محافظة أسيوط، مركز ومدينة أبنوب، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023م.
- محافظة أسيوط، مركز ومدينة أبوتيج، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023م.
- محافظة أسيوط، مركز ومدينة منفلوط، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023م.

الطرق المرصوفة وعلية يمكن تقسيم منطقة

الدراسة إلي 5 فئات كالتالي:

- قري نسبة الطرق المرصوفة بها أكثر من 5%: وتضم مدينتي أسيوط والناصرية وقرية منقباد

أما فيما يتعلق بالطرق المحلية المرصوفة فقد

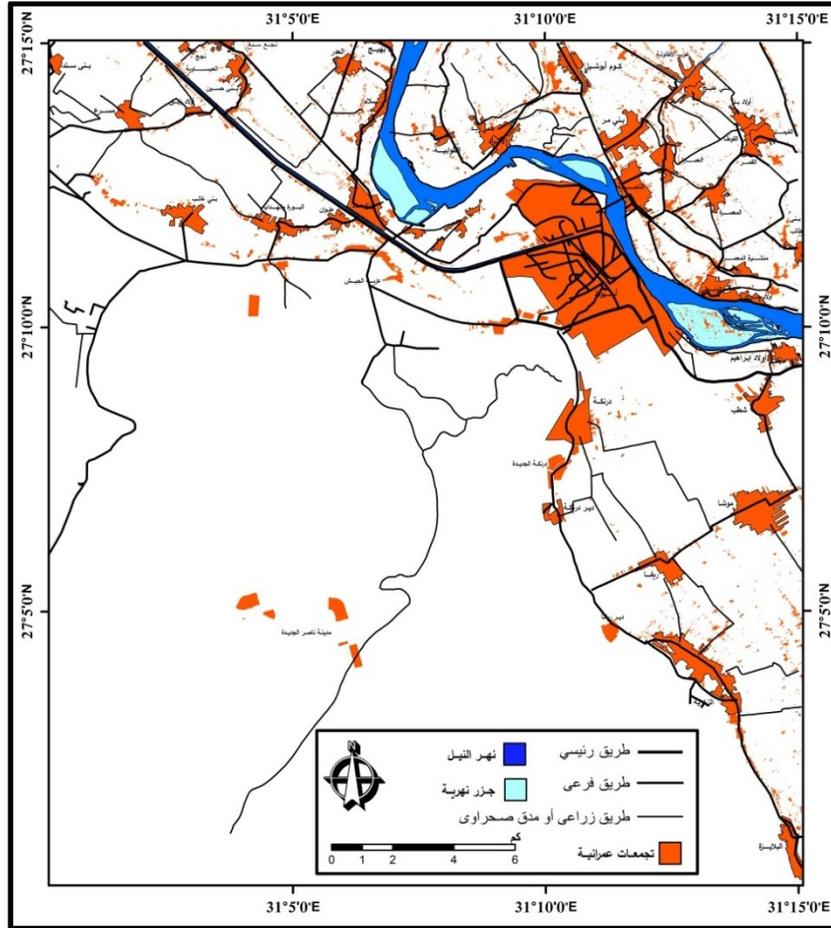
بلغ طولها 302.8 كم حققت مدينة أسيوط

أطولها بطول بلغ 78.5 كم تمثل 25.92% في

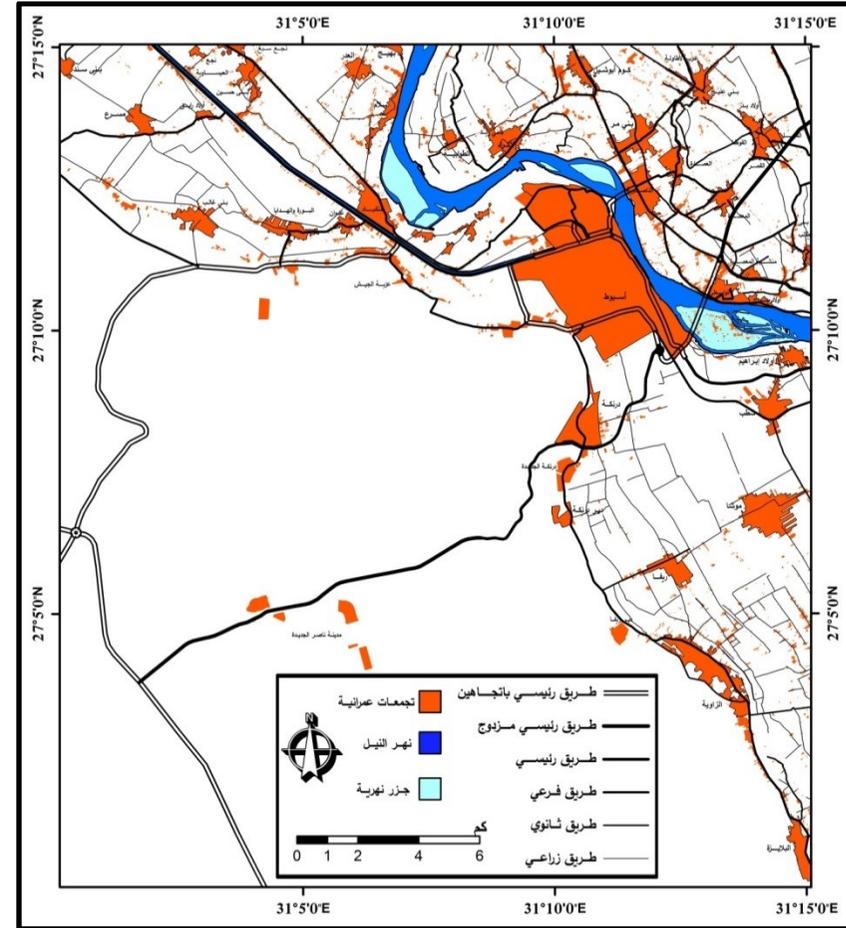
حتم سجلت قرية دير درنكة أدناها بطول بلغ

400 متر فقط تمثل 0.13% من إجمالي أطوال

- قري تتراوح نسبة الطرق المرصوفة بها 0.5 - 1%: وتضم قري موشا، شطب، الأطاولة، سلام، المعصرة، كوم أبو شيل، العدر، البورة، علوان، بني سند، بني عليج، بني طالب، أولاد سراج.
- قري تقل نسبة الطرق المرصوفة بها عن 0.5%: وتضم قري دير درنكة، أولاد بدر، القصر، القوطا.
- قري نسبة الطرق المرصوفة بها تتراوح 2 - 5%: وتضم قري بني مر، بني غالب، بني حسين، مسرع، نجع سبع، الفيما، الطوابية، جزيرة الأكراد
- قري تتراوح نسبة الطرق المرصوفة بها 1.1 - 1.9%: وتضم قري الزاوية، درنكة، البلايزة، ريفا، الواسطي، العصارا، بني زيد، بهيج، أولاد إبراهيم، الهدايا، الأكراد، منشية المعصرة، أولاد رايق، نجع العيساوية.



المصدر: الخريطة من إعداد الطالب اعتمادا على برنامج ARC GIS
شكل (5) التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق في منطقة الدراسة بالعام 1992م.

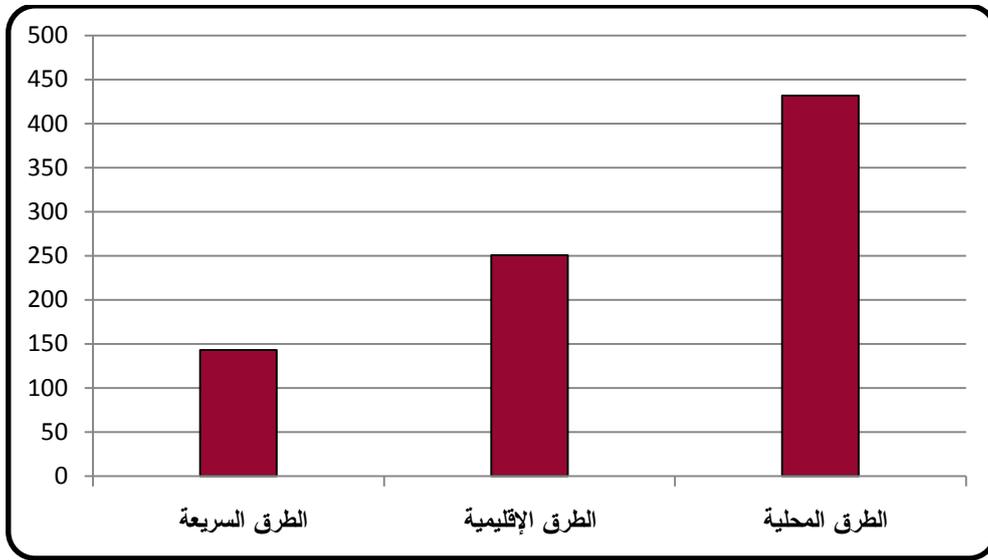


المصدر: الخريطة من إعداد الطالب اعتمادا على برنامج ARC GIS
شكل (4) التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق في منطقة الدراسة بالعام 2022م.

الخاصة: أولاً: النتائج:

3. بلغ إجمالي الطرق المحلية في منطقة الدراسة 431.6 كم تنقسم إلي 128.8 كم طرق ترابية وهي ما نسبته 29.8% من إجمالي شبكة الطرق المحلية في منطقة الدراسة في حين بلغت إجمالي الطرق المرصوفة 302.8 كم تمثل 70.2% من إجمالي شبكة الطرق في منطقة الدراسة.

1. بلغ إجمالي الطرق السريعة في المحافظة 143 كم استحوذ طريق القاهرة / أسوان الزراعي علي الطول الأكبر منها بطول بلغ 28 كم وهو ما نسبته 19.6% من إجمالي الطرق السريعة بمنطقة الدراسة.
2. بلغ إجمالي الطرق الإقليمية في منطقة الدراسة بالعام 2022 طولاً 250.5 كم تضم الطرق المرصوفة والطرق الترابية.



المصدر: الشكل من إعداد الطالب

شكل (6) توزيع شبكة الطرق في منطقة الدراسة عام 2022م.

ثانياً: التوصيات:

1. البنية الأساسية والذي يؤدي بدوره لانخفاض كفاءة تلك الطرق.
2. العمل علي رصف الطرق التجميعية الترابية في مداخل القرى ورفع كفاءتها
3. زيادة تثبيت علامات المرور المختلفة بالطرق السريعة والإقليمية للحد من الحوادث المرورية بمنطقة الدراسة

1. العمل علي رفع كفاءة الطرق الرئيسية بمنطقة الدراسة مثل طريق أسيوط/ درنكة/ الغنايم.
2. العمل علي رصف الطرق المحلية الترابية بمنطقة الدراسة والبالغ طولها 128.8 كم.
3. رفع كفاءة الطرق المحلية المرصوفة بمنطقة الدراسة والتي تتعرض للتكسير بصفة مستمرة لمد شبكات

المصادر والمراجع:

1. محافظة أسيوط، مركز ومدينة أسيوط، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023.
2. محافظة أسيوط، مركز ومدينة الفتاح، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023.
3. محافظة أسيوط، مركز ومدينة أبنوب، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023.
4. محافظة أسيوط، مركز ومدينة أبوتيج، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023.
5. محافظة أسيوط، مركز ومدينة منفلوط، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2023.
6. محافظة أسيوط، مديرية الطرق والنقل بأسيوط، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، بيانات غير منشورة، 2023.
7. محافظة أسيوط، الهيئة العامة للطرق والكباري، المنطقة السابعة بأسيوط، المكتب الفني، بيانات غير منشورة، 2023.
8. محمد جمعة عبدالعزيز: النقل البري وإمكانات التنمية الاقتصادية في محافظة قنا دراسة في الجغرافية الاقتصادية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة أسيوط، 2012، ص ب
9. مرفت عبداللطيف أحمد غلاب: التحليل المكاني لشبكة الطرق البرية في مدينة ينبع البحر بغربي المملكة العربية السعودية، المجلة الجغرافية العربية، العدد (151)، الجمعية الجغرافية المصرية، 2021، ص 2، 20.
10. هناء رفعت يوسف هاشم: النقل الريفي في مركز أسيوط خصائص ومشكلات دراسة تطبيقية في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة أسيوط، 2018، ص 107

USING MODERN TECHNOLOGIES TO MODERNIZE THE ROAD NETWORK IN ASSIUT GOVERNORATE WITH TOPOGRAPHIC PLATE NO. NG36 M3A AS AN EXAMPLE

Prof. Dr. Ismail Youssef Ismail - Prof. Essam Adel Ahmed Hassan

And Sayed Saad Al-Din Sayed Abdul Rahman

Assistant Lecturer in the Department of Geography and Geographic Information Systems

Faculty of Arts - Assiut University

ABSTRACT:

Transportation is one of the basic requirements for achieving development in all its aspects. Transportation is closely linked to development, as it is the main nerve in production processes and an essential component of development in any region. Land transportation is also an important means that is increasingly relied upon from year to year, and perhaps the clear reason for the increased reliance. It is required or needed for its flexibility and high responsiveness to meet transportation needs, whether for transporting individuals or goods. The importance of land transportation comes from the easy and rapid connection between dispersed geographical areas, which often makes it difficult for other means to achieve the communication process with the same flexibility enjoyed by land roads.

Transportation roads represent the arteries of economic life, because they connect areas of production and areas of distribution. They also create spatial utility for goods and individuals, increasing their value by transferring them from areas of surplus to areas of deficit. Transport movement in Assiut Governorate also depends on land roads and railway lines, given that the governorate is surrounded to the east and west by the two edges of the Nile Valley, and the Nile River flows through it, making it extend longitudinally over the valley like other governorates. Transport has a prominent role in distributing the population, and any planning to redistribute the population must take into account the development of the transportation network and its expansion. Highways, regional roads, collector roads and local roads will be studied.