

An aerial photograph of a winding road in a desert landscape. The road is a light-colored, paved path that curves through the sandy terrain. The surrounding area is a vast, open desert with some sparse vegetation and small structures visible in the distance. The overall tone is warm and arid.

# دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية

مشكلة الآراء المتضاربة حول جدلية النظرة الشاملة للطرق  
وشبكات الحركة وعلاقتها بالتنمية

( أن الطرق هي حاملات العمران ) وأساس نشأة التجمعات  
العمرانية

الطرق والمواصلات هما المقياس الحقيقي لقياس التقدم  
الاقتصادي للشعوب

الأمم التي تمتلك شبكات مواصلات ذات كفاءة عالية هي  
التي تكون قادرة على إحداث نمو اقتصادي سريع



## مظاهر المشكلة

عدم وضوح حقيقة العلاقة القائمة بين الطرق والتنمية الناتجة عنها

توجيه كثير من رؤوس الاموال الحالية إلى مجال النقل والمواصلات

## فرضية البحث

هل الطرق حواملات العمران وسبب نشأة التجمعات العمرانية أم لا

الطرق عامل مساعد في عملية التنمية وليست هي الأساس فيها او سببها

أن الطريق وحدة لا يكفي لحدوث عملية التنمية وأنه ليس هناك علاقة طردية مباشرة بين الطرق والتنمية وإنما هما الاثنان متلازمان مع بعضهما



## أهداف البحث

تحديد أهم العوامل والمتغيرات المؤثرة في العملية التنموية  
كمحاولة للقضاء على المركزية بمصر

للوصول الى العلاقة الحقيقية بين الطريق والتنمية بكل انواعها  
من التنمية العمرانية ، والتنمية الاقتصادية ، والتنمية الاجتماعية

## نطاق البحث

النطاق الاقليمي من خلال التنمية الاقليمية كمستوى أشمل من التنمية  
المحلية لامكانية الوصول الى العلاقة الحقيقية بين الطريق والتنمية  
النطاق الاقليمي : داخل مدينة مركزية  
النطاق الاقليمي : حول المدينة مركزية  
النطاق الاقليمي : لمحاور حركة اشعاعية من المدينة مركزية  
النطاق الاقليمي : لمحاور بعيداً عن المدينة مركزية



# منهجية الدراسة

## الجزء النظرى





# منهجية الدراسة

## الجزء التطبيقي

### البيان

الفصل لسادس  
تأثير انشاء محاور حركة جديدة ودورها  
في عملية التنمية

الفصل السابع  
محاور حركة اشعاعية قائمة حول المدينة  
المركزية .

الفصل الثامن  
دراسة حالة طريق ساحلى بمنطقة ساحلية  
وجبلية تتميز بقوة الارتباط وسهولة  
الوصول وذات مقومات طبيعية

الفصل التاسع  
دراسة حالة طريق ساحلى بمنطقة ساحلية  
وجبلية تتميز بقوة الارتباط وسهولة  
الوصول وذات مقومات طبيعية

الفصل العاشر  
دراسة حالة طريق اقليمي باقليم حدوده  
تتسم بضعف الارتباط بالطرق بالرغم من  
توفر المقومات الطبيعية كثيراً جداً وتوفر  
القاعدة الإقتصادية

الفصل الحادى عشر  
النتائج والتوصيات

### الدراسة

دراسة حالة انشاء محور ٢٦ يوليو زدورها في عملية التنمية  
دراسة حالة انشاء الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى ودورة في عملية التنمية  
باقليم القاهرة الكبرى

محاور القاهرة الأسماعيلية  
محاور القاهرة السويس  
محاور القاهرة  
محاور القاهرة العين السخنة

دراسة حالة محور ساحل البحر الأحمر ودوره في التنمية الإقليمية من رأس غرب  
حتى شلاتين  
عمل مقارنه بين القطاع الشمالى الجنوبى المار بهذا الطريق بالمحافظة عمل مقارنه  
بين بين التنمية المقترحة والحالية حسب المخططات

دراسة حالة طريق ساحلى بمنطقة ساحلية تتسم بضعف الارتباط بالطرق وذات  
مقومات طبيعية . دراسة حالة محور البحر المتوسط ودوره في عملية التنمية  
الأقليلية بالساحل ومحافظة مرسى مطروح . عمل مقارنة بين التنمية القطاعات  
الثلاثة المار بهم المحور من الاسكندرية حتى السلوم ثم عمل مقارنة بين التنمية  
المقترحة حسب المخططات العمرانية السابقة والتنمية الحالية

دراسة حالة المحور الإقليمي للوادي الجديد من الجيزة - الواحات البحرية الفرافرة -  
الداخلية الخارجة أسبوط ودورة مرحلة التنمية الإقليمية بالمحافظة  
عمل مقارنه بين التنمية بالواحات الثلاثة ودور الطرق فيهم -  
عمل مقارنه بين التنمية المقترحة حسب المخططات العمرانية السابقة والتنمية  
الحالية .

توصيات خاصة بمفاهيم التنمية الاقتصادية بالطرق  
توصيات خاصة بالتنمية العمرانية والدراسات التطبيقية  
توصيات خاصة بسياسات النقل

### النتائج

زحف عمرانى تجاه الطرق الرئيسية  
تنمية عمرانية مرغوبة ناتجة عن انشاء محور ٢٦ يوليو  
تنمية عمرانية غير مرغوبة في الطريق الدائرى

دراسة كل محور على حدة مقارنة، تنمية مرتفعة بمحور  
الأسماعيلية ، تنمية متوسطة بمحور السويس و تنمية  
منخفضة بمحور بلبيس والعين السخنة بالرغم من نفس  
ظروف موقع المحاور الأربعة

بالرغم من تواجد الطريق من القدم ، تواجد قوة الارتباط  
وسهولة الوصول ، الإمكانيات والموارد الطبيعية التى توفر  
القاعدة الاقتصادية الا انه لم تتم التنمية المرجوة بعد .  
الطكاريق ليس كافياً لقياس للتنمية ولكنه ضرورى  
للمساعدة في علية النهوض بها

وجود الطريق وامكانية الوصول بوسائل النقل المختلفة ،  
توافر الامكانيات والموارد الطبيعية كالتى توفر القاعدة  
الاقتصادية الا أنه لم تتم التنمية المرجوه بعد ولكن الزمن  
للمرحلة طويل

وجود الطريق وامكانية الوصول بوسائل النقل المختلفة ،  
توافر القاعدة الاقتصادية من الموارد الطبيعية الا انه لم يتم  
تحقيق التنمية المرجوة بعد

الطرق ليست عاملا كافيا لقيام التنمية ولكنها ضرورية  
ومساعدة للنهوض بعجلة التنمية في ضوء وضعها في خطة  
تنموية شاملة وسليمة ومتابعة في التنفيذ



# الفصل الأول

## التنمية ومؤشرات قياسها





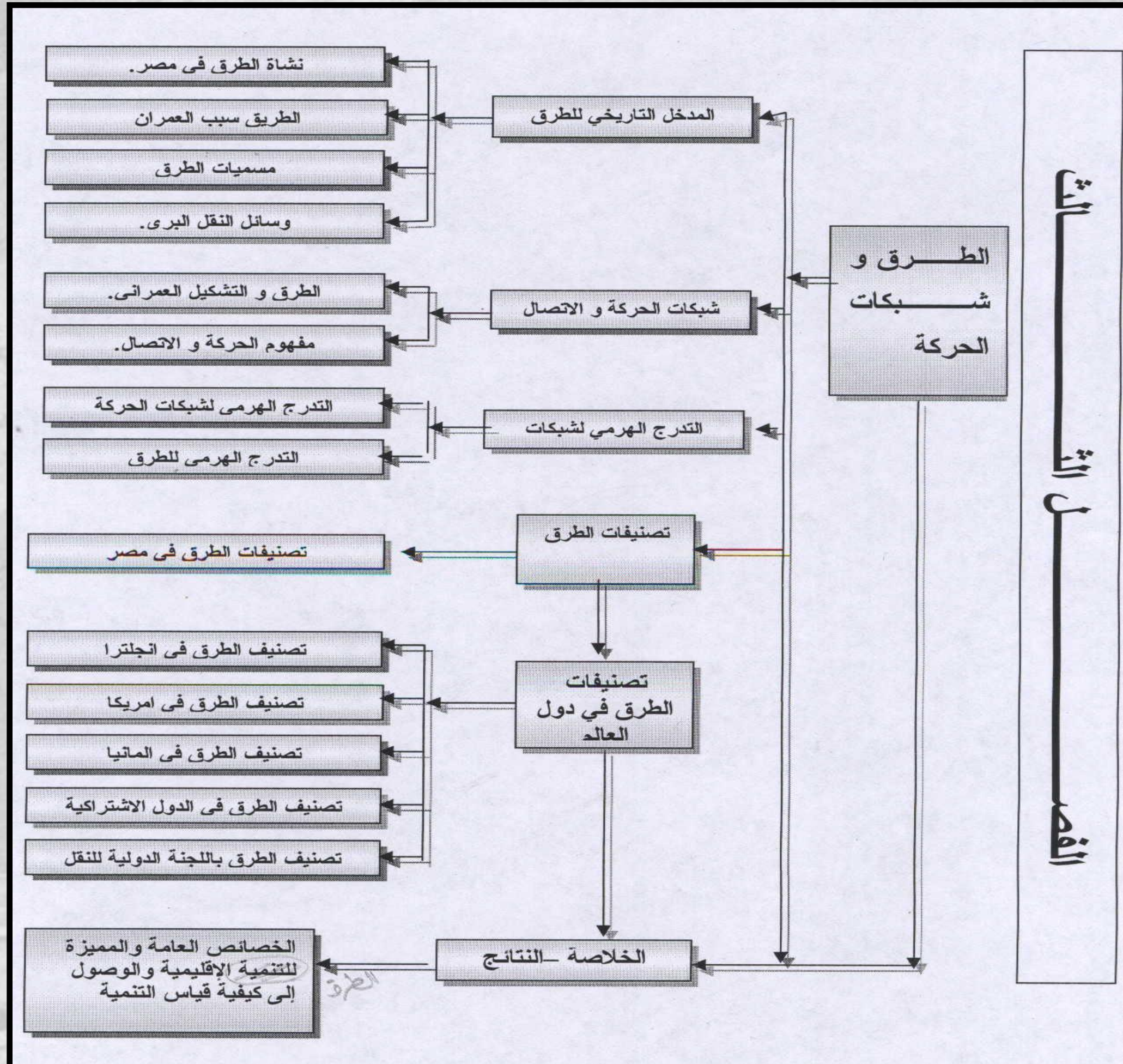
# الفصل الثاني

## مفاهيم ونظريات التنمية الاقليمية





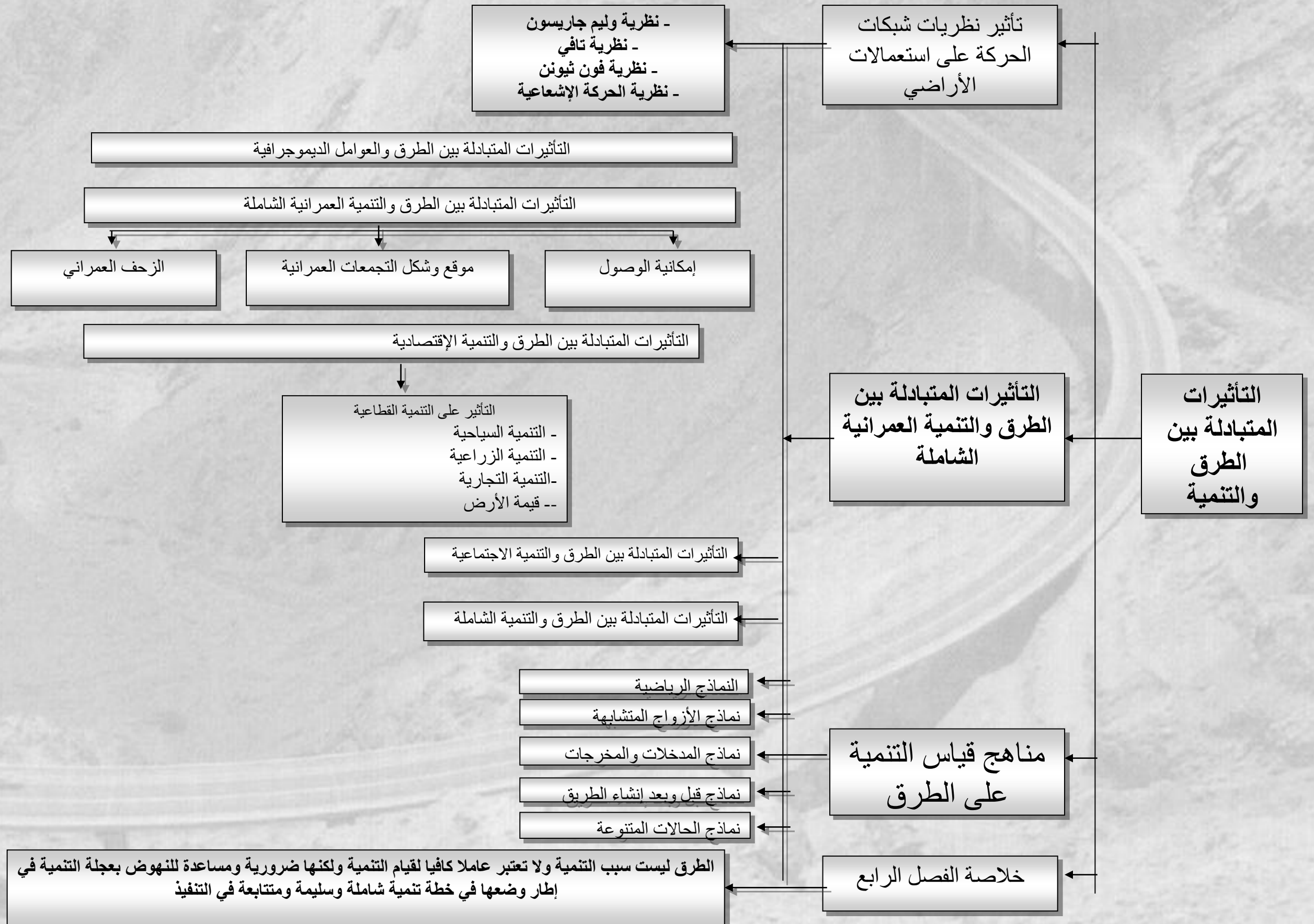
# الفصل الثالث





# الفصل الرابع

## التأثيرات المتبادلة بين الطرق والتنمية





# تأثير نظريات شبكات الحركة على استعمالات الأراضي

- نظرية وليم جاريسون

- نظرية تافي

- نظرية فون ثيونن

- نظرية الحركة الإشعاعية

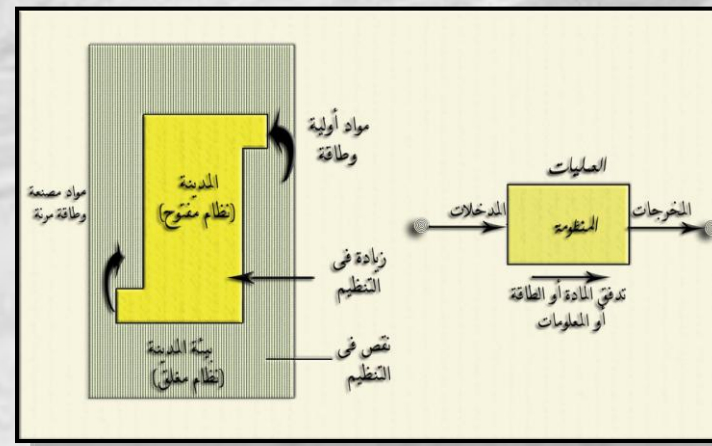
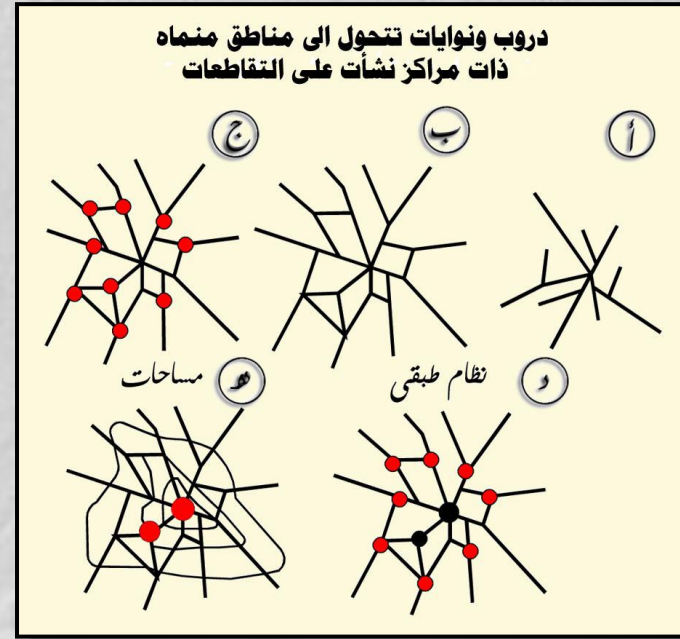
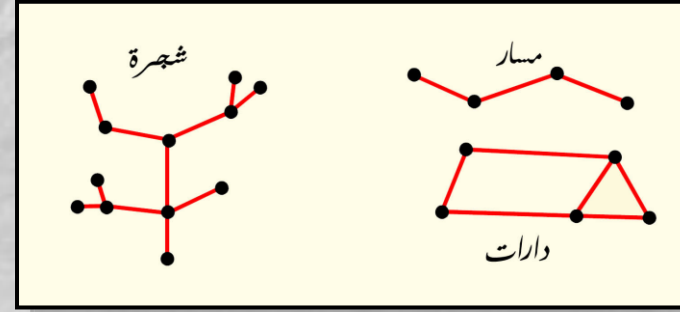


# تأثير نظريات شبكات الحركة على استعمالات الأراضي

## نظرية وليم جاريسون

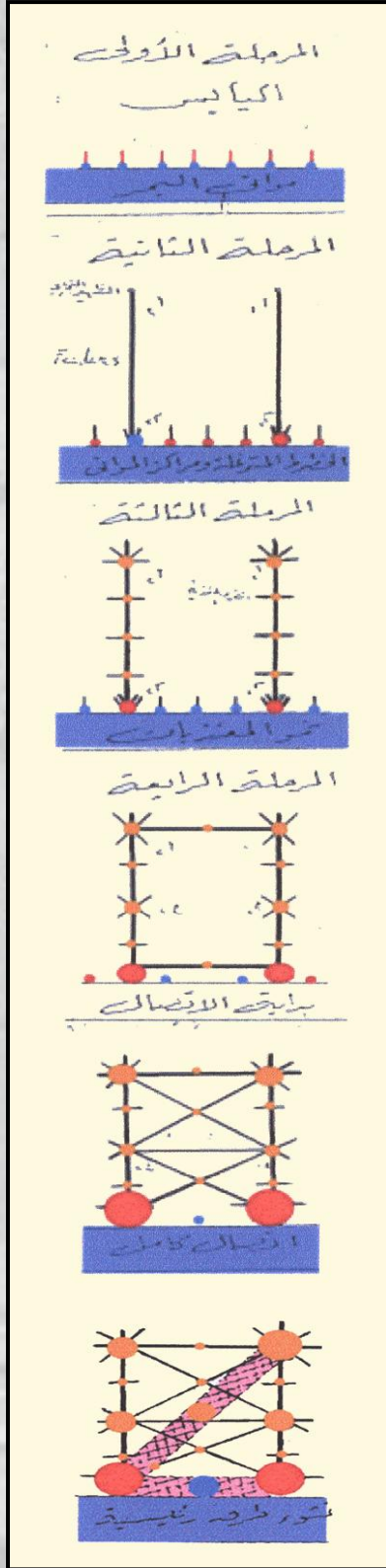
دروب: في البداية العمران يكون مجرد نقطة على طريق القوافل ، تزداد اهميتها بإزدياد الحركة .  
 ب- شبكة: تتكون من شبكة الطرق البرية والحديدية.  
 ج- تبدأ العقد (التجمعات العمرانية) في الظهور.  
 د- نظام طبقي: تبدأ المدينة المركزية بالنمو عمرانيا ، بحيث تصبح مركز جذب للمدن التوابع التي تدور في فلكها.

هـ- مساحات: Surfaces: تبدأ المدن التوابع في النمو على شكل مساحات



## نظرية تافي

تطور شبكة الطرق في دولة نامية  
 - المرحلة الأولى: تتكون موانئ مبعثرة ومحطات تجارية ، على إمتداد الساحل في الإقليم المفترض أنه سيخضع للتنمية  
 المرحلة الثانية: تنمو مستقرات الظهير التجاري للموانئ في نهايات الطرق المتوغلة  
 المرحلة الثالثة: تظهر بداية الارتباط الجانبي للطرق المغذية وتنمو أيضا المستقرات الداخلية بين الموانئ والمراكز الداخلية  
 - المرحلة الرابعة: تتوالى عمليات الاتصال ، والترابط ، والتركيز وتظهر الحاجة إلى الربط بين معظم المستقرات العمرانية الهامة بأجود الطرق المرصوفة ، وتسير خطوط حديدية ، و طيران إضافة للطرق





# تأثير نظريات شبكات الحركة على استعمالات الأراضي

## نظرية الحركة الإشعاعية

## نظرية فون ثيونن

طول الأصابع ذاته  
وعلاقته بالحدود  
الخارجية للإقليم.

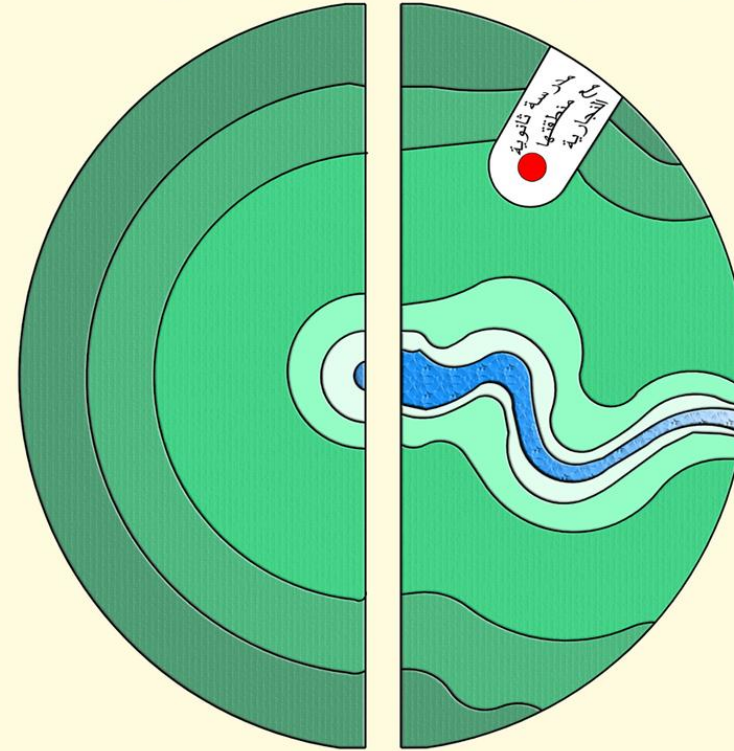
عرض الأصابع  
وعلاقته بشبكة الطرق  
الإقليمية

إمكانية وجود مدن في  
نهايات الأصابع تكون  
بمثابة نقط توقف للقادمين  
إلى الإقليم من خارجه

شبكة الطرق التي تربط  
هذه الأصابع بالمدينة

نظام المرور الإقليمي  
يربط الأصابع العمرانية  
بالمدينة الأم من جهة ،  
وبالمدن في نهايات  
الأصابع

ب- ظروف معتدلة أ- دولة منعزلة

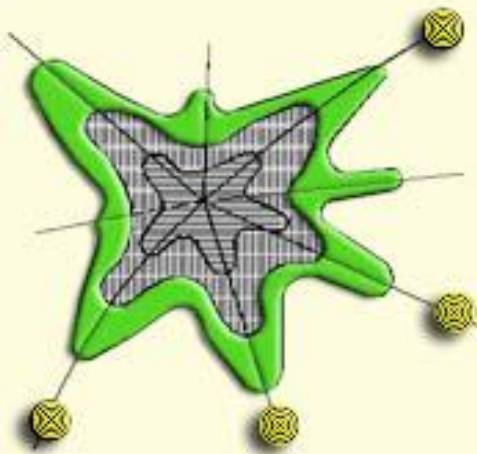


١- تستخدم أقرب الأراضي  
الى السوق في إنتاج  
المواد القابلة للتلف  
والفساد كالحليب  
والخضروات.

٢- يتخصص سكانها  
بإنتاج الطاقة الخشب  
لكثرة الطلب عليه.

٣، ٤، ٥: تتخصص  
بزراعة الحبوب  
والمحاصيل كثافة  
الزراعة تتناقص مع  
البعد عن التجمع  
العمراني.

٦: تربية الماشية وتذهب  
إلى السوق ولا تحتاج إلى  
تكاليف نقلها.



ج- تم اكتمال نمو إقليم المدينة على محور الحركة  
وما زال العمران يزدحم خارج الحزام الأخضر



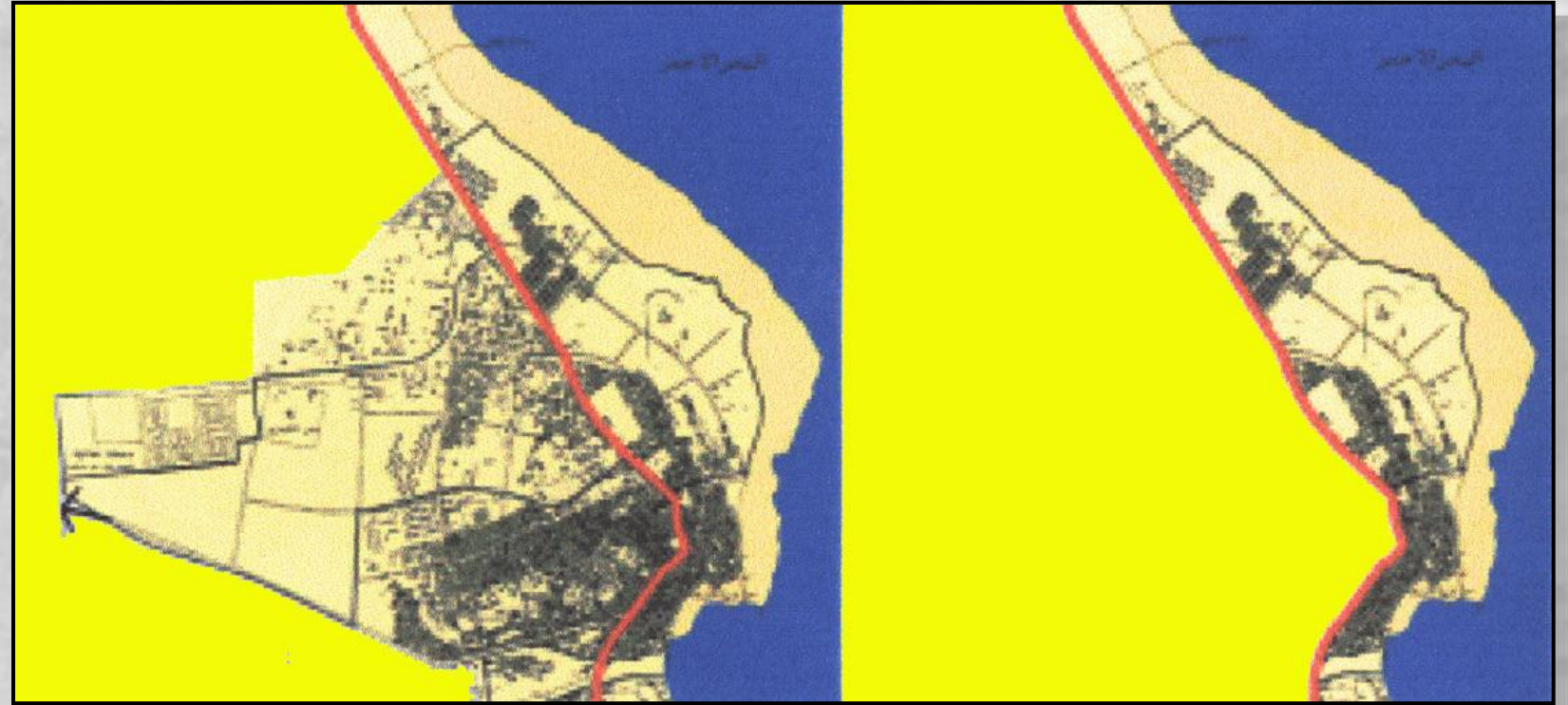
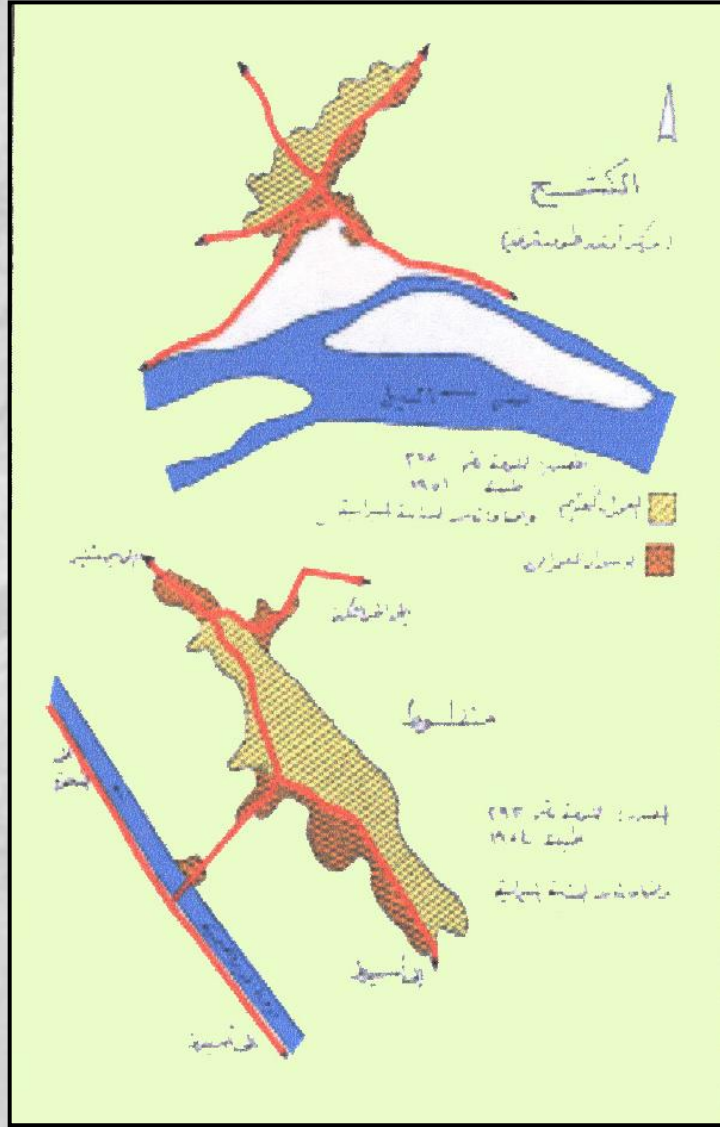
# التأثيرات المتبادلة بين الطرق والتنمية الشاملة

إمكانية الوصول

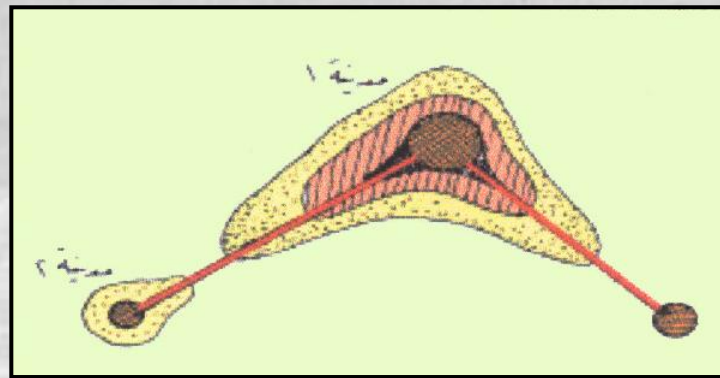
موقع وشكل التجمعات العمرانية

الزحف العمراني

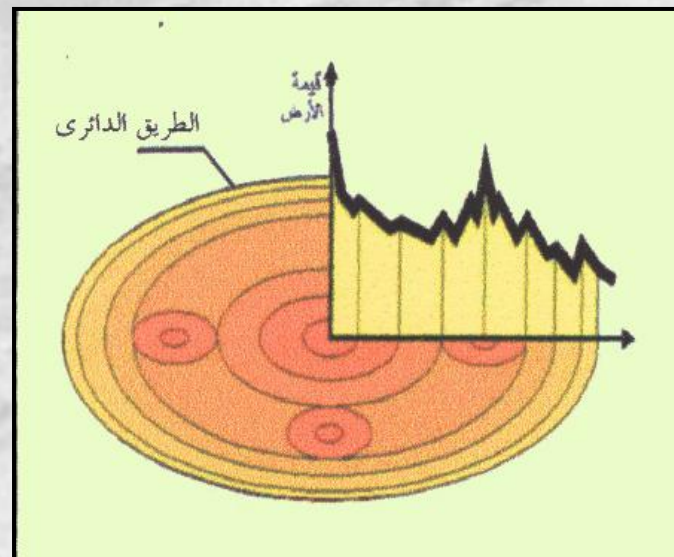
التأثيرات المتبادلة بين  
الطرق والتنمية العمرانية  
الشاملة



الزحف العمراني



الاستطلاعات الشريطية للتنمية  
على الطرق



ارتفاع قيمة وسعر الارض بالطرق

التأثير على التنمية  
القطاعية

- التنمية الصناعية
- التنمية السياحية
- التنمية الزراعية
- التنمية التجارية

مجالات التنمية  
الاقتصادية



# الفصل الخامس

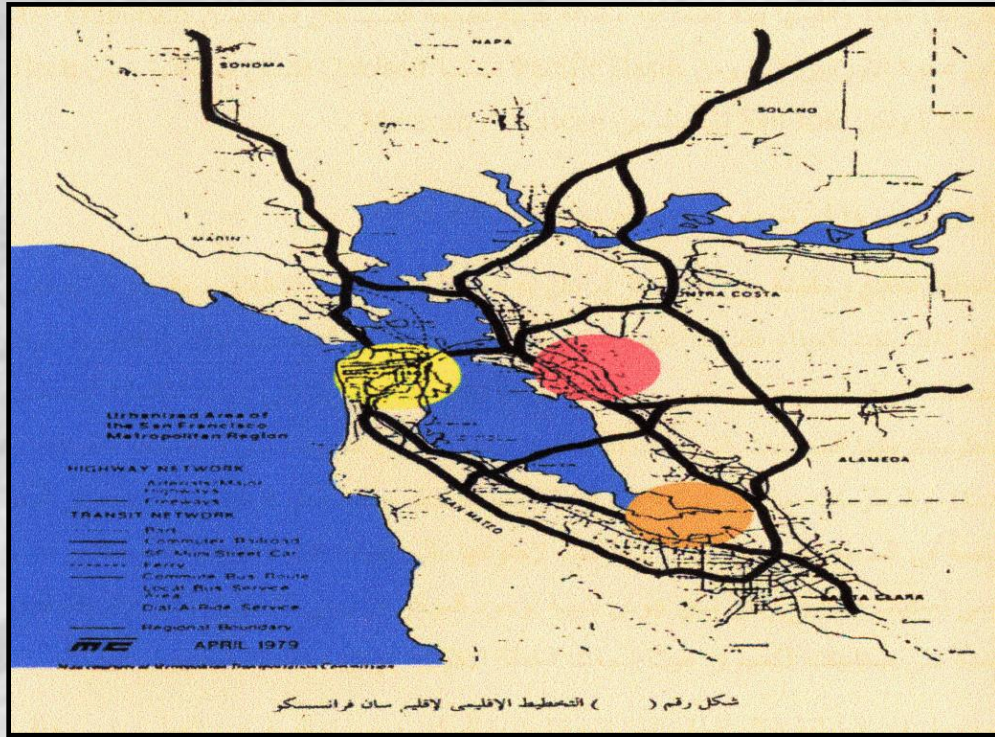
## الأمثلة والتجارب العالمية





# تجارب عالمية ذات مؤشر دقيق

## دور الطرق في تنمية ساحل خليج سان فرانسيسكو امريكا



يقع الاقليم في الساحل الغربي لامريكا الشمالية بماحة ٧٠٠٠ كم

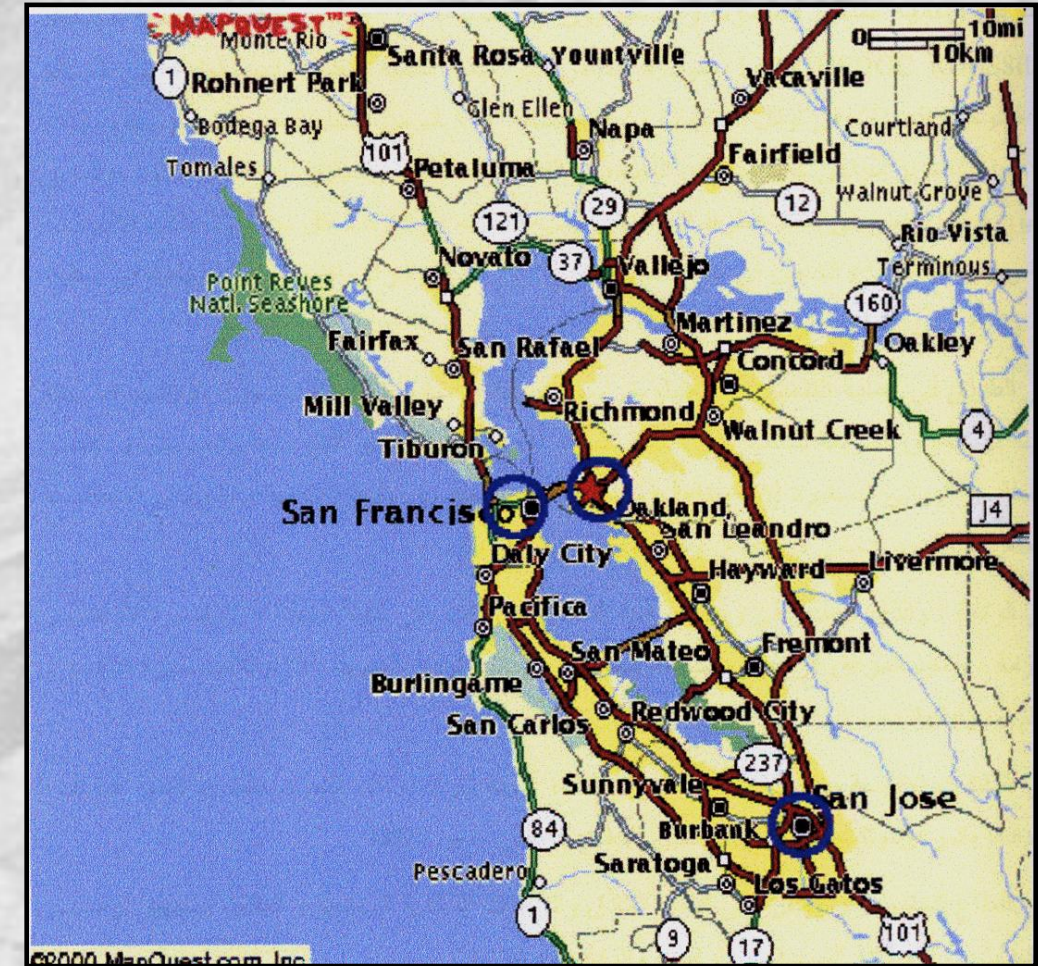
سان فرانسيسكو شجعت الخطة الاقليمية تغيير وظيفتها من مدينة صناعية الى الخدمات والمعلومات

مدينة اوكلندا فقد شجعت الخطة الاقليمية على ان تكون مركزاً رئيسياً لعمليات التوزيع لاحتوائها على الميناء.

مدينة سان جوس فقد شجعت الخطة الاقليمية نتيجة لوجود المركز الرئيسي للكمبيوتر على ان تصبح اقتصادياً معتمدة على صناعات الكمبيوتر .

سبب نجاح التنمية : نجاح التجربة يرجع إلى سياسة التنمية الإقليمية الشاملة الصحيحة ومحفزات التنمية المتوافرة بجانب شبكات الطرق والحركة التي قامت بدور أساسي في نجاح هذه التجربة.

مؤشر التنمية : ارتفاع عدد السكان نتيجة للهجرة بنسبة ٧٠% من الزيادة السكانية ونسبة ٣٠% زيادة طبيعية





# تجارب عالمية ذات مؤشر دقيق

## الطريق وتنمية ساحل لانجدوك روسيلون (فرنسا)



خطة التنمية الاقليمية الساحلية وشملت مسافة ١٨٠ كم من ساحل البحر المتوسط

دور الولاية

دور السلطات الاقليمية والمحلية

دور القطاع الخاص

**سبب نجاح التنمية :**

وجود المورد الطبيعي لاقامة النشاط السياحي

وجود الادارة الاقليمية المنظمة باتخاذ القرارات السياسية السليمة

شبكات الطرق والحركة التي قامت بدور مساعد في نجاح هذه

التجربة.

**مؤشرات التنمية:**

ارتفاع عدد الليالي السياحية من (١٦) مليون عام ١٩٦٨

الى ( ٣٩ ) مليون ليلة في ١٩٧٩

وهي تمثل ١٢% من مجموع الليالي السياحية بالمنتجات

الجديدة بالدولة ١٩٧٤

ارتفاع عدد السائحين الاجانب بالاقليم بلغ ( ١.٦ ) مليون

سائح في عام ( ١٩٧٨ )

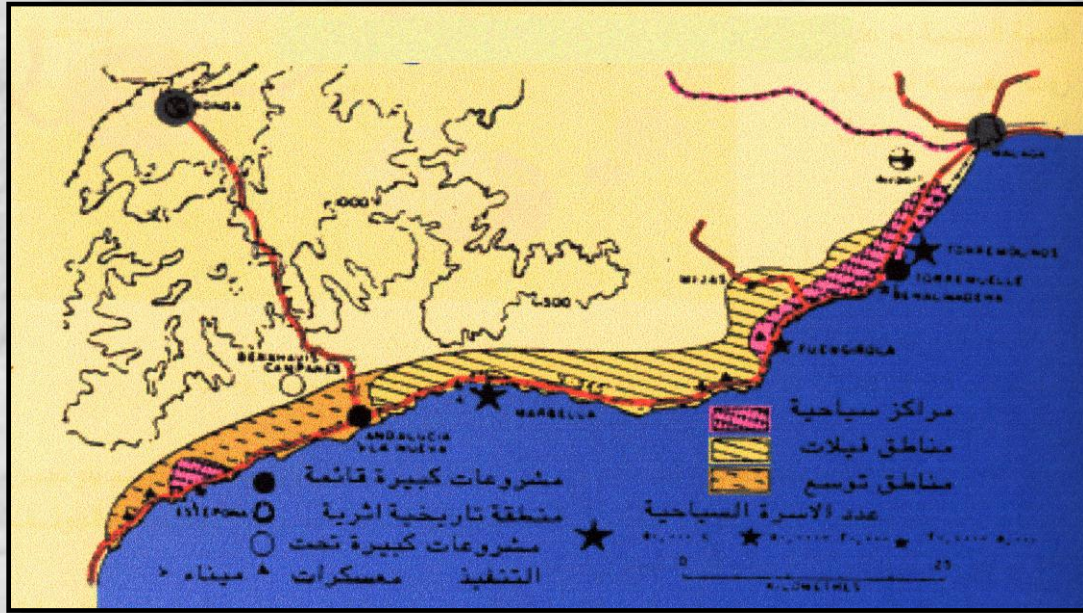


# تجارب عالمية ذات مؤشر دقيق

## الطريق وتنمية سواحل أسبانيا

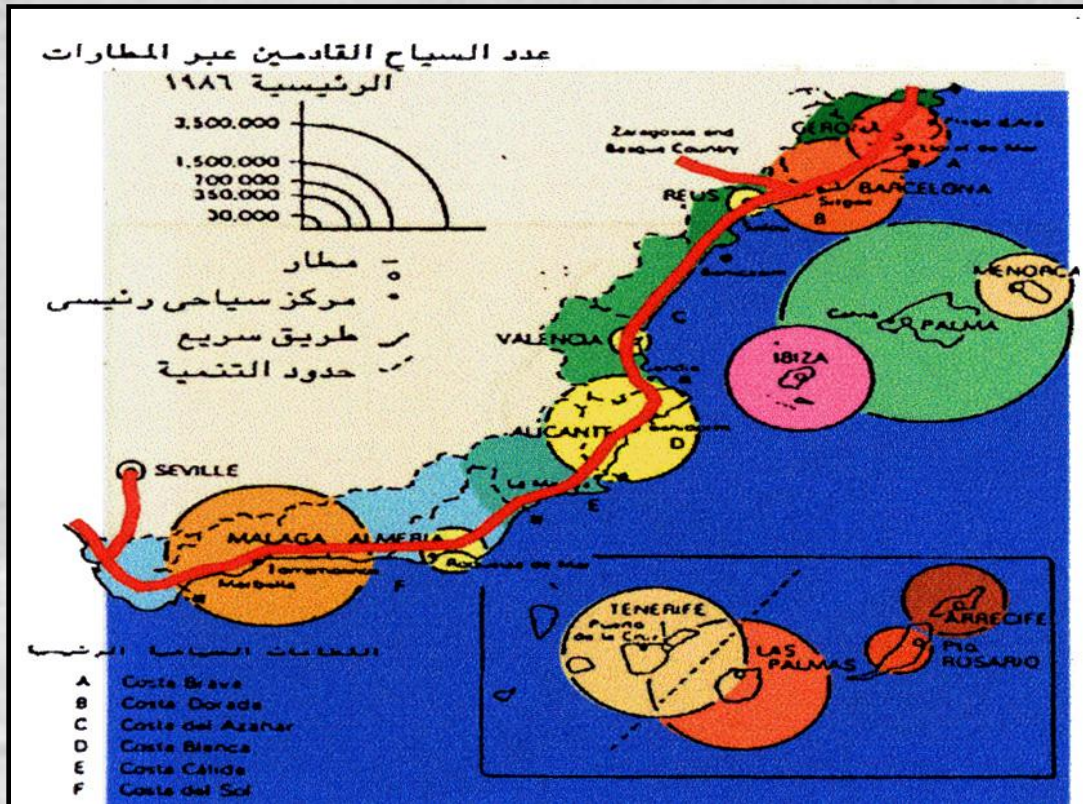
### مؤشرات التنمية:

- ارتفاع عدد السائحين من ١٤.٢٥ مليوناً في عام (١٩٦٥) الى ٤٥.٧ مليوناً عام ١٩٨٠ .
- وبلغت طاقة الإيواء الكلية حوالي ١٢.٢٥ مليون سرير ، وتجاوز الدخل السياحي الخمسة بلايين ونصف دولار .
- بلغ عدد الموانئ الجوية الداخلية ٢٢ ميناء بخدمة السياحة الدولية ، و ٣٣ ميناء ثانوياً ، و ٧ موانئ بحرية على البحر المتوسط ، واثنين على الاطلنطي .



### دور الطريق في نجاح التنمية

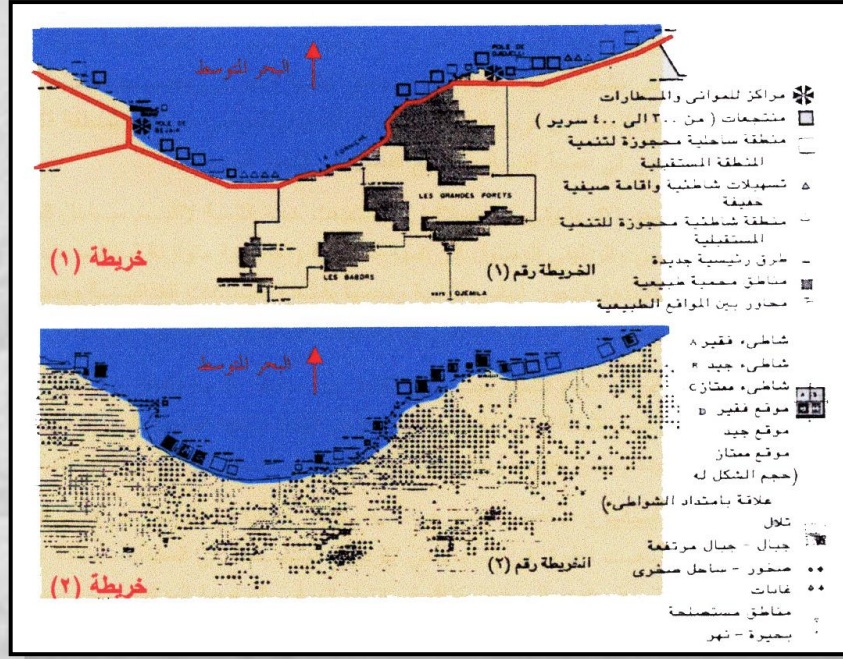
- وجود الساحل الطبيعي ذو المقومات السياحية
- استخدام الاسلوب العلمي في التخطيط
- توجيه السياسة الاقليمية لمنح الامتيازات للشركات الاجنبية في المشروعات السياحية العملاقة والمرافق
- سيادة الدولة على المشروعات وتوفير الاعفاءات الضريبية القروض للمستثمرين والتسهيلات الادارية
- بدون هذه العوامل المحفزة للتنمية فما كان وجود للطرق فهي ليست سبب العمران انما عامل ثانوى



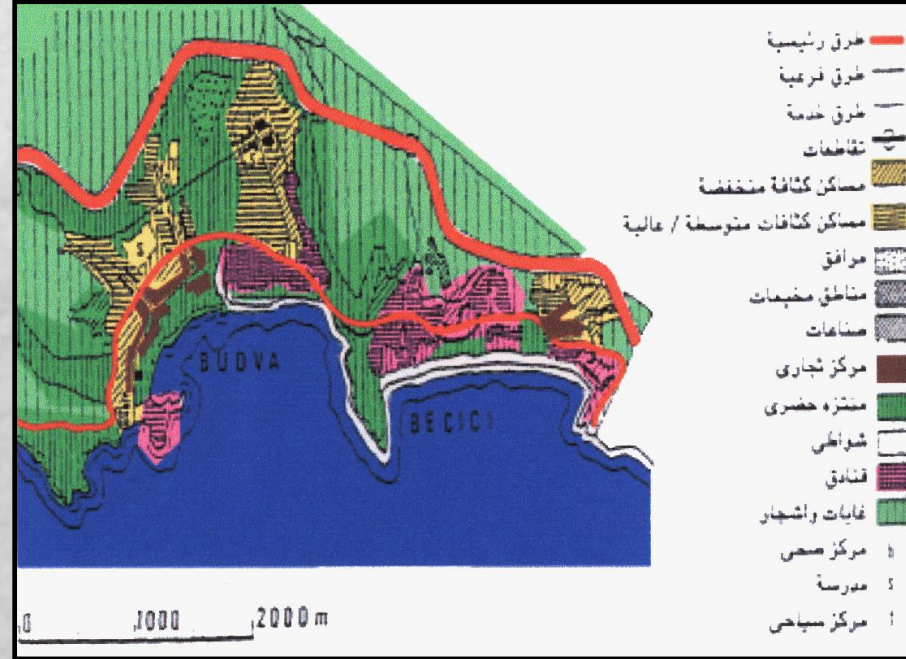


# تجارب عالمية ذات مؤشر غير دقيق

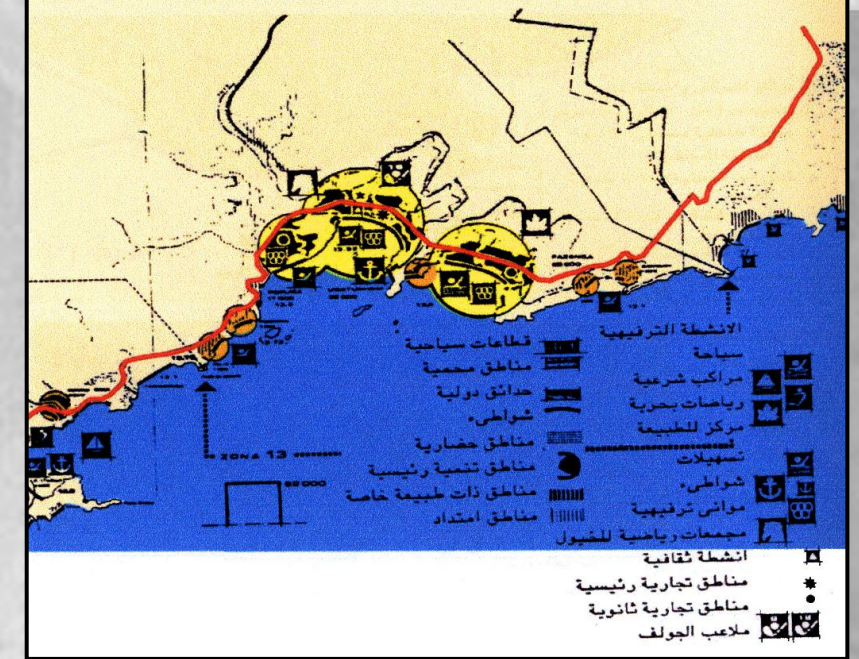
## الطريق وتنمية سواحل الجزائر



## الطريق وتنمية سواحل يوغسلافيا



## الطريق وتنمية سواحل البرازيل



• الشريط الساحلي البالغ طوله ١٢٠ كم

• سياسات التنمية الإقليمية بالنسبة للمدينتين الرئيسيتين في الإقليم ومطارتها وسلسلتين من المنتجعات الساحلية

• تربط طرق المرور والممرات بين المنتجعات وبين الغابات الرئيسية والبحيرات الموجودة بالمنطقة الجبلية

• وتشمل الشريط الساحلي طوله ٣٥ كم  
• عدم الإكتفاء بالسياحة كمحور للتنمية الإقليمية

• زيادة السعة السياحية في المنطقة من ١٤,٥٠٠ سرير إلى ٤٠,٠٠٠ سرير

### الجزر الشريط الساحلي الجبال

• ربط ساحل البحر الإدارياتيكي بمناطق التنمية الخلفية

• تنوع الأنشطة الاقتصادية الصناعات الغذائية الأثاث ومعدات تجهيز الفنادق بجانب العامل الرئيسي للطرق

• ٥٠٠ كم من ساحل البرازيل

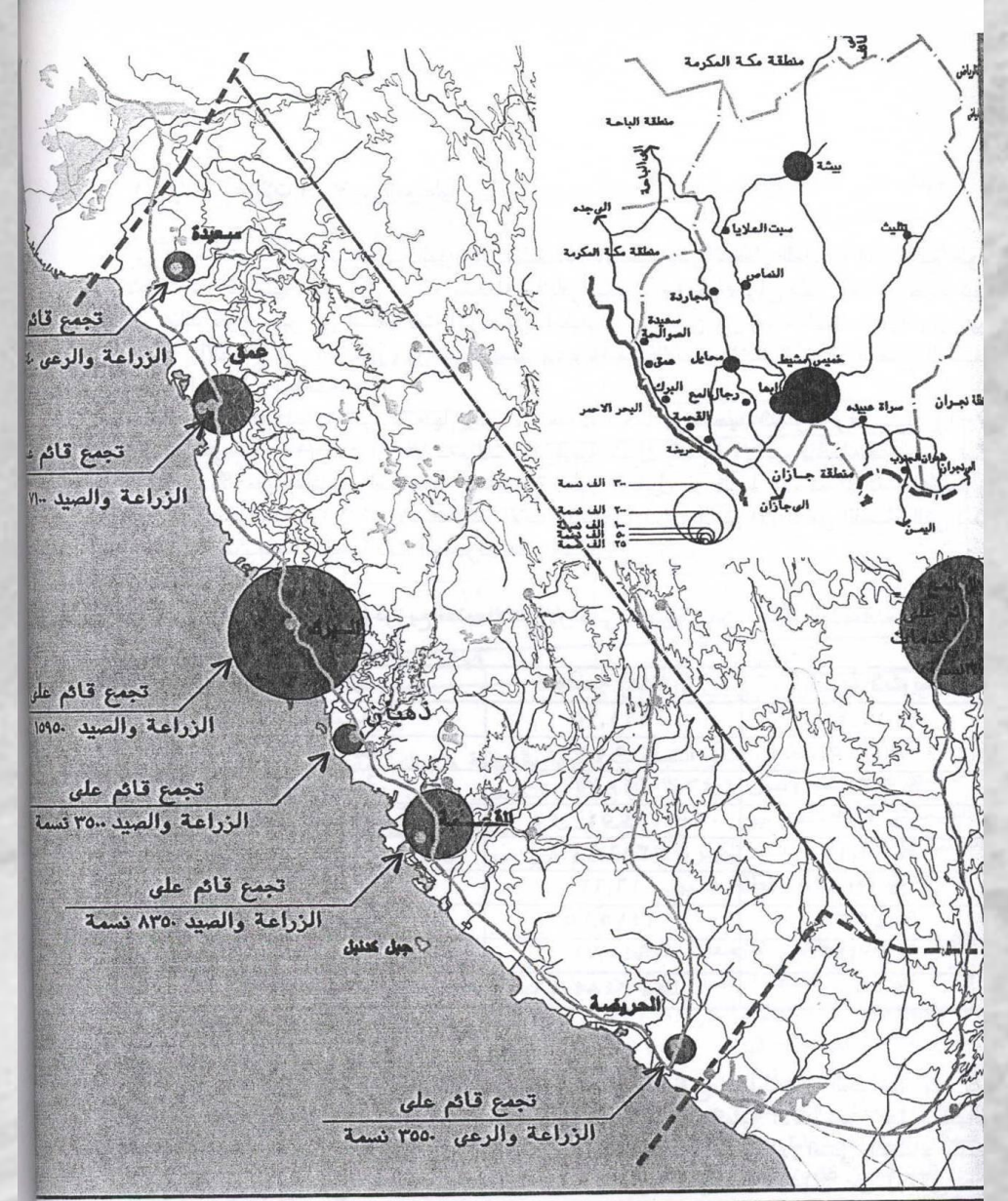
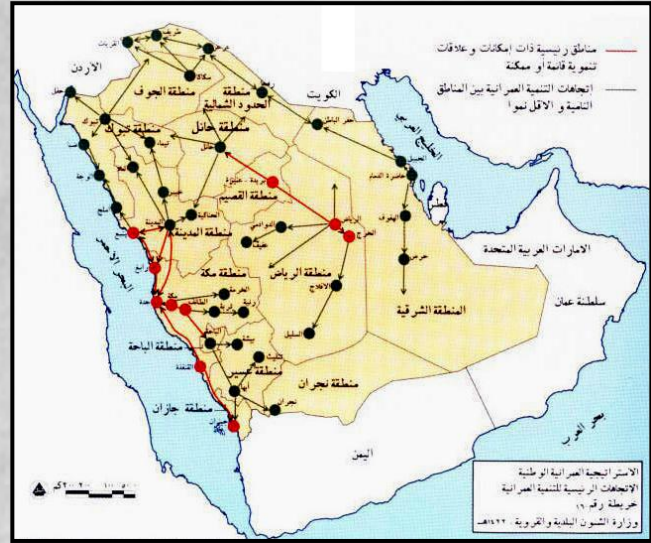
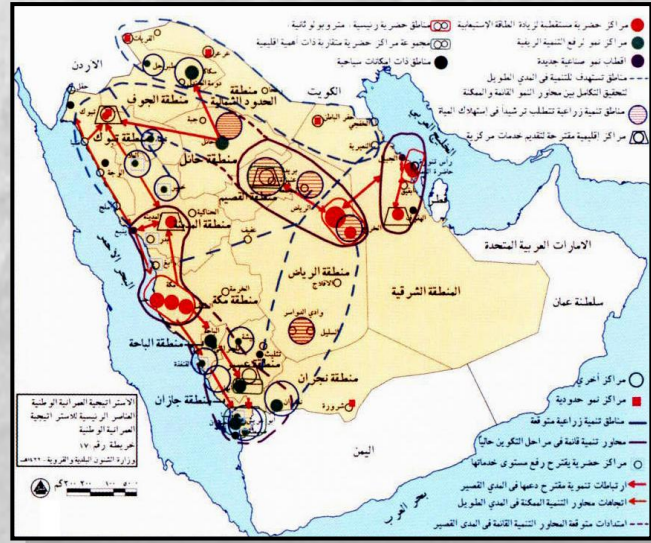
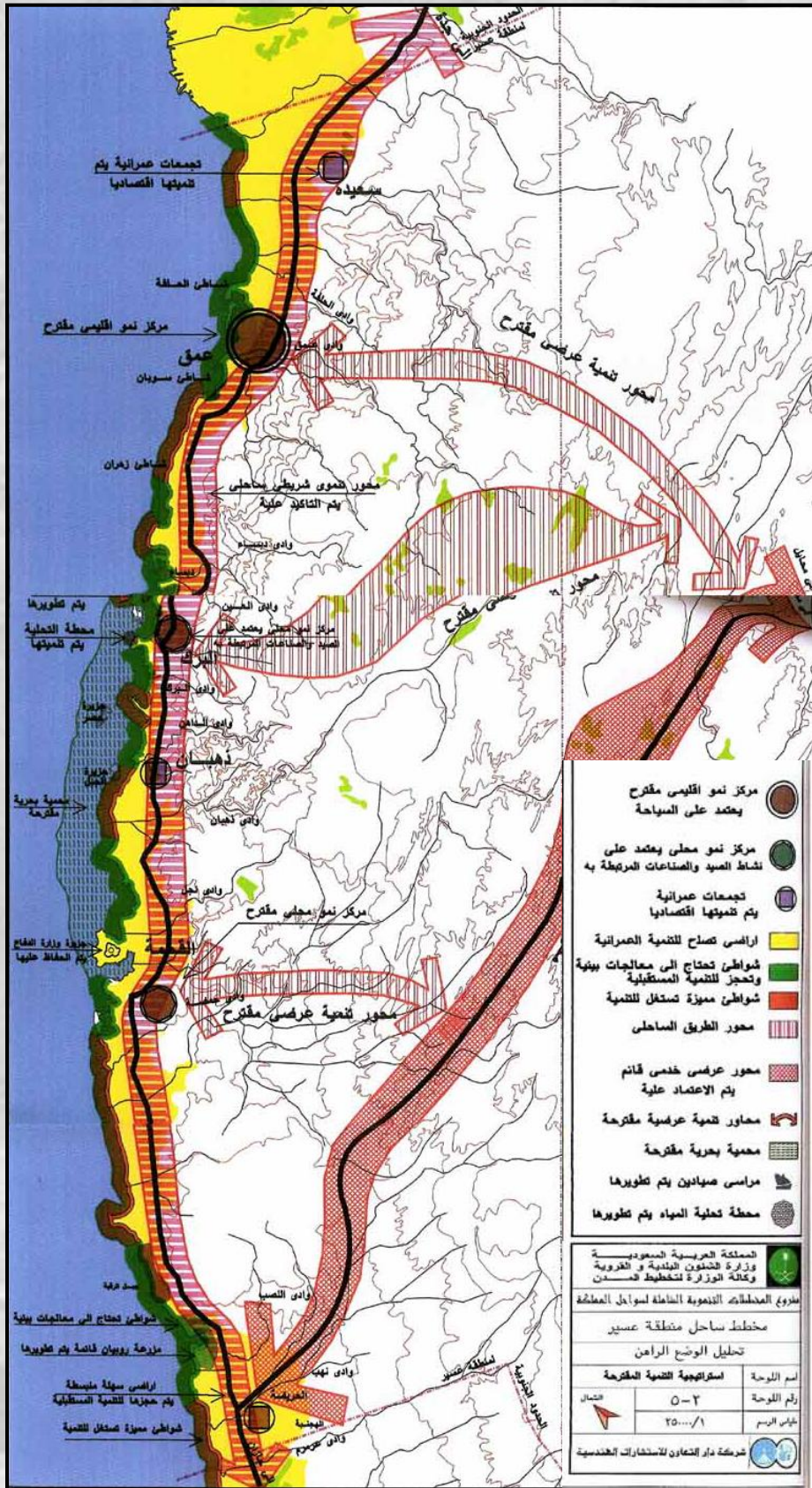
• سهولة الاتصال والربط بين مناطق التنمية المختلفة والمقسمة إلى ١٣ منطقة بجانب دعم الربط البري بين ثلاث مواني رئيسية.

• توجيه الاستثمارات تجاه الساحل تقديم التسهيلات الربط القوى للمناطق المنفصلة بالاقليم يعتبر عامل الرئيسي.



# تجارب عالمية غير ناجحة ذات مؤشر دقيق

## الطرق وتنمية ساحل وإقليم عسير - السعودية

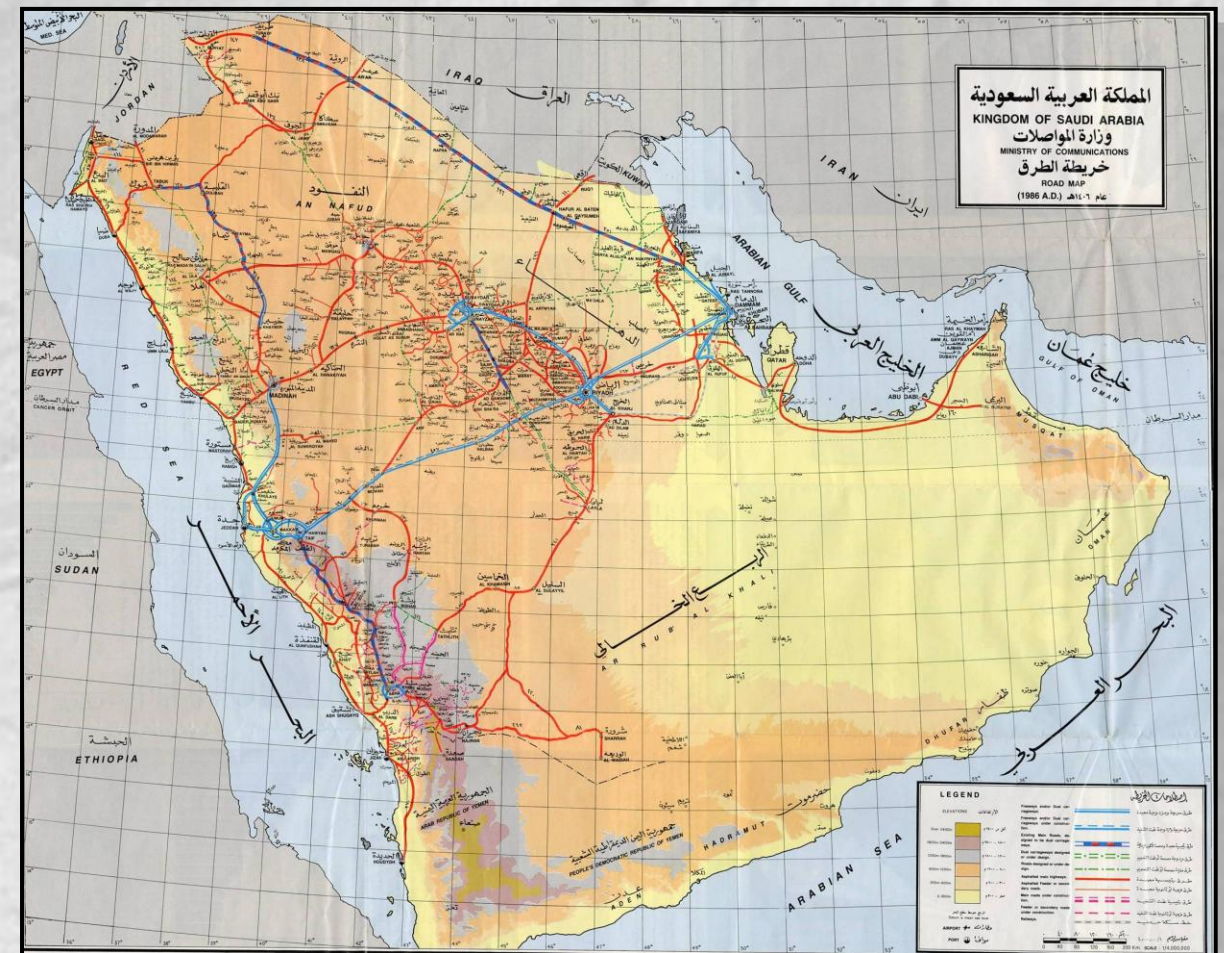
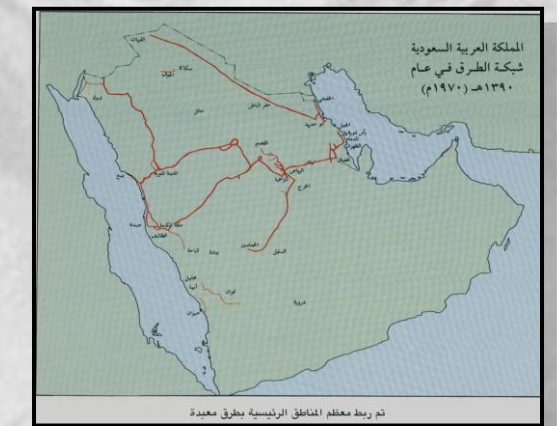
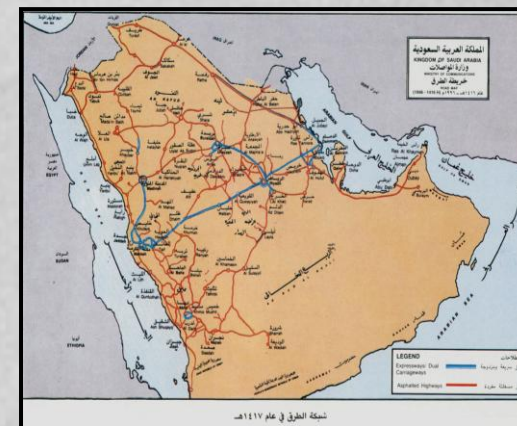
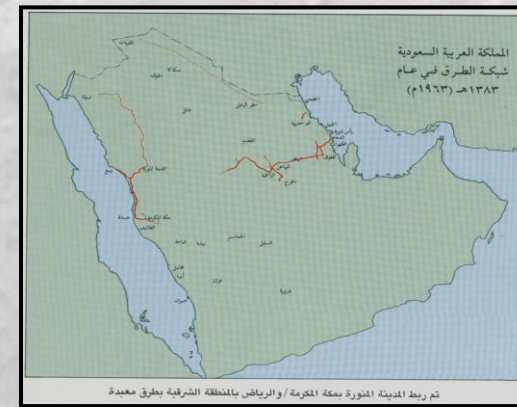
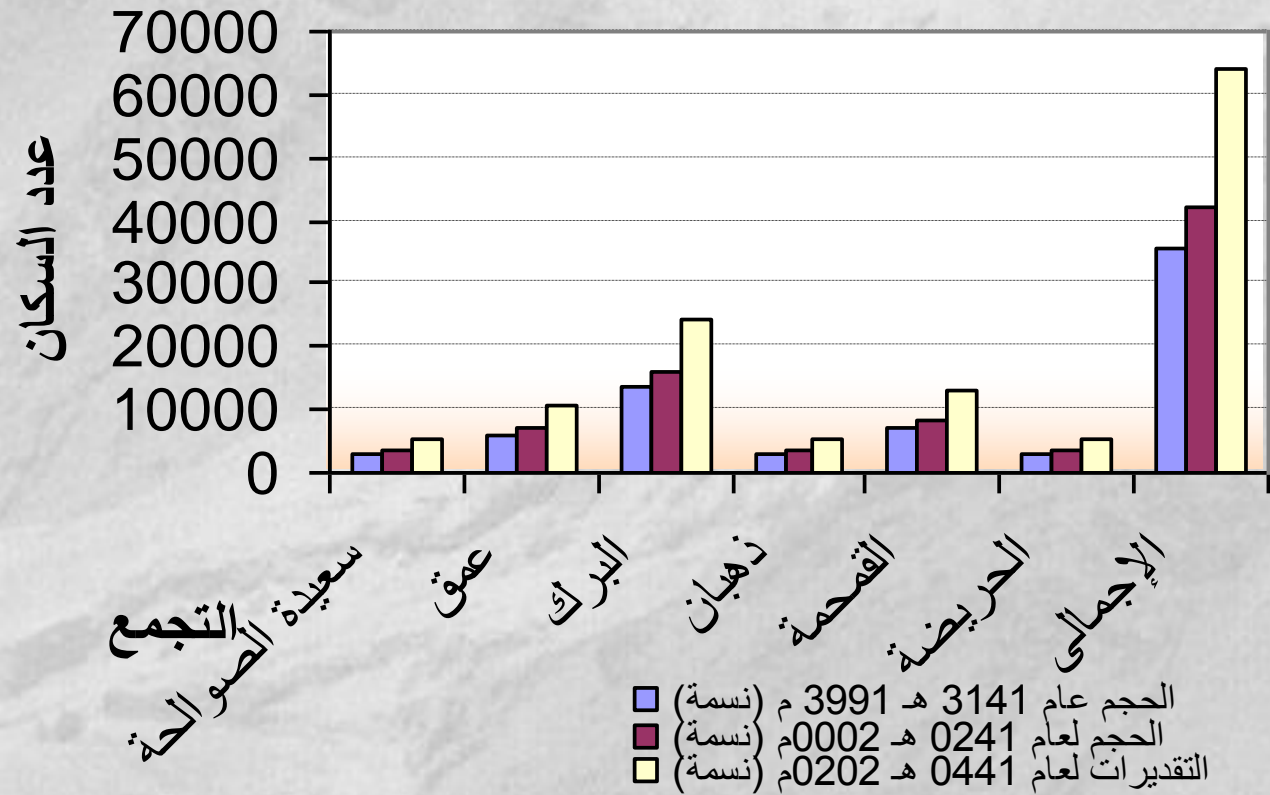


المملكة العربية السعودية وزارة الشؤون البلدية والقروية ووكالة الوزارة لتخطيط المدن	
المخططات التعميرية الشاملة لسواحل المملكة	
مخطط ساحل منطقة عسير	
دراسة الوضع الراهن	
لوحه	لعمام وولائف للتجمعات العمرانية
وحه	١-١
رسم	١٠-١
شركة دار التعاون للاستشارات الهندسية	



# تحليل ضعف التنمية بإقليم عسير

## تقدير أحجام التجمعات العمرانية الساحلية



بالرغم من تواجد الطرق الجيدة والمقومات  
الا ان التنمية المرجوة لم تتحقق بعد



## تحليل ضعف التنمية بإقليم عسير

عدد السكان السعوديين الذين وفدوا إلى المنطقة خلال عام ١٤٢٠ هـ بنحو ١١٢٦٢ نسمة في حين خرج منها نحو ١٤٢٠١ نسمة أي أن المنطقة طردت نحو ٢٩٣٩ نسمة.

• الهجرة  
• وحركة السكان

سنة تجمعات عمرانية وظائفها على الأنشطة الزراعية وصيد الأسماك والرعي وبعض الخدمات

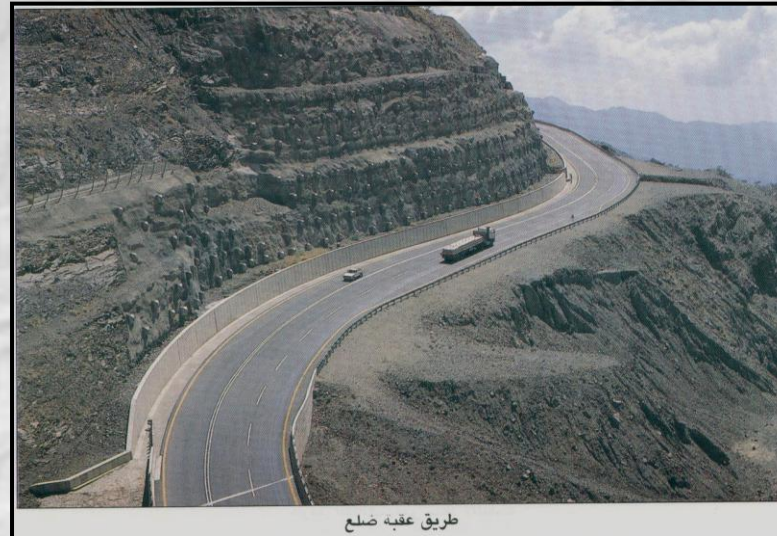
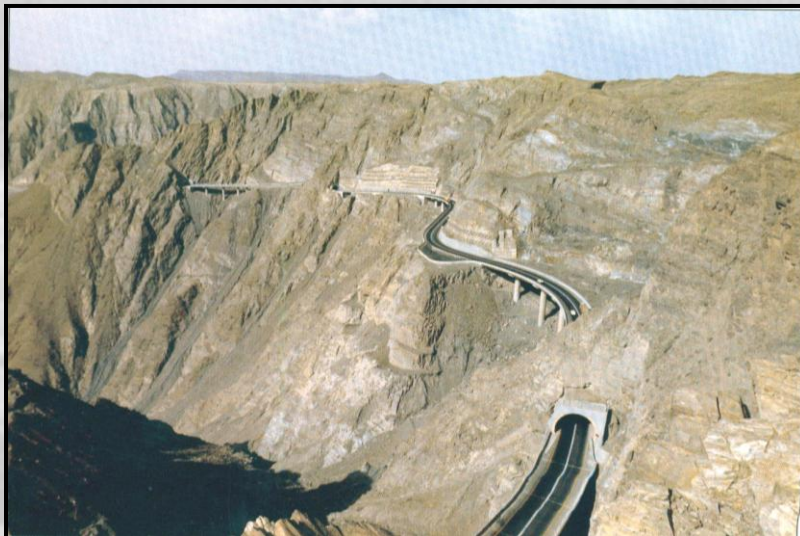
• أحجام ووظائف التجمعات العمرانية

الإشغالات الحالية على الساحل تحتل ٢٤.٩% من مساحة الشريط الساحلي ٧٤.١% من الشريط الساحلي غير معمورة

• الإشغالات الساحلية

الملكيات الساحلية طول وجهة تمثل ٢٨.٨% من طول الساحل وبذلك فإن هناك نسبة ٧١.٢% من طول الساحل غير مستغلة ٦٠.٣٥% من عدد الملكيats الحالية ملكيات لجهات ووزارات حكومية .

• الملكيats الساحلية



طريق عقبة ضلع



طريق عقبة الجوه بمنطقة عسير



# نموذج مشروع طريق عقبة شعار

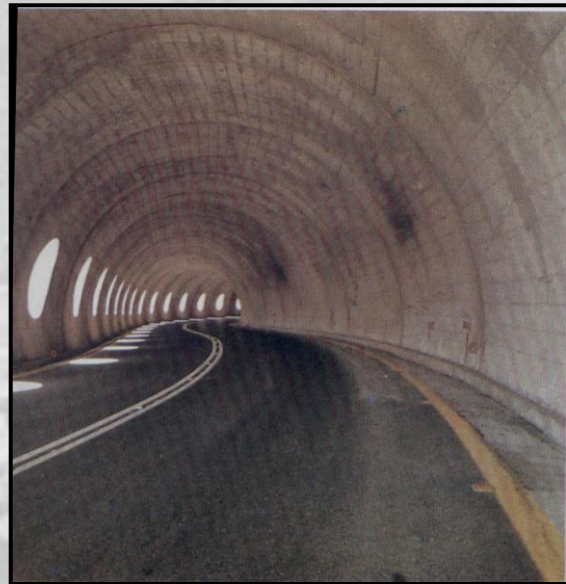
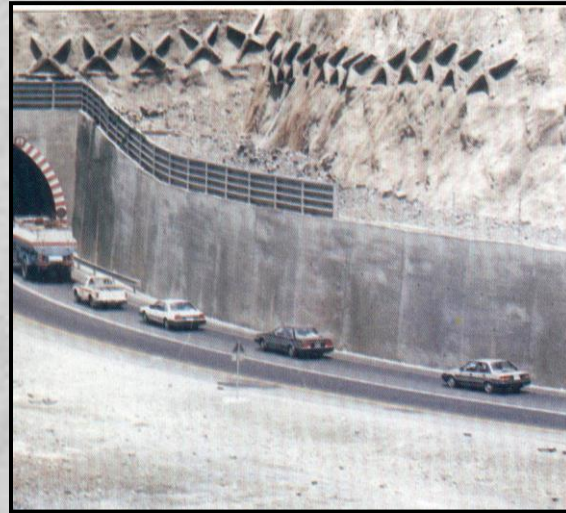
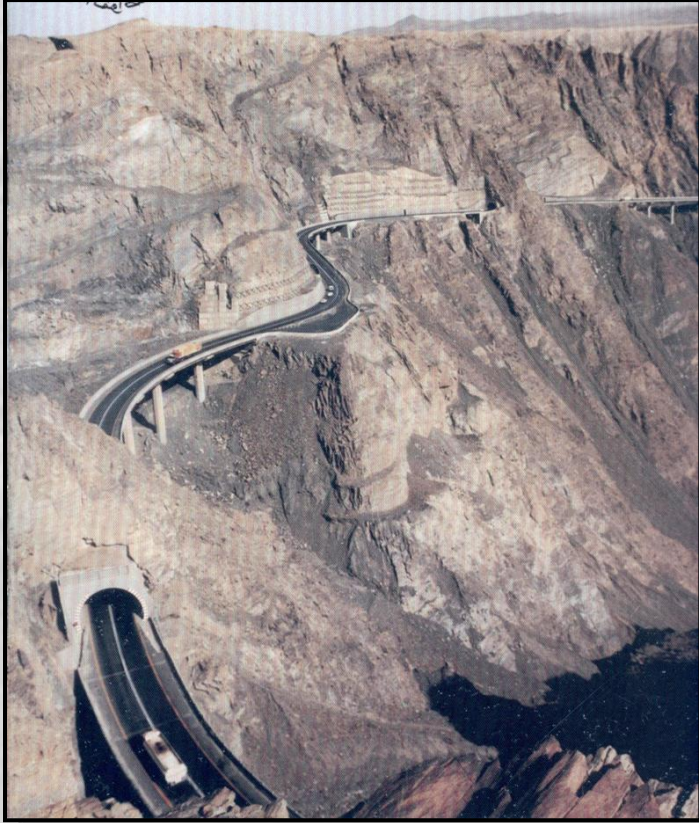
## بإقليم عسير

٢١٥٠ متراً عن سطح البحر

٦٣ كم وبتكلفة إجمالية قدرها ٣٧٧ مليون ريال

٣٢ جسراً  
١١ نفقاً

الصعوبات التي  
واجهت تنفيذ  
المشروع





## اسباب ضعف التنمية بإقليم عسير

- محدودية التصنيع الزراعى السمكى الناتج من ضعف العلاقة بين قطاعات الزراعة والصيد والصناعة
- محدودية خدمات النقل السياحى فى ظل الإمكانيات السياحية المتاحة
- محدودية النقل الجوى بمطار أبها واقتصاره على الخطوط السعودية
- وجود مناطق سياحية وساحلية مماثلة على البحر (منافسة قوية)
- قصر الموسم السياحى (لا يكاد يتجاوز شهرى يوليو وأغسطس)
- غياب الجهود التسويقية المنظمة والبرامج السياحية المخططة لتنشيط الحركة السياحية فى عسير



## تحليل الامثلة والتجارب العالمية

م	اسم التجربة	الدولة	نوع ودرجة التأثير (تبعاً لمؤشرات التنمية)					مستوى أو نطاق التأثير		المدى الزمني لقياس التأثير لعلاقة الطرق بالتنمية	درجة الاعتماد على الطرق في نجاح التجربة
			مرورى	سكانى واجتماعى	اقتصادى	بينى	عمرانى	على مستوى الأقليم	على مستوى اقليم المدينة الأم		
١	تنمية سواحل سان فرانسيسكو	أمريكا	+	++	++	+	++	*	قصير المدى	رئيسى	
٢	تنمية سواحل لانجدوك روسيليون	فرنسا	+	+	++	+	++	*	قصير المدى	ثانوى - مساعد	
٣	تنمية سواحل البحر الأدرىاتيكى	يوغسلافيا	+	++	++	+ -	++	*	قصير المدى	رئيسى	
٤	تنمية سواحل اسبانيا	اسبانيا	+	+ -	++	-	++	*	قصير المدى	ثانوى - مساعد	
٥	تنمية سواحل البرازيل	البرازيل	+	+ -	++	+ -	++	*	قصير المدى	رئيسى	
٦	تنمية ساحل بيجا جيجيللى	الجزائر	+	+ -	++	+ -	++	*	بعيد المدى	ثانوى - مساعد	
٧	تنمية أقليم عسير	السعودية	++	+ -	+	+ -	+	*	بعيد المدى	ثانوى - مساعد	

بعيد المدى أكثر من ١٥ سنة

قصير المدى أقل من ١٥ عام

\* المصدر / تقييم الباحث نتيجة لعناصر التقييم المتضمنة بالجدول



# المؤشرات العامة لقطاعات التنمية المستتجة من التجارب العالمية

ارتفاع معدل النمو السكاني يؤدي الى ارتفاع عدد السكان بشكل ملحوظ

زيادة عدد المهاجرين الى الاقليم نتيجة لتوافر فرص العمل

تغيير في استعمالات الاراضي ووظائف المدن

قطاع العمران

قطاع الصناعة

زيادة عدد العاملين بالقطاع

زيادة عدد المنشآت الصناعية

زيادة عدد العاملين بالنشاط

زيادة في كمية الانتاج

زيادة كمية الاراضي المزروعة

قطاع الزراعة

قطاع السياحة

ارتفاع عدد السياح او عدد الغرف السياحية

ارتفاع عدد المنشآت السياحية المختلفة

الدخل العائد من السياحة

ارتفاع عدد المركبات وأحجام المرور

قطاع النقل

والطرق



# الجزء الثاني

## الدراسة التطبيقية

### الاطار التحليلي للدراسة التطبيقية

نموذج تأثير محاور الحركة  
الاقليمية الساحلية على تنمية  
المناطق الساحلية

الطريق الساحلي الاقليمي بساحل  
البحر الاحمر (كمنطقة جبلية  
صحراوية ساحلية)

الطريق الساحلي الاقليمي بالساحل  
الشمالي الغربي ( كمنطقة نائية  
صحراوية ساحلية)

الطريق الاقليمي بالوادي الجديد  
( كمنطقة نائية صحراوية )

نموذج تأثير محاور الحركة  
الاقليمية الاشعاعية القائمة  
من المدينة المركزية

وسوف نستعرض حالة محاور  
التنمية العمرانية لإقليم شرق  
القاهرة الكبرى

- محور القاهرة الاسماعيلية الصحراوى  
وتأثيره على التنمية.
- محور القاهرة السويس الصحراوى  
وتأثيره على التنمية.
- محور القاهرة العين السخنة الصحراوى  
وتأثيره على التنمية.
- محور القاهرة بلبيس الصحراوى وتأثيره  
على التنمية.

نموذج انشاء محور حركة  
جديد وتأثيره على التنمية  
( بجانب مدينة مركزية)

دراسة حالة محور ٢٦ يوليو  
كعينة لقياس التنمية بعد انشائه  
على مدينتى ٦ اكتوبر الصناعية  
ومدينة الشيخ زايد السكنية

دراسة حالة انشاء الطريق الدائرى  
حول القاهرة الكبرى ودوره وتأثيره  
على التنمية



## منهجية الدراسة التطبيقية

### دراسة وتحليل الأوضاع الراهنة

دراسة الامكانيات المتاحة وتحليلها في ضوء الوضع الراهن  
لما هو مفروض في الوضع الراهن ( مقارنة حجم التنمية  
الآن من حجم التنمية المستهدف والمقترح )

ودور وتأثير الطرق على التنمية بأنواعها حسب كل نشاط في  
المحافظة ( نشاط سياحي – نشاط صناعي – نشاط الزراعة  
والرعي وصيد الاسماك- قطاع العمران....الخ )



**انشاء محاور حركة جديدة وتأثيرها على التنمية**

**أولاً: دراسة حالة محور ٢٦ يوليو كعينة لقياس التنمية بعد انشائه على  
مدينتي ٦ اكتوبر الصناعية ومدينة الشيخ زايد السكنية**



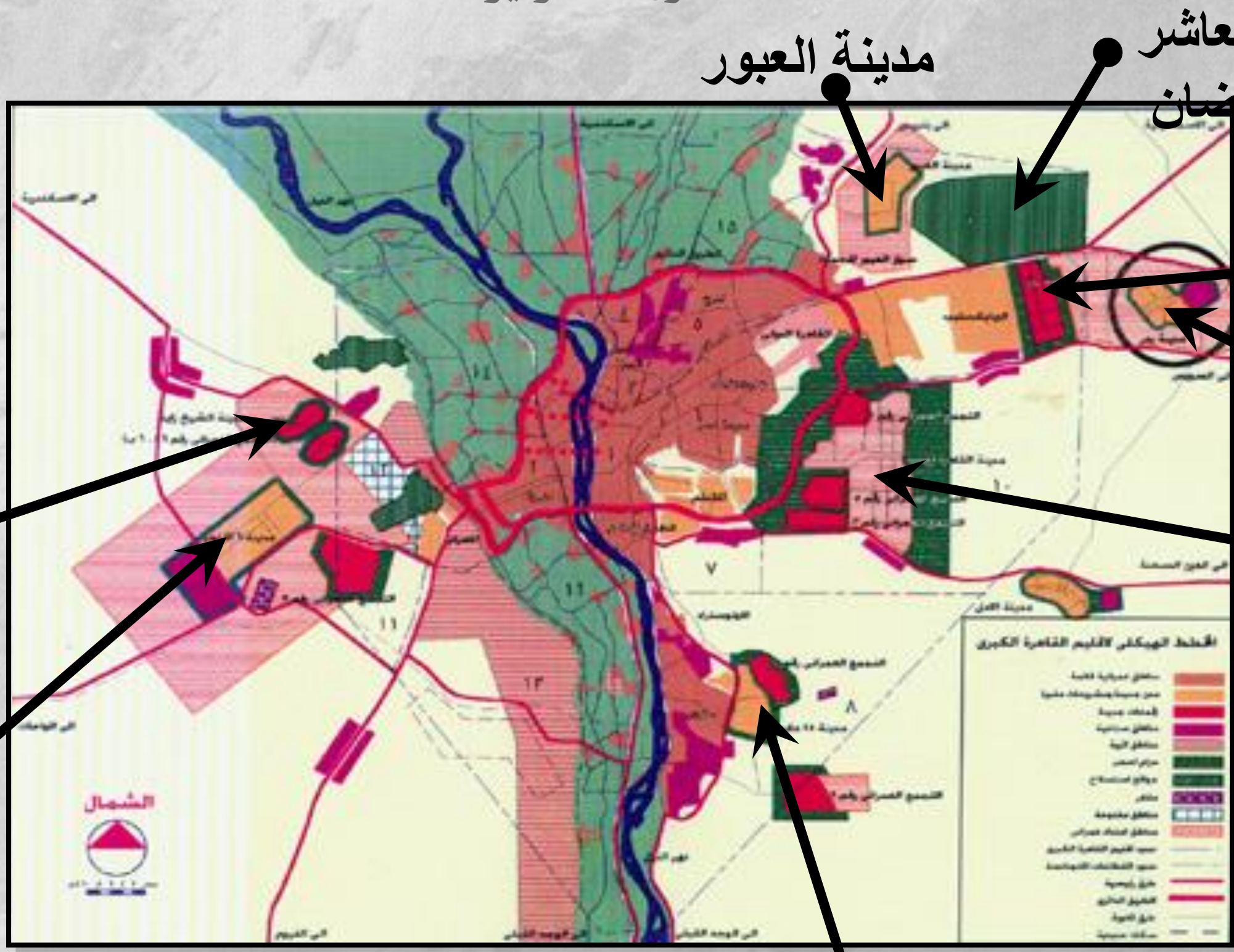
# منهجية الدراسة





# سياسة التنمية الاقليمية لانشاء

محور ٢٦ يوليو



مدينة العبور

مدينة العاشر  
من رمضان

مدينة الشروق

مدينة بدر

التجمع  
الخامس  
(القاهرة  
الجديدة)

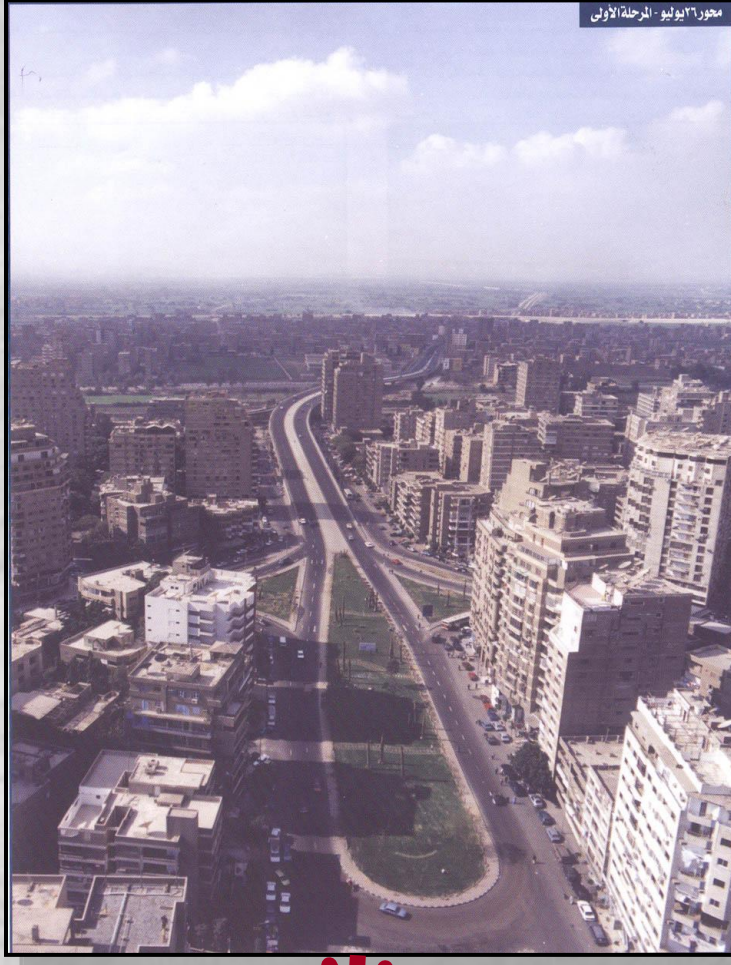
مدينة ١٥ مايو

مدينة الشيخ  
زايد

مدينة ٦  
أكتوبر



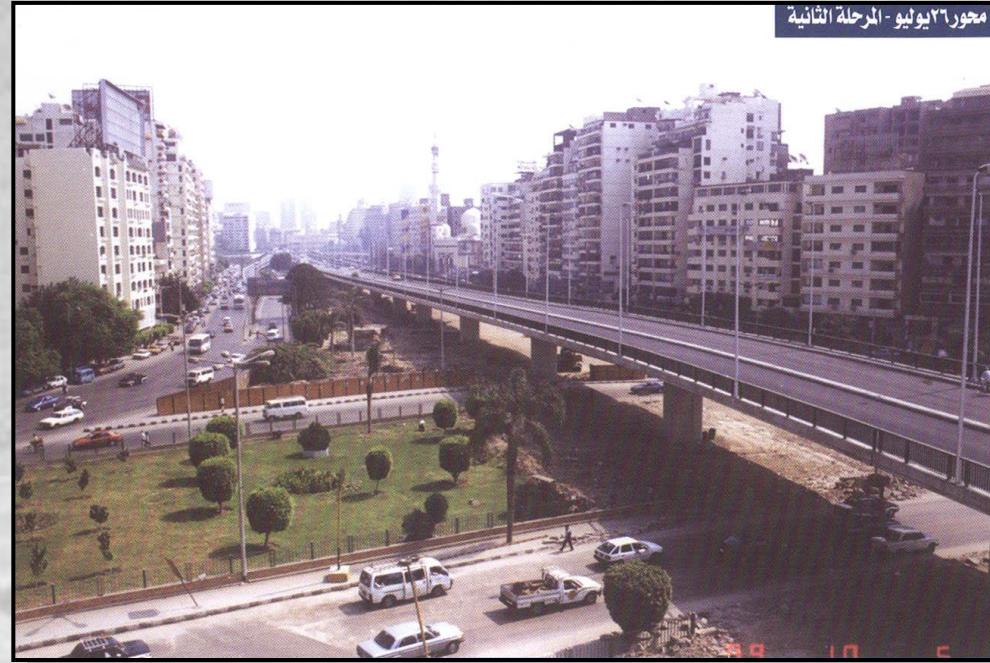
## توصيف محور ٢٦ يوليو



الجزء الأول منه من  
ميدان العتبة حتى مطلع  
كوبري ١٥ مايو  
بمنطقة بولاق أبو العلا  
سطحيا مخترقا وسط  
المدينة



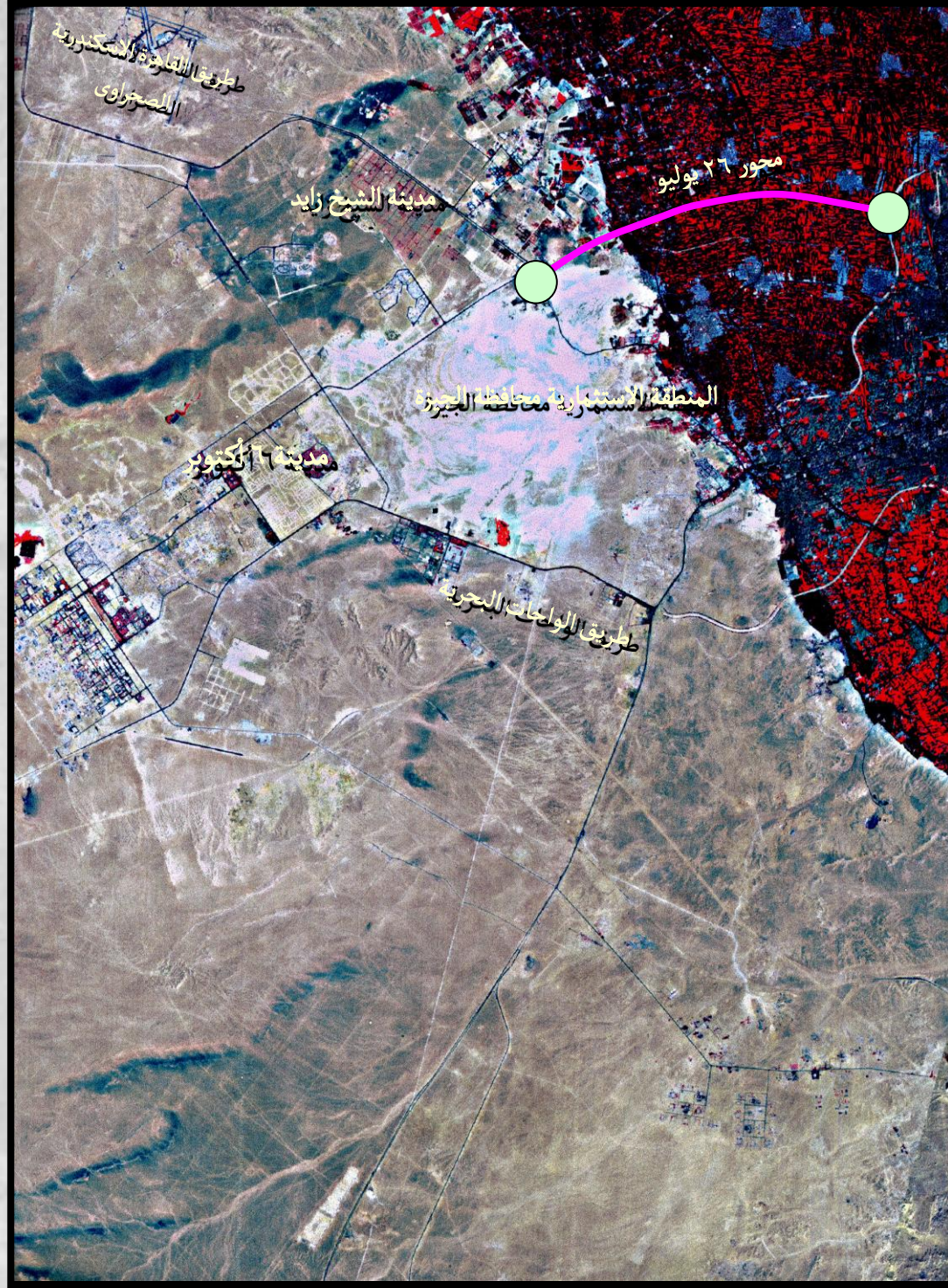
ويستكمل بعد ذلك بكوبري  
علوي أعلى ميدان لبنان  
ثم يستكمل سطحيا معزولا  
بالجزء المسمى محور  
٢٦ يوليو وحتى مدخل  
مدينة الشيخ زايد ومدينة  
٦ أكتوبر.



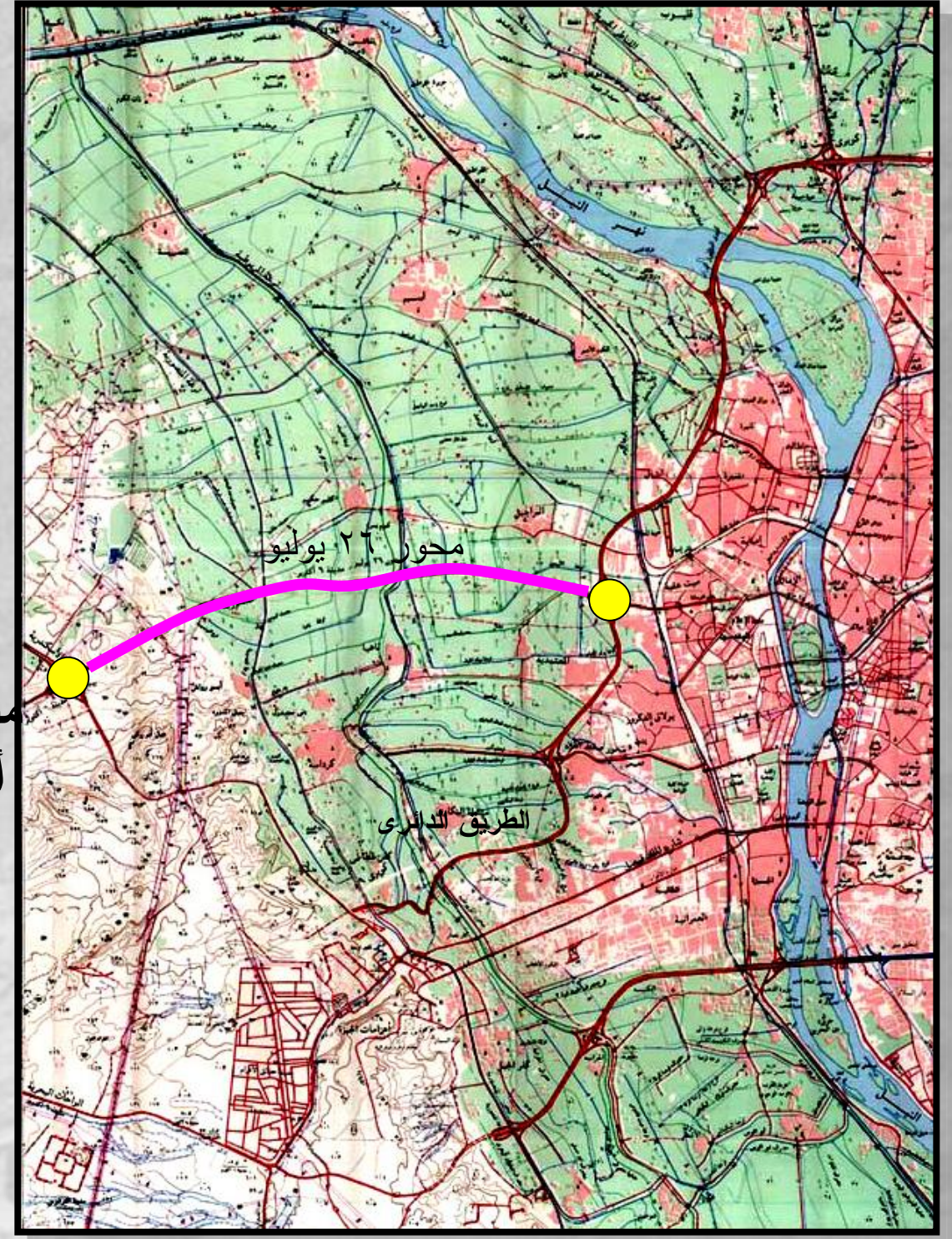
الجزء الثاني فهو علوي يمتد  
من مطلع كوبري ١٥ مايو  
بمحور ٢٦ يوليو وحتى ما  
بعد ميدان سفنكس ويستمر  
سطحيا معزولا حتى ميدان  
لبنان



# نشأة محور ٢٦ يوليو



الصورة الجوية لمحور ٢٦ يوليو  
بعد التنفيذ عام ٢٠٠٠



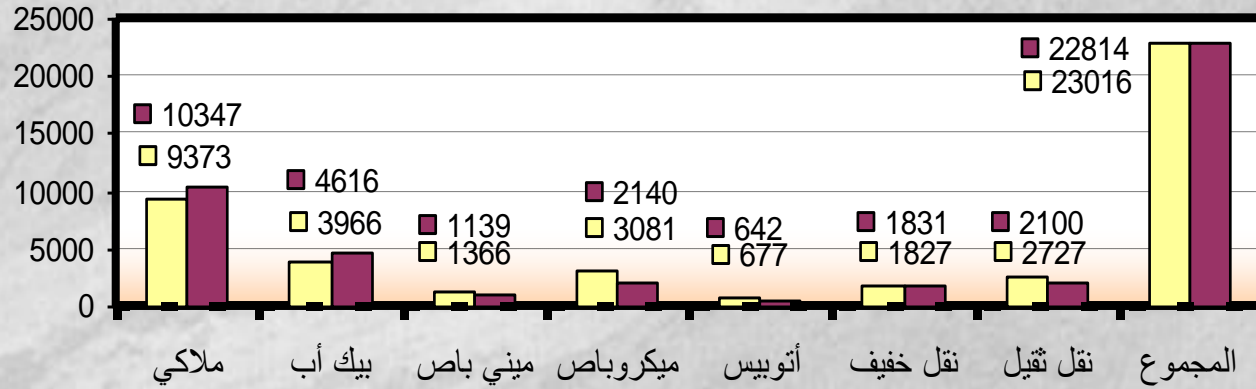
الخريطة المساحية موقع عليها موقع محور  
٢٦ يوليو قبل التنفيذ ( عام ١٩٩١ )



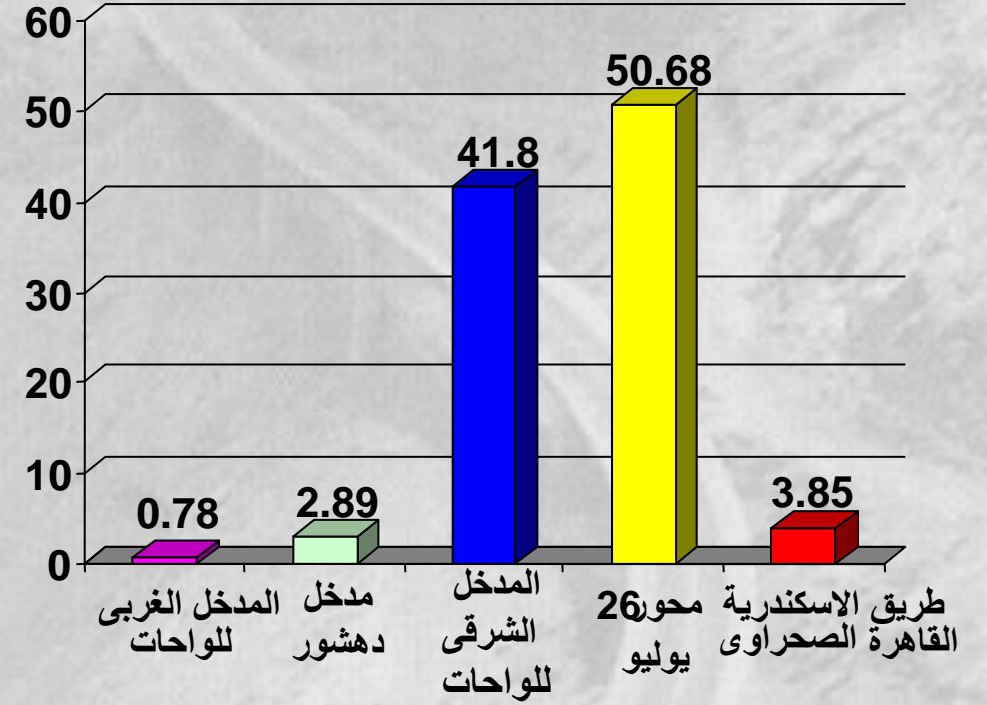
# دراسة النقل والمرور محور ٢٦ يوليو

## مؤشرات النقل والمرور

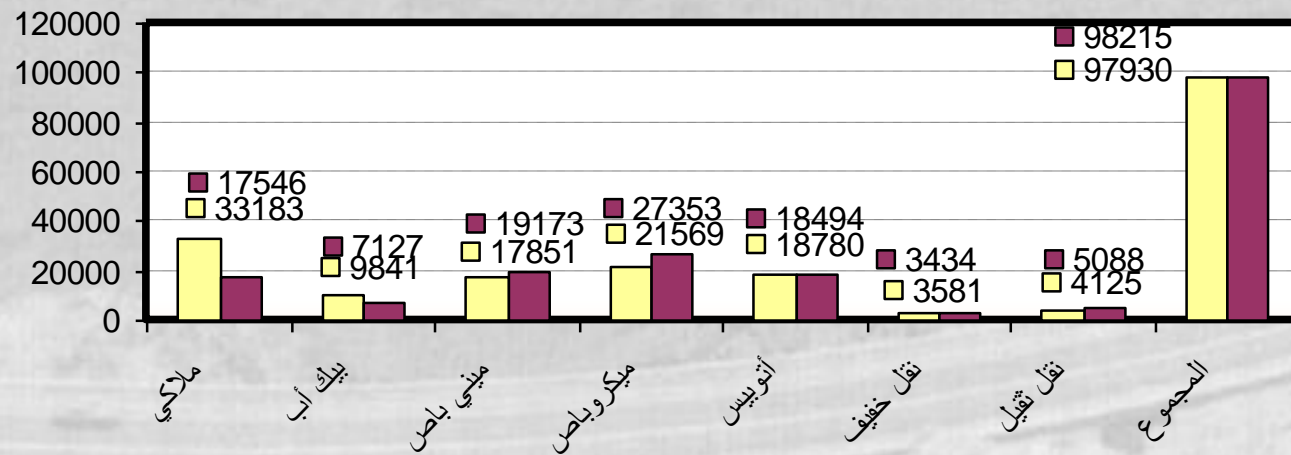
اجمالي الرحلات المنجذبة والمتولدة لمدينة 6 أكتوبر خلال اليوم



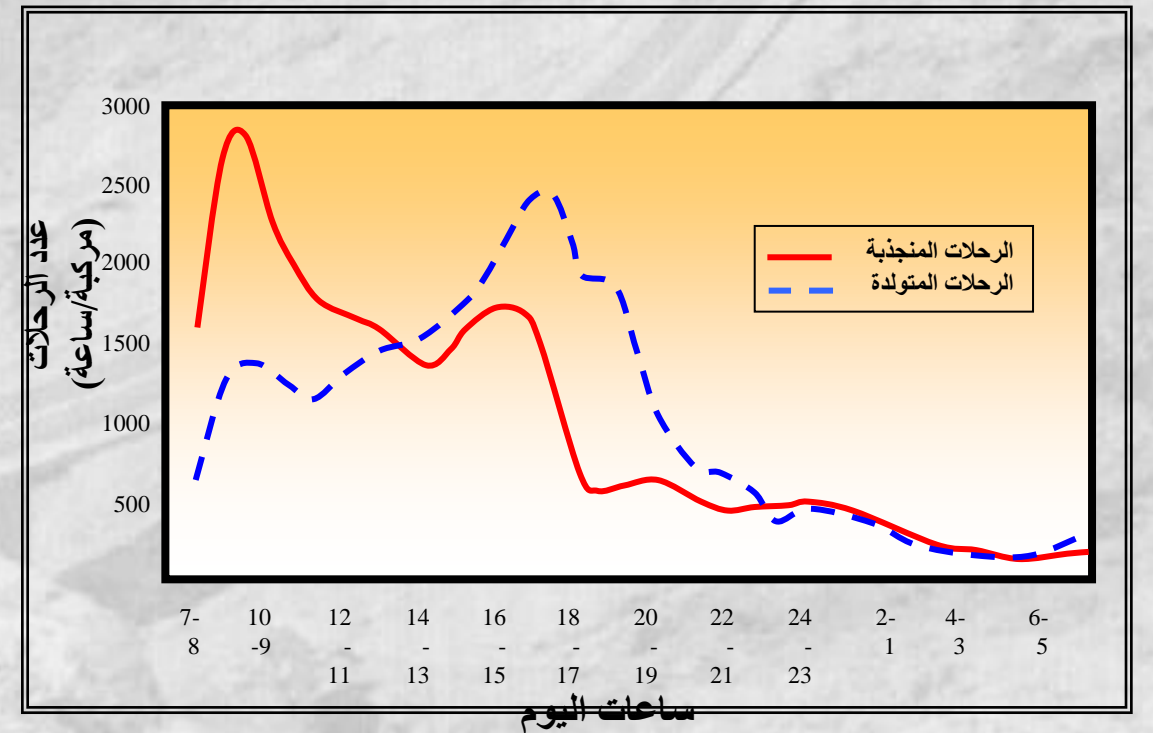
اجمالي عدد رحلات المركبات المنجذبة 42 ساعة 23016 إجمالي عدد رحلات المركبات المتولدة 42 ساعة 22814



اجمالي عدد الأفراد المنجذبة والمتولدة لمدينة 6 أكتوبر خلال اليوم



اجمالي عدد الأفراد المنجذبة 42 ساعة 97930 إجمالي عدد الأفراد المتولدة 42 ساعة 98215

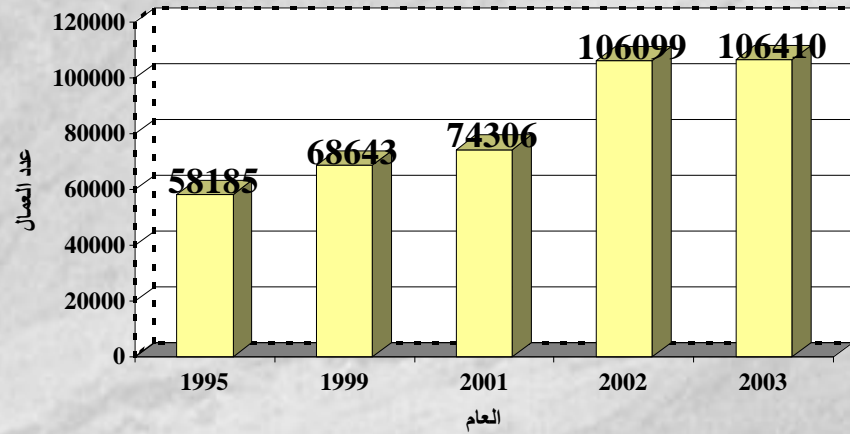




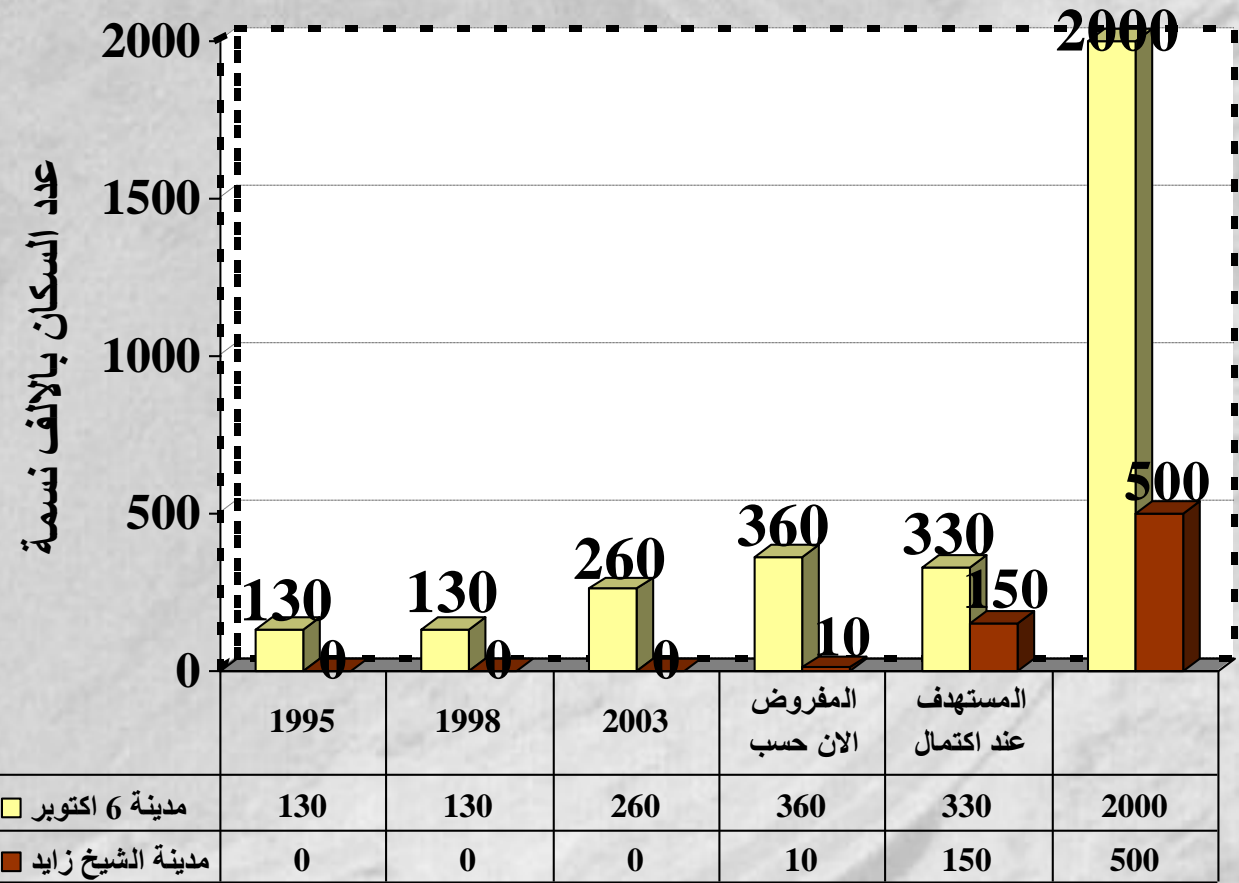
# دراسة النقل والمرور محور ٢٦ يوليو

## مؤشرات التنمية العمرانية

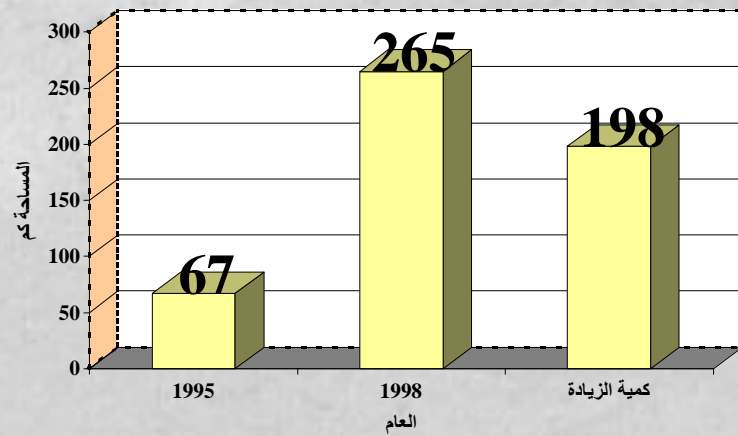
تطور عدد العمالة المنتجة لمدينة 6 أكتوبر من عام 3002-5991



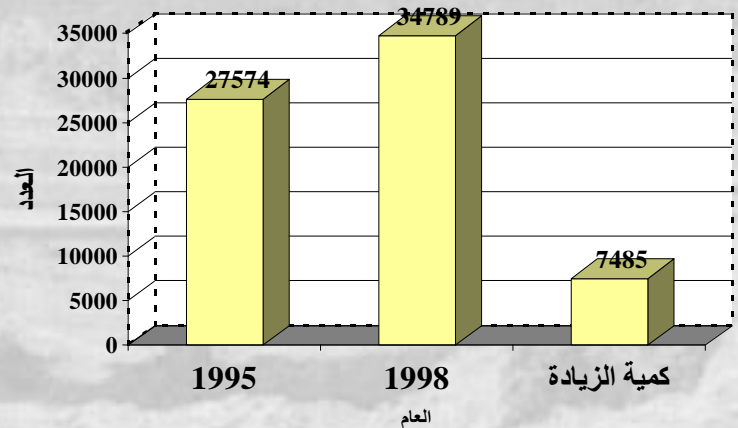
تطور عدد السكان لمدينة 6 أكتوبر من عام 3002-5991



تطور مساحة الكتلة العمرانية



تطور عدد الوحدات السكنية

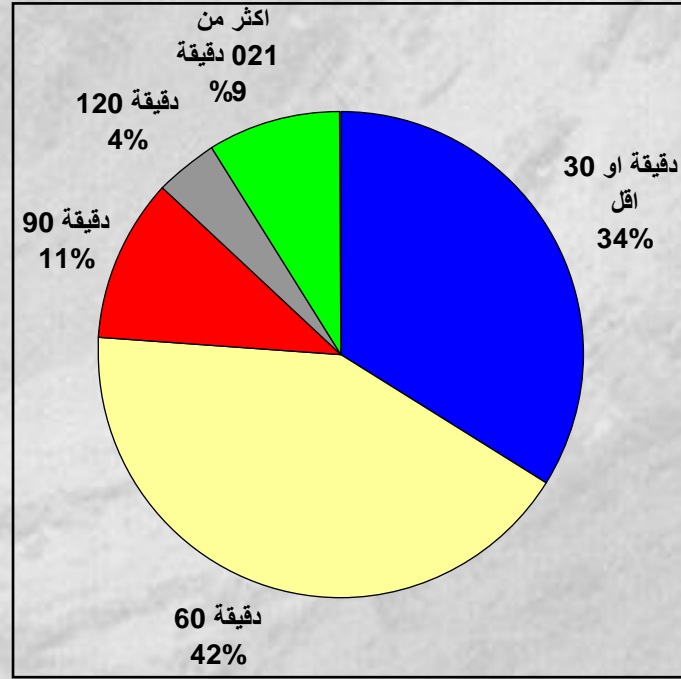


مدينة الشيخ زايد مدينة 6 أكتوبر

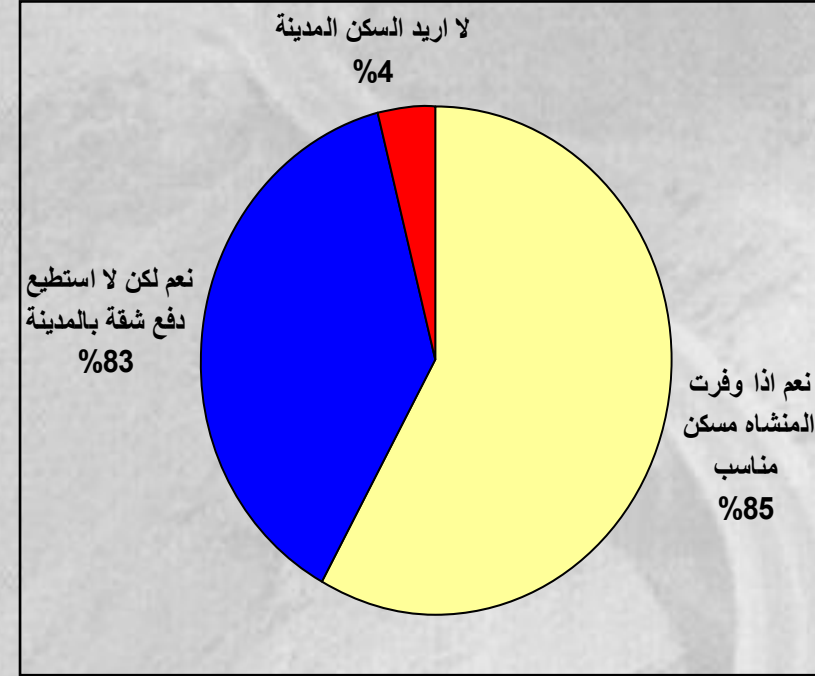
تاريخ بدء العمل	العام
١٩٧٩	مدينة 6 أكتوبر
١٩٨٩	مدينة الشيخ زايد



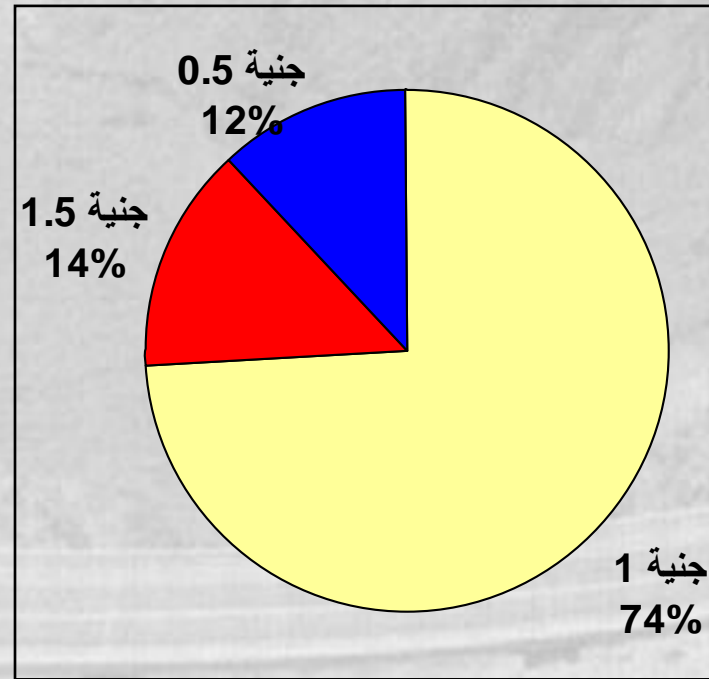
# دراسة النقل والمرور محور ٢٦ يوليو



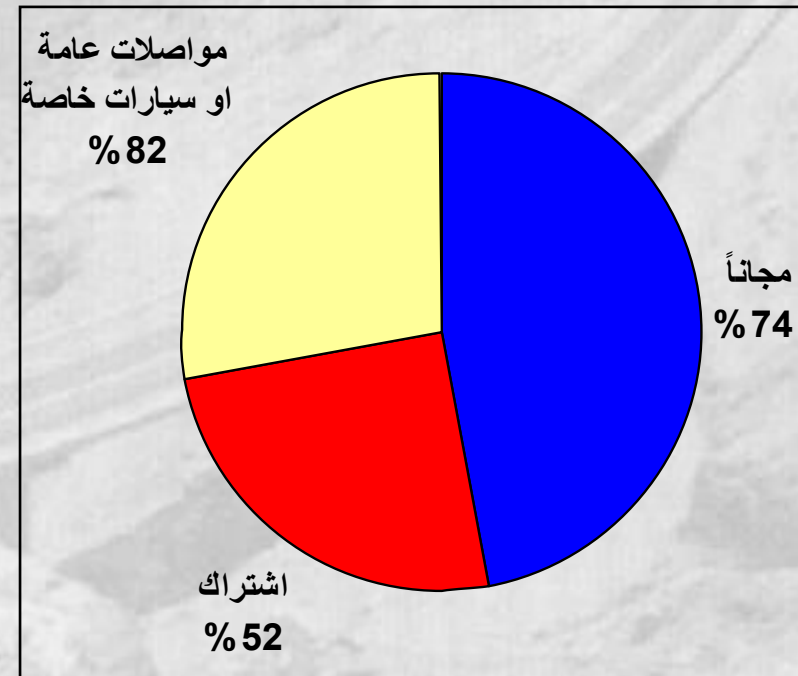
زمن الرحلة بالدقيقة  
اقتراح عمل خط مترو مكهرب



نسب توزيع رغبات العاملين بمدينة ٦ أكتوبر للاقامة والاستقرار بها



نسب توزيع الاجرة المقترحة للمترو  
حسب اجابات العاملين بمدينة ٦ أكتوبر



نسب توزيع طريقة دفع الاجرة للرحلات المتولدة  
من مدينة ٦ أكتوبر أو المنجذبة اليها شهرياً



## نتيجة تجربة إنشاء محور ٢٦ يوليو على التنمية الاقليمية

أثبت محور ٢٦ يوليو في هذه الدراسة أهمية الطرق في نقل الأفراد والبضائع وزيادة النمو العمراني نتيجة لإنشاء محور حركة جديد

أحجام الكثافة المرورية العالية عليه

توجيه السياسة الإقليمية للدولة لفتح وتشجيع الاستثمار سواء الصناعة أو السياحة والمسكن والجامعات والمناطق الترفيهية

امكانية الوصول إلى مدينتي الشيخ زايد و ٦ أكتوبر وطريق مصر الإسكندرية الصحراوي ك ٢٥ في زمن حوالي نصف ساعة إلى ٤٠ دقيقة.  
واختصر محور ٢٦ يوليو المسافة إلى ١٢ دقيقة بدلا من ١٢٠ دقيقة من طريق الفيوم للواحات

تأثير إنشاء محور ٢٦ يوليو على حجم المشروعات الحالية والمخططة في المستقبل وأيضا عدد العمالة المتوفرة حاليا.



**تابع انشاء محاور حركة جديدة وتأثيرها على التنمية**

**دراسة حالة انشاء الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى ودوره وتأثيره  
على التنمية الاقليمية**



## منهجية الدراسة





## الفكر التخطيطي للتوسع العمراني للقاهرة الكبرى

- كيف سيؤثر هذا الطريق على العمران ؟
- وهل الجوانب الإيجابية للطريق الدائري تتمثل فقط في دورة كمحور هام للحركة ؟
- ام ان اهميته تتعدى هذا الدور ليصبح أداة للتحويل العمراني ومحور هام محيط بالكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى ؟

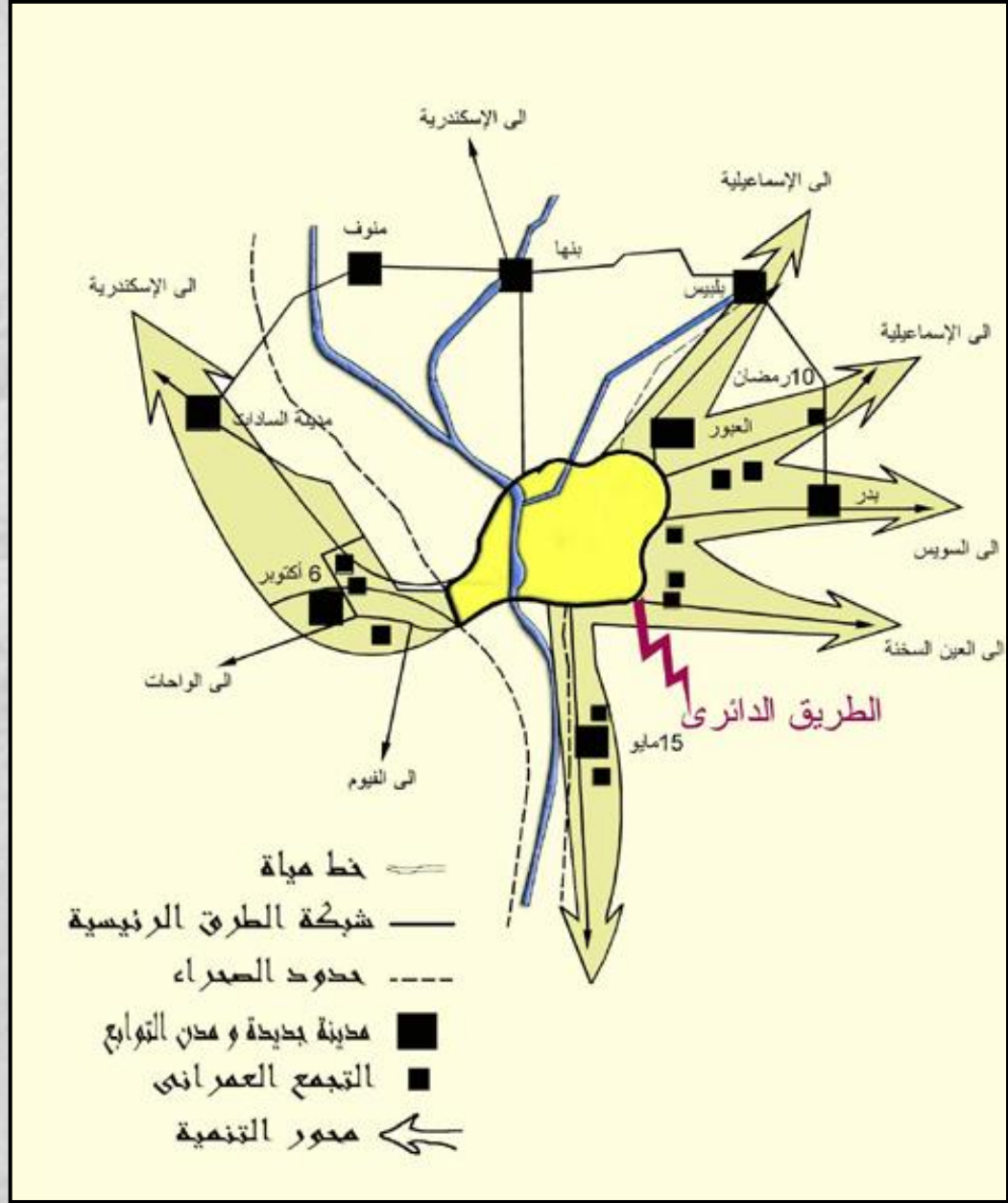
تتمثل استراتيجيات النمو الحضري لإقليم القاهرة الكبرى في عدة مجالات منها :

- \* تخطيط طريق دائري يحيط بالكتلة الحضرية الرئيسية.
- \* تنمية مدن جديدة وتوابع ومستوطنات عمرانية جديدة خارج هذا الطريق.

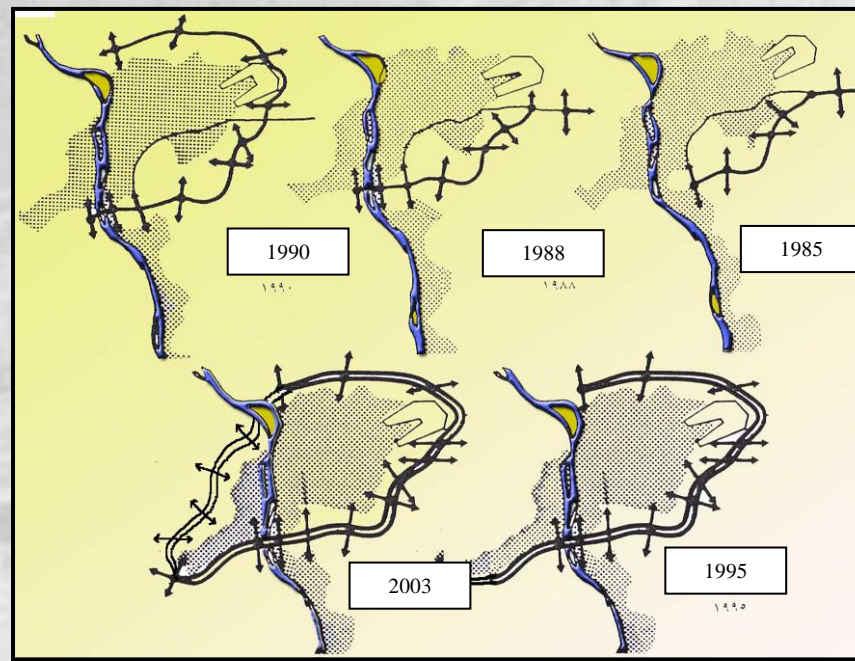


## الهدف من انشاء الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى

والهدف الأساسى لفكرة عمل الطريق الدائرى للإقليم هو توزيع المرور الداخلى والخارج للإقليم على عدة مداخل قبل الدخول إلى الكتلة العمرانية ، وحتى يخفف من ضغط المرور على شبكة الطرق الداخلية بها .



الفكره التخطيطية للتوسع العمرانى  
للقاهرة الكبرى على شكل أصابع النمو



مراحل تنفيذ  
الطريق الدائرى







## تأثير انشاء الطريق الدائرى على التنمية العمرانية



• توفير اراضى صحراوية بالعمران

• تقليل زمن الرحلة لرفع كفاءة إمكانية الوصول

• الطريق الدائرى ساعد فى انشاء الوصلات ٢٦ يوليو na  
ومحور nb-



• الإقلال من حجم المرور العابر داخل الكتلة العمرانية .

• تحسين البيئة العمرانية والحد من التلوث .

• تنمية المناطق الصحراوية خارج المدن الجديدة مثل  
المشروعات الكبيرة المتنوعة



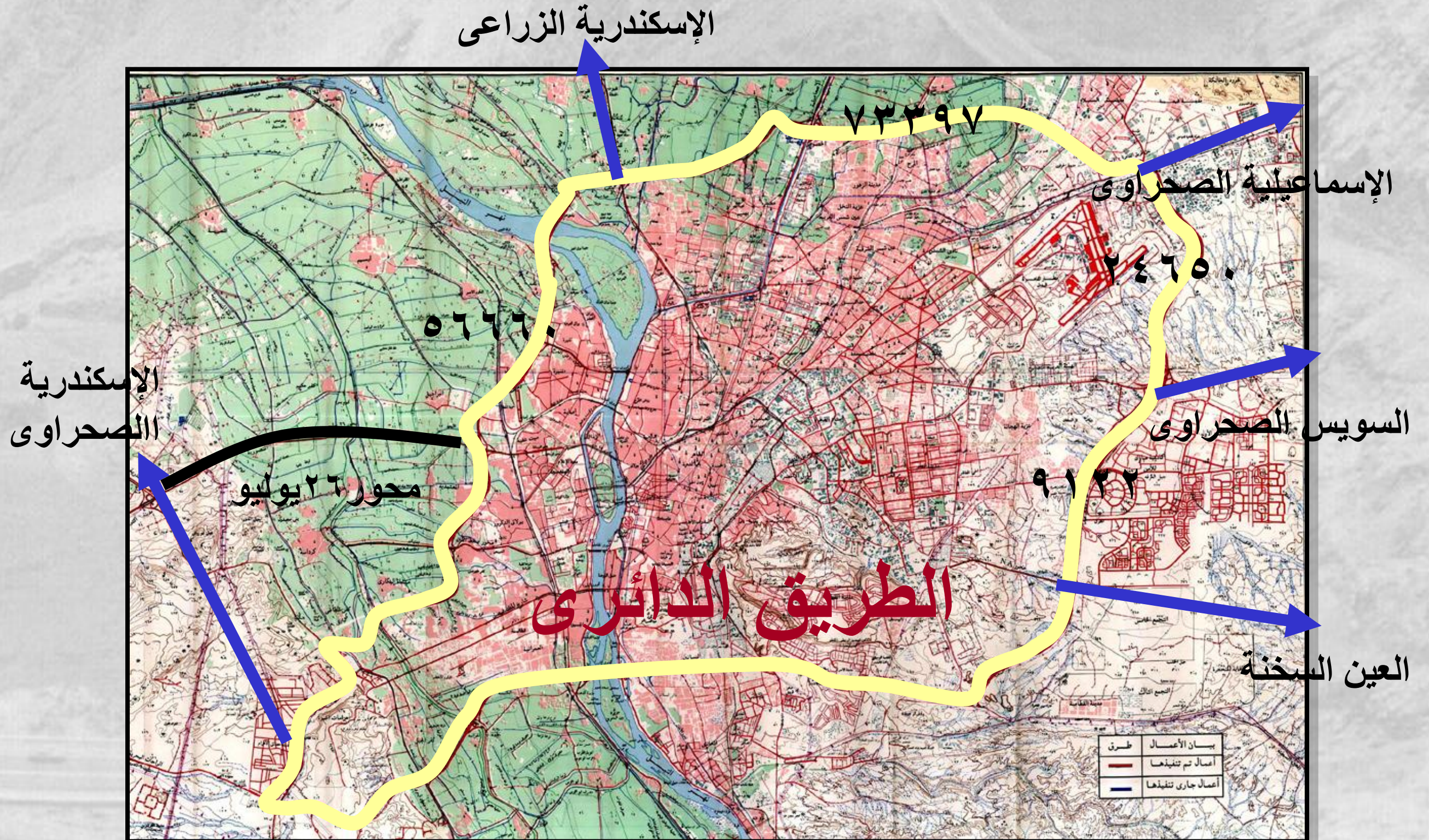


## تأثير انشاء الطريق الدائرى على النقل والمرور

- ارتفاع حركة المرور عبر وصلات الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى
- الإقلال من حجم المرور العابر داخل الكتلة العمرانية .
- الحد من الازدحام المرورى وتقليله داخل الكتلة العمرانية القائمة مما ساعد على



# تأثير انشاء الطريق الدائرى على النقل والمرور





## النتيجة

### الجانب العمرانى

زيادة الكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى بدلا من الحد منها التخفيف  
من المركزية  
وانتشار التجمعات العمرانية على جانبيه خلال الفترة الماضية  
بمعدل سريع

### الجانب المرورى

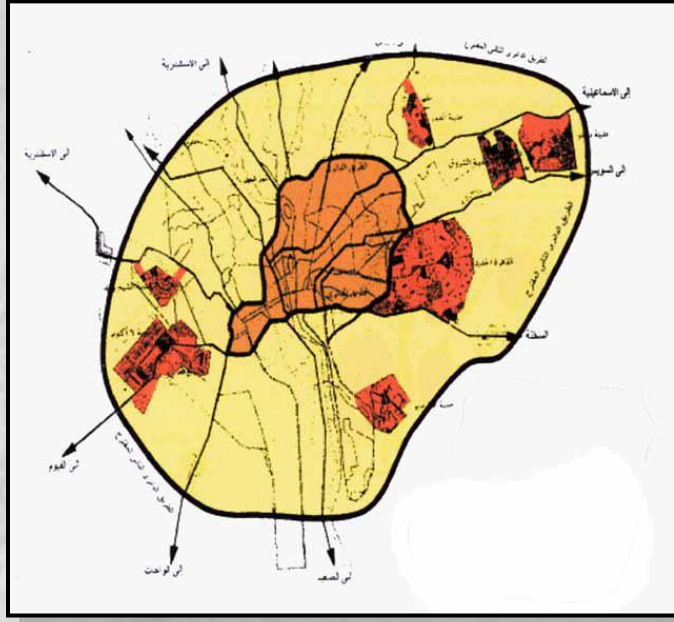
قد نجح الطريق الدائرى فى جذب الحركة المرورية من داخل  
الكتلة المرورية للقاهرة الكبرى الى خارجها والتخفيف من الضغط  
المرورى على الشبكة الداخلية للطرق للمدينة المركزية

**نعم والدليل من الواقع ومن التجارب  
العالمية والمخططات السابقة**

هل سيكون هناك طرق  
دائرية اخرى

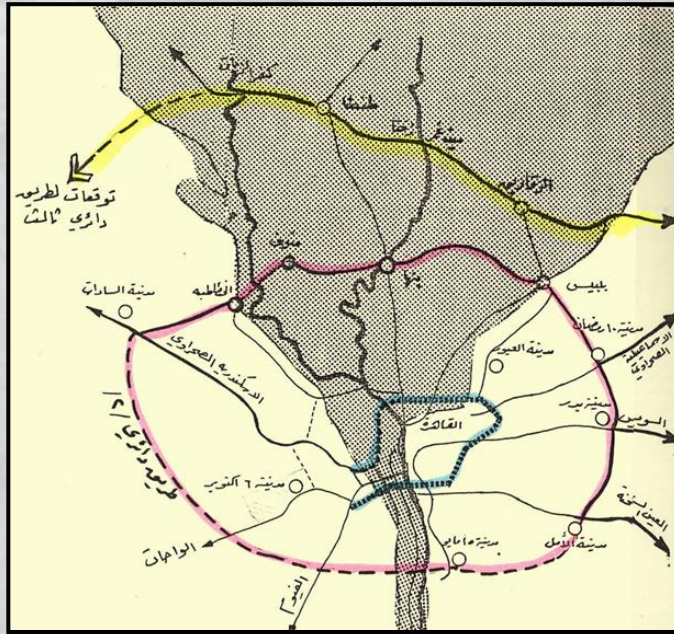


# احتمالات طرق دائرية أخرى للقاهرة الكبرى



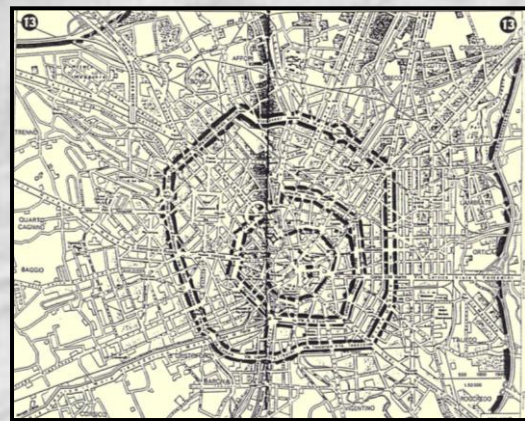
الطريق الدائري الثاني  
المقترح إقامته ليحيط  
بالتجمعات العمرانية الجديدة  
خارج الطريق الدائري الحالي

المصدر: أ.د/ حازم ابراهيم- الطريق الدائري لاقليم القاهرة  
الكبرى-جمعية التخطيط المصرية ص ٩ - مارس ١٩٨٥ م

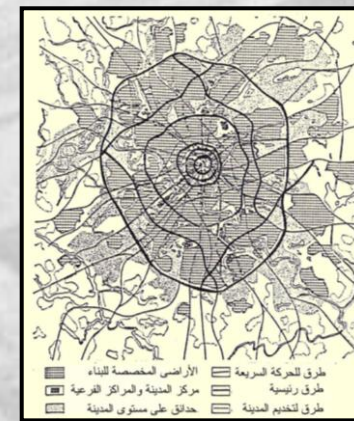


احتمالات طرق دائرية أخرى  
للقاهرة الكبرى

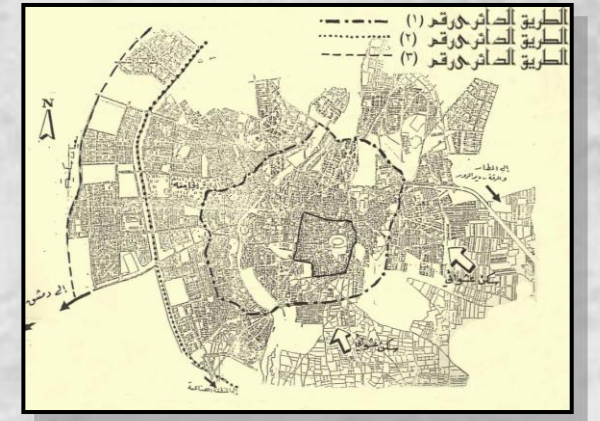
المصدر: التصميم الابتدائي للطريق الدائري- هيئة التخطيط  
العمراني- الجزء الاول - ١٩٨٤



مدينة ميلانو



مدينة موسكو ١٩٧١



مدينة حلب- دمشق



## الفصل السابع

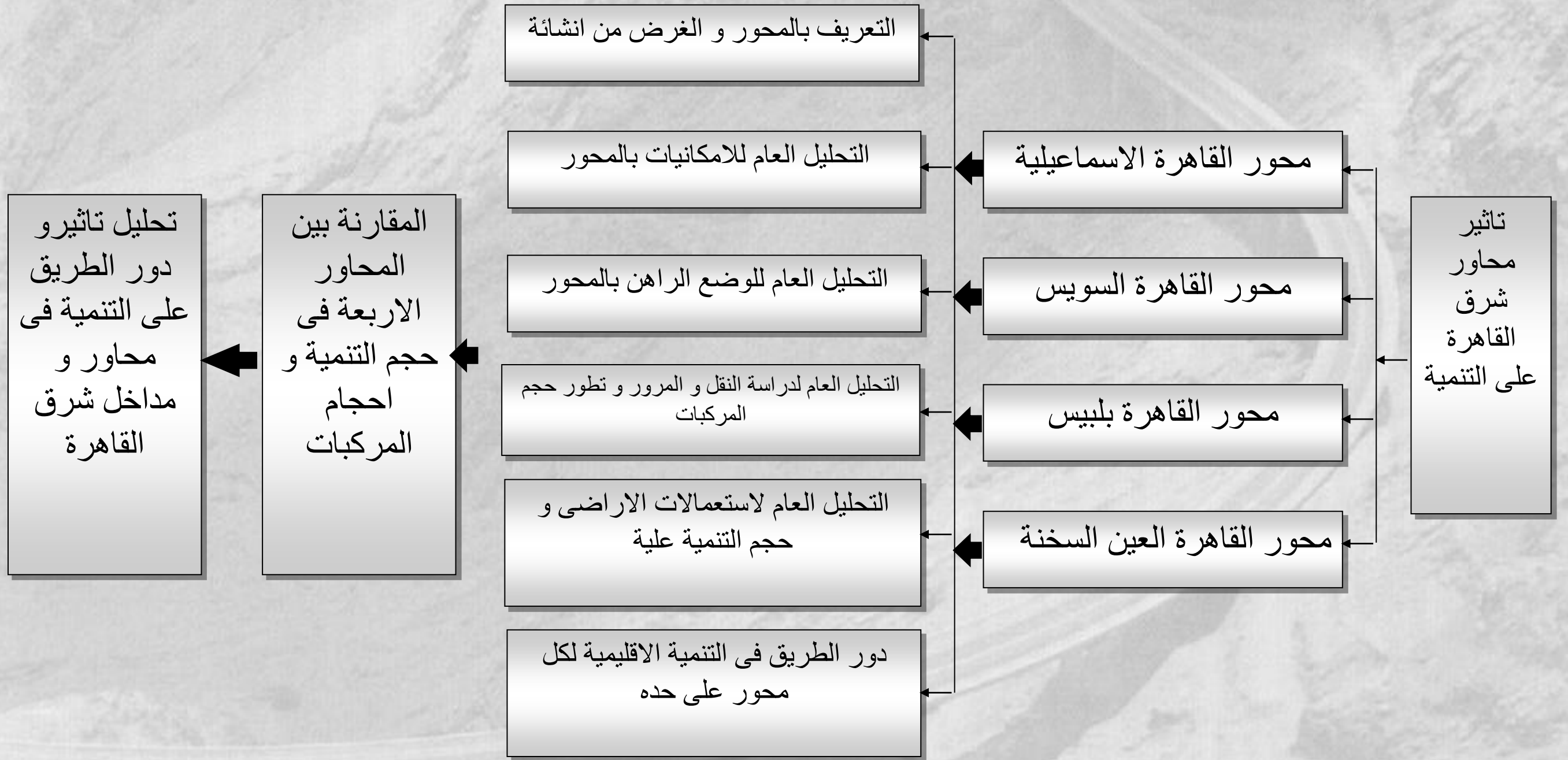
تأثير محاور الحركة الاقليمية الاشعاعية القائمة من المدينة المركزية

نموذج

محاور شرق القاهرة وتأثيرها على التنمية الاقليمية

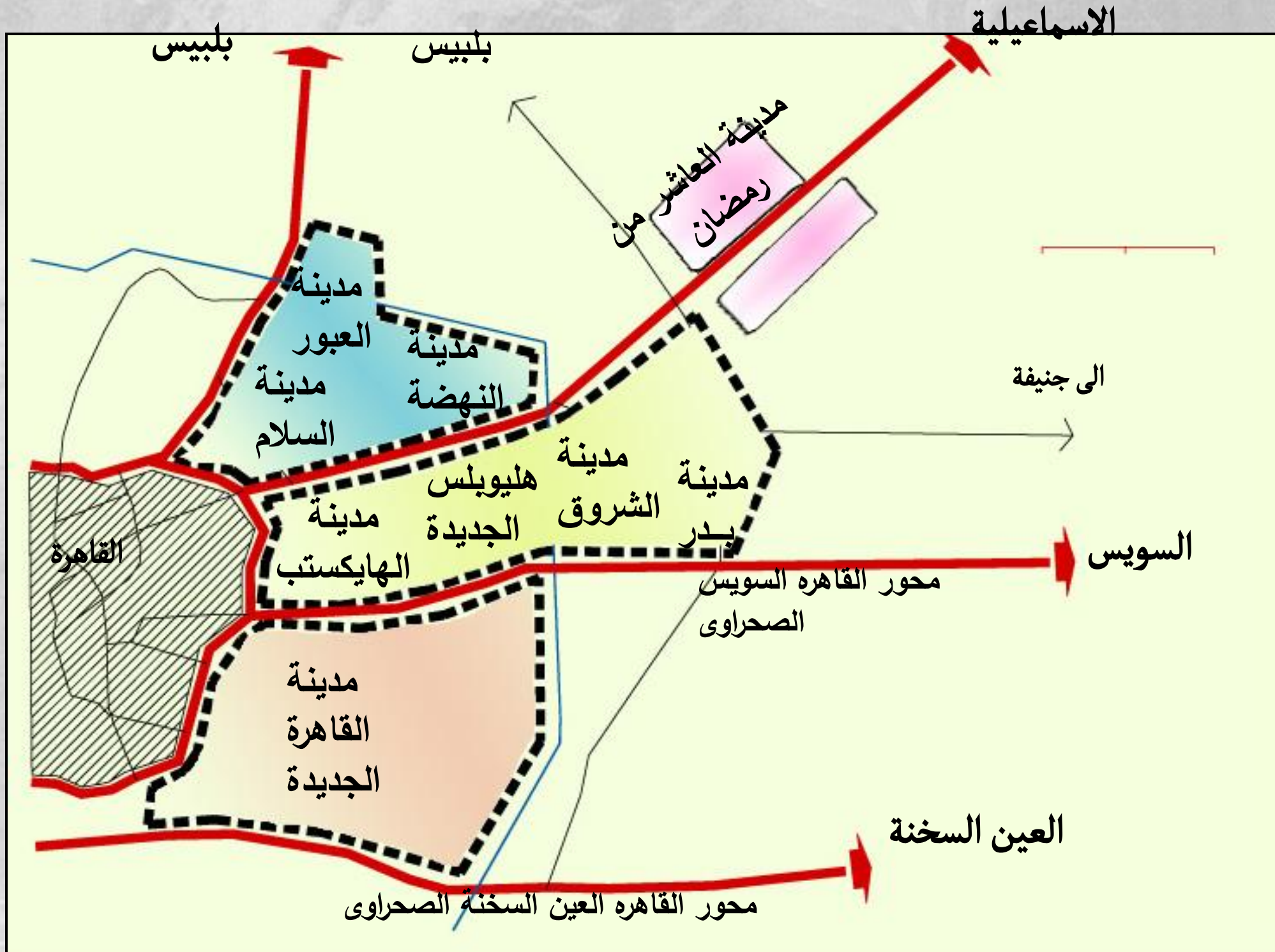


# منهجية الدراسة





# محاوير شرق القاهرة وتأثيرها على التنمية الإقليميه



التنمية حول محاور شرق القاهرة







## تحليل محور القاهرة / الاسماعيلية

أحجام التنمية بالتجمعات التي يؤثر عليها محور القاهرة / الاسماعيلية

سوق الجملة

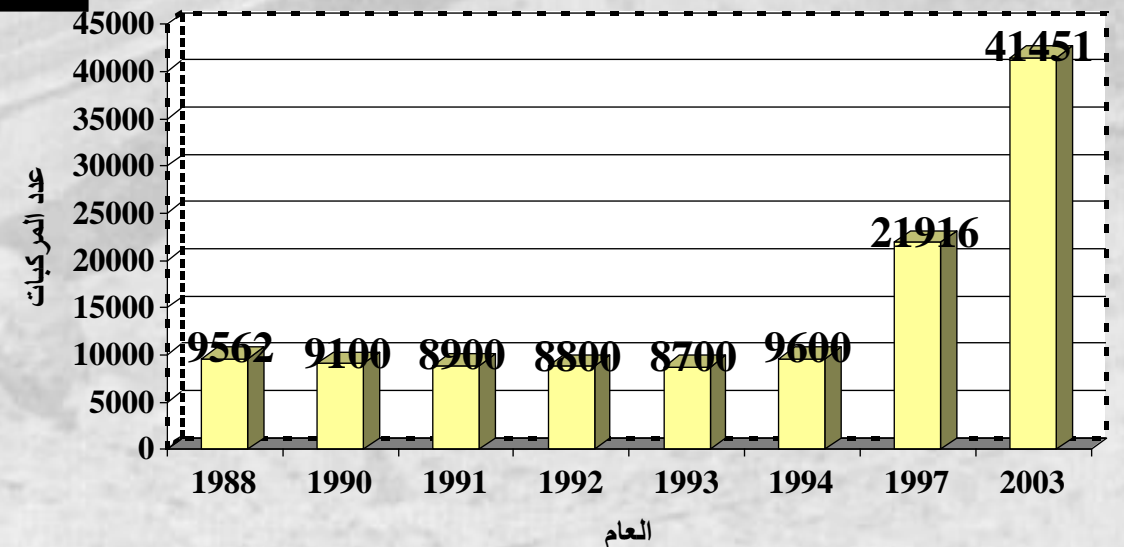
استصلاح الأراضي

تطور أحجام المرور على محور القاهرة الاسماعيلية الصحراوى

المدينة	عدد السكان المستهدف طبقاً للمخططات ٢٠١٧ (بالآلاف نسمة)	عدد السكان المفروض الآن (بالآلاف نسمة)	عدد السكان الحالى (بالآلاف نسمة) ٢٠٠٣	نسبة المتحقق الحالى بالنسبة لما هو مفروض الآن من المستهدف فى مخططات هذه التجمعات
السلام	٤٠٠ سكنى	-	-	* ٨٠%
العبور	١٠٠٠ سكنى/تجارى	١٧٠	٣٥	٢٠%
الشروق	٥٠٠ سكنى	١٠٠	٢٥	٢٥%
تجمع أحمد عرابى	١٠٠ سكنى/زراعى	-	-	* ٥٠%
هليوبوليس الجديدة	٤٠٠ سكنى	-	-	* ٢٠%
الهايكنبتيب	٥٠ سكنى	-	-	* ٧٠%
العاشور من رمضان	١٠٠٠ سكنى/صناعى	٤٣٠	٢٣٠	٥٣%

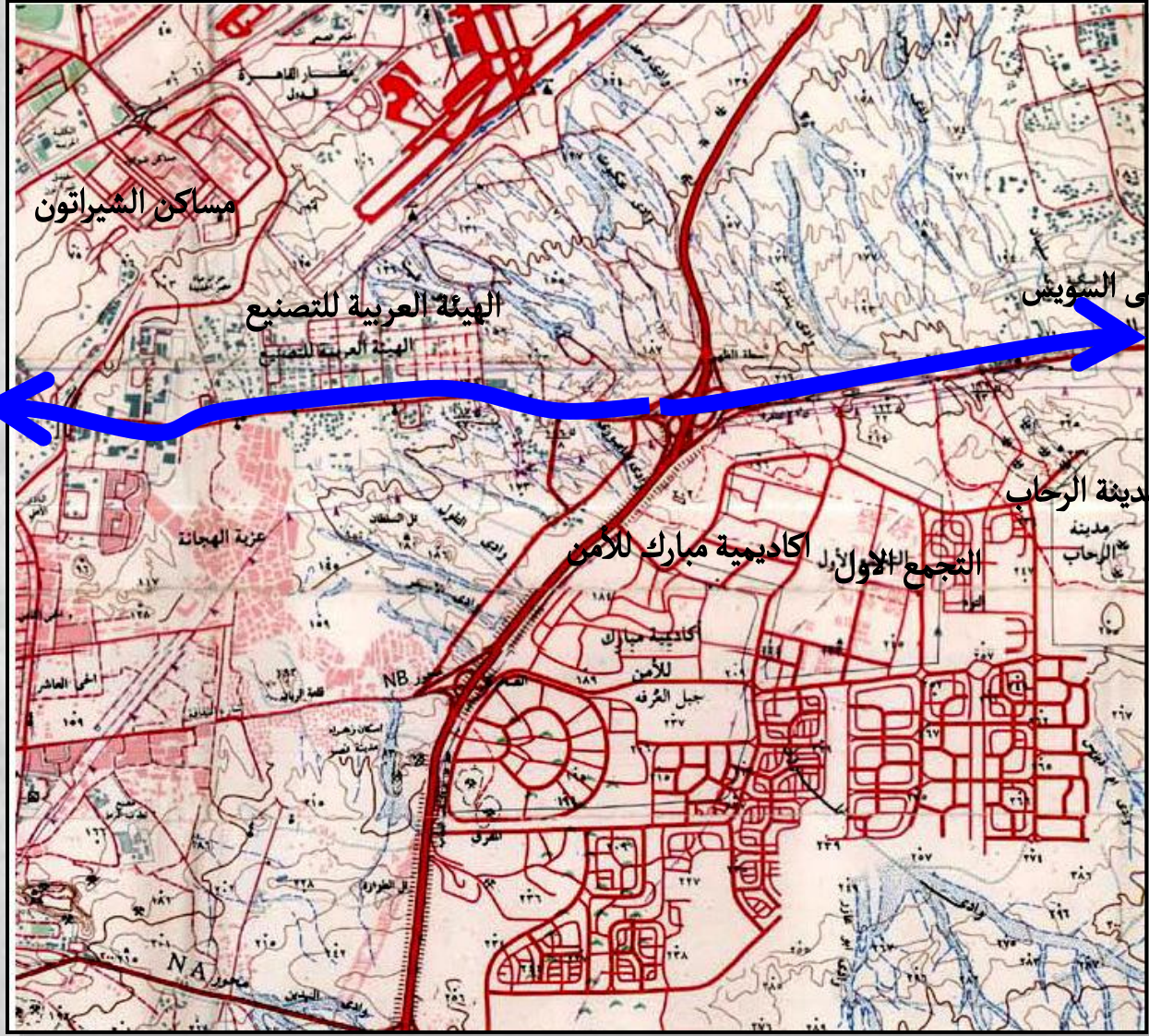
مشروعات الإنتاج الحيوانى والدواجن

مشاريع تعليمية (مدارس خاصة ومعاهد)





## محور القاهرة / السويس



- بتوفر الأراضي الفضاء المنبسطة على جانبيه
- بارتباطه المباشر بميناء السويس البحرى
- لقربه من مناطق حضرية متكاملة فى مصر الجديدة ومدينة نصر
- إقامة مناطق صناعية بجانب الصناعات القليلة
- استراتيجية أمنية
- السياسات المستقبلية لتنمية محور القاهرة / السويس الصحراوى
- لا يوجد حتى الآن مخطط معتمد لتنمية المحور

بعض المقترحات لتنمية المحور عمرانياً على شكل مجمعات صناعية عبارة عن وحدة تخطيطية نمطية ( ٥ : ٢٠ ) ألف م ، يمكن تكرارها كل ( ٣ : ٧ ) كم وتكون الوحدة التخطيطية جنوب الطريق والمناطق السكنية والخدمات شمال الطريق

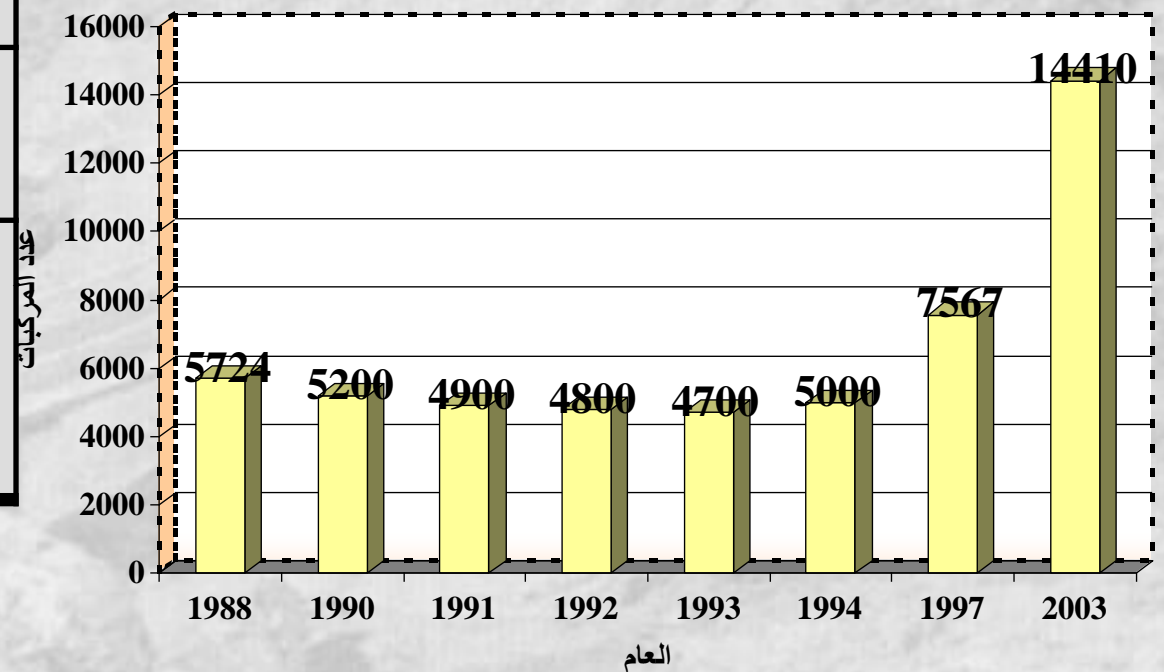


# تحليل محور القاهرة / السويس

## التنمية ليست مرتفعة على محور القاهرة السويس

المدينة	المتوقع سنة ٢٠١٧ بالالف نسمة	المفروض ان يتحقق الآن من العدد المستهدف بالالف نسمة	المقيمين الآن ٣٠/٦/٢٠٠٣ بالالف نسمة	نسبة المتحقق الآن لما هو مفروض عام ٢٠٠٢ ان يتحقق من المستهدف لسنة الهدف
١- مدينة الشروق	٥٠٠	١٠٠	٢٥	٢٥%
٢- هليوبوليس الجديدة	٤٠٠	-	-	٢٠%
٣- مدينة بدر	٤٣٠	١٩٠	٤٥	٢٥%
٤- مدينة الهايكستيب	٥٠	-	-	٧٠%
٥- القاهرة الجديدة جنوباً	١٢٥٠	٣٠٠	٢٤٠	١٠% *

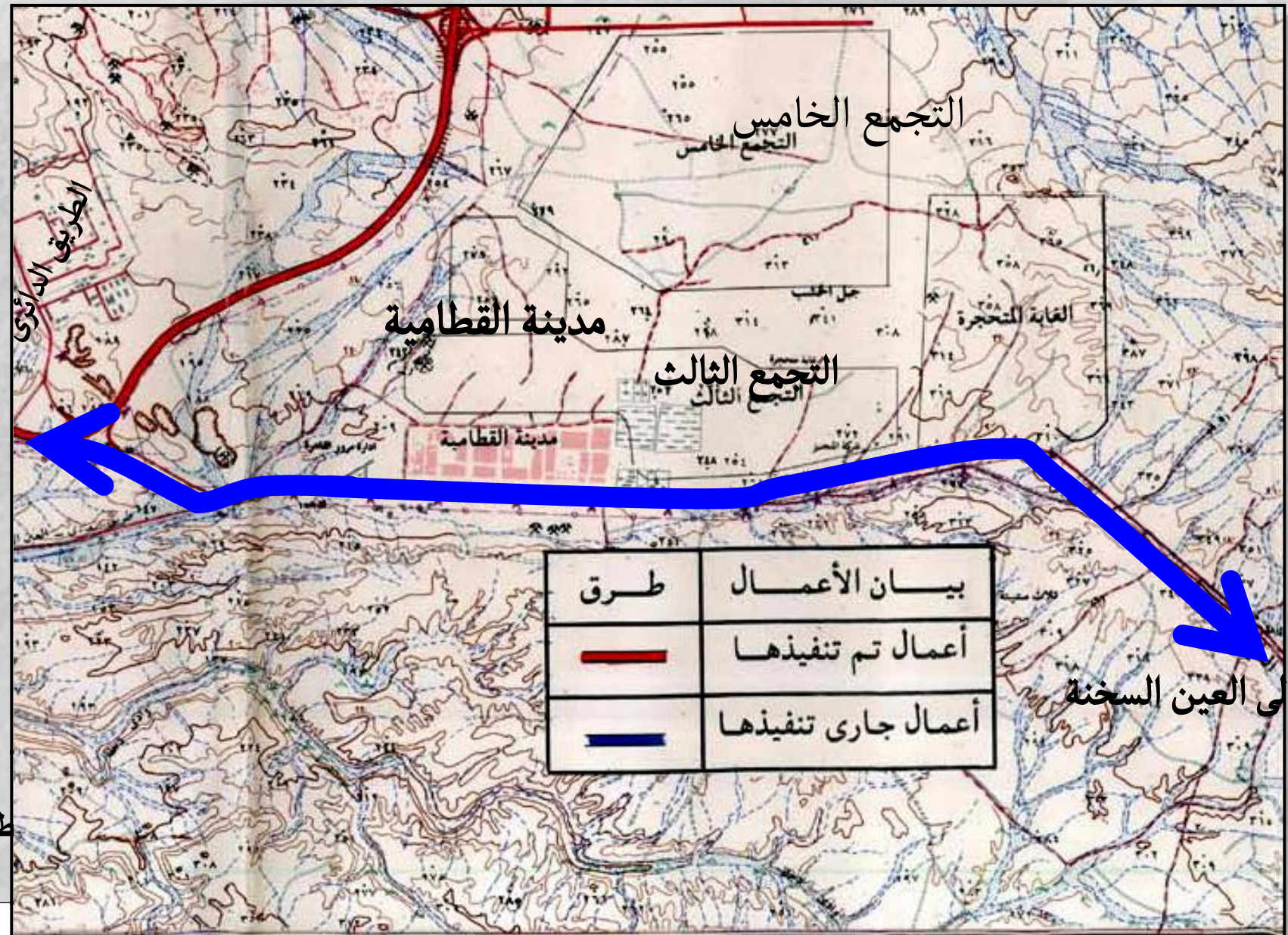
تطور أحجام المرور على محور القاهرة السويس الصحراوى



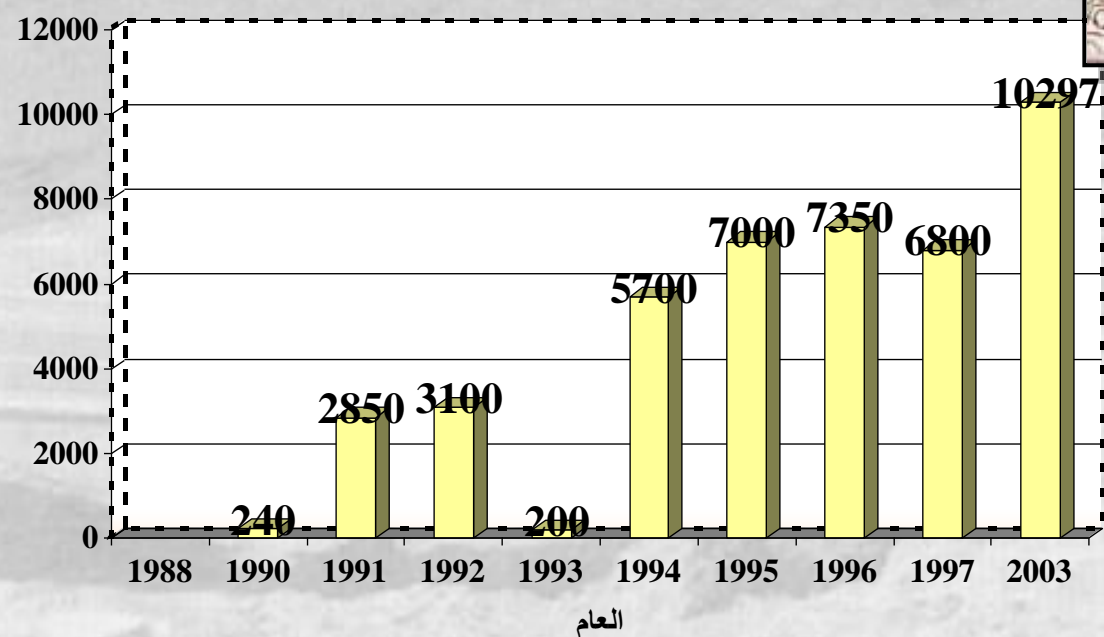


# تحليل محور القاهرة / العين السخنة

التنمية ضعيفة على محور  
القاهرة العين السخنة



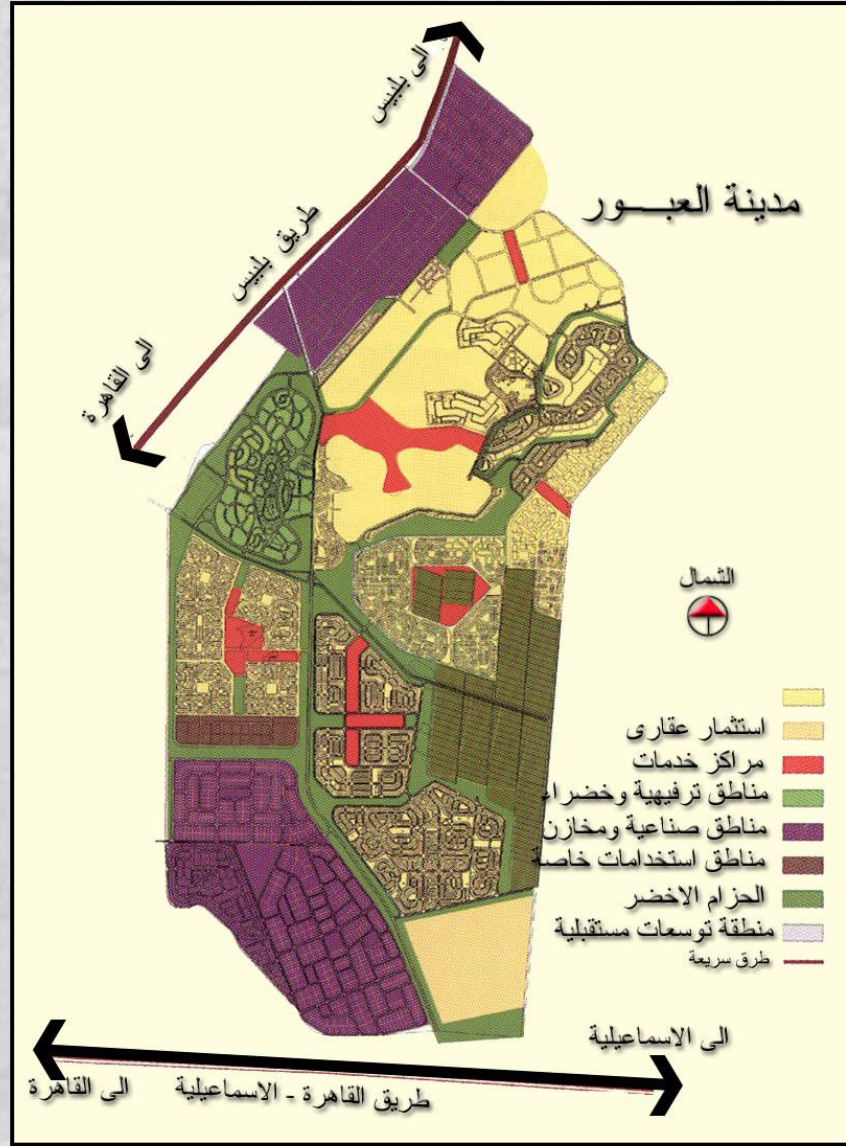
طور أحجام المرور على محور القاهرة العين السخنة الصحراوى



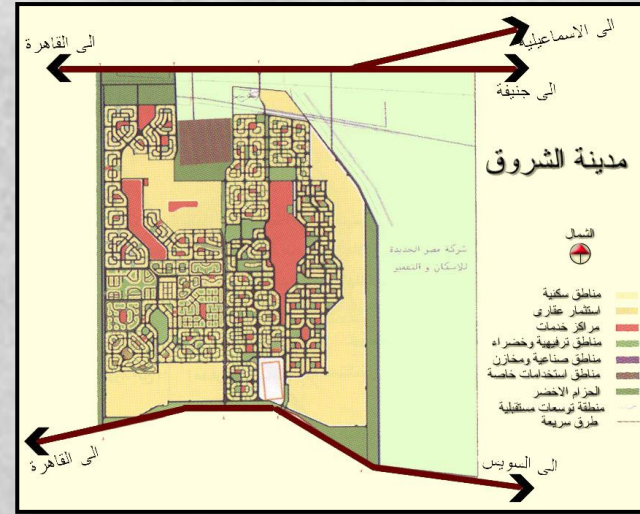
حجم المركبات مرتفع على  
محور القاهرة العين السخنة



# تحليل الحركة على محاور شرق القاهرة



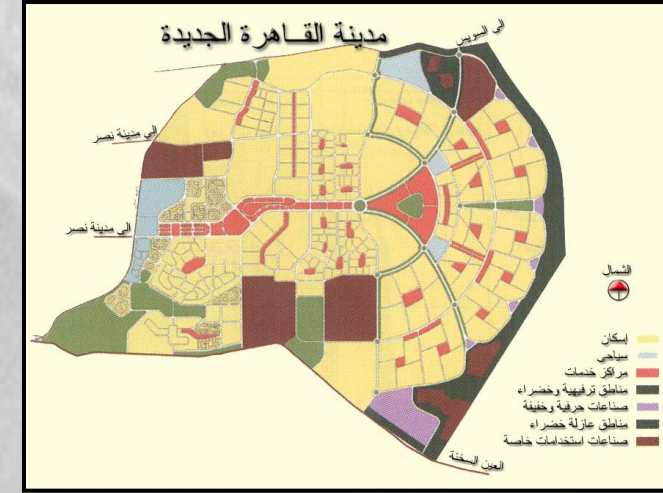
موقع مدينة العبور بين محورى القاهرة الاسماعيلية والقاهرة بلبيس



موقع مدينة الشروق بين محورى القاهرة الاسماعيلية والقاهرة السويس



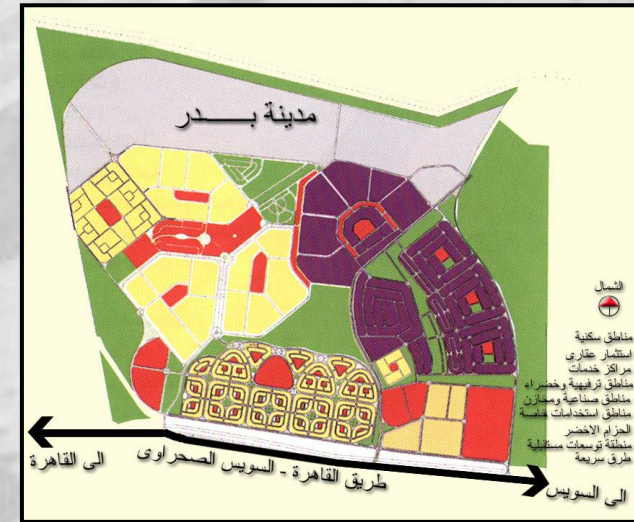
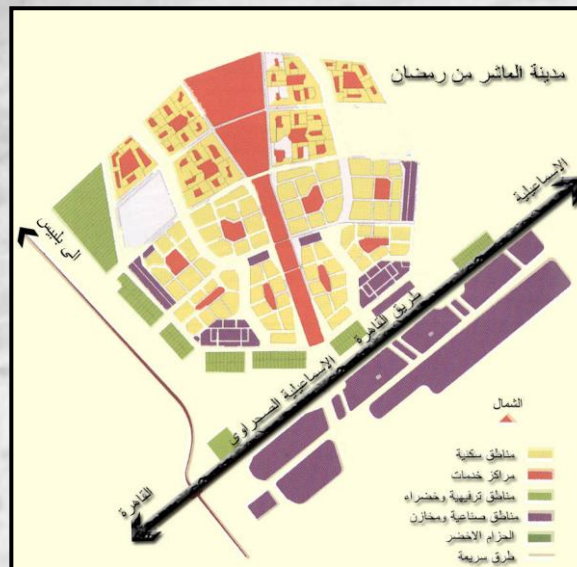
منظر عام لمدينة الشروق



موقع مدينة القاهرة الجديدة بين محورى القاهرة السويس والقاهرة العين السخنة



منظر عام لمدينة القاهرة الجديدة

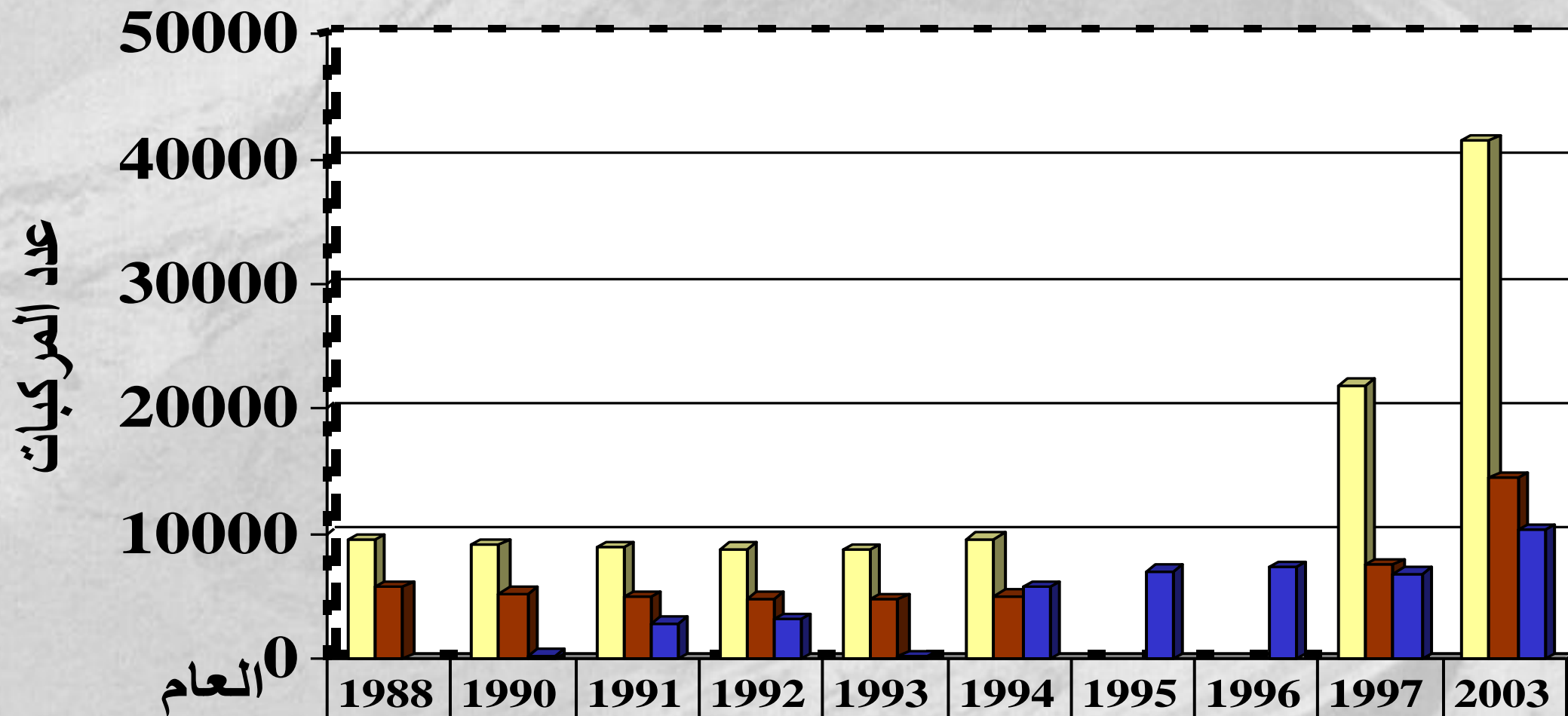


موقع مدينة بدر على محور القاهرة السويس



## تحليل الحركة على محاور شرق القاهرة

### تحليل أحجام المرور على محاور شرق القاهرة

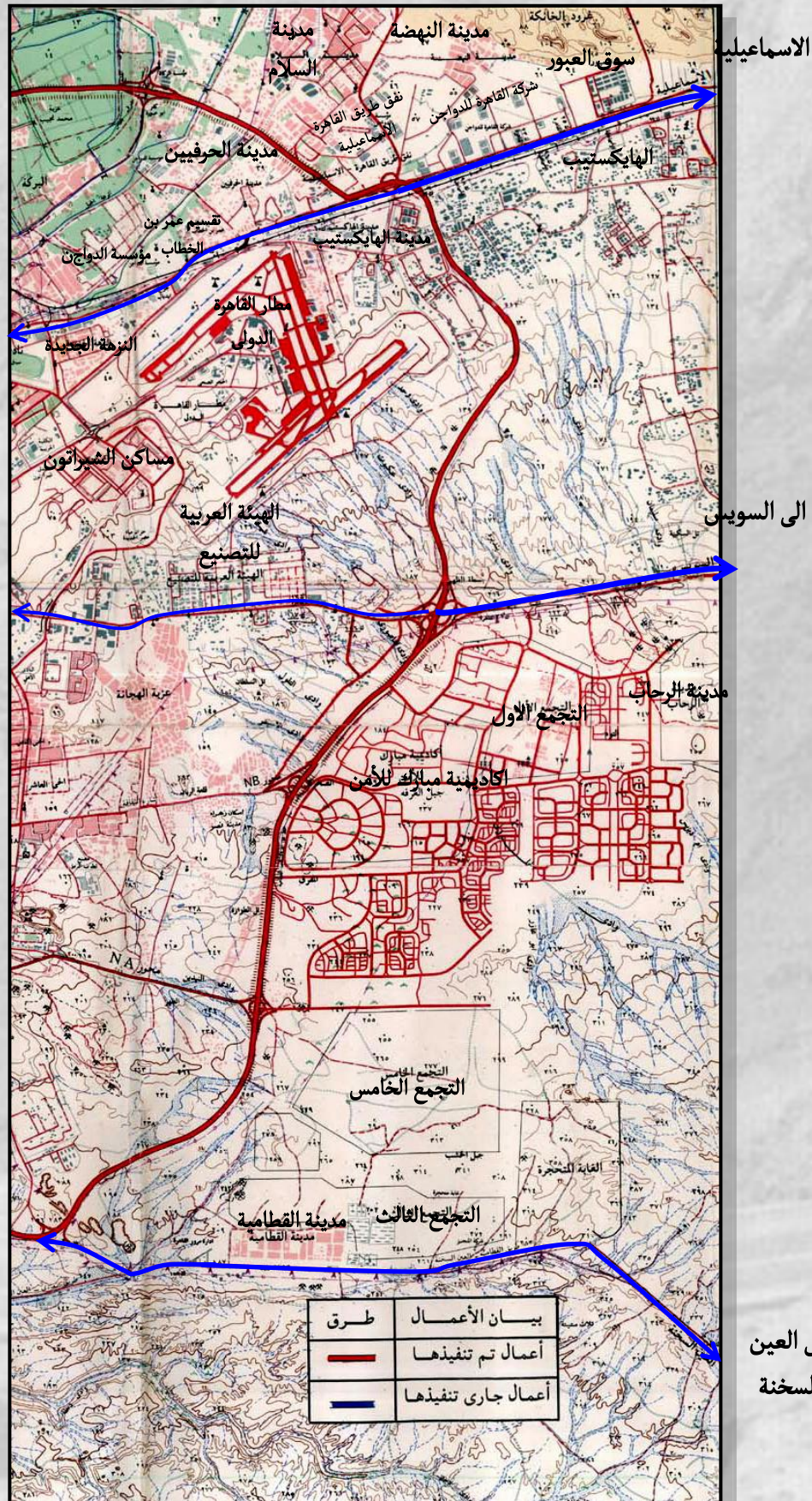


القاهرة/الإسماعيلية	9562	9100	8900	8800	8700	9600	-	-	21916	41451
القاهرة / السويس	5724	5200	4900	4800	4700	5000	-	-	7567	14410
القاهرة / العين السخنة	-	240	2850	3100	200	5700	7000	7350	6800	10297

القاهرة / العين السخنة ■ القاهرة / السويس ■ القاهرة/الإسماعيلية



# تحليل التنمية على محاور شرق القاهرة



المدينة	محور التنمية (نطاق تأثير المحور على المدينة)	عدد السكان المستهدف ٢٠١٧	عدد السكان المفروض الآن (بالآلاف نسمة)	عدد السكان الحالي (بالآلاف نسمة) ٢٠٠٣	نسبة المتحقق بالنسبة لما هو مفروض الآن من المستهدف في مخططات هذه التجمعات
السلام	القاهرة / الإسماعيلية	٤٠٠	-	-	٨٠%
العبور	القاهرة / الإسماعيلية	١٠٠٠	١٧٠	٣٥	٢٠%
تجمع أحمد عرابي	القاهرة / الإسماعيلية	١٠٠	-	-	٥٠%
الخانكة	القاهرة / الإسماعيلية	١٥٠	-	-	٧٠%
الشروق	القاهرة / الإسماعيلية / القاهرة / السويس	٥٠٠	١٠٠	٢٥	٢٥%
هليوبوليس الجديدة	القاهرة / السويس	٤٠٠	-	-	٢٠%
بدر	القاهرة / السويس	٤٣٠	١٩٠	٤٥	٢٥%
الهايكستيب	القاهرة / الإسماعيلية	٥٠	-	-	٧٠%
القاهرة الجديدة	القاهرة / العين السخنة	١٢٥٠	-	-	١٠%
العاشر من رمضان	القاهرة / الإسماعيلية	١٠٠٠	٤٣٠	٢٣٠	٥٣%



**دور وتأثير الطرق على التنمية**

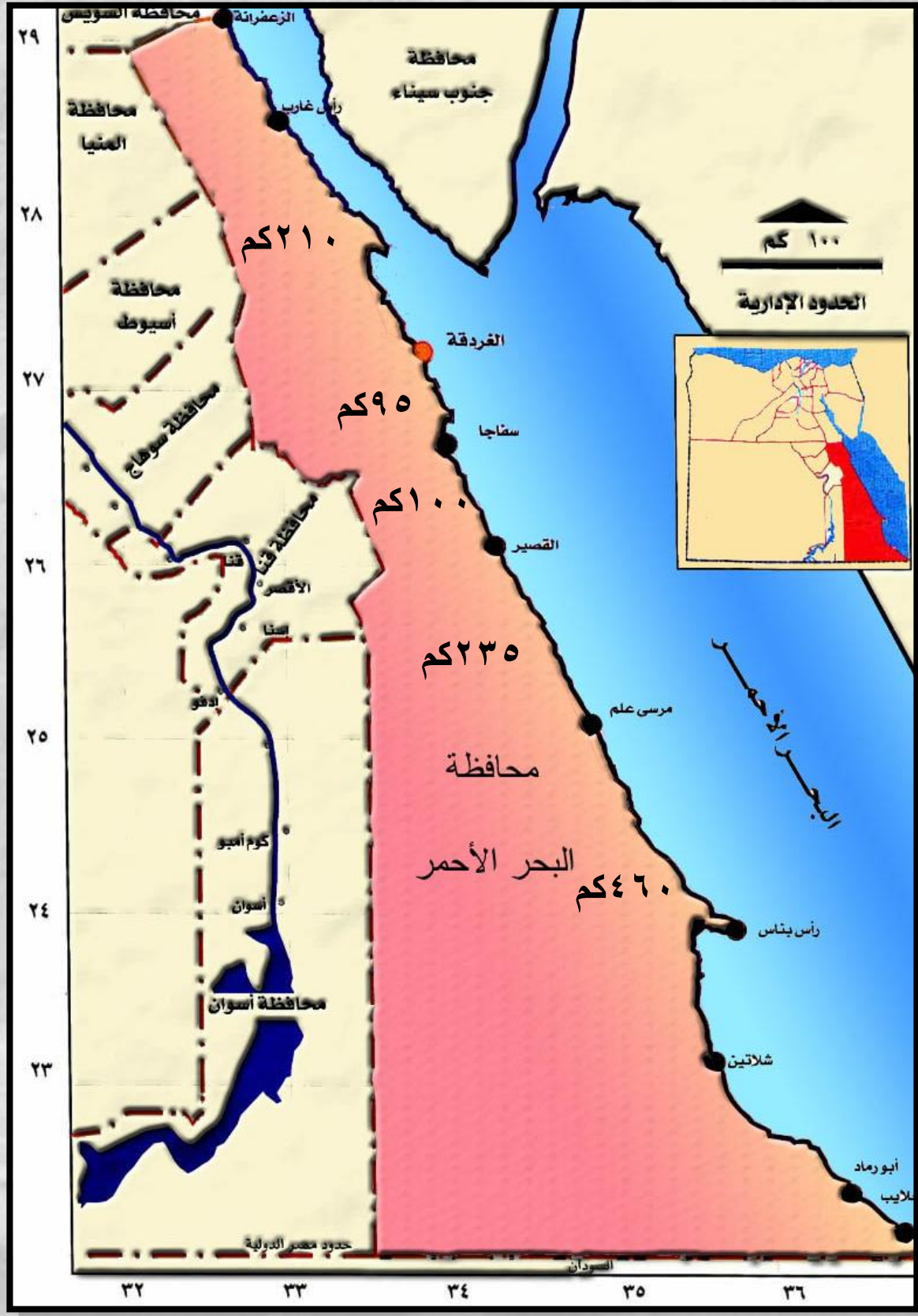
**الاقليمية بساحل البحر الاحمر**







# الموقع والعلاقات المكانية



مساحتها حوالي ٢٢٣ ألف كيلو متر مربع

ما يوازي ٢٢,٣% من مساحة الجمهورية

المساحة الكلية للمحافظة ١١٩.٩٩ كم

تمتد بطول حوالي ١١٠٠ كم وعرضها يتراوح بين (١١٠ إلى ٥٢٠ كم)



# دراسة الطرق والنقل

## الطرق العرضية

## الطرق الطولية

بطول ١٦٤ كم-جيد-سعته ١٠٠٠٠  
حجم المرور ١١٢١ مركبة / يوم

بطول ١٠٠ كم-جيد-سعته ١٠٠٠٠  
حجم المرور ١٨١٤ مركبة / يوم

بطول ٢٦٠ كم-جيد-سعته ١٠٠٠٠

بطول ١٦٥ كم-جيد-سعته ١٠٠٠٠  
حجم المرور ٢٦٥٠ مركبة / يوم

سكة حديد ٢٣٢,٥ كم

بطول ١٦٠ كم-جيد-سعته ١٠٠٠٠

بطول ١٤٠ كم-جيد-سعته ١٠٠٠٠  
حجم المرور ١٠٠٠ مركبة / يوم

بطول ١٩٤ كم-جيد-سعته ٦٥٠٠

بطول ١٣٦ كم-جيد-سعته ١٠٠٠٠  
حجم المرور ١٥٠ مركبة / يوم

بطول ٢٢٥ كم-جيد-سعته ٦٥٠٠

بطول ٢٠٠ كم-جيد-سعته ٦٥٠٠  
حجم المرور ١٠٠ مركبة / يوم

بطول ٣٠٠ كم-جيد-سعته ٦٥٠٠

بطول ١٢٥ كم-جيد-سعته ٦٥٠٠  
حجم المرور أقل من ١٠٠ مركبة / يوم

أشارت الدراسات ان شبكة  
الطرق الحالية كافية وبحالة  
جيدة في الوضع الحالي  
والمستقبل القريب

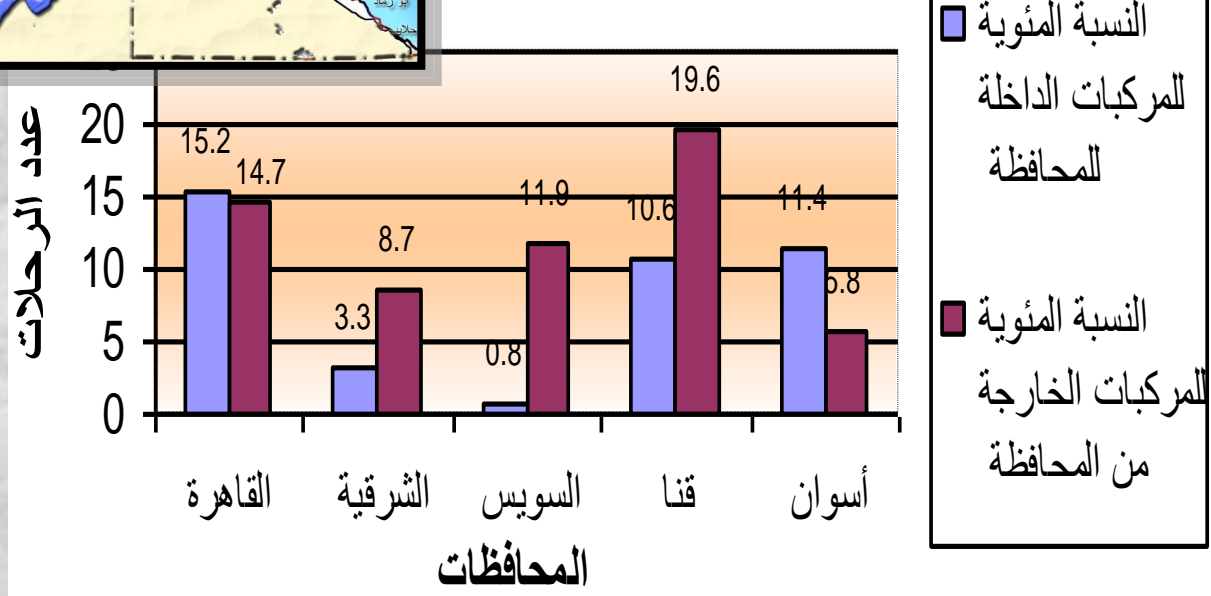




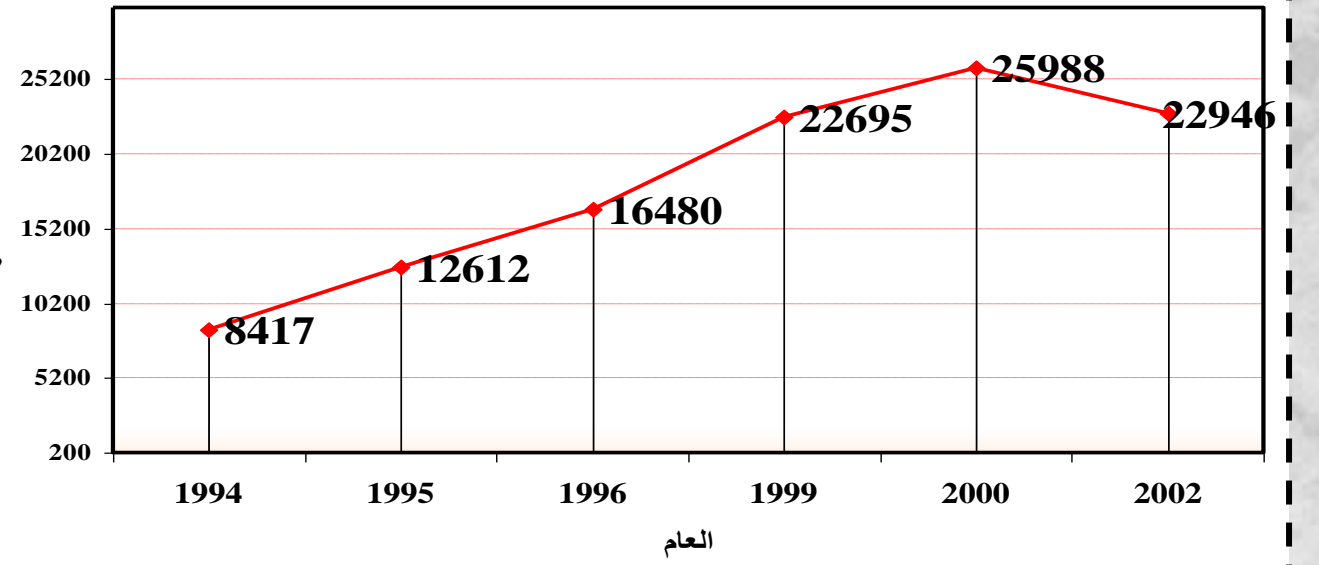
# تحليل قطاع النقل والطرق



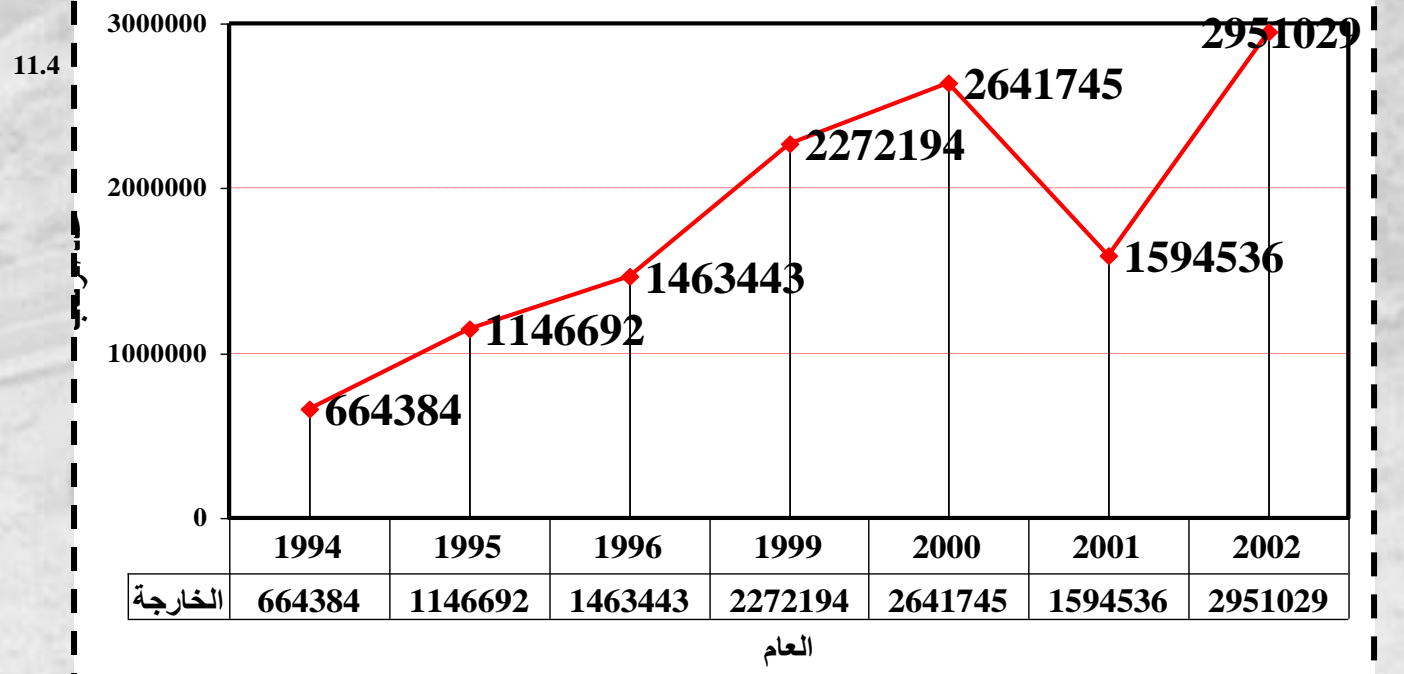
## مصفوفة الرحلات لمحافظات



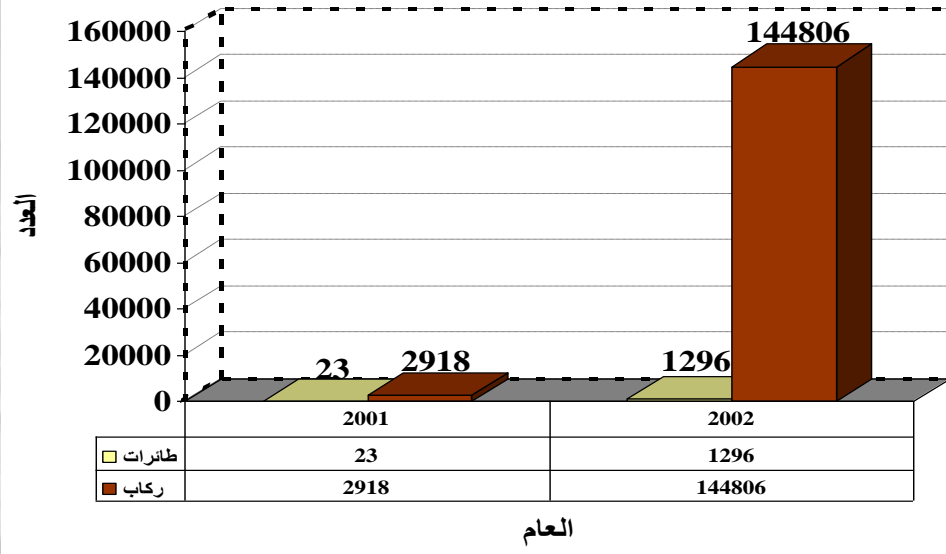
## تطور عدد الطائرات بمطار الغردقة بالبحر الاحمر



## تطور عدد الركاب بمطار الغردقة



## تطور عدد الطائرات والركاب بمطار مرسى علم

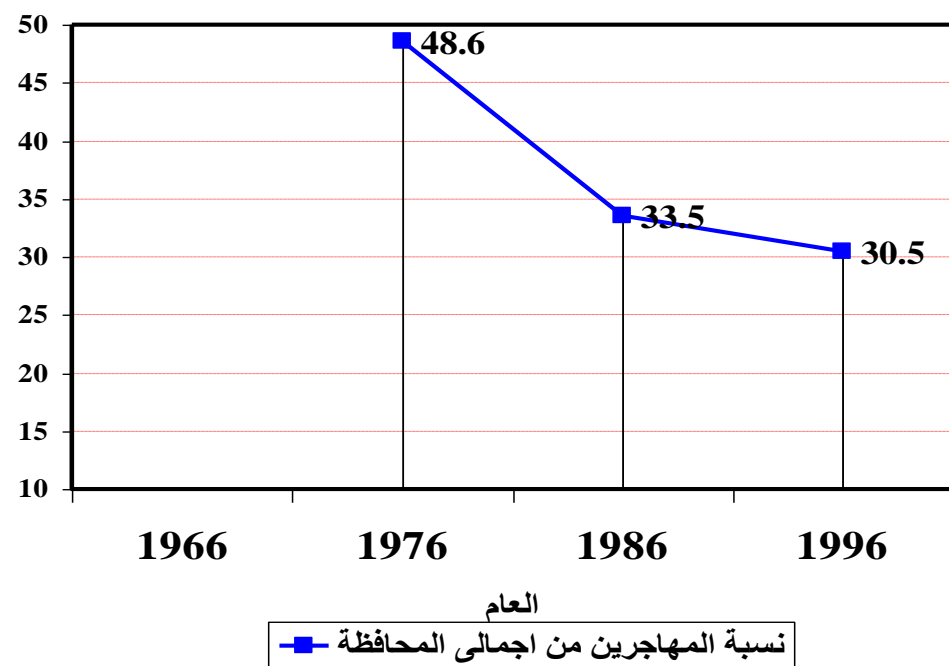




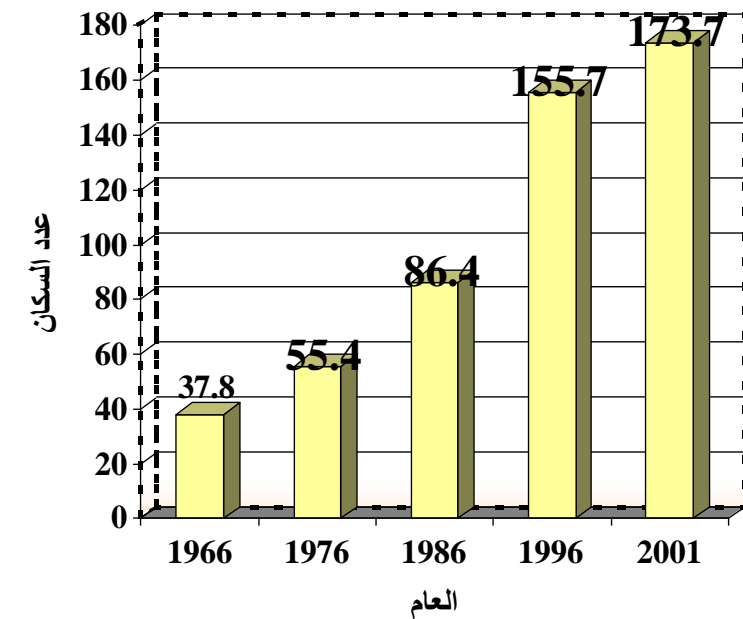
# مؤشرات ضعف التنمية

عدد الشركات العاملة	حركة البضائع %	حركة الركاب %	حركة الطائرات %	المطار - العام	
				الغردقة	الجمهورية
١٠٩	٦٧,٥ -	٢,١ -	١١,٧ -	الغردقة	٢٠٠١
٤٢٧	٥ -	١١,٣ -	١١,٢ -	الجمهورية	
١٢٢	٥٨,٢ -	٩,١ +	٢,٣ +	الغردقة	٢٠٠٢
٤٦٨	١ -	٣,٣ +	١,٣ -	الجمهورية	

تطور معدلات الهجرة بالبحر الاحمر

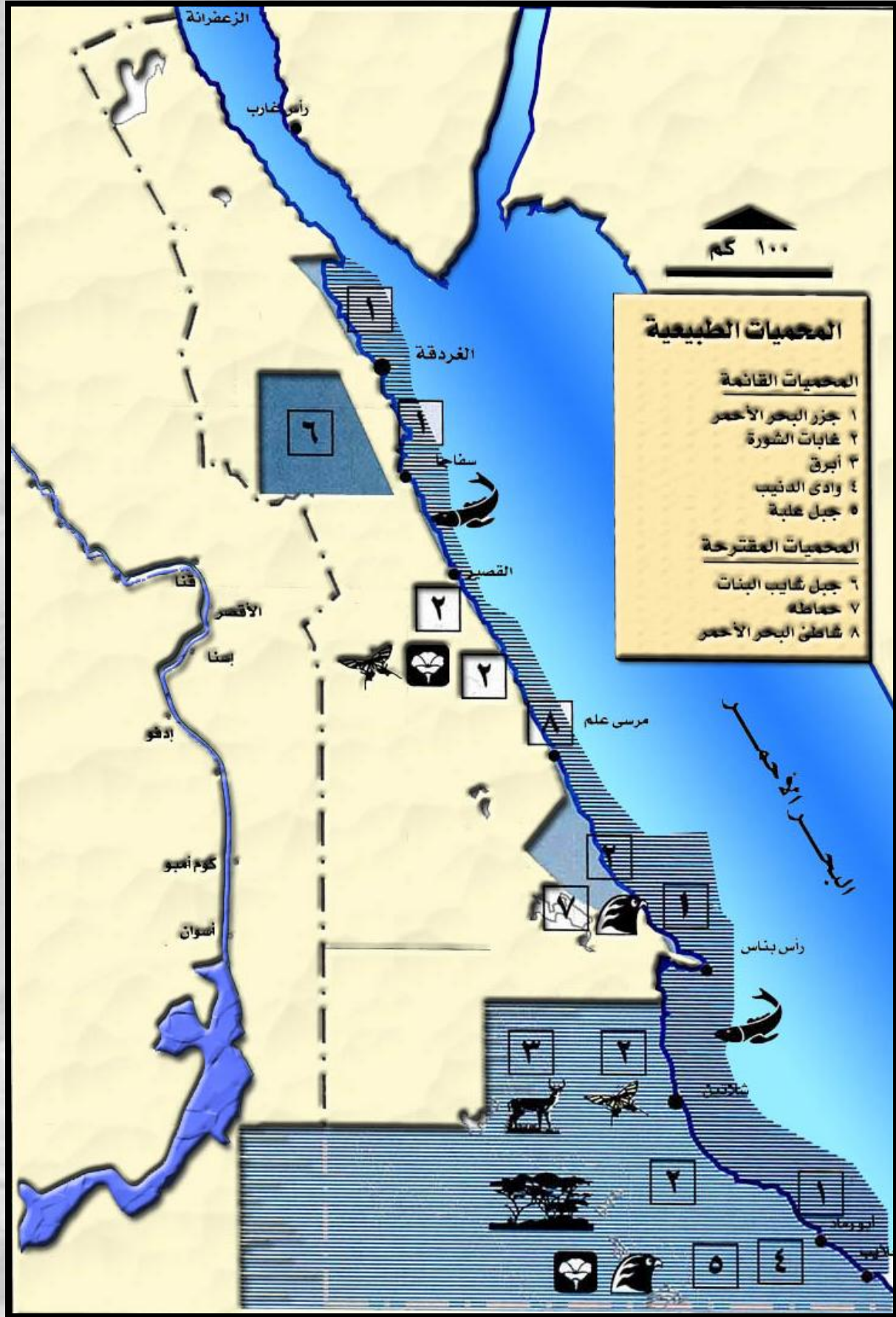


عدد سكان محافظة البحر الاحمر

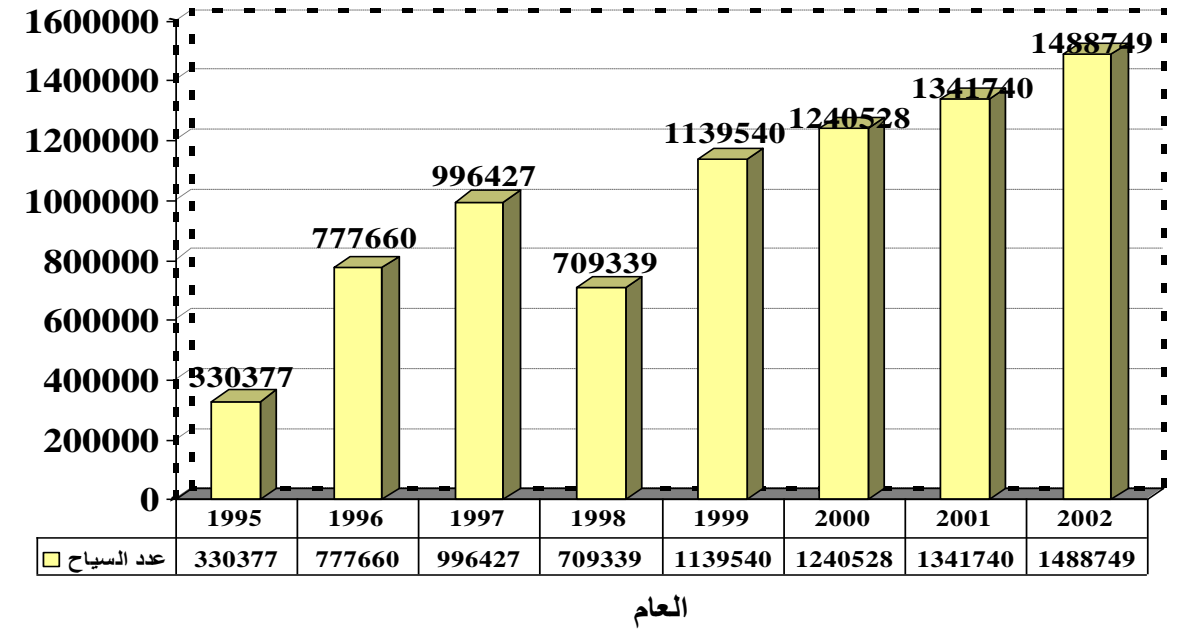




# قطاع السياحة



تطور عدد السياح بمحافظة البحر الاحمر 2002



صفر ومنسوب + 20  
سياحة الشواطئ و السياحة والعلاجية

الشواطئ الساحلى

بخط كنتور + ٢٠٠ متر  
منطقة التنمية المستقبلية  
السياحة الدينية والمعالم الاثرية  
٤٠ ألف سائح سنويا

السهل الساحلى

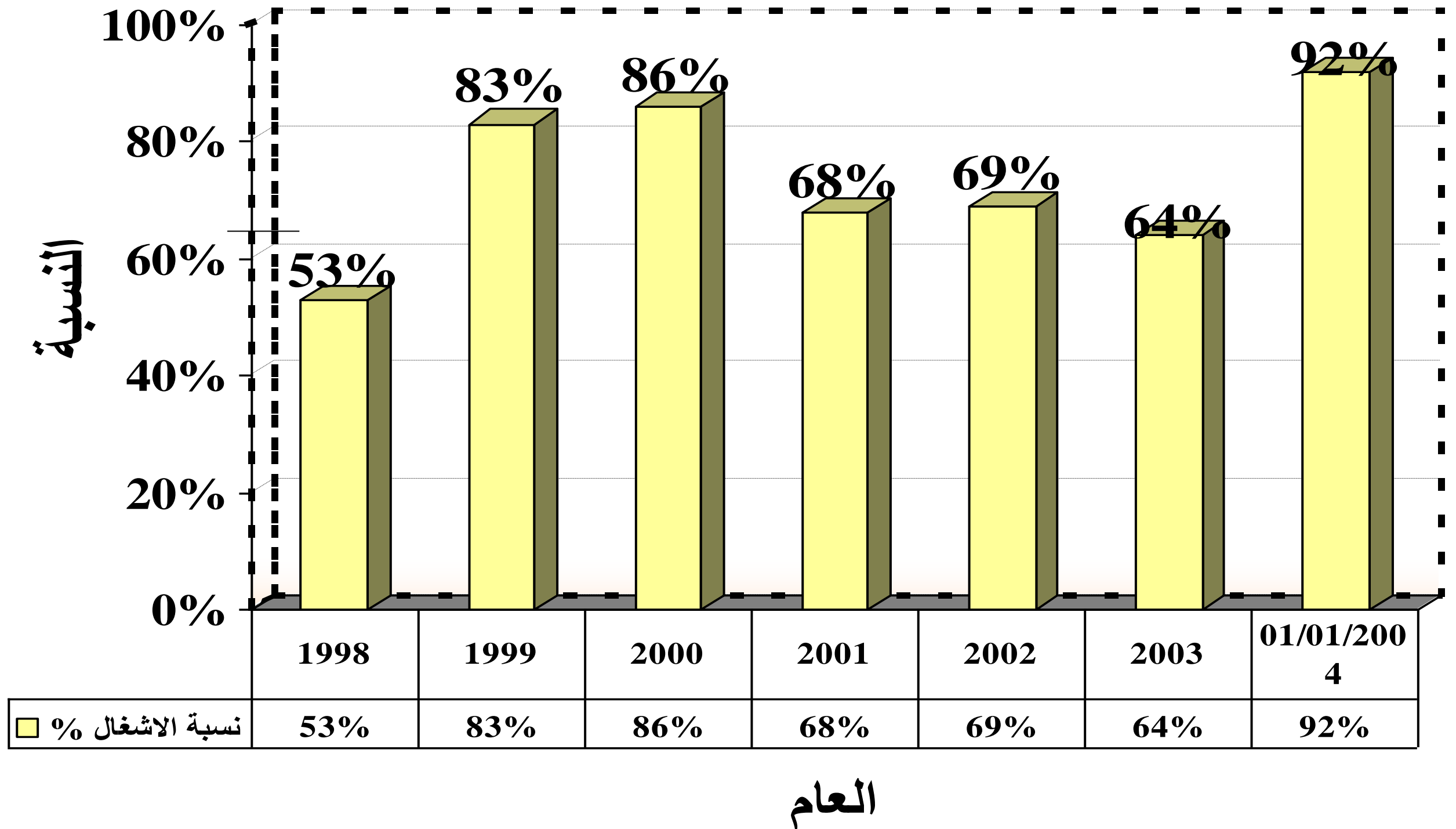
سياحة السفارى وتسلق الجبال

المرتفعات الجبلية



# تحليل قطاع السياحة

## تطور نسبة لاشغال للغرف السياحية بمحافظة البحر الاحمر حتى 4002





# قطاع الصناعة

قسم راس غارب  
مركزاً متخصصاً في استخراج البترول  
43 محجراً- ٤٠٣٥ عاملاً

قسم الغردقة  
مجموعة الورش والحرف

قسم سفاجا  
يمثل قطاعي الصناعات التحويلية وخدمة المجتمع

قسم القصير  
نشاط التعدين و الصناعات التحويلية

خام الألومنيوم

أحجار الزينة

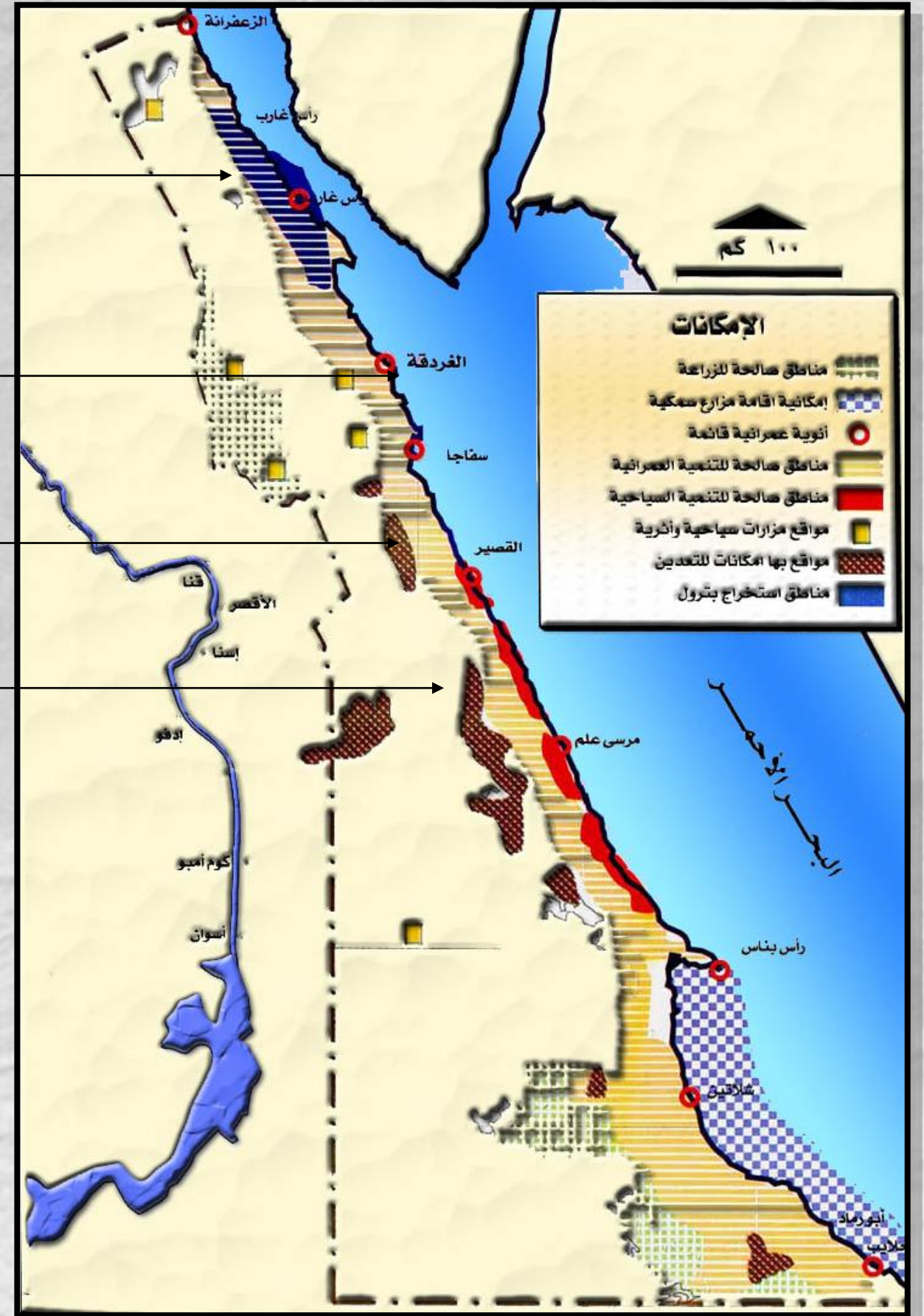
خام الحديد

مواد البناء

الزنك والرصاص

الذهب

الفوسفات

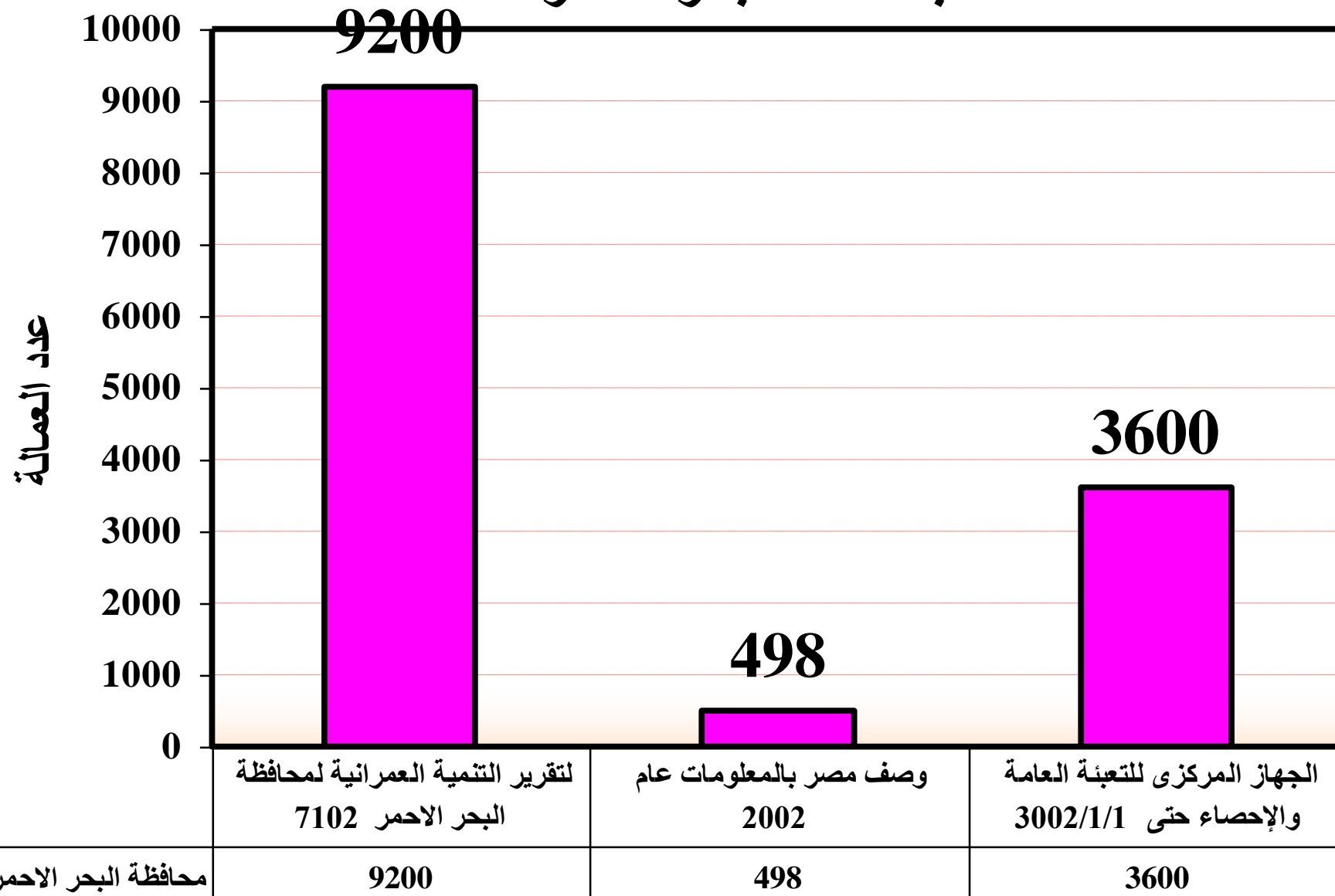




# تحليل قطاع الصناعة

## اسباب ضعف التنمية الصناعية

مقارنة بين عدد العمالة بالمصادر المختلفة  
بمحافظة البحر الاحمر



المقارنة

ندرة المياه

ارتفاع التكلفة لاستخراج الخام

ارتفاع التكلفة لنقل الخام

ندرة العمالة الماهرة

نقص الطاقة الكهربائية



# تحليل قطاع الزراعة والرعى وصيد الاسماك

مساحة قابلة للاستصلاح الزراعى على الوديان تقدر

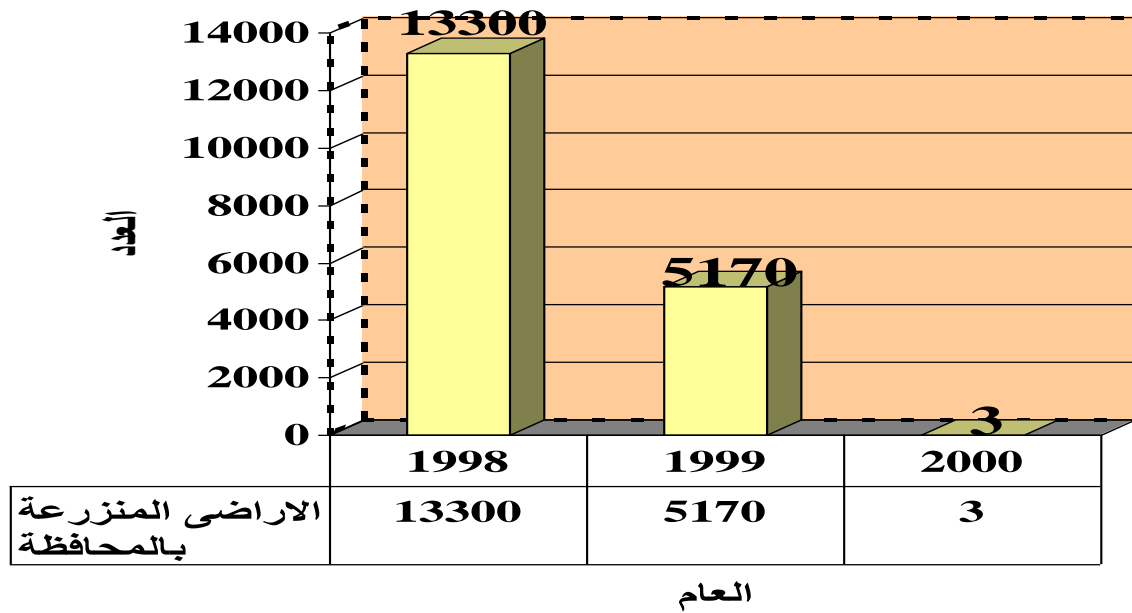
بحوالى ٥٠٠ الف فدان

٧٧٠٠٠ فدان فى وادى العلاقى

الثروة الحيوانية وإمكانات المراعى بالمنطقة

الثروة السمكية

عدد الافدنة المزروعة

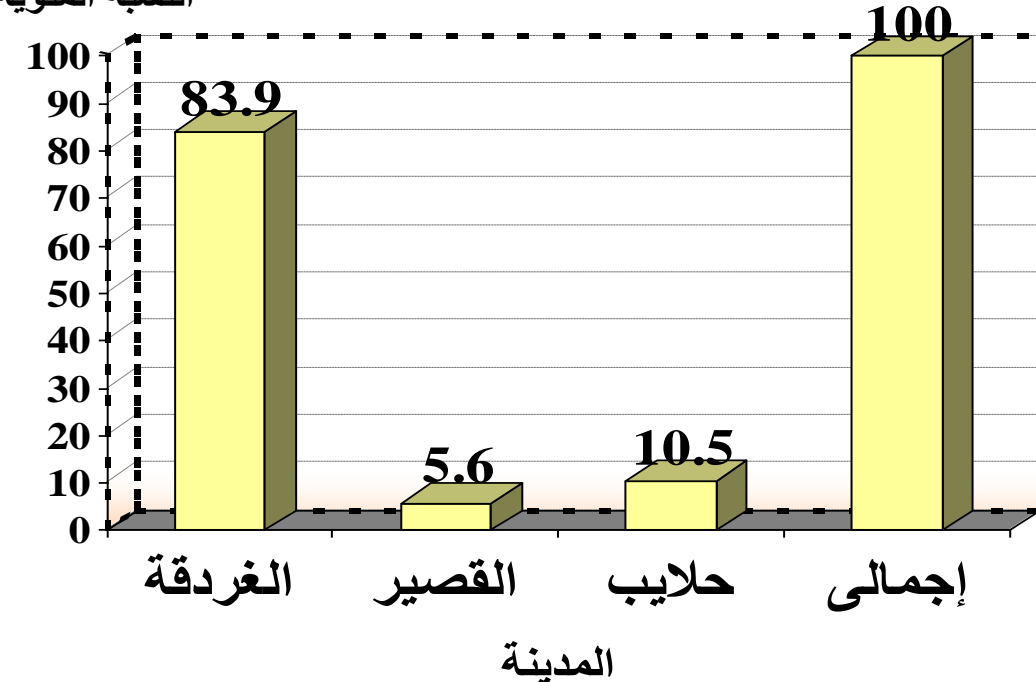


الوديان بمحافظة البحر الاحمر

توزيع الإنتاج السمكى بالبحر الأحمر

البحر الاحمرحتى 4002

النسبة المئوية













## النتيجة

مما سبق لم يتم خلق التوازن في العملية التنموية بالمنطقة وتأهيلها لجذب أعداد متزايدة من السكان حيث

تتركز معظم التجمعات العمرانية على الشريط الساحلي على الطريق الإقليمي الساحلي مع تكثيف واضح بالقطاع الشمالي،

حيث ارتباطها بالطريق الإقليمي ومناطق الإستخراج للخامات الطبيعية ،،  
ومن ذلك نستنتج ان الطرق ليست هي سبب العمران وانما هي عامل مساعد بجانب عوامل اخرى.

صغر نسبة مساحة التجمعات العمرانية تدل على ضالة مساحة المناطق المنمأة  
عمرانيا بالمحافظة وذلك بسبب  
اتساع المساحة وقلة الكثافة السكانية في أجزاء واسعة من المحافظة خاصة في  
القطاع الجنوبي منها



بالرغم من توافر الطرق الجيدة في منطقة ساحل البحر الاحمر الا انه لم تتحقق اهداف التنمية المرجوة التي تتكافأ مع الامكانيات المتاحة للاقليم

بالرغم من وجود شبكة طرق جيدة وكافية في الوقت الحالى والمستقبل القريب الا انه لم تحدث طفرة للتنمية نتيجة للتواجد هذه الطرق .

تنمية عالية في القطاع الشمالى وتنمية ضعيفة في القطاع الجنوبى رغم مرور الطريق

نستنتج ان الطرق ليست العامل الاساسى فى تحقيق التنمية ولكنها مجرد عامل مساعد فقط ويرجع القصور فى التنمية الى عوامل اخرى .



**دور وتأثير الطرق على التنمية الاقليمية**

**بالساحل الشمالي الغربي**

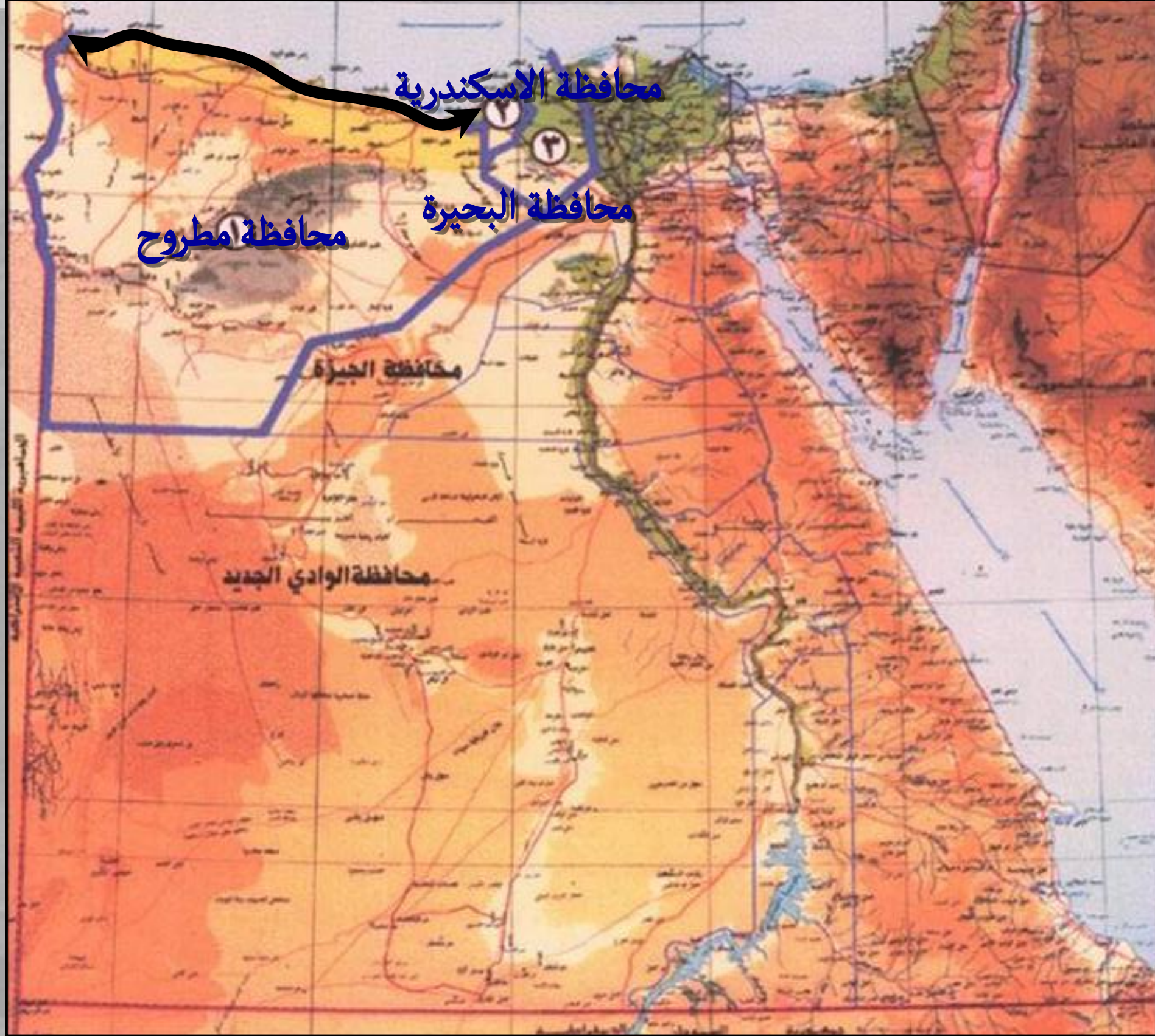


# منهجية الدراسة





# الموقع



وتبلغ المساحة  
الإجمالية للاقليم نحو  
٢٢٤,٩٢ ألف كيلو  
متر مربع وتمثل نحو  
٢٢,٥ % من المساحة  
الإجمالية لمصر.

المساحة المأهولة  
١٧١٦ كيلو متر مربع  
أي نحو ٠,٨ % من  
إجمالي مساحة المحافظة

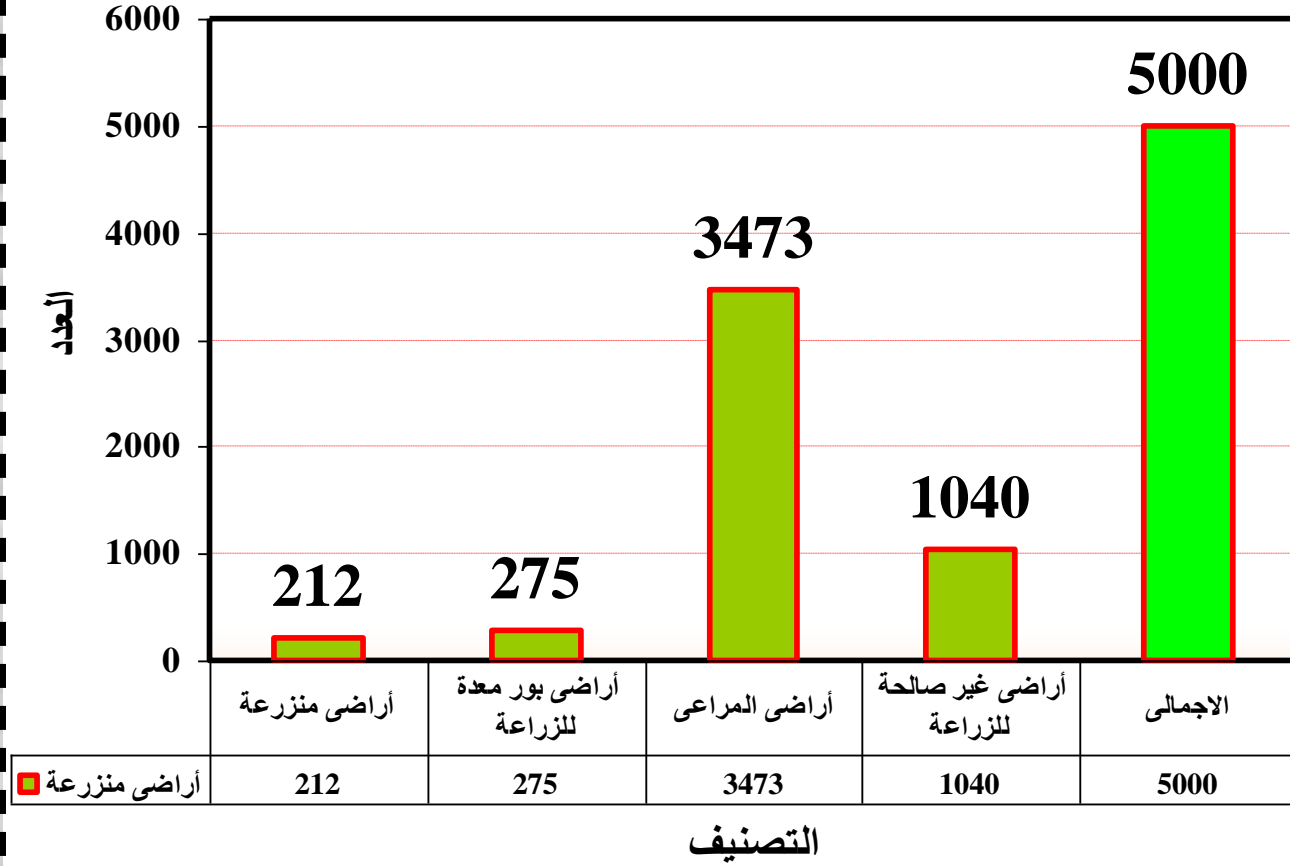




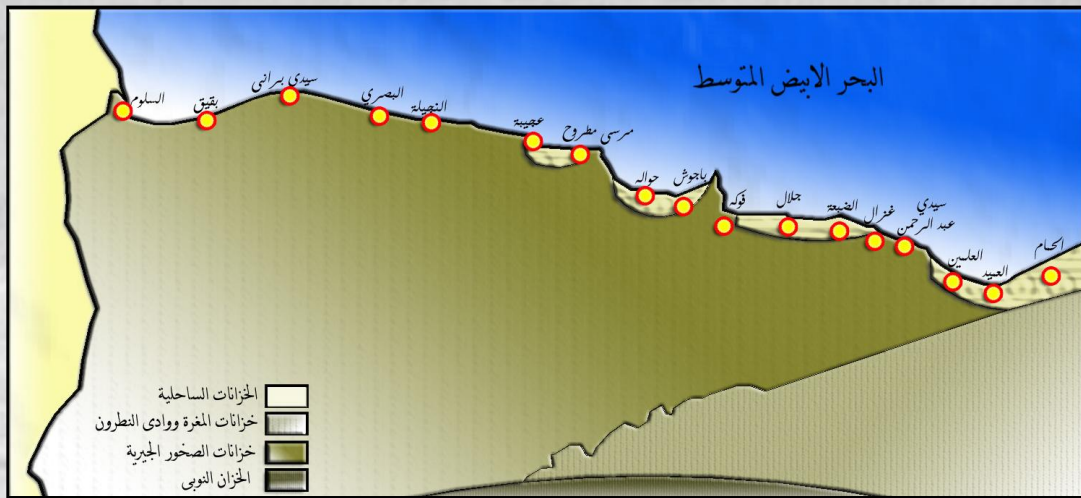


# نشاط الزراعة

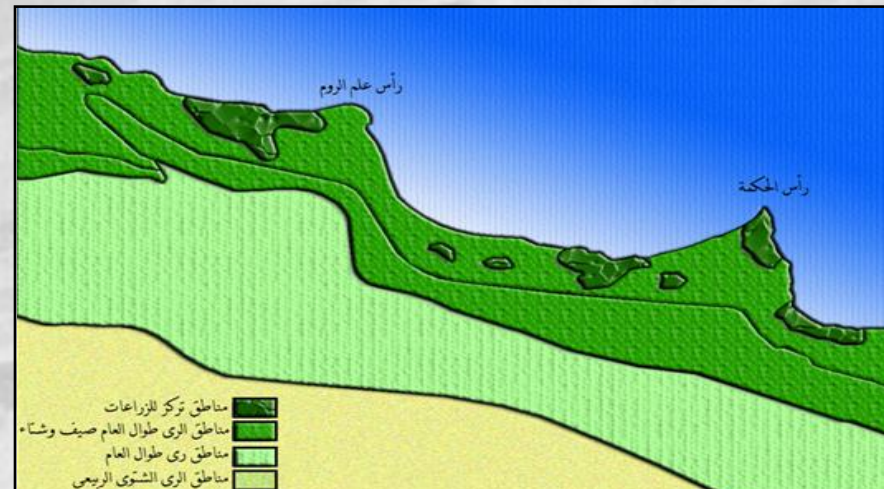
تصنيف الاراضى الزراعية بالساحل الشمالى الغربى



يمثل نشاط الزراعة بوضعها الحالى نحو ٧٠ % من النشاط الاقتصادى بالساحل الشمالى الغربى



الموارد المائية بمحافظة مرسى مطروح



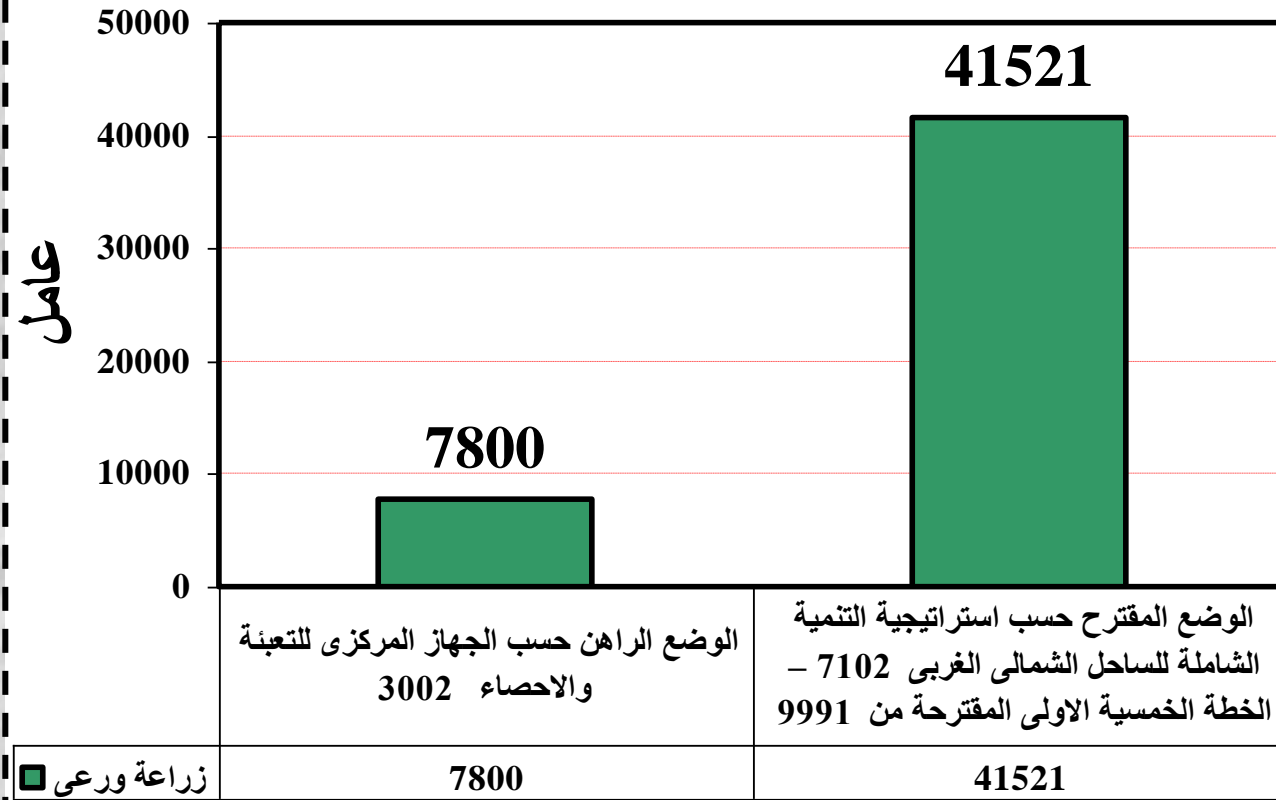
الوضع الراهن للاستخدامات الزراعية باقليم مرسى مطروح

المساحة المحصولية حوالى ١٢٧ ألف فدان

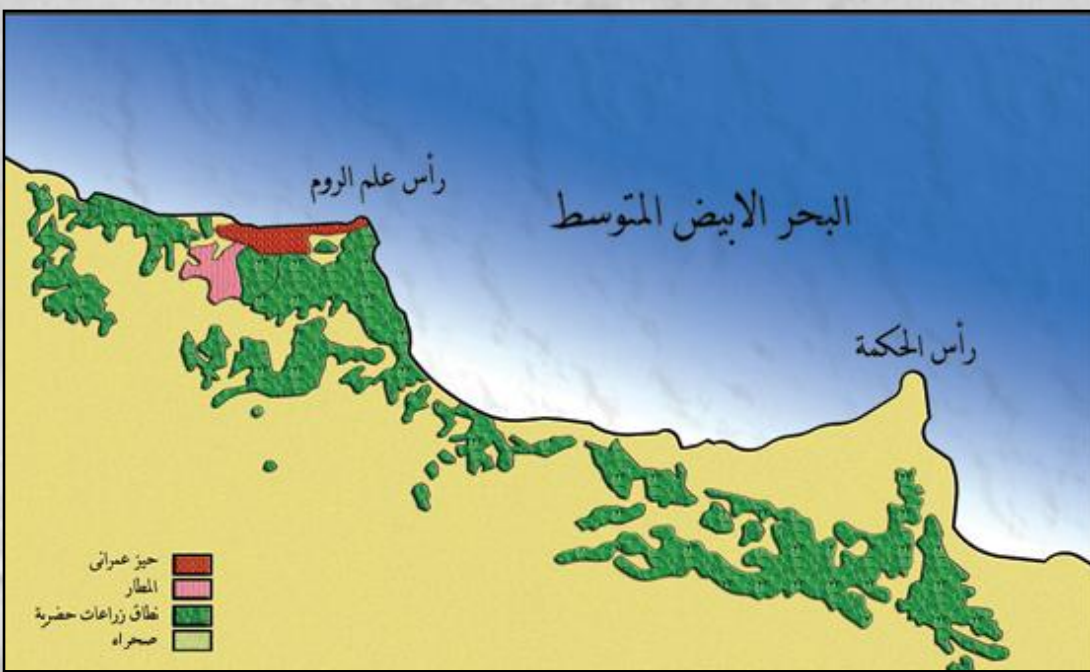


# تحليل نشاط الزراعة

مقارنة بين عدد العمالة بالساحل الشمالى الغربى  
بين الوضع الراهن والمستهدف سابقا

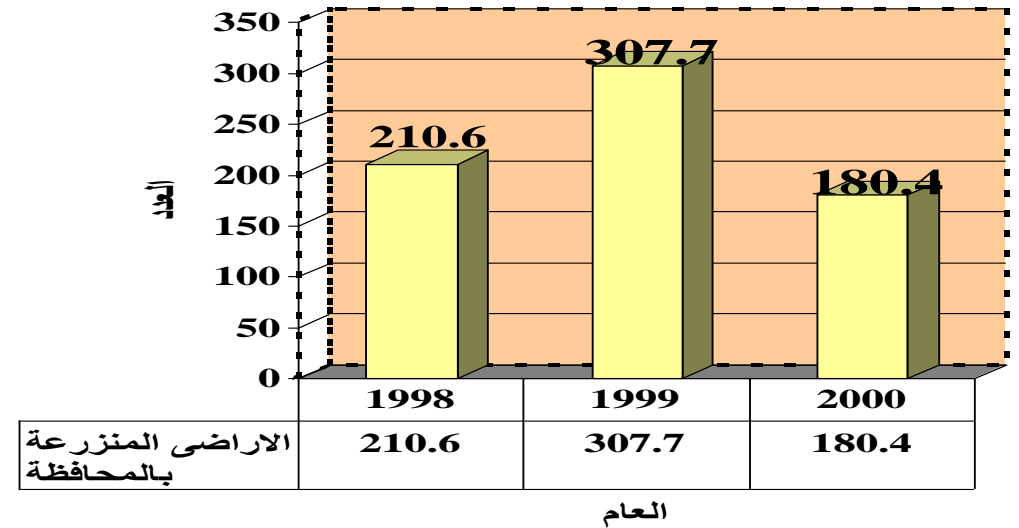


التصنيف



التوزيع الجغرافى للنطاقات الزراعية المطرية بمطروح

عدد الافدنة المزروعة



مساحة المراعى الطبيعية نحو ٣,٥ مليون فدان

تمثل نحو ٨٥% من جملة مساحة اراضى المراعى بالإقليم

وتبلغ كمية الإنتاج بالمحافظة ما بين ٤٠٠ ، ٥٠٠ طن سنوياً .

وتقدر جملة أعداد الأغنام والماعز بالإقليم بنحو ٦٢٣ ألف رأس ،  
ومن ناحية أخرى يبلغ عدد الجمال حوالى ١٣ ألف رأس ، فى حين  
يبلغ عدد الأبقار حوالى ٦٠٠٠ رأس ويوجد معظمها فى القطاع  
الشرقى .



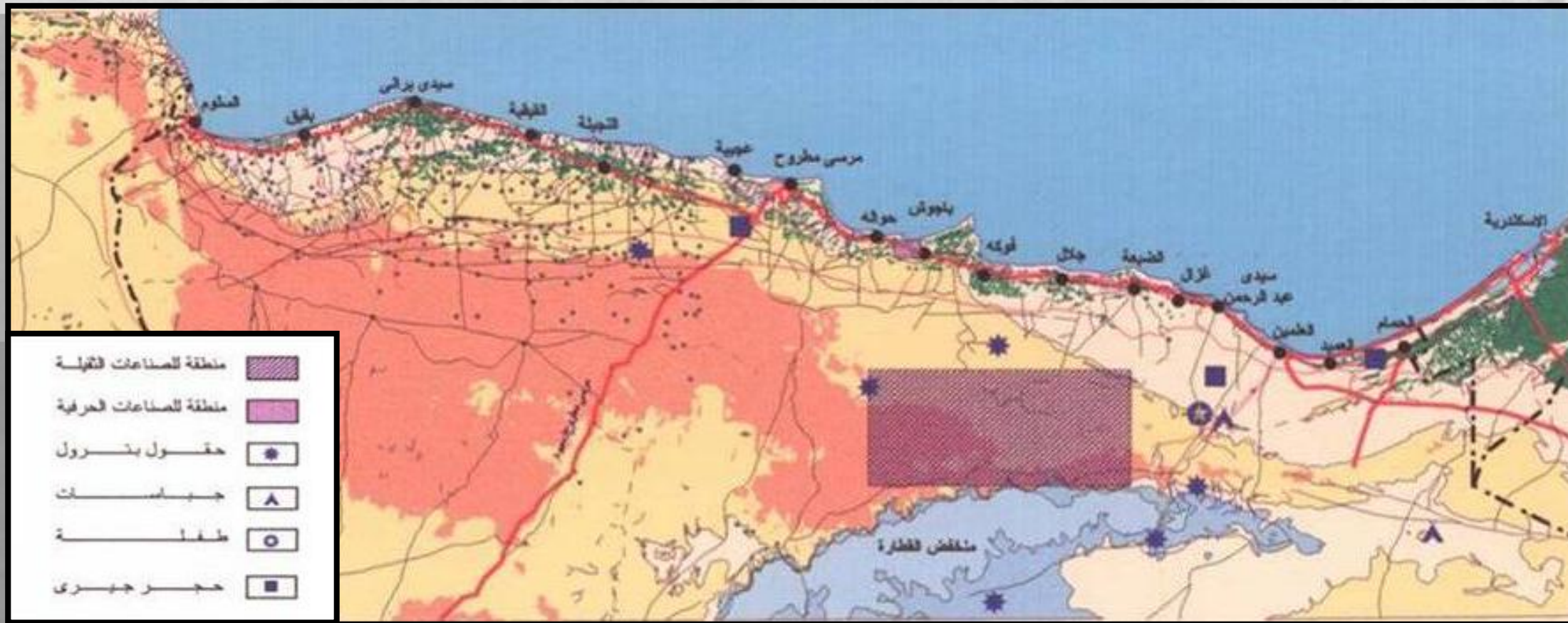
# قطاع الصناعة

منشآت الصناعات التحويلية بالمنطقة حيث تمثل الدكاكين ٧٢%

لايتعدى الوزن النسبي من عمالة الصناعة ٤% من إجمالي العاملين بالنشاط الاقتصادي

بعمالة قدرها ٤١٤ عامل  
بعمالة قدرها ٥٦٤ عامل  
بعمالة قدرها ٩٧٨ عامل

المنشآت الصناعية المسجلة عام ٢٠٠٠ = ١٠ منشأة  
الصناعات الحرفية المسجلة عام ٢٠٠٠ = ٥٤٢ ورشة حرفية  
اذن الاجمالي بالمحافظة ٥٥٢ منشأة صناعية وورشة حرفية

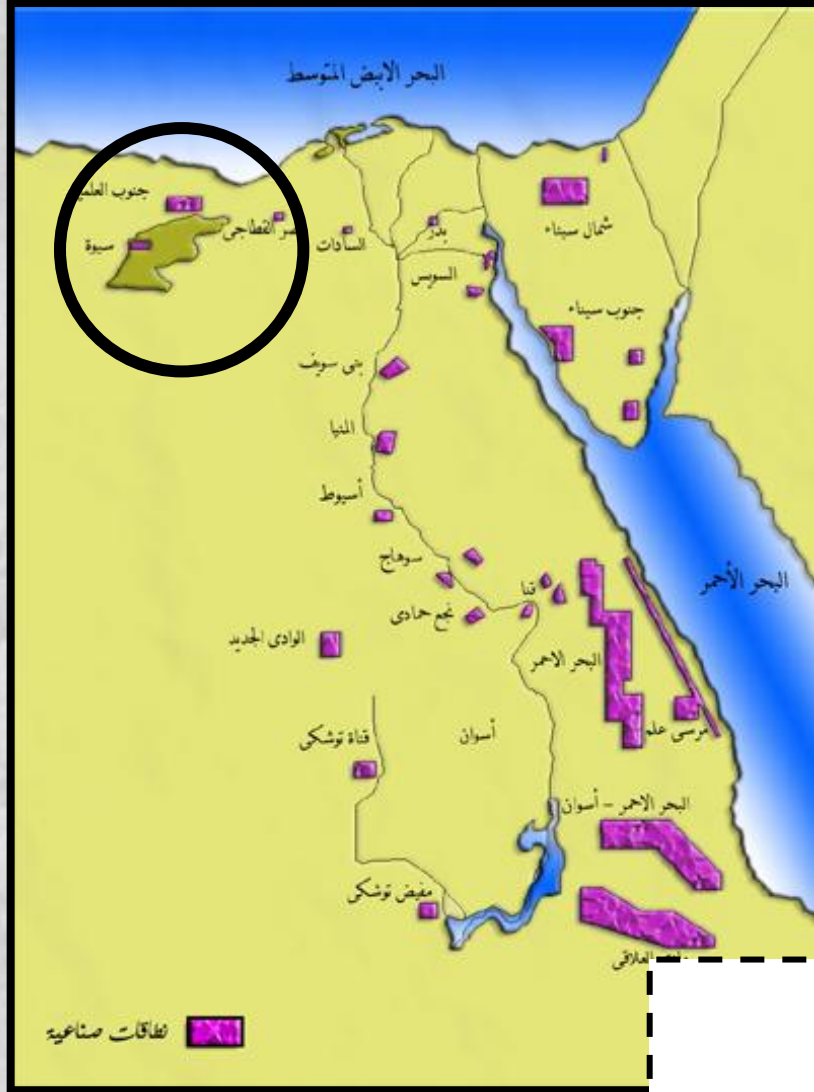


امكانيات  
الصناعة  
والتعدين



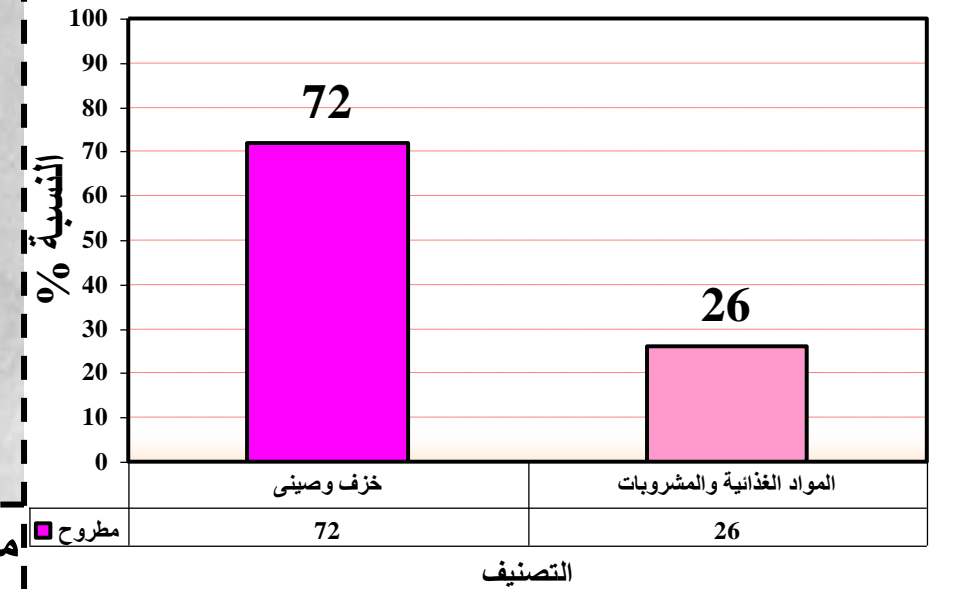
# تحليل قطاع الصناعة

الوزن النسبي لقيمة الانتاج الصناعي لمحافظة مطروح لا يتعدى ٠,٢% من القيمة الكلية للانتاج الصناعي لاقليم الاسكندرية مما يعنى فى الواقع عدم تواجد منطقة الدراسة على الخريطة الصناعية

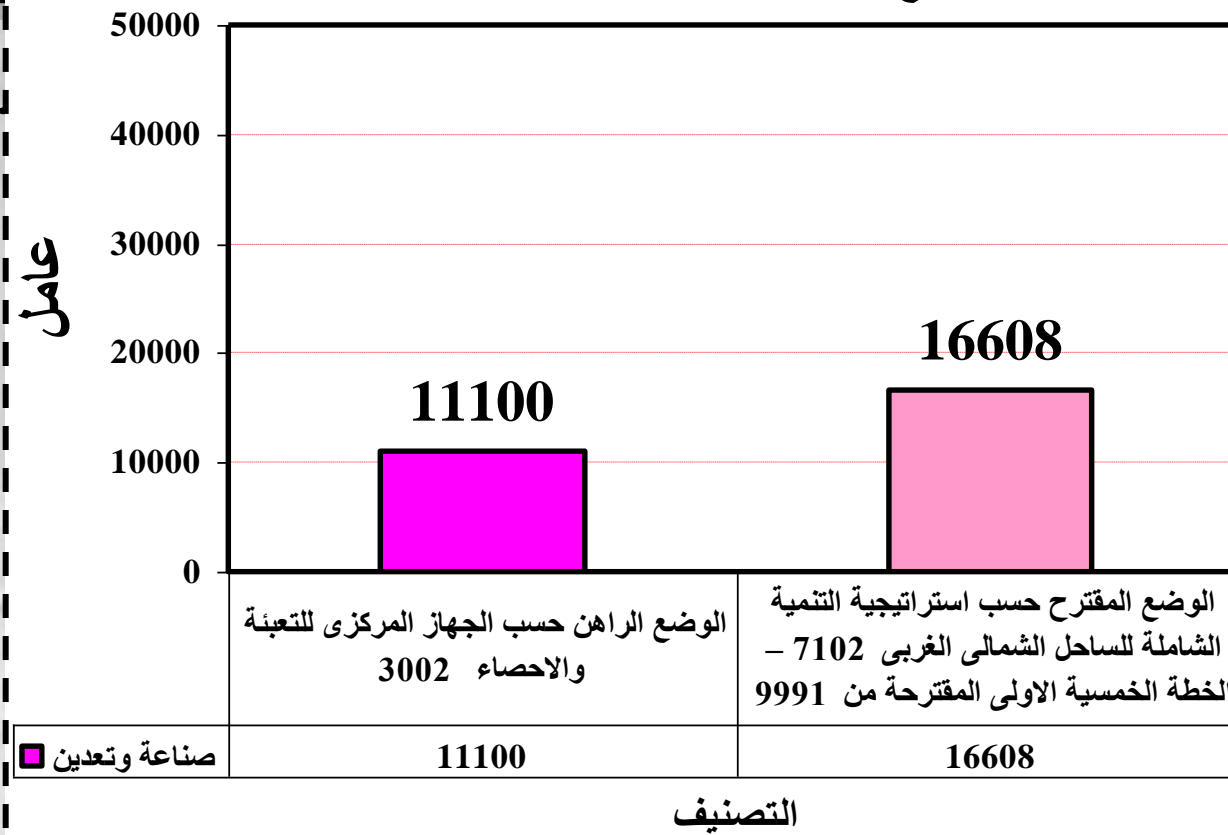


منطقة ٣٧ جنوب العلمين  
ومساحتها ٢٥١٦ كم٢ .  
منطقة ٣٨ شرق سيوة ومساحتها  
٧٦٠ كم٢ .

هيكل الصناعات بالساحل الشمالى الغربى



مقارنة بين عدد العمالة بالساحل الشمالى الغربى  
ين الوضع الراهن والمستهدف سابقا

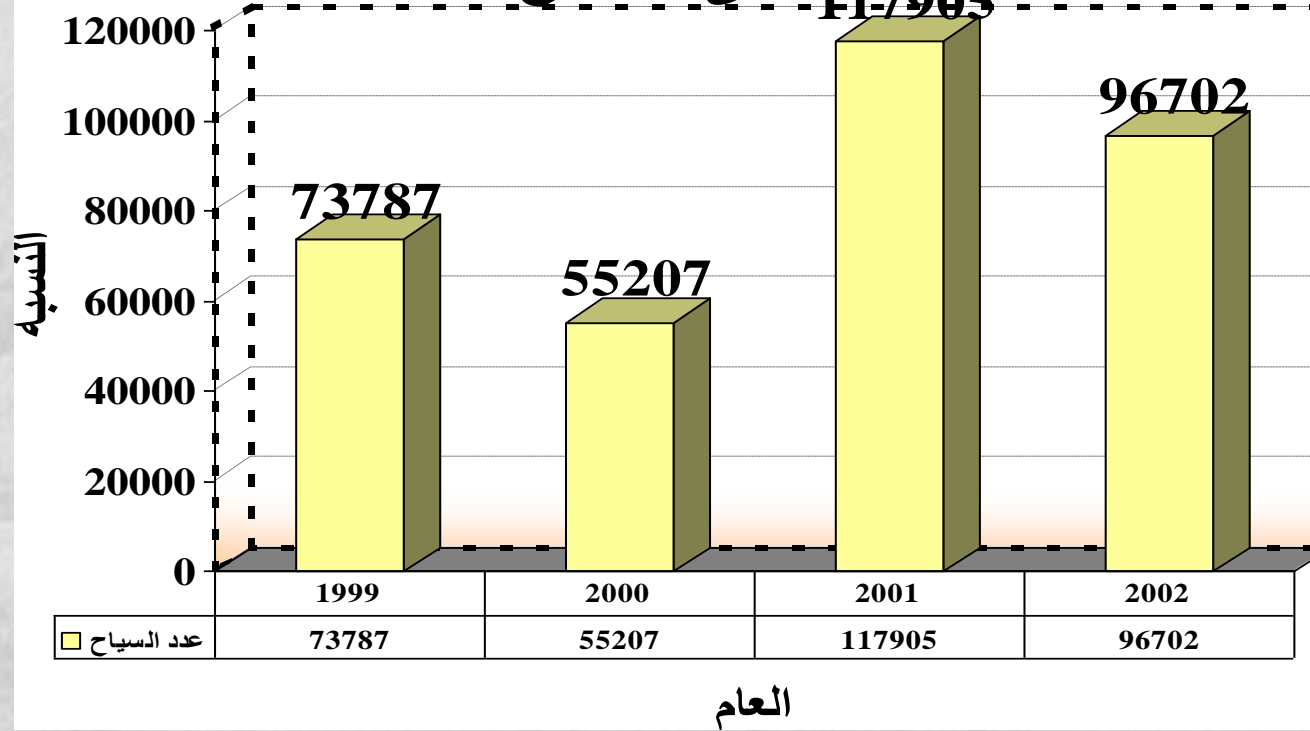


اتيجية التنمية الصناعية لمصر  
حتى عام ٢٠٢٢

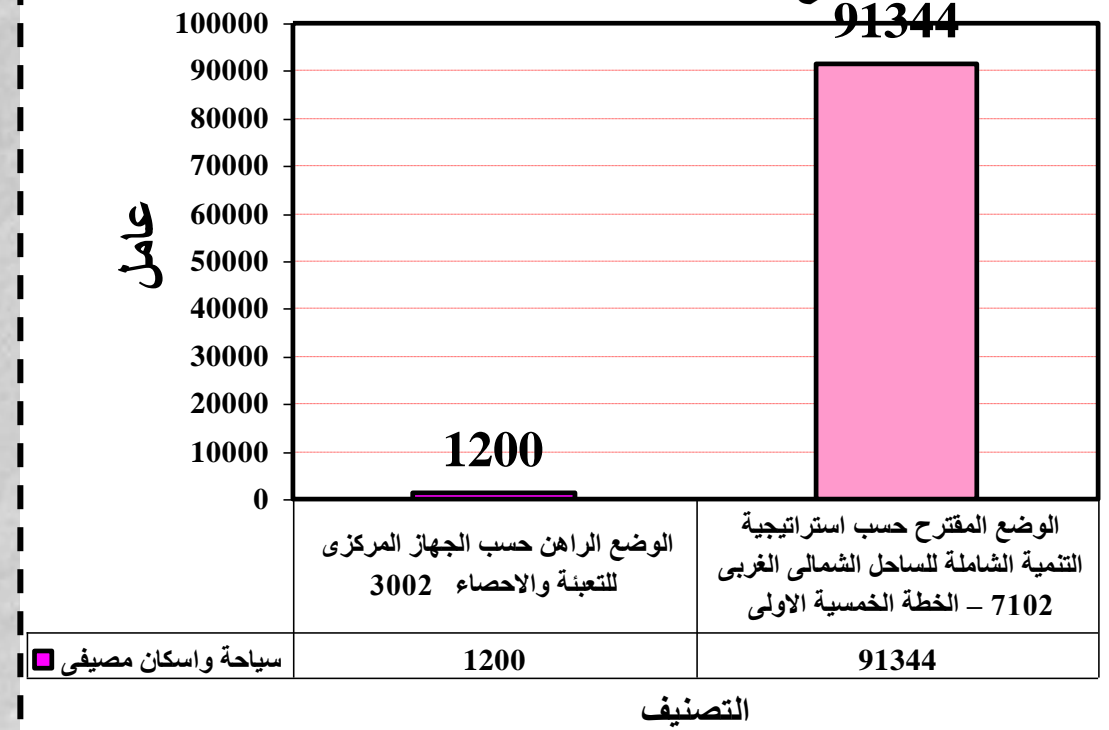


# تحليل قطاع السياحة

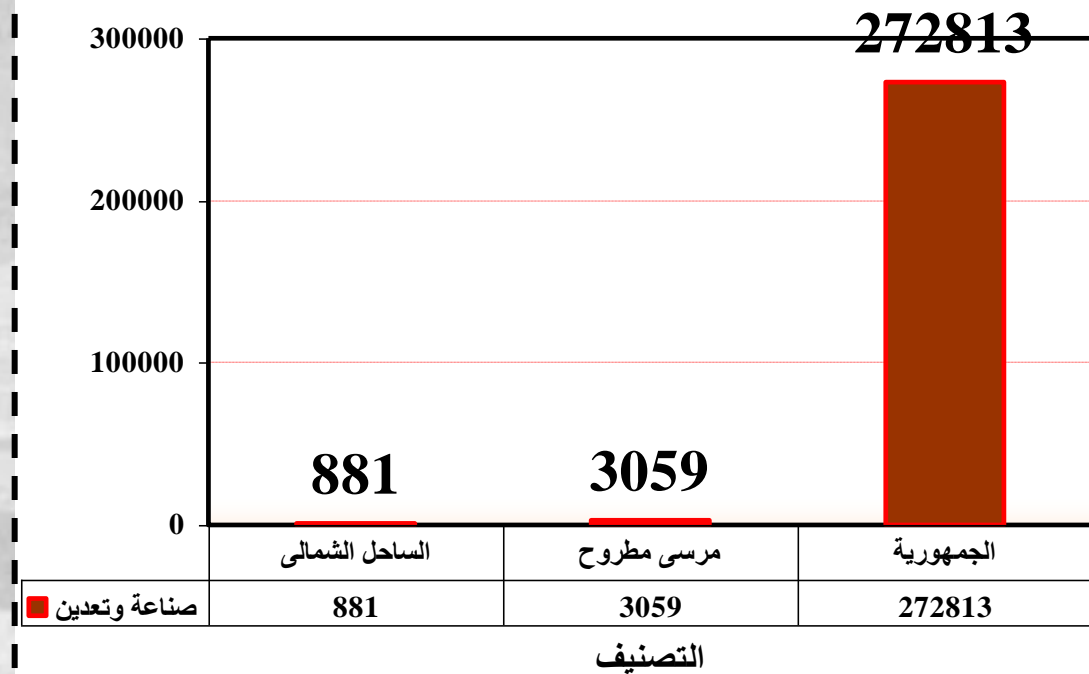
تطور عدد السياح بمحافظة  
مرسى مطروح



مقارنة بين عدد العمالة بالساحل الشمالى الغربى  
بين الوضع الراهن والمستهدف سابقا



جمالى الطاقة الايوائية للساحل الشمالى ومحافظة مطروح والجمهورية  
3002



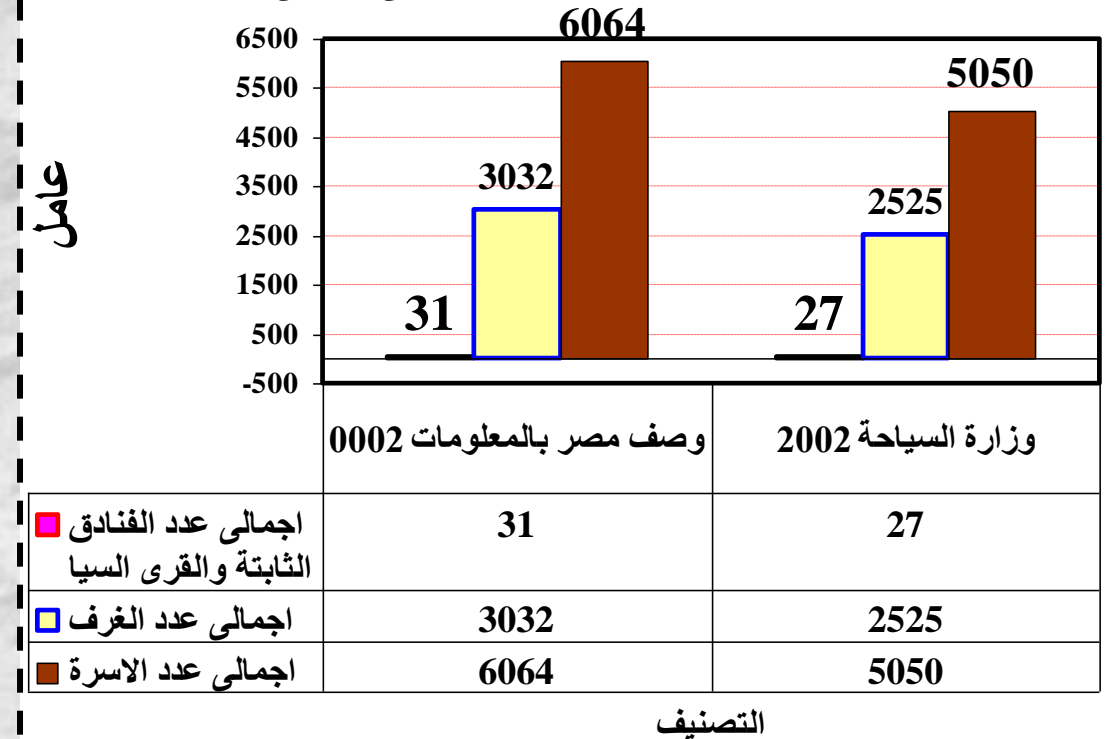
نسبة الاشغال

للغرف

١٩% عام

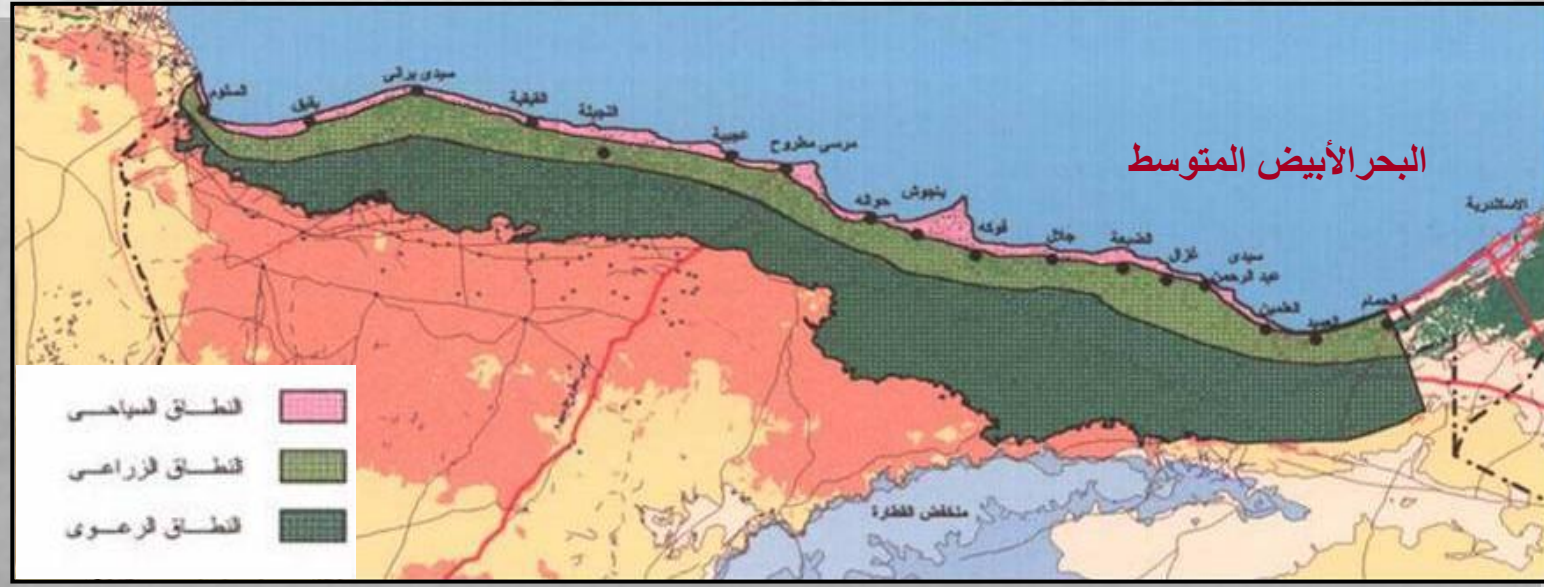
٢٠٠٠

تضارب البيانات بين عدد الغرف والاسرة والفنادق  
بين المصادر المختلفة بالساحل الشمالى الغربى

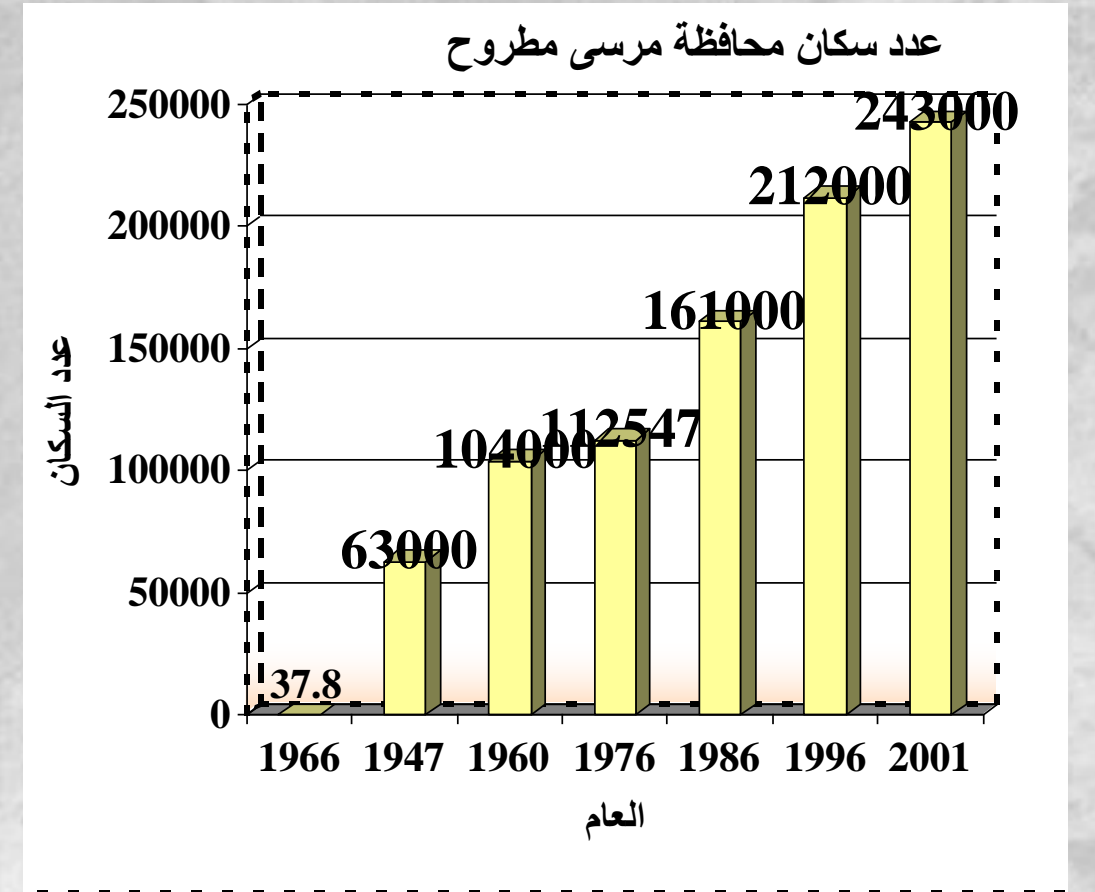




# مؤشرات التنمية العمرانية للساحل الشمالي الغربي



## النطاقات المكانية للتنمية بالساحل الشمالى الغربى

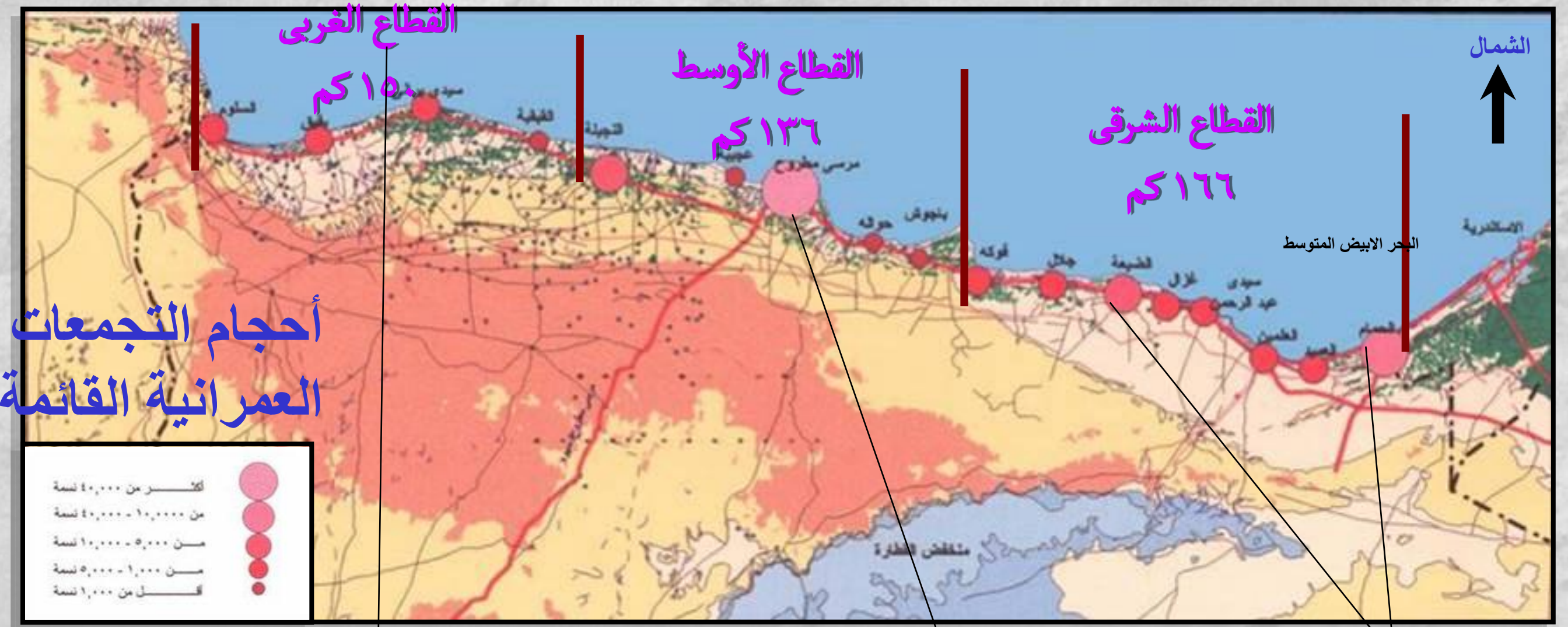


محافظة مطروح	الجمهورية	البيان
٤٣ / ألف	٣٣,٢ / ألف	معدل الواليد ( فرد / الف نسمة)
٦ / ألف	٨ / ألف	معدل الوفيات ( فرد / الف نسمة)
٣,٧ %	٢ %	معدل الزيادة الطبيعية
٩,٥ %	-	الهجرة
عام ١٩٨٦	-	
١٣,٨ %	-	البطالة
عام ١٩٩٦	-	
٣ %	-	
عام ١٩٩٦	-	
٢,٦ %	٩ %	
عام ٢٠٠١		

سكان الساحل حوالى ٢٠٠  
ألف نسمة منهم ٥٠,٦ %  
فى الحضر ، ٤٨,٤ % فى  
الريف



# مقارنة التنمية بالساحل الشمالي الغربي



لا توجد مراكز عمرانية رئيسية حتى الان  
تجمعات بدوية وزراعية

**تنمية منخفضة**

مطروح ٥٠ ألف نسمة  
٨٠% من فنادق المحافظة  
السياحة بأنواعها وخدماتها  
الكثافة ١١٠ ش/كم<sup>٢</sup>

**تنمية عالية**

الحمام ١٥ الف نسمة  
الضبعة ٢١,٤ الف نسمة  
الزراعة والخدمات  
الكثافة ٦ ش/كم<sup>٢</sup> بالحمام

**تنمية متوسطة**

بلغت الكثافة ١٣٠٠ ش/كم بالدلتا والوادي ، (١٩,٢ ش/كم<sup>٢</sup>) بمراكز مطروح



**الساحل الشمالي الغربي في إطار مخططات التنمية العمرانية السابق  
إعدادها**

**المقارنة بين حجم التنمية بالمخططات السابقة والوضع الراهن**



# أولا: مشروع التخطيط الاستراتيجي للساحل الشمالي الغربي ٢٠١٧

## الهيئة العامة للتخطيط العمراني ١٩٩٧ الخطة الخمسية الاولى ٩٩-٢٠٠٣

مجموع فرص العمل بالالف جنييه	مجموع الاستثمارات بالمليار جنييه	مساهمة القطاع الخاص												البيان
		مساهمة الحكومة		مجموع مساهمات القطاع الخاص		خدمات متنوعة		صناعة وتعيين		زراعة ورعى		سياحة واسكان مصيفى		
		فرص عمالة بالالف	استثمار بالمليار جنييه	فرص عمالة بالالف	استثمار بالمليار جنييه	فرص عمالة بالالف	استثمار بالمليار جنييه	فرص عمالة بالالف	استثمار بالمليار جنييه	فرص عمالة بالالف	استثمار بالمليار جنييه	فرص عمالة بالالف	استثمار بالمليار جنييه	
٣٩,٨٥٩	٥,٩٧٨٨٨	١٣,٢٨٦	١,٩٩٢٩٦	٢٦,٥٧٧	٣,٩٨٥٩٢	٢,٦٥٧	٠,٣٩٨٥٩	٢,٦٥٧	٠,٣٩٨٥٩	٦,٦٤٢	٠,٩٩٦٤٨	١٤,٦١٥	٢,١٩٢٢٦	القطاع الشرقى
١٩٤,٣١٤	٢٩,١٤٧٠٤	٦٤,٧٧١	٩,٧١٥٦٨	١٢٩,٥٥٤	١٩,٤٣١٣	١٢,٩٥٤	١,٩٤٣١٤	١٢,٩٥٤	١,٩٤٣١٤	٣٢,٣٨٦	٤,٨٥٧٨٤	٧١,٢٤٨	١٠,٦٨٧٢	القطاع الاوسط
١٤,٩٤٧	٢,٢٤٢٠٨	٤,٩٨٢	٠,٧٤٧٣٦	٩,٩٦٥	١,٤٩٤٧٢	٠,٩٩٧	٠,١٤٩٤٧	٠,٩٩٧	٠,١٤٩٤٧	٢,٤٩٢	٠,٣٧٣٦٨	٥,٤٨١	٠,٨٢٢١٠	القطاع الغربى
٢٤٩,١٢٠	٣٧,٣٦٨	٨٣,٠٣٩	١٢,٤٥٦٠	١٦٦,٠٨١	٢٤,٩١٢	١٦,٦٠٨	٢,٤٩١٢	١٦,٦٠٨	٢,٤٩١٢	٤١,٥٢١	٦,٢٢٨	٩١,٣٤٤	١٣,٧٠١٦	الاجمالي

الاجمالي	خدمات واخرى	صناعة وتعيين	زراعة ورعى	سياحة واسكان مصيفى	القطاع
٧٥,٢٠٠	٥٥,١٠٠	١١,١٠٠	٧,٨٠٠	١,٢٠٠	الوضع الراهن ٢٠٠١/١/٣
٢٤٩,١٢٠	٩٩,٦٤٧	١٦,٦٠٨	٤١,٥٢١	٩١,٣٤٤	الوضع المقترح ٢٠٠٣-٩٩







# تحليل دراسة مشروعات التخطيط الشامل لمحافظة مرسى مطروح ١٩٨٥-٢٠٠٠

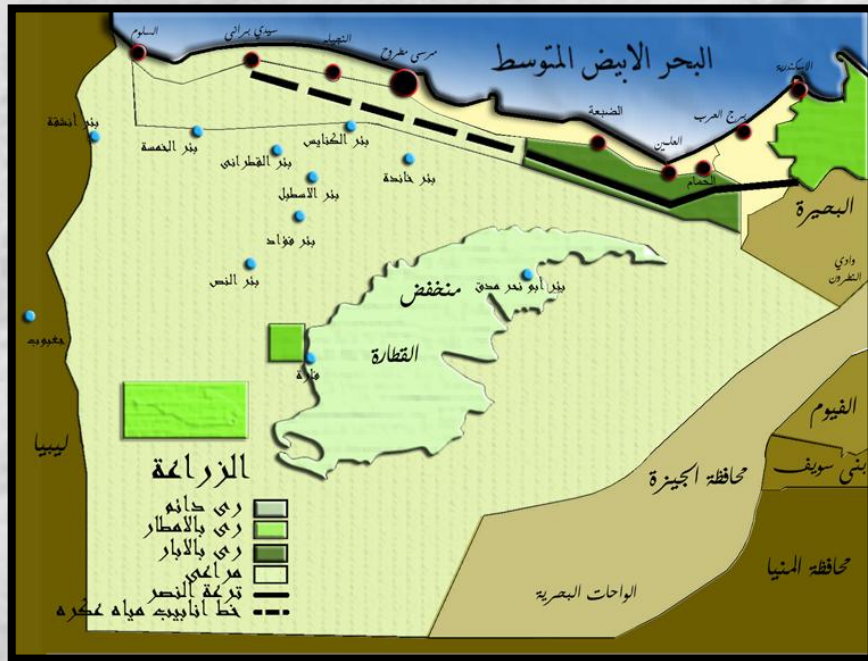
## الهيئة العامة للتخطيط العمراني ١٩٨٦

عدد السكان الحالي ٢٠٠١	عدد السكان الحالي ١٩٩٦	عدد السكان المقترح لعام ٢٠٠٠ (بالالف نسمة) المرادف الثاني*	عدد السكان المقترح لعام ٢٠٠٠ (بالالف نسمة) المرادف الاول*	عدد السكان ١٩٨٥ (بالالف نسمة)	المركز / القطاع
-	٣٣,٥١٣	١٥٣,٥٠٠	١٥٣,٥٠٠	٢٣,٠٠٠	الحمام
-	٣٨,٥٧٩	٥٨,٠٠٠	٦٠,٠٠٠	١٨,٠٠٠	الضبعة
-	٨٠,٣٨٧	٨٢,٠٠٠	٨٤,٠٠٠	١٨,٠٠٠	باجوش
-		٢٣٧,٠٠٠	٢٤٠,٠٠٠	١٠,٧٠٠	مطروح
-	١١,٠١٦	٤,٥٠٠	٥,٠٠٠	٣,٠٠٠	النجيلة
-	٢٠,٦٨٩	٤٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠	٦,٠٠٠	سيدي براني
-	٩,٠٥٢	٨,٠٠٠	٨,٠٠٠	٧,٢٠٠	السلوم
٢٤٣,٠٠٠	٢١٢,٠٠١	٥٨٣,٠٠٠	٥٨٠,٥٠٠	٩٥,٩٠٠	الاجمالي

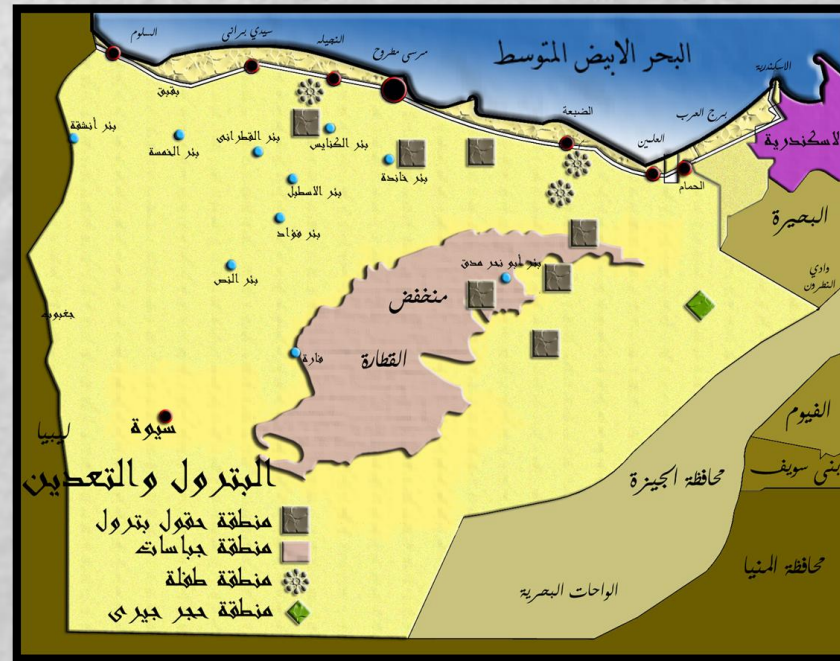


# ثالثا: دراسة مقترح المشروع القومي لتنمية الصحراء الغربية بمطروح ٩٧-١٧ ٢٠ الصادر من مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمحافظة مطروح ١٩٩٨

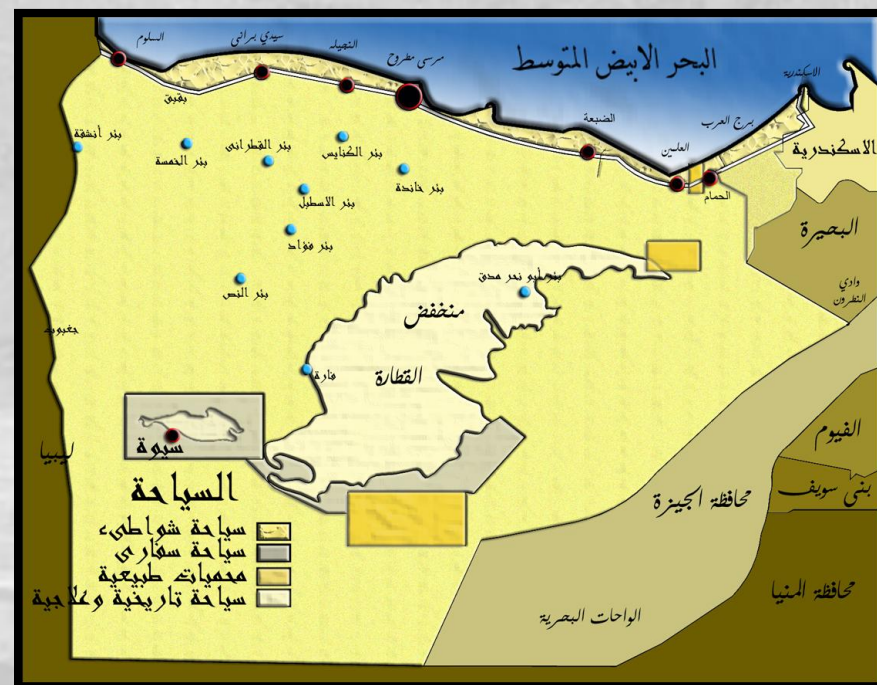
## أهداف المشروع في المجالات الاقتصادية المختلفة



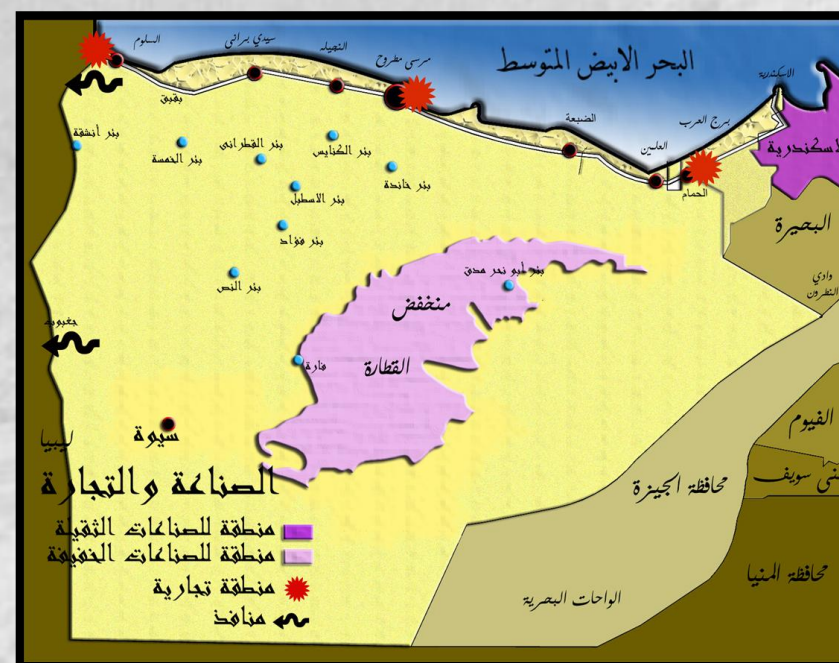
الزراعة بمحافظة مرسى مطروح



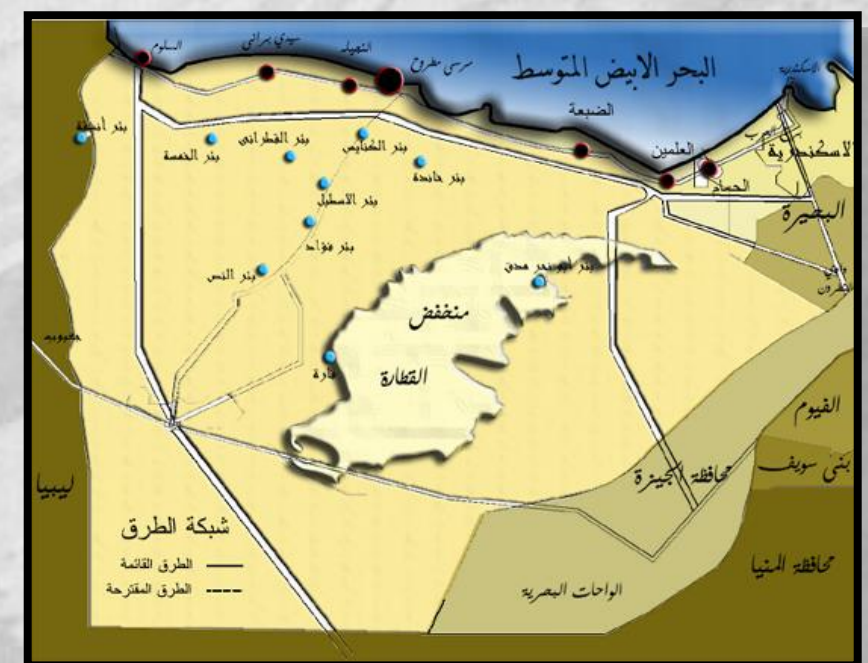
البتترول والتعدين بمحافظة مرسى مطروح



السياحة بمحافظة مرسى مطروح



الصناعة والتجارة بمحافظة مرسى مطروح



شبكة الطرق بمحافظة مرسى مطروح



# ثالثا: دراسة مقترح المشروع القومي لتنمية الصحراء الغربية بمطروح ٩٧-١٧ ٢٠ الصادر

من مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمحافظة مطروح ١٩٩٨

عدد السكان الحالي ٢٠٠١	الوضع الراهن للعمالة ٢٠٠٣ بالالف	تقدير الزيادة السكانية حتى ٢٠٠٢ بالالف نسمة	تقدير فرص العمل حتى ٢٠٠٢ بالالف	الزيادة السكانية المقترحة ٢٠١٧ بالالف نسمة	فرص العمالة المقترحة لعام ٢٠١٧ بالالف	النشاط
-	٧,٨٠٠	٤٧٠,٠٠٠	١١٧,٥٠٠	١٨٨٠,٠٠٠	٤٧٠,٠٠٠	الزراعة والصيد والرعى
-	١١,١٠٠	١١,٠٠٠	٢,٧٥٠	٤٤,٠٠٠	١١,٠٠٠	الصناعة والتعدين
-	١,٢٠٠	١٢٠,٠٠٠	٤٣,٢٠٠	٤٨٠,٠٠٠	١٢٠,٠٠٠	السياحة
-	٧,٠٠٠	٢٠,٠٠٠	٥,٠٠٠	٨٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠	تنمية عمرانية واسكان
-	٤٨,١٠٠	٢٩,٠٠٠	٤٧,٢١٢	٧٠٧,٤٠٠	١٨٨,٨٥٠	خدمات واخرى
٢٤٣,٠٠٠	٧٥,٢٠٠	٦٥٠,٠٠٠	٢٠٢,٤٦٢	٣١٩١,٤٠٠	٨٠٩,٨٥٠	الاجمالي



## خلاصة التجربة

بالرغم من توافر الطرق في منطقة الساحل الشمالى الغربى الا انه لم تتحقق اهداف التنمية المرجوة التى تتكافأ مع الامكانيات المتاحة للاقليم ، ولم تحدث طفرة للتنمية نتيجة لتواجد هذه الطرق

تنمية عالية فى القطاع الاوسط وتنمية ليست قوية بالقطاع الشرقى وتنمية ضعيفة فى القطاع الغربى رغم مرور الطريق

نستنتج ان الطرق ليست العامل الاساسى فى تحقيق التنمية ولكنها مجرد عامل مساعد فقط ويرجع القصور فى التنمية الى عوامل اخرى منها الادارة ، الاستثمارات .... الخ



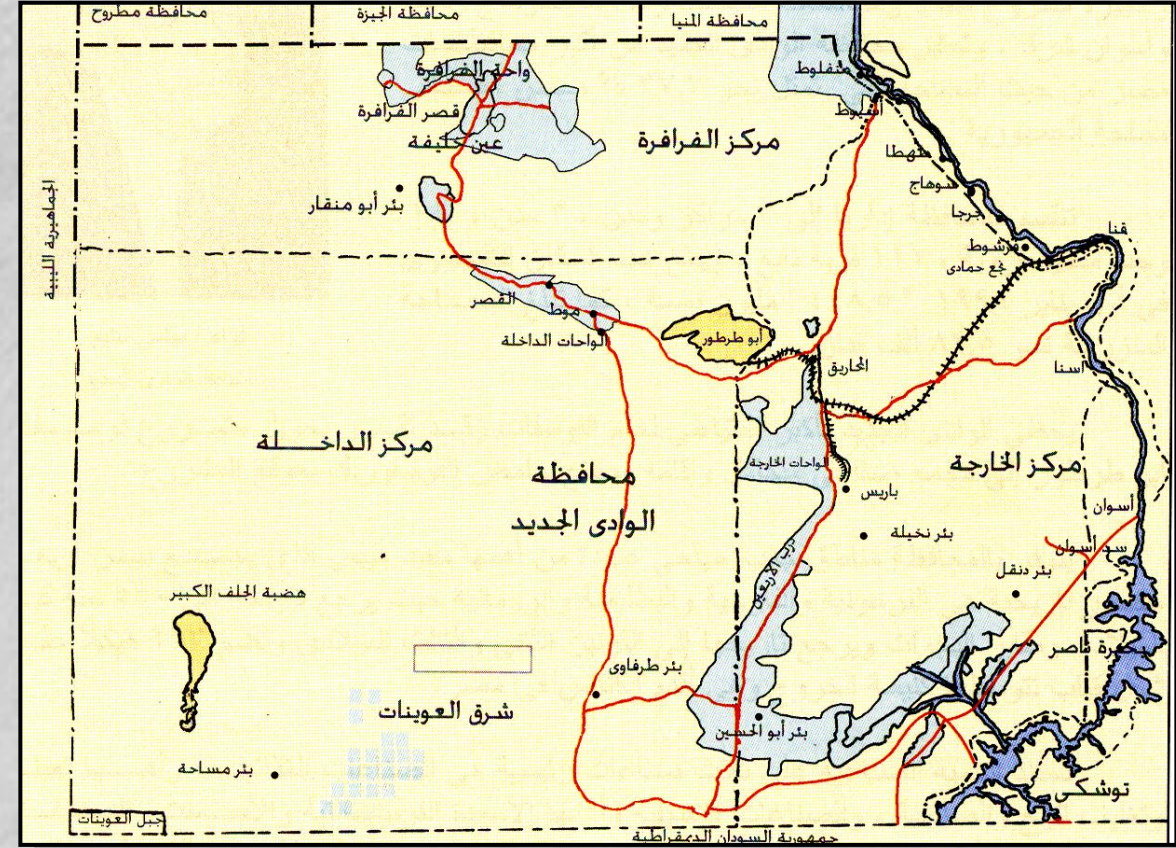
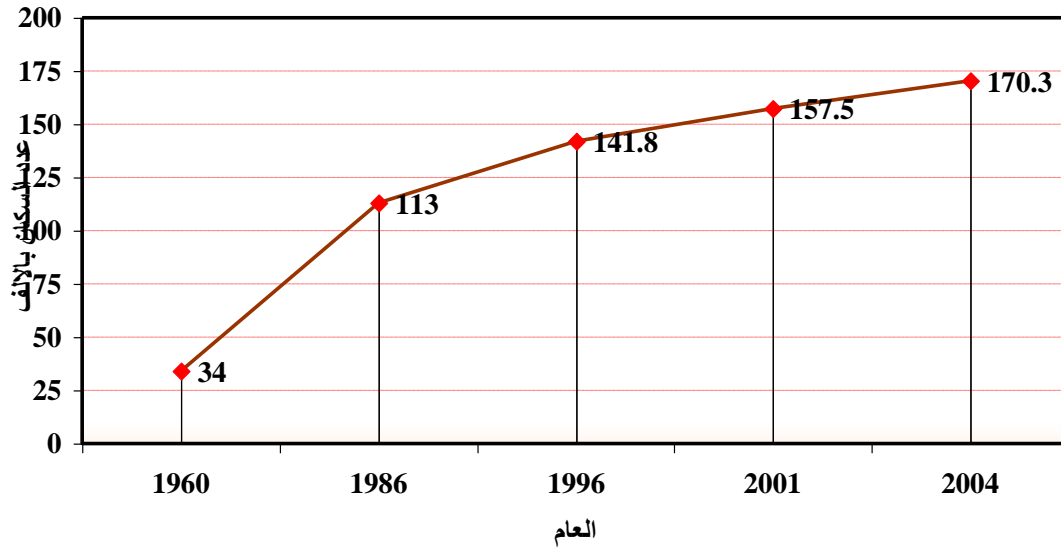
**دور وتأثير الطرق في محافظة**

**الوادى الجديد**

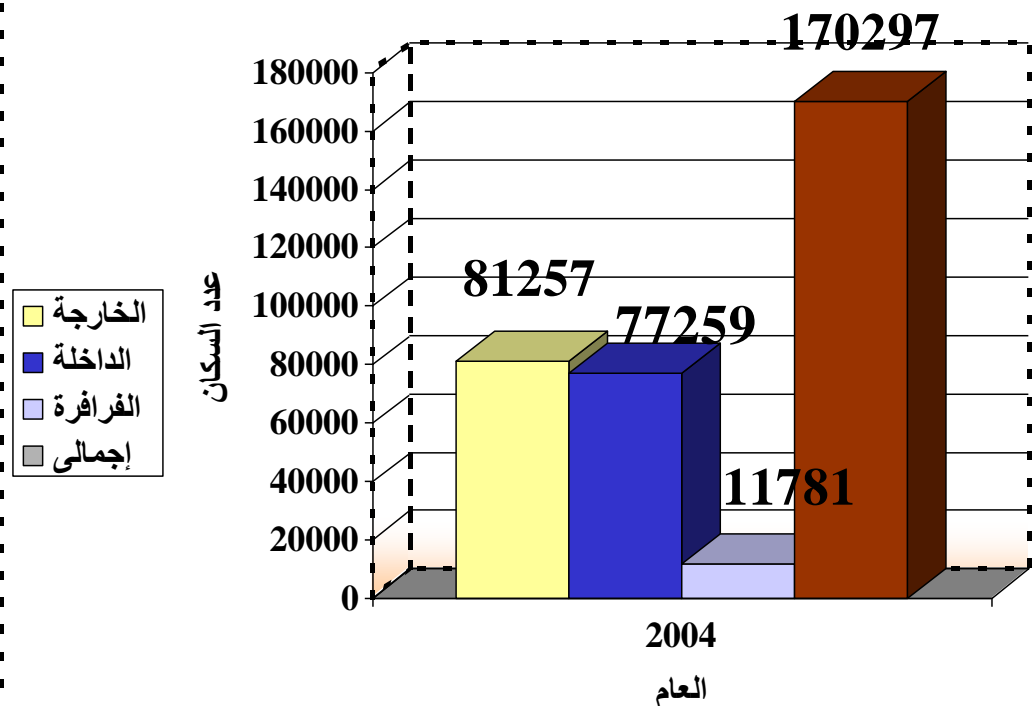


# دور وتأثير الطرق في محافظة الوادي الجديد الوادي الجديد

تطور عدد السكان بمحافظة الوادي الجديد



عدد سكان مراكز محافظة الوادي الجديد



صافي الهجرة الداخلية حوالي ٤,٦ % من السكان ١٩٩٦ والبالغ ١٤١,٨ ألف نسمة وهي نسبة ضئيلة جدا بالنسبة للإمكانات المتاحة.

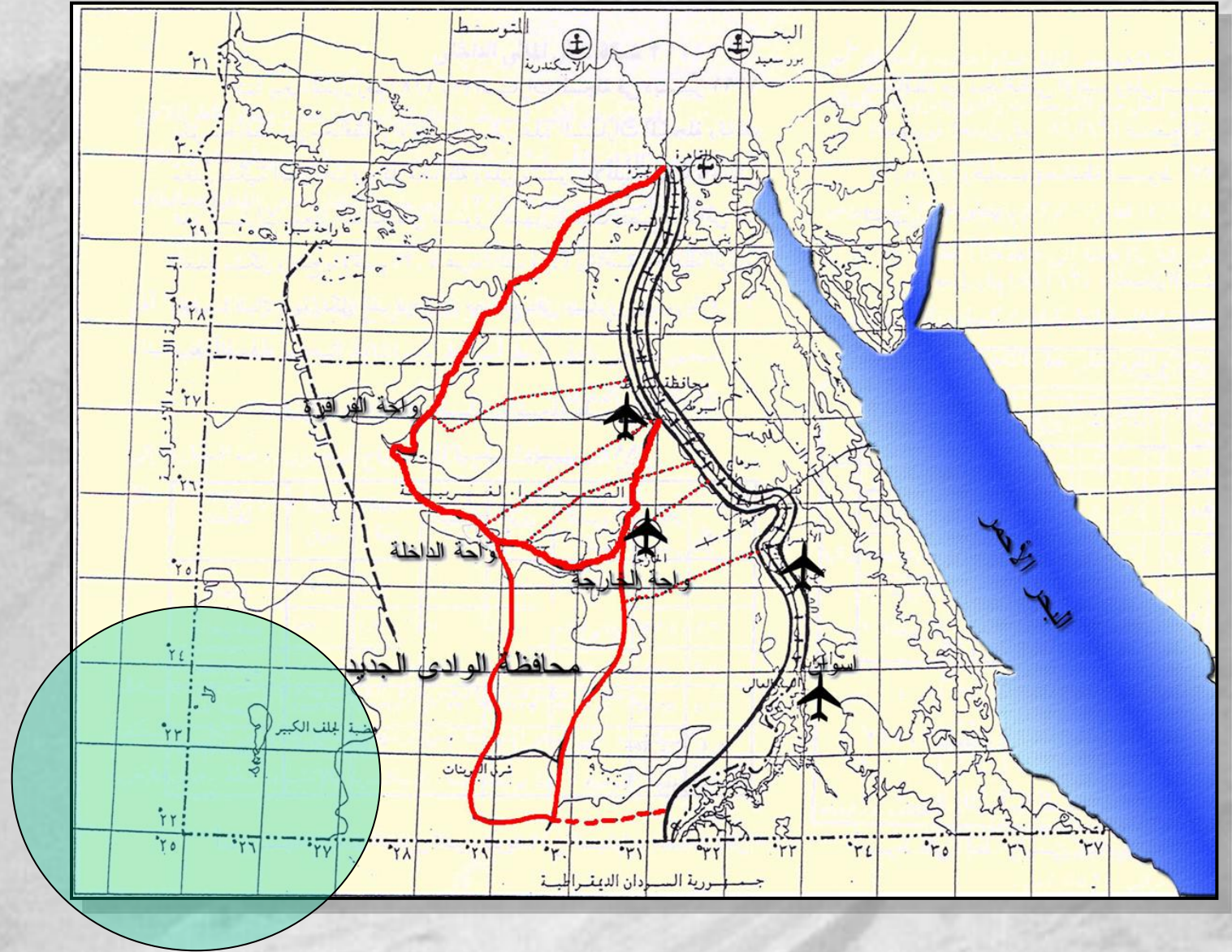
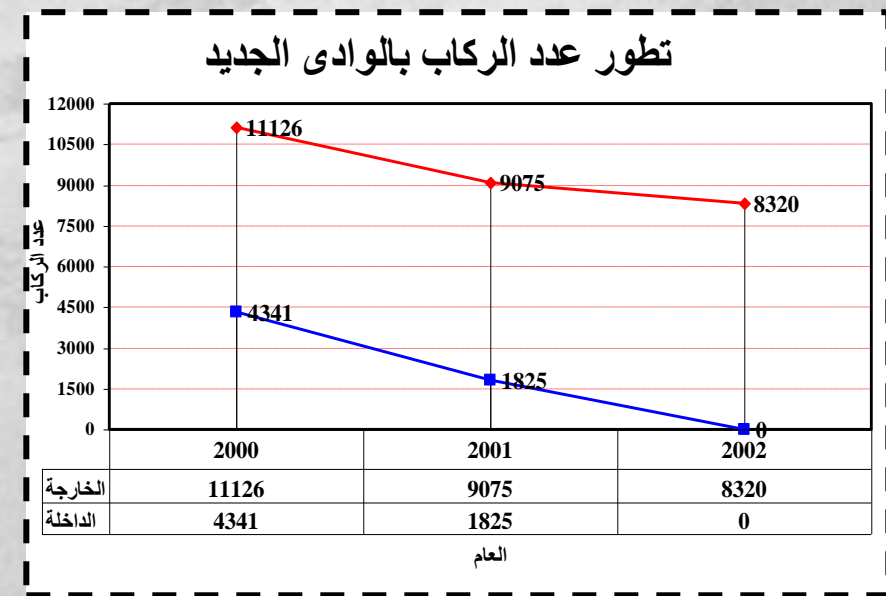
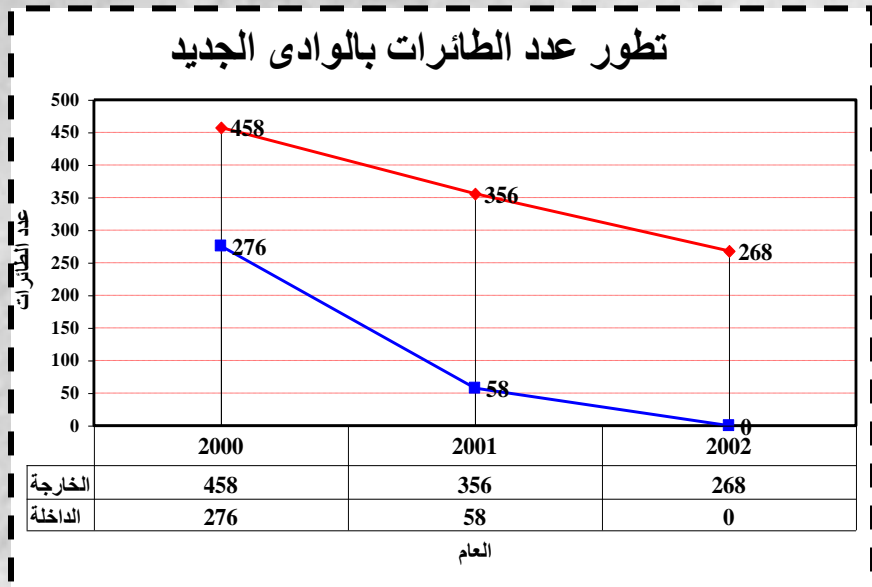
الهجرة

بلغ معدل البطالة حوالي ١٠,٩ % عام ٢٠٠١ وهي نسبة عالية جدا بالنسبة للإمكانات وفرص العمل المتاحة.

البطالة :



# دراسة النقل والمرور



عدد الشركات العاملة	حركة البضائع	حركة الركاب	حركة الطائرات	المطار
٣ شركات	-	١٨- %	٢٢,٢- %	الخارجة ٢٠٠١ إلى ٢٠٠٠
٢ شركة	-	٢+ %	٢٤,٧- %	الخارجة ٢٠٠٢ إلى ٢٠٠١
تم غلق المطار				الداخلة



# نشاط الزراعة

## الإمكانات

منطقة شرق العوينات ٢٢٠ ألف فدان

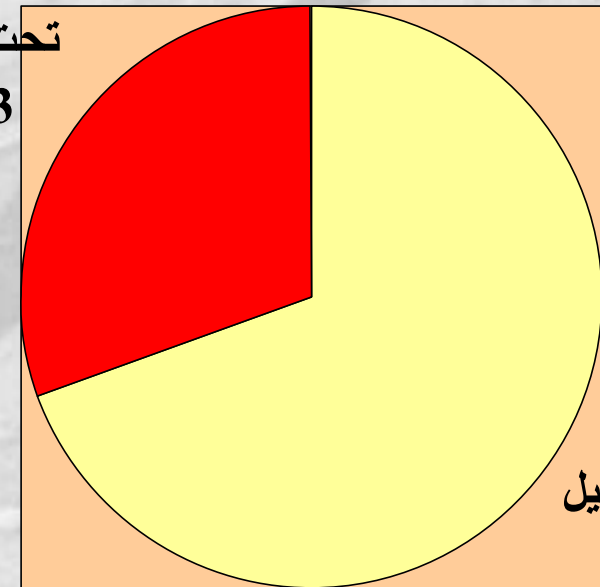
منطقة درب الأربعين تم حفر ٨٥ بئر  
واستصلاح مساحة ١٢٠٠٠ فدان

قناة الشيخ زايد (توشكى) استصلاح واستزراع  
٥٤٠ ألف فدان

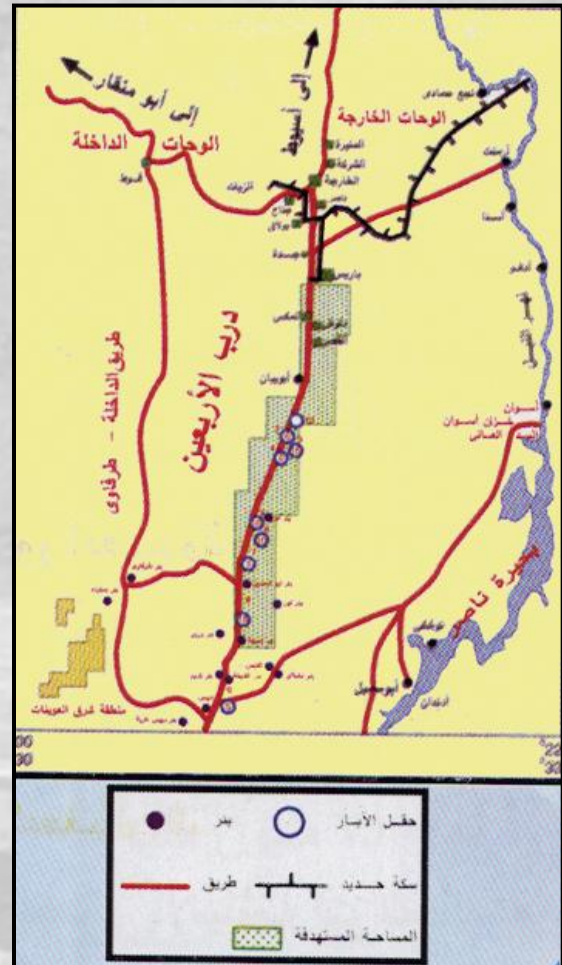
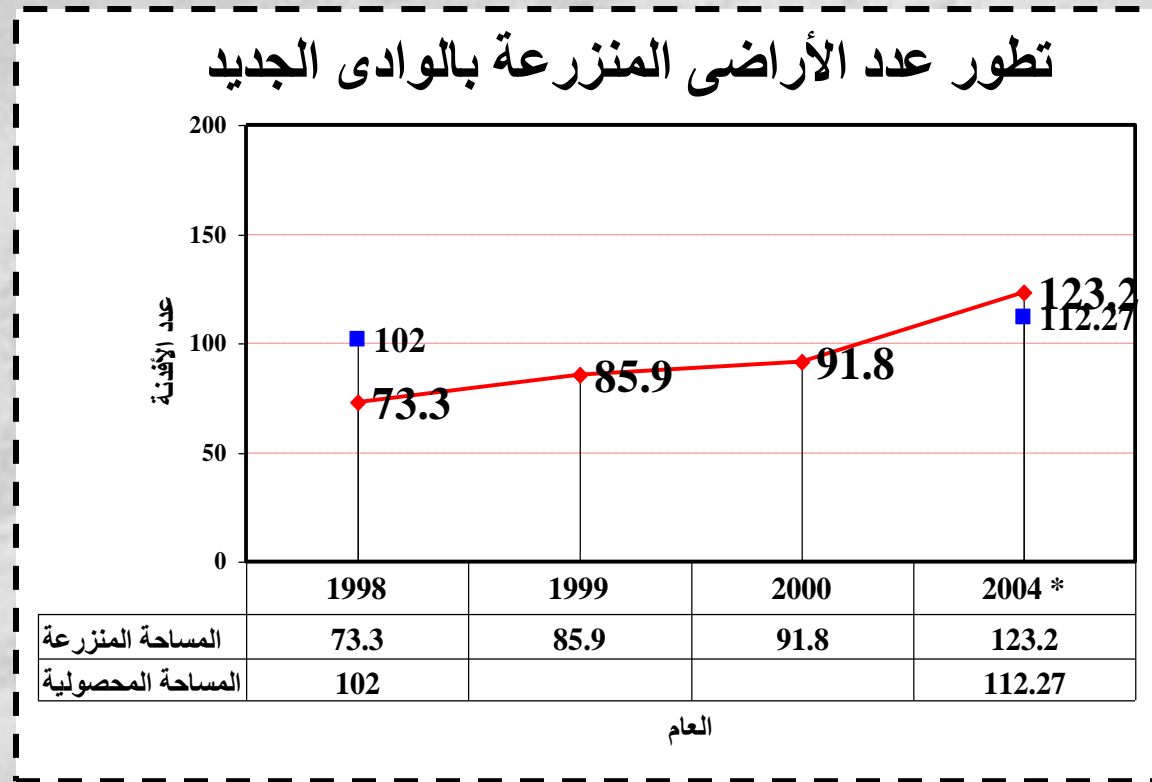
الانتاج الحيواني مزرعة تسع ٥٠٠٠ رأس

في المشروعات السياحية التي تم التصديق علي  
في الفترة من 6991/2/81 إلى 2002/7/1

تحت التنفيذ  
%13



أ التشغيل  
%96



(توشكى)

درب الأربعين

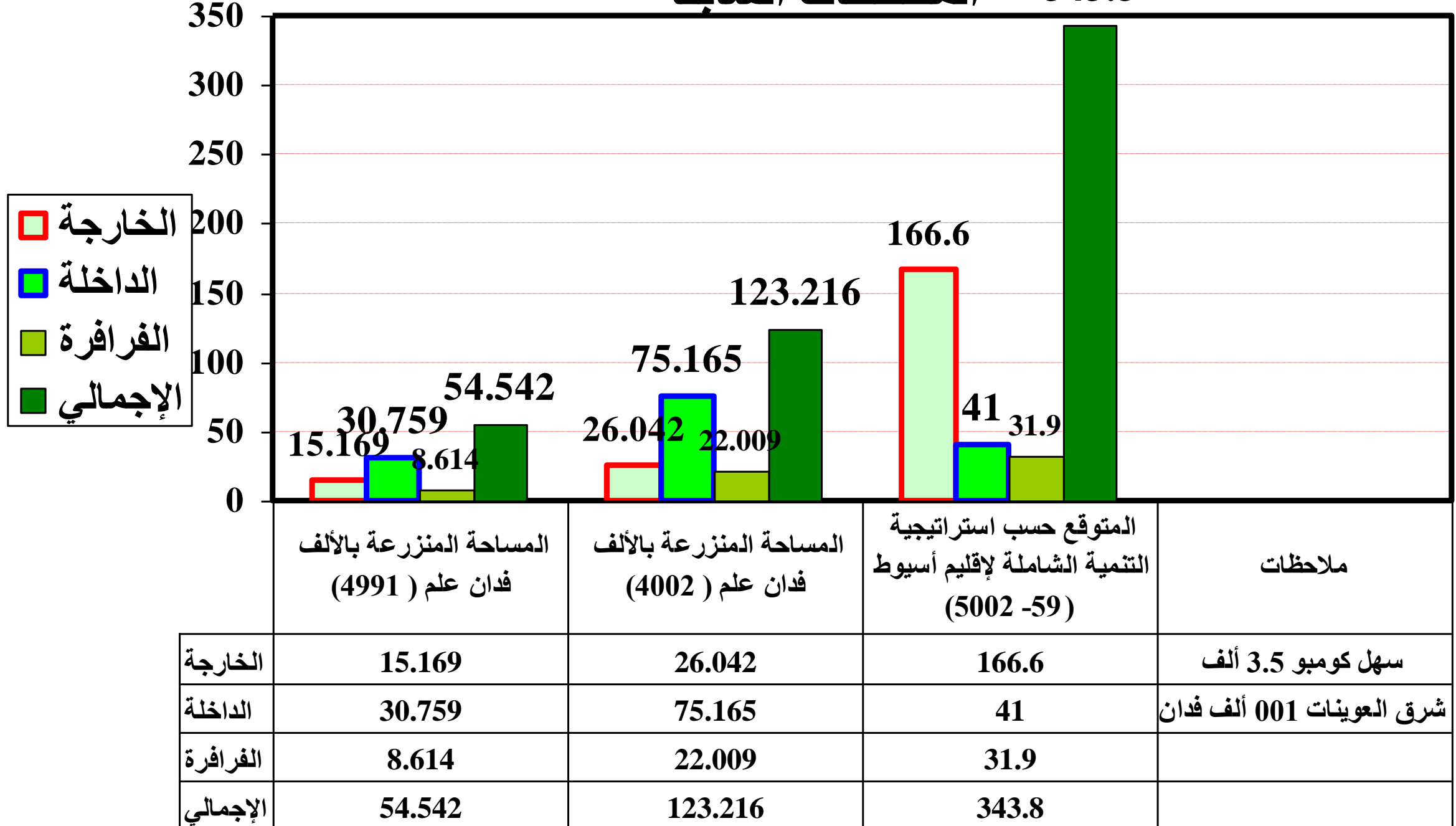


# تحليل نشاط الزراعة

مقارنة بين الاراضي المنزرعة بالوادي الجديد ومقارنتها بالمستهدف من

المخططات السابقة 343.8

عدد الافدنة

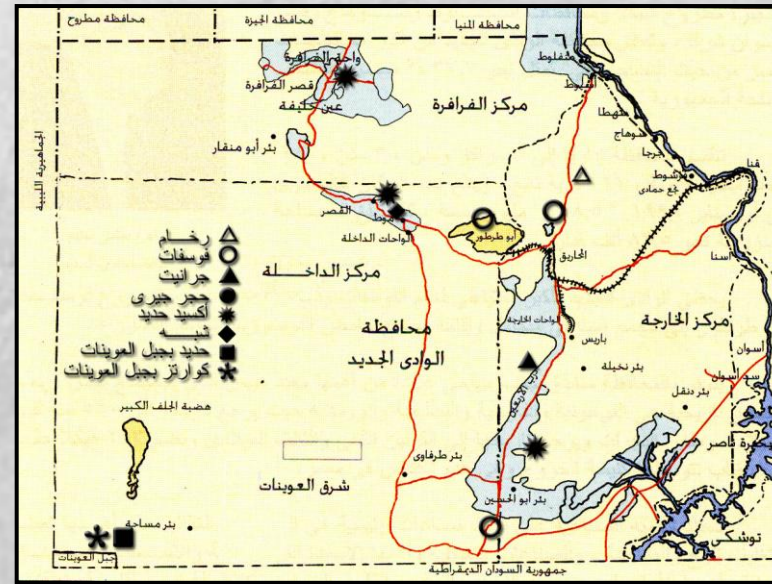
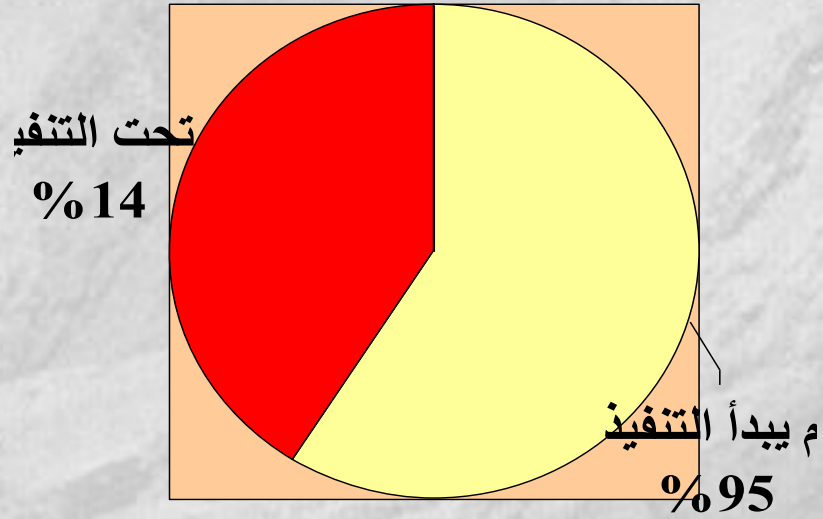


المقارنة

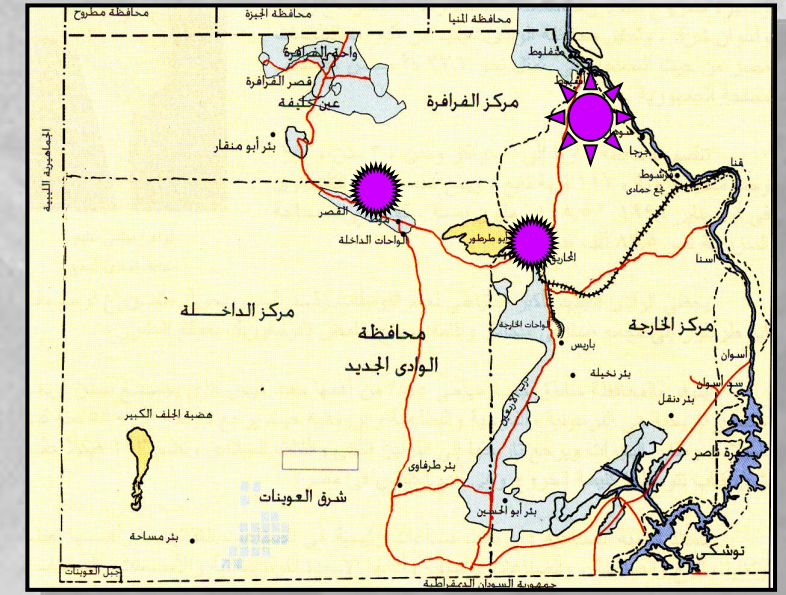


# نشاط الصناعة

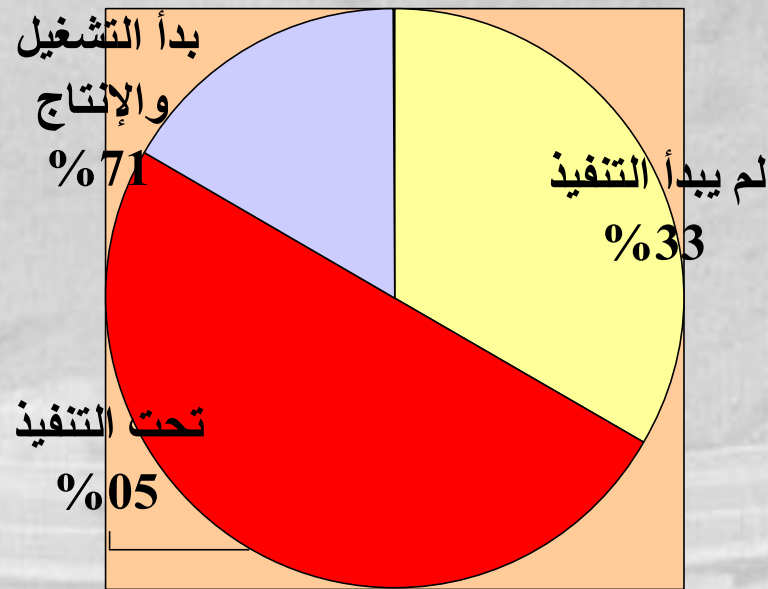
إجمالي المشروعات الصناعية لمدينة الداخلة التي تم التصديق عليها في الفترة من 6991/2/81 إلى 2002/7/1



الامكانيات التعدينية بمحافظة الوادي الجديد



إجمالي المشروعات الصناعية لمدينة الخارجة التي تم التصديق عليها في الفترة من 6991/2/81 إلى 2002/7/1



سكة حديد فوسفات ابو طرطور

لعمالة على الأنشطة المختلفة سنة ١٩٩٥ :  
قطاع الزراعة والصيد ١٠ آلاف عامل  
القطاع الصناعي ٢ آلاف عامل

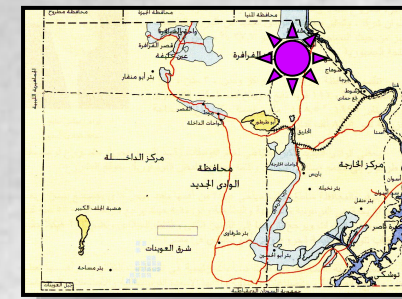
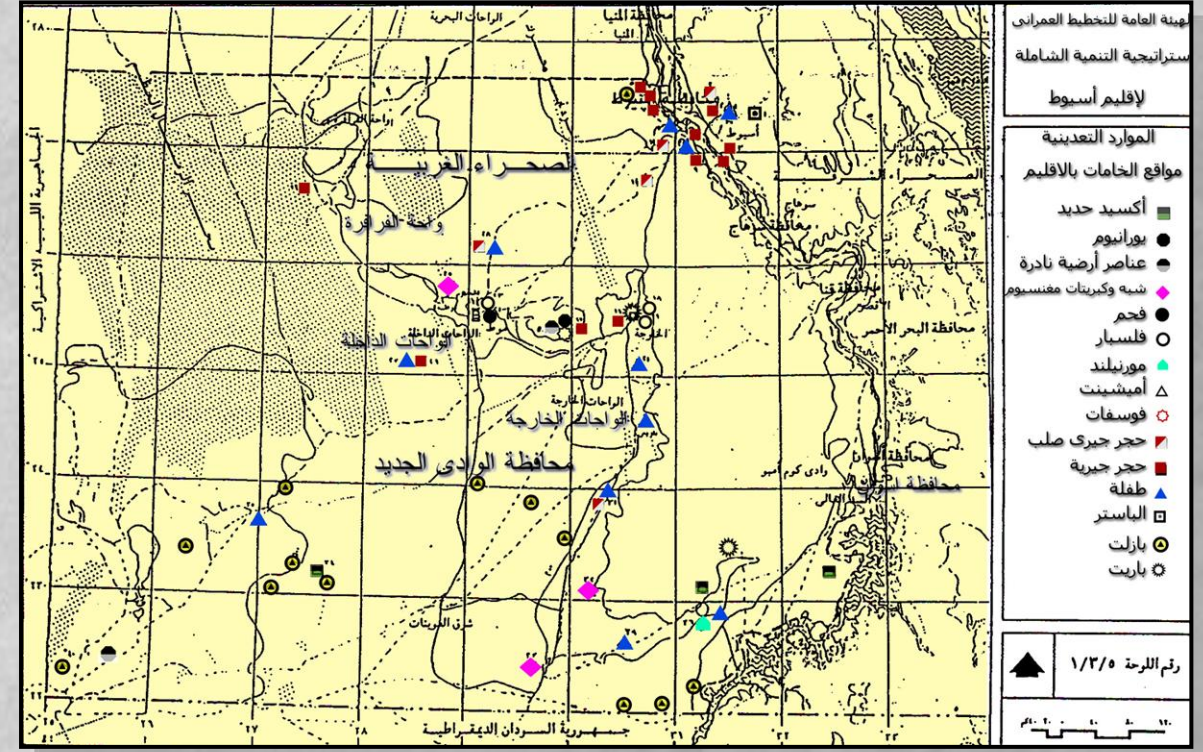
القطاع الخدمي ١١ ألف عامل منهم ٢٣٨ عامل بالسياحة

٢٣ ألف عامل فقط عام ١٩٩٥

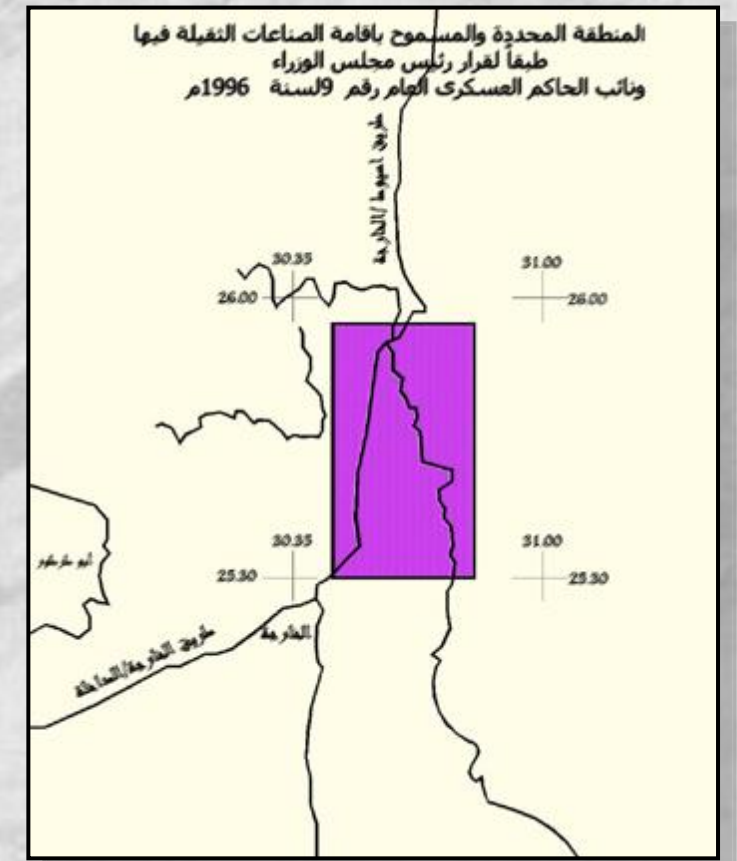


# تحليل نشاط الصناعة

عدد المشروعات ٢٠٠٤	بيانات منشور دليل الوادي الجديد ٢٠٠٤	بيانات وصف مصر بالمعلوما ت ٢٠٠٢	عدد المشروعات المتوقعة ٢٠٠٥	العمالة (عامل) المتوقعة ٢٠٠٥	الاستثمارات (بالمليون ن جنيه)	الصناعة
--	--	--	٣٢	١٨٥٠	١٢٤	صناعات زراعية ونباتية
--	--	--	١٦	٩٨٥٠	٢٥٠	تعدينية ومناجم
--	--	--	--	١٢٠٠	١٠٠	صناعات أخرى
٧١	١٧٤١	٩٤٠	٤٨	١٢٩٠٠	٧٤٤	الإجمالي



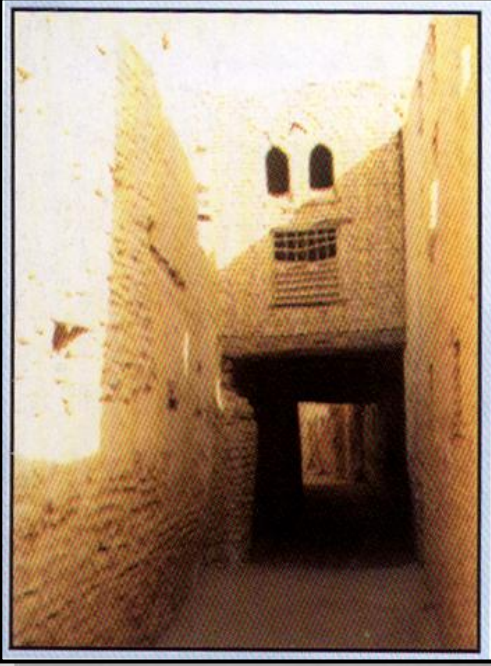
منطقة الصناعات  
الثقيلة المقترحة  
بقرار مجلس الوزراء  
عام ١٩٩٦



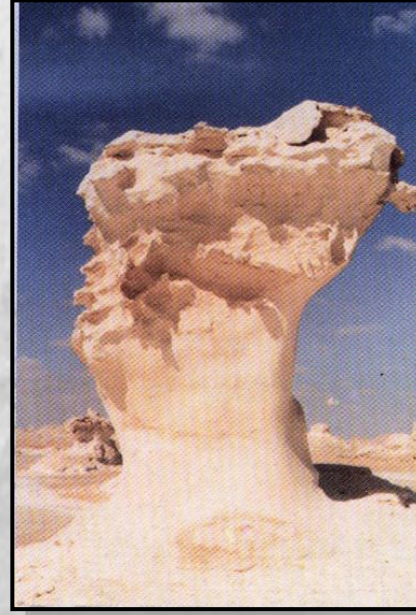
العمالة بالقطاع الصناعي عام  
١٩٩٥ (٢٠٠٠) عامل فقط



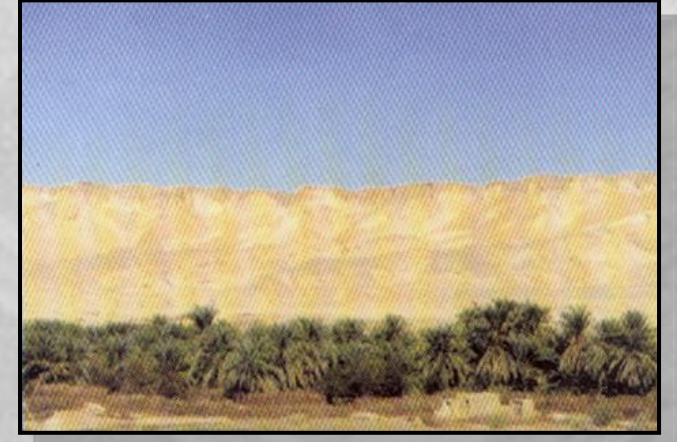
# نشاط السياحة



آثار موط-الداخلة



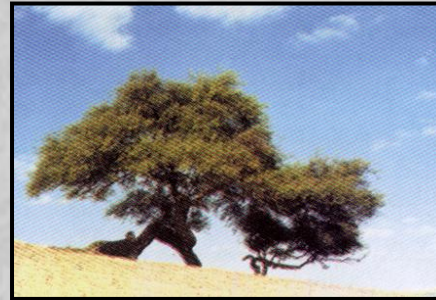
السياحة الاستشفائية



السياحة البيئية



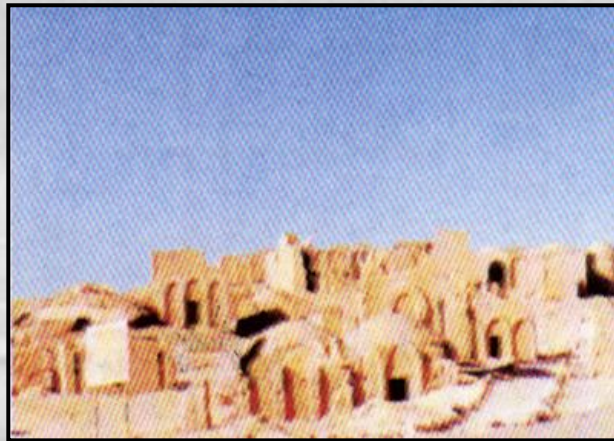
آثار مدينة الفرافرة



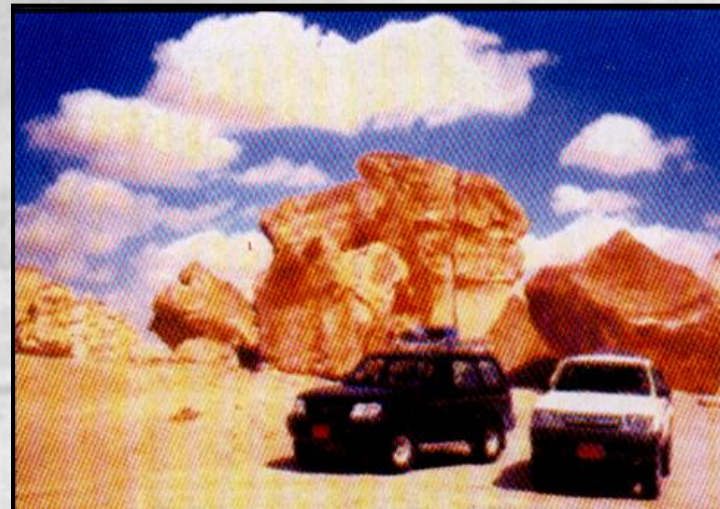
وادي حنس-الفرافرة



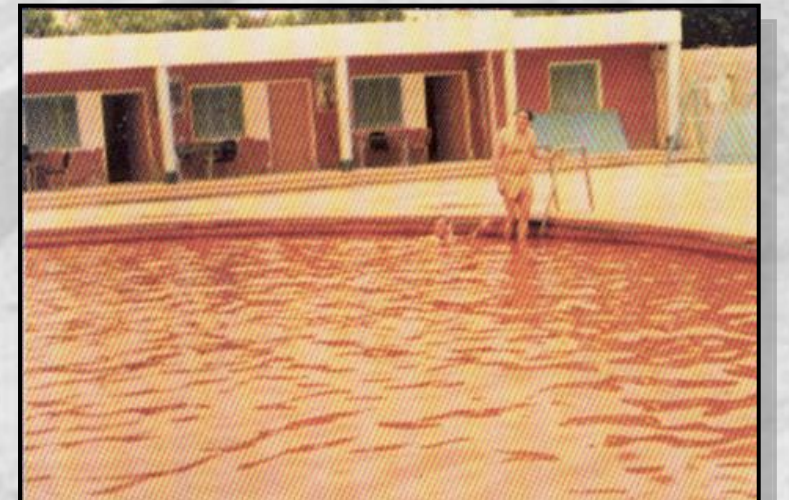
سياحة الصحاري والسفاري



معبد هيبس-الخارجة



سياحة الراليات

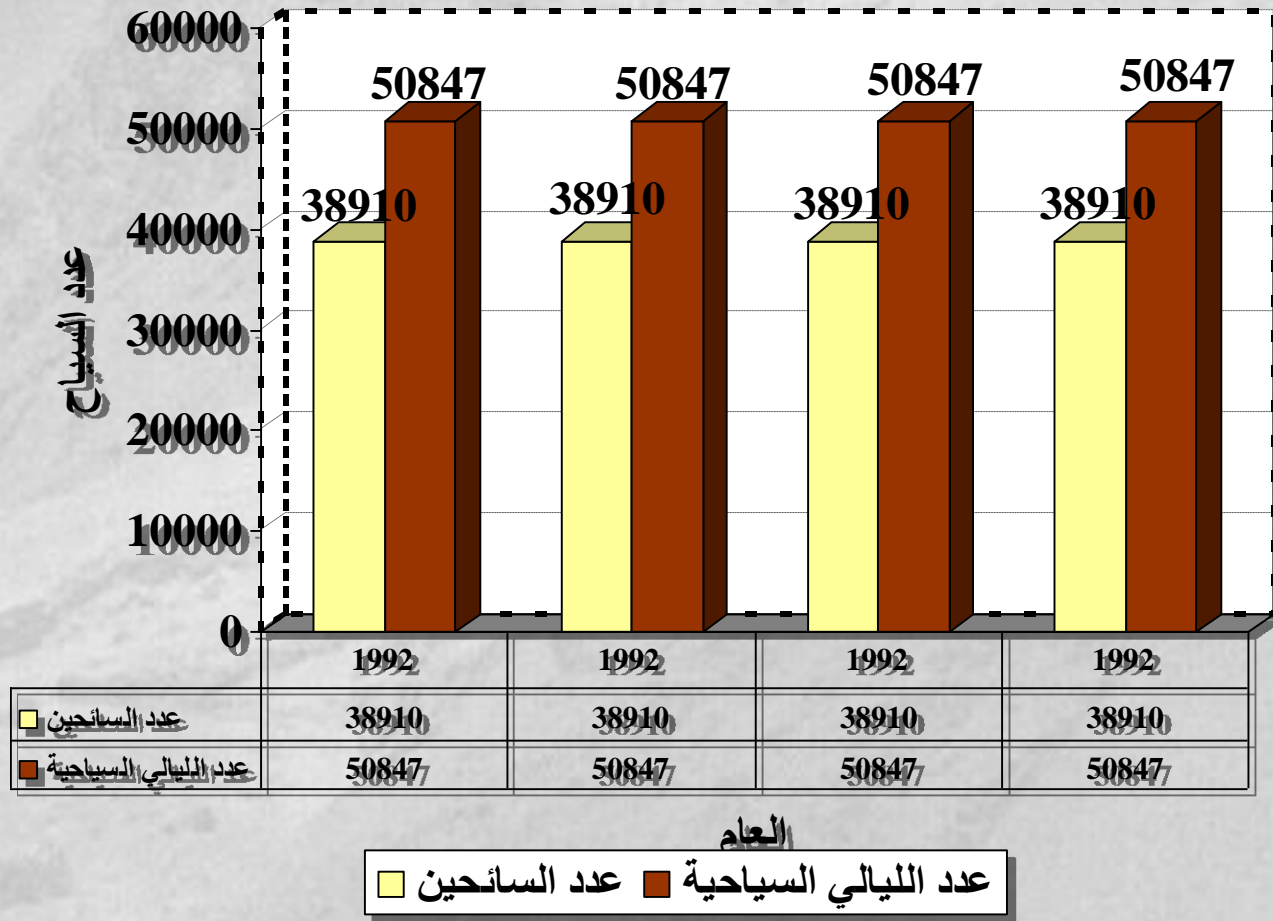


سياحة المؤتمرات

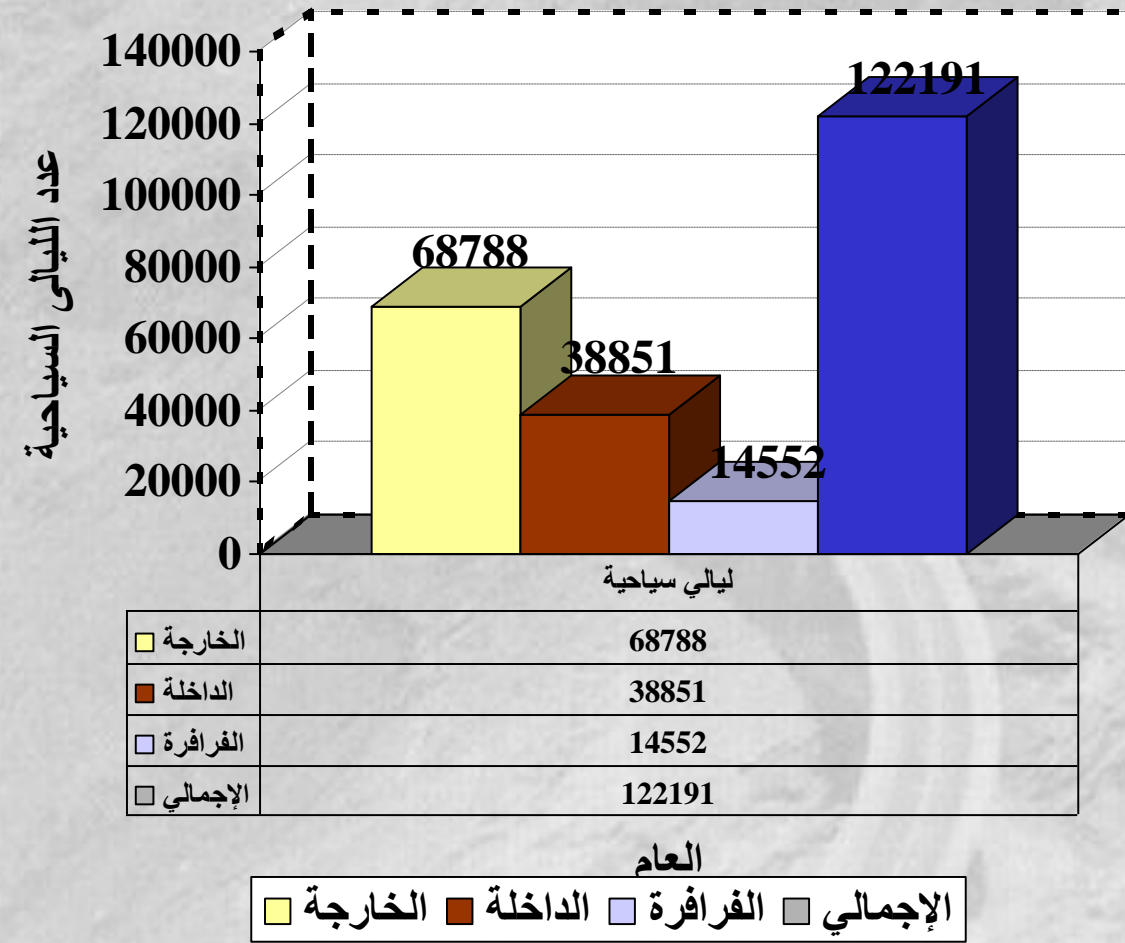


# تحليل نشاط السياحة

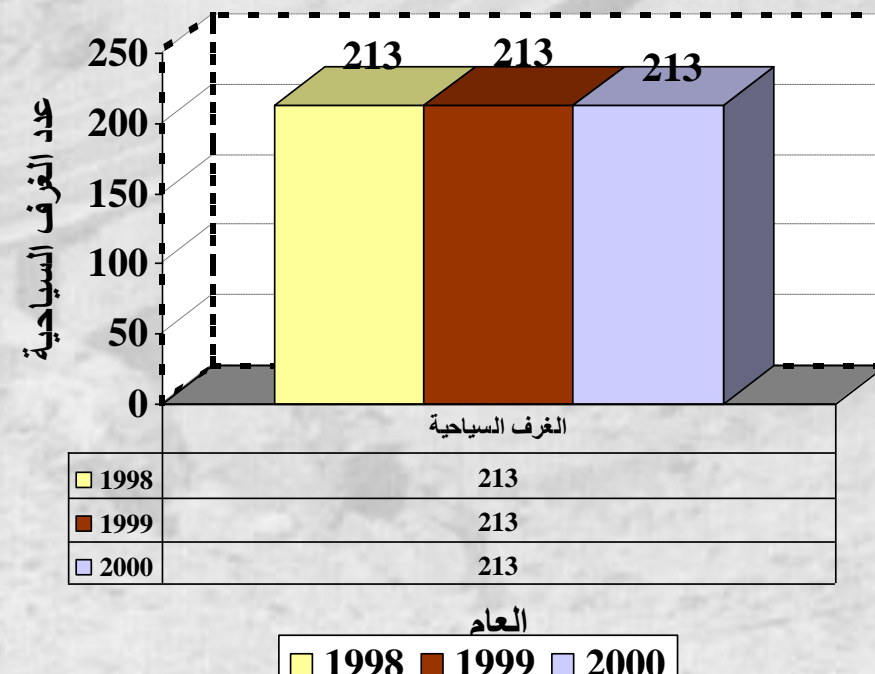
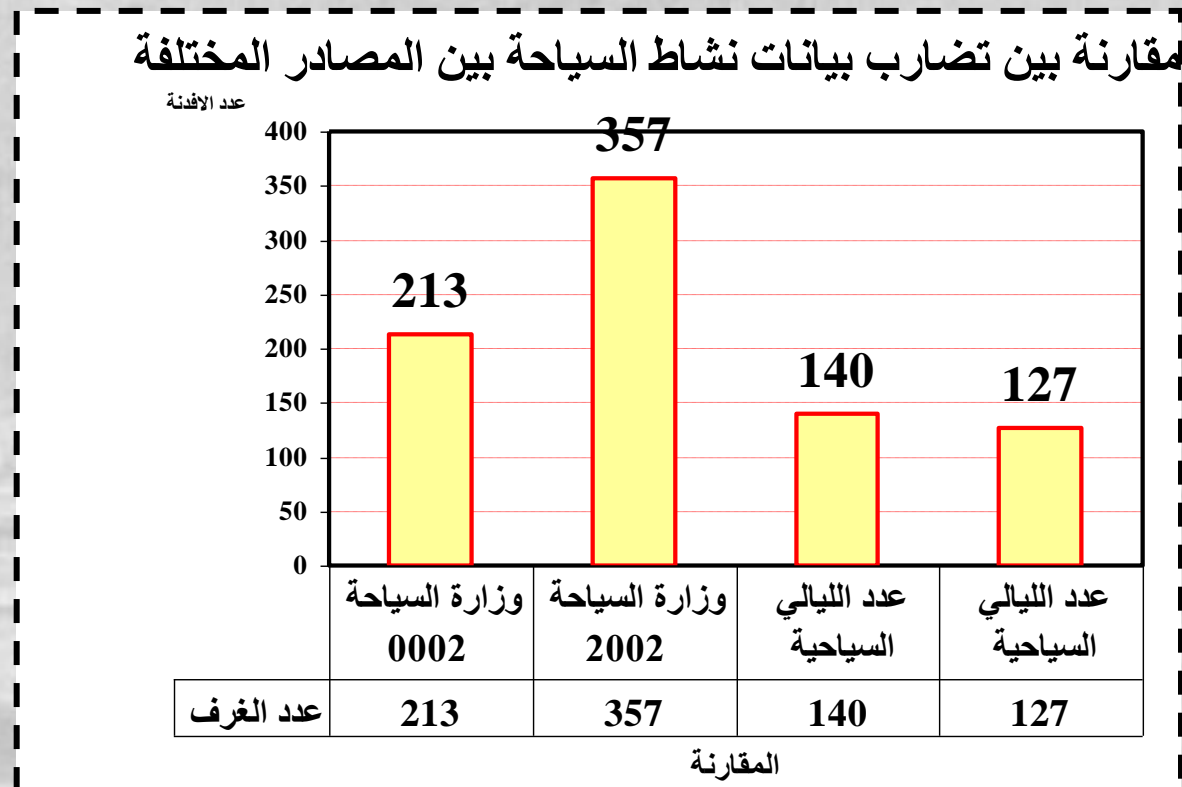
تطور عدد السائحين والليالي السياحية بالوادي الجديد



تطور عدد الليالي السياحية بمراكز الوادي الجديد



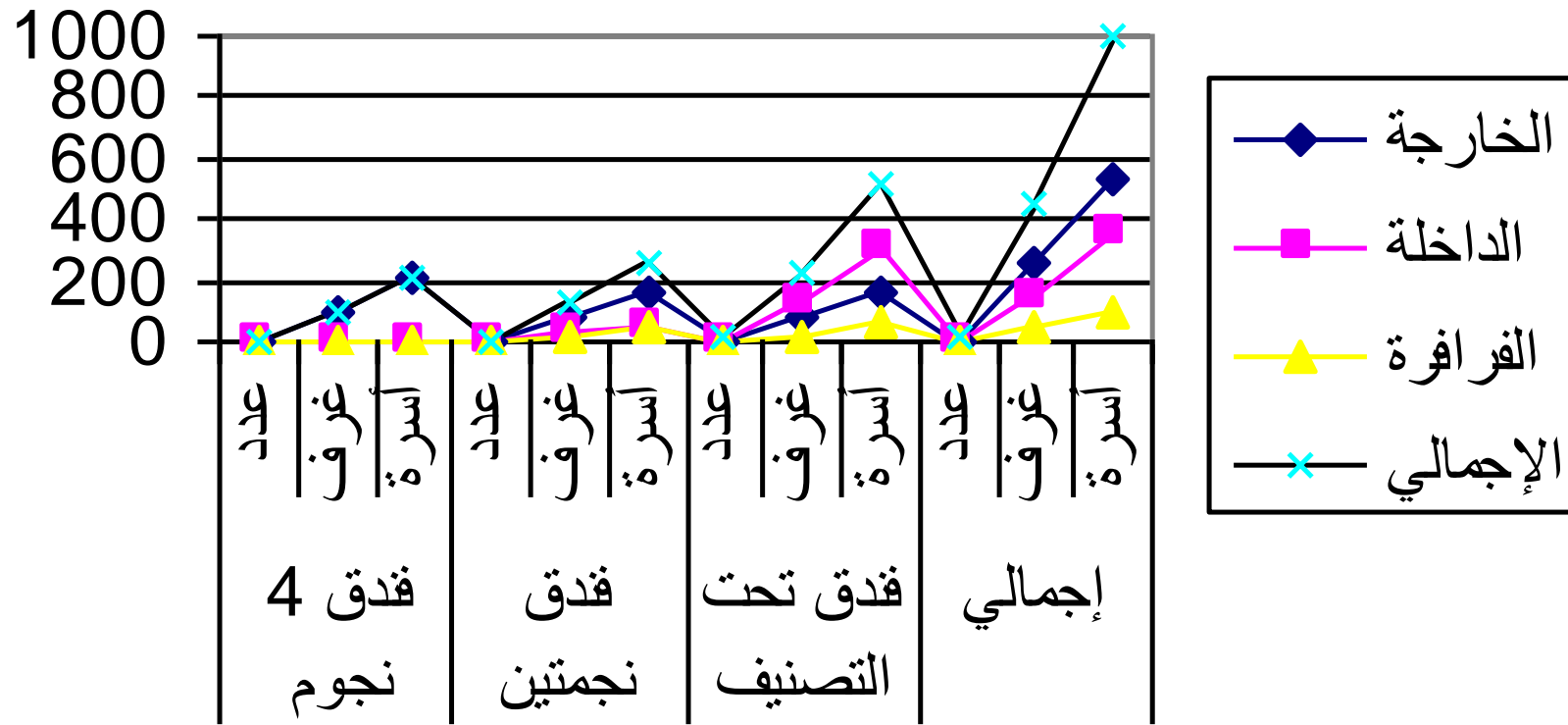
لور عدد الغرف السياحية بمحافظة الوادي الجديد





# تحليل نشاط السياحة

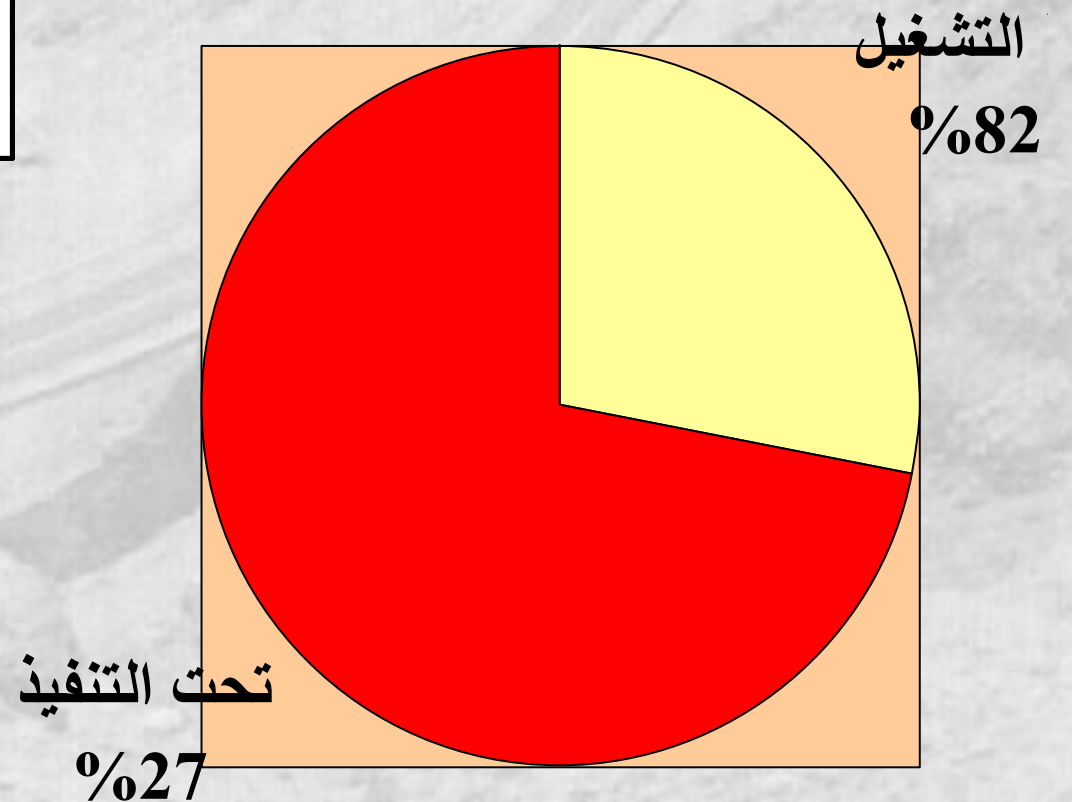
توزيع الفنادق السياحية على المراكز طبقاً  
لدرجاتها السياحية عام 3002



نسبة الإشغال للغرف السياحية  
% ٦٧  
بالموسم السياحي الذي يبلغ  
٨ اشهر في العام .

إلى المشروعات السياحية التي تم التصديق  
في الفترة من 6991/2/81 إلى 002/7/1

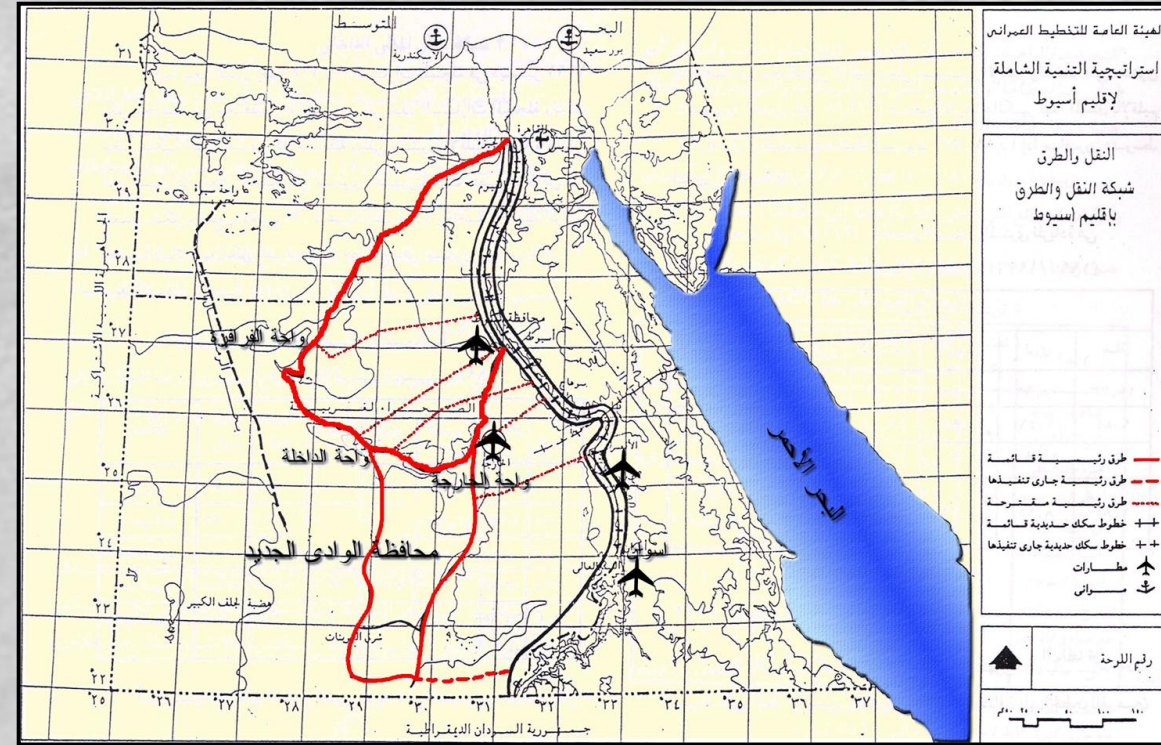
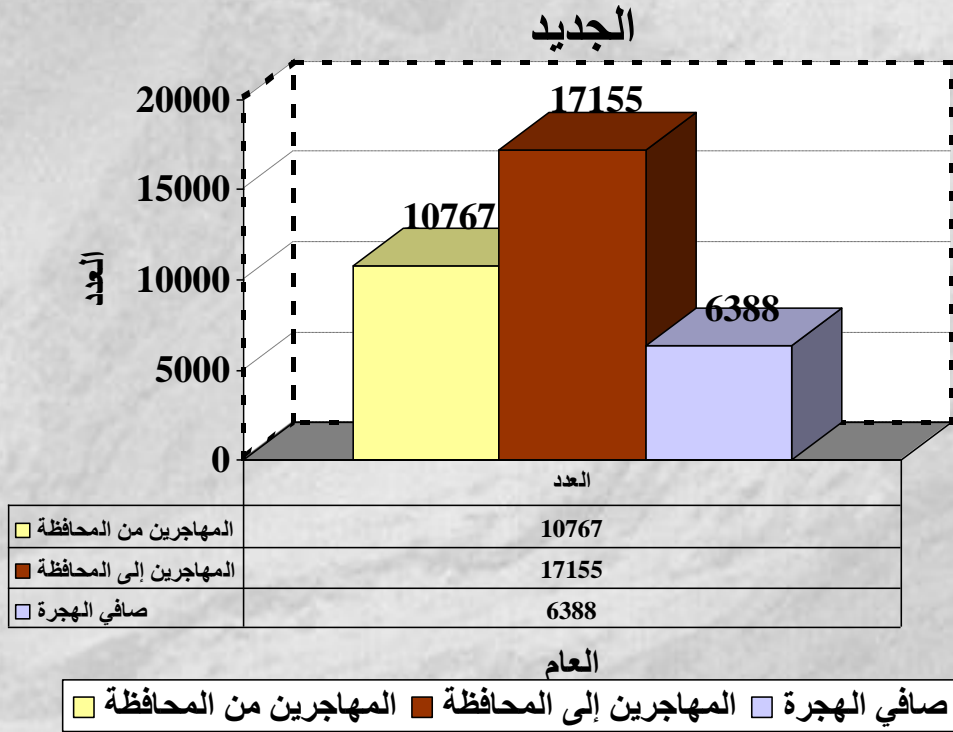
٨٧٩ فرصة عمل حتى ١/٧/٢٠٠٢  
وبمقارنته بالعمالة المتوقعة حتى ٢٠٠٥ يتوقع  
حوالي ٣٠٠٠ فرصة





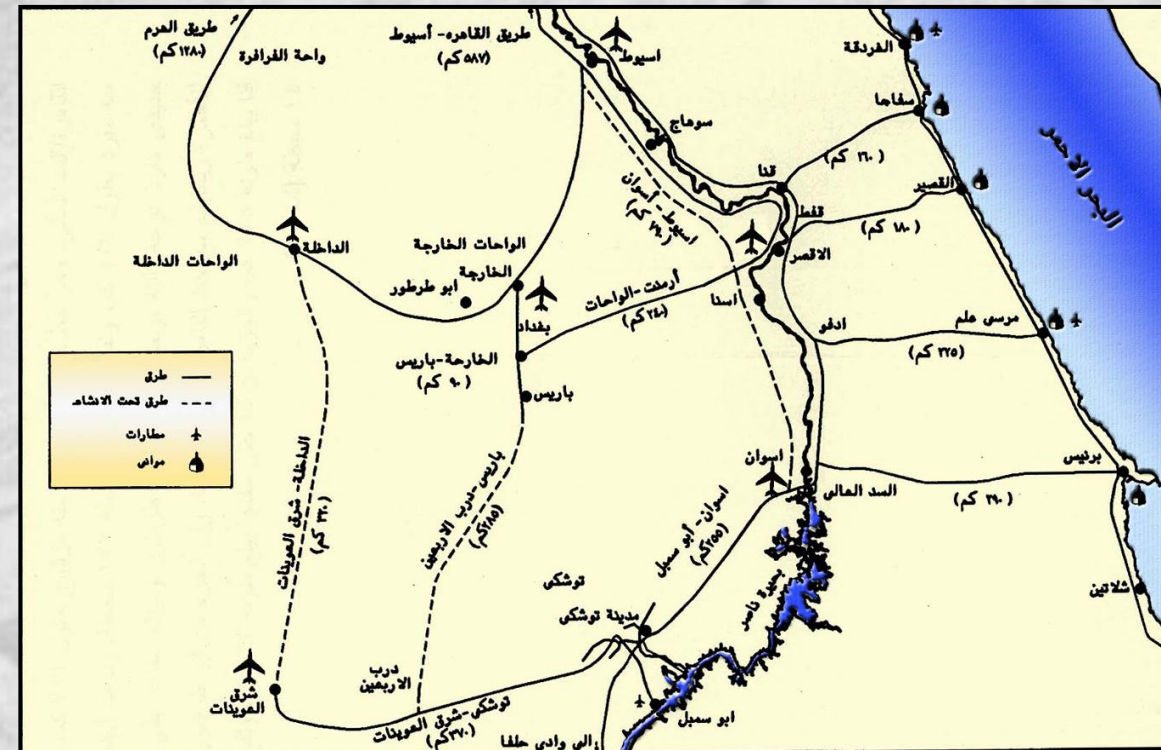
# الوادي الجديد في ضوء مخططات التنمية الشاملة السابقة :

## حسب الوضع الاستراتيجي لمخطط التنمية الشاملة لإقليم أسيوط - هيئة التخطيط العمراني ١٩٩٦ جرة الداخلية والخارجية وصافي الهجرة بمحافظة الوادي الجديد



شبكات الطرق ومواقع المطارات والموانئ البحرية بجنوب الوادي (الوضع الحالي)  
المصدر/ استراتيجية التنمية الشاملة لإقليم أسيوط ١٩٩٦ - الهيئة العامة للتخطيط العمراني.

عدد السكان المتوقع من ٢٠٠٥-٩٥	عدد السكان الحالي ٢٠٠٤	المركز
١٢٨,١	٨١,٢٥٧	الخارجة
٣٠	٧٧,٢٥٩	الداخلة
٢٤,٦	١١,٧٨١	الغرافرة
٤,٢	-	سهل كومبو
٧٦,٩	-	شرق العوينات
٢٦٤,٦	١٧٠,٢٩٧	الإجمالي



شبكات الطرق ومواقع المطارات والموانئ البحرية بجنوب الوادي (الوضع الحالي)

المصدر/ دراسة مواجهة الطلب على النقل بمشروع تنمية جنوب الوادي بمنطقة توشكى - مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري MRCC - التقرير الاول النهائى - وزارة النقل - الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل - يونيو ٢٠٠٣ .



# الوادي الجديد في ضوء مخططات التنمية الشاملة السابقة :

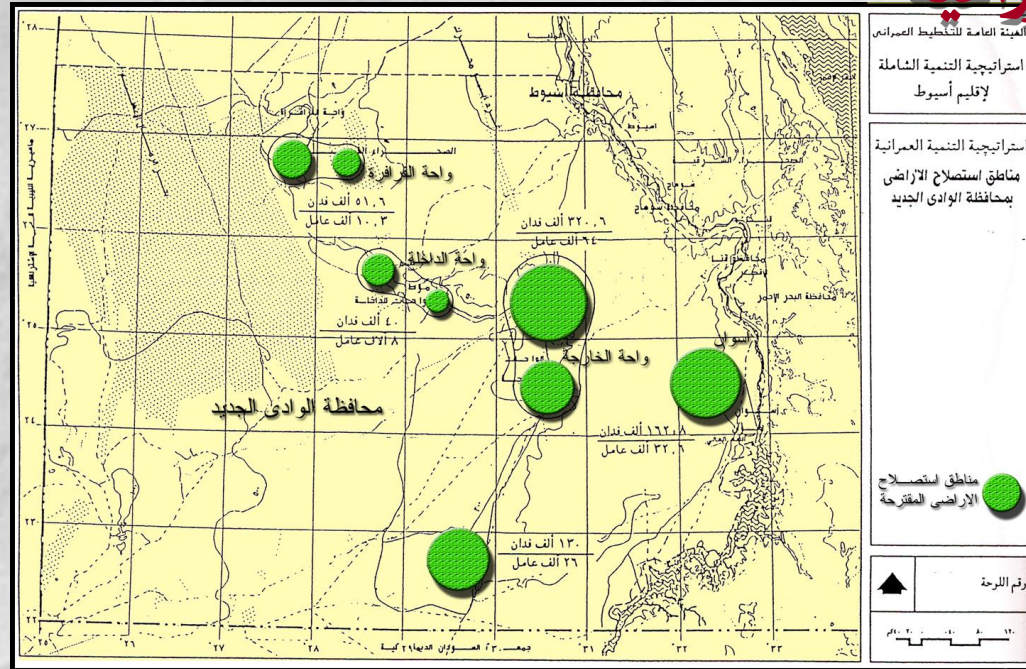
## حسب مخططات التنمية العمرانية - هيئة التخطيط العمراني

المركز	نوع المخطط والمصدر	عدد السكان المتوقع حسب المخططات تبعا للإمكانيات ٢٠٠٤ (الف نسمة)	عدد السكان الحالي حسب بيانات محافظة الوادي الجديد ٢٠٠٤ (الف نسمة)	عدد السكان الحالي حسب الجهاز المركزي للتعينة والاحصاء ٢٠٠٣ (الف نسمة)
الخارجة	مخطط عام الخارجة-هيئة التخطيط العمراني	٨٨	٨١,٢٥٧	-
الداخلة	مخطط عام مدينة موط-هيئة التخطيط العمراني	٨٠,٣٧١	٧٧,٢٥٩	-
الفرافرة	مخطط عام مدينة الفرافرة-هيئة التخطيط العمراني	٢٤,٦	١١,٧٨١	-
الإجمالي	-	١٩٢,٩٧١	١٧٠,٢٩٧	١٦٣



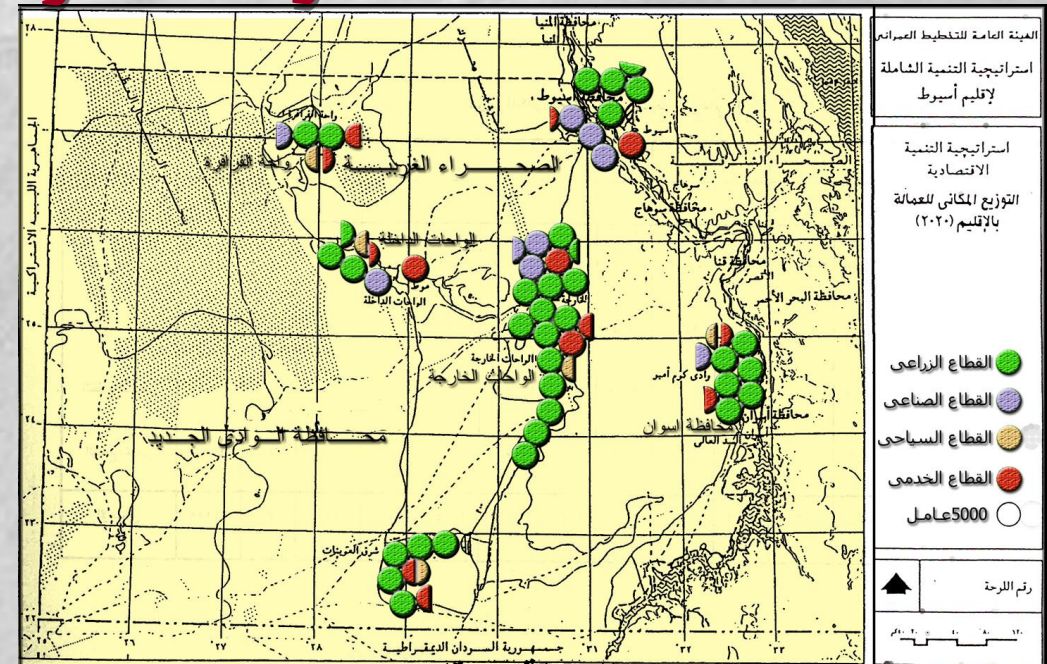
# حسب الوضع الاستراتيجي لمخطط التنمية الشاملة لإقليم أسيوط - هيئة التخطيط العمراني ١٩٩٦

## الدراسة المقترحة للعمالة الزراعية



مناطق استصلاح الاراضي بمحافظة الوادي الجديد

المصدر/ استراتيجية التنمية الشاملة لإقليم أسيوط ١٩٩٦ - الهيئة العامة للتخطيط العمراني.



التوزيع المكاني للعمالة بالإقليم (٢٠٢٠)

المصدر/ استراتيجية التنمية الشاملة لإقليم أسيوط ١٩٩٦ - الهيئة العامة للتخطيط العمراني.

القطاعات	الاستثمارات* (بالمليون جنيه)	العمالة* (بالآلاف عامل)	القيمة المضافة* (مليون جنيه)	الوضع الحالي للعمالة ٢٠٠٤
تنمية زراعية	٢٧٣٥	٧٣,٨٠٠	٥٨٨	١٥٠٠
تنمية صناعية	٤٧٧	١٢,٩٠٠	١٥٥٣	٧٣٠٠
تنمية سياحية	٣٥٠	٣,٠٠٠	٧٥	٢٣٠٠
بنية أساسية	٥٠٠	٣,٥٠٠	-	
قطاع خدمي	٣٠٠	٢,٥٠٠	٥٠	
<b>الإجمالي</b>	<b>٤٦٢٩</b>	<b>٩٥,٧٠٠</b>	<b>٨٦٦</b>	<b>٦٧٨٠٠</b>



# أسباب ضعف التنمية الزراعية

## مشاكل القطاع الزراعي واستصلاح الأراضي

للمياه الجوفية مشاكلها التي تؤثر على التنمية الزراعية منها الهبوط المستمر في مناسيب الآبار

الانهيارات داخل الآبار وارتفاع تكاليف الحصول على المياه الجوفية

افتقار المنطقة إلى الجمعيات النوعية المتخصصة التي تقوم بإمداد المزارعين بالمستلزمات والتسويق

تفتقر المنطقة إلى الثروة الحيوانية التي تساعد في عمليات الإنتاج والتسويق الداخلي والخارجي

تفتقر المنطقة إلى الثروة السمكية وذلك نظرا لعدم توافر مجاري مائية فلا تتوفر مصادر للثروة السمكية إلا الاستزراع السمكي في البرك والمصارف وزراعات الأرز فقط.



## أسباب ضعف التنمية الصناعية

تعتمد التنمية الصناعية في المحافظة إلى ثلاث مجالات رئيسية هي  
الصناعات الغذائية، الصناعات التعدينية (صناعات الأسمدة الفوسفاتية والأسمنت)  
، الصناعات البيئية وأهمها الأرابسك من جريد النخل والأخشاب من المخلفات  
الزراعية السجاد والكليم والخزف فقط باهمال باقى الموارد الطبيعية .

فلا توجد في الفرازة مثلا أي أنشطة صناعية إلا بعض الورش الحرفية لخدمة  
السيارات والصعوبة في الصناعة  
أن الخدمات المتوفرة وخاصة التعدينية تحتاج إلى مزيد من الدراسات لمعرفة مدى  
جدواها وعدم وجود منافذ للتسويق خارج المنطقة نظرا للتباعد بين الواحات ووادي  
النيل .

أيضا ضعف التوجيه السياسي في الاتجاه السليم لاستغلال المواد الخام من البيئة مثل  
الطوب الحجري والصناعات الغذائية وعدم وجود تدريب متخصص للارتفاع بمعدلات  
الأداء واعداد الكوادر الفنية اللازمة للصناعات .

الطريق عامل هام جدا في اختيار أماكن تواجد المناطق الصناعية



## أسباب ضعف التنمية السياحية

تواجد المناطق السياحية والعمل على تحسين وتجميل هذه الأماكن السياحية

تحسين أماكن الإقامة السياحية وتشجيع القطاع الاستثماري

تكثيف الدعاية والإعلان عن هذه المزارات

الاهتمام بالخدمات السياحية بما في ذلك الطرق المؤدية للمزارات السياحية



## تقييم التجارب المحلية

درجة الاعتماد على الطرق في نجاح التجربة	المدى الزمني لقياس التأثير لعلاقة الطرق بالتنمية	مستوى أو نطاق التأثير		نوع ودرجة التأثير (تبعاً لمؤشرات التنمية)					الدولة	اسم التجربة	م
		على مستوى إقليم المدينة الأم	على مستوى الإقليم	عمراني	بيئي	اقتصادي	سكني و اجتماعي	مروري			
رئيسي	قصير المدى	*		++	+ -	++	++	++	مصر	محور ٢٦ يوليو	٨
رئيسي	قصير المدى	*		++	-	++	++	++	مصر	الطريق الدائري	٩
ثانوي	بعيد المدى	*	*	++	-	++	++	++	مصر	الطرق الإقليمية بشرق القاهرة	١٠
ثانوي	بعيد المدى		*	+	-	+	+	++	مصر	البحر الأحمر	١١
ثانوي	بعيد المدى		*	+	-	+	+	++	مصر	الساحل الشمالي	١٢
ثانوي	بعيد المدى		*	+	-	+	+	-	مصر	الوادي الجديد	١٣

بعيد المدى أكثر من ١٥ سنة

قصير المدى أقل من ١٥ عام

\* المصدر / تقييم الباحث نتيجة لعناصر التقييم المتضمنة بالجدول



# مقارنة تقييم التجارب العالمية والمحلية

م	اسم التجربة	الدولة	نوع ودرجة التأثير (تبعاً لمؤشرات التنمية)					مستوى أو نطاق التأثير		المدى الزمني لقياس التأثير لعلاقة الطرق بالتنمية	درجة الاعتماد على الطرق في نجاح التجربة	تقييم نجاح التجربة
			مرورى	سكنى اجتماعى	اقتصادى	بينى	عمرانى	على مستوى الأقليم	على مستوى اقليم المدينة الأم			
١	تنمية سواحل سان فرانسيسكو	أمريكا	+	++	++	+	++	*	قصير المدى	رئيسى	أكثر من ٨	
٢	تنمية سواحل لانجدوك روسيلون	فرنسا	+	+	++	+	++	*	قصير المدى	ثانوى	أكثر من ٨	
٣	تنمية سواحل البحر الأريتيكى	يوغسلافيا	+	++	+	+ -	++	*	قصير المدى	رئيسى	أكثر من ٨	
٤	تنمية سواحل اسبانيا	اسبانيا	+	+ -	++	-	++	*	قصير المدى	ثانوى	أكثر من ٨	
٥	تنمية سواحل البرازيل	البرازيل	+	+ -	++	+ -	++	*	قصير المدى	رئيسى	أكثر من ٨	
٦	تنمية ساحل بيجا جيجيللى	الجزائر	+	+ -	++	+ -	++	*	بعيد المدى	ثانوى	أكثر من ٨	
٧	تنمية أقليم عسير	السعودية	++	+ -	+	+ -	+	*	بعيد المدى	ثانوى	من ٥ الى ٨	
٨	محور ٢٦ يوليو	مصر	++	++	++	+ -	++	*	قصير المدى	رئيسى	أكثر من ٨	
٩	الطريق الدائرى	مصر	++	++	++	-	++	*	قصير المدى	رئيسى	أكثر من ٨	
١٠	الطرق الاقليمية بشرق القاهرة	مصر	++	++	++	-	++	*	بعيد المدى	ثانوى	من ٥ الى ٨	
١١	البحر الأحمر	مصر	++	+	+	-	+	*	بعيد المدى	ثانوى	أقل من ٥	
١٢	الساحل الشمالى	مصر	++	+	+	-	+	*	بعيد المدى	ثانوى	أقل من ٥	
١٣	الوادى الجديد	مصر	-	+	+	-	+	*	بعيد المدى	ثانوى	أقل من ٥	

بعيد المدى أكثر من ١٥ سنة

قصير المدى أقل من ١٥ عام

\* المصدر / تقييم الباحث نتيجة لعناصر التقييم المتضمنة بالجدول



# نتائج الدراسة



الرغم من غنى بعض هذه المناطق والأقاليم بمواردها الطبيعية  
وثرواتها الأرضية إلا أنها تعاني من ضعف معدلات تنميتها  
والهجرة الى خارجها

يصنف التأثير للنطاق الاقليمي :

النطاق الاقليمي : داخل الكتلة العمرانية بالمدينة المركزية

النطاق الاقليمي : حول الكتلة العمرانية بالمدينة مركزية

النطاق الاقليمي : لمحاور حركة اشعاعية من المدينة مركزية

النطاق الاقليمي : لمحاور بعيداً عن المدينة مركزية



**تواجد كل من الطرق والتنمية بمنطقة واحدة مثل محور ٢٦ يوليو  
والطريق الدائري والمناطق المحيطة بهما .**

**تواجد الطرق بمنطقة ولا توجد بها تنمية مثل البحر الأحمر والساحل  
الشمالي والمناطق المحيطة بهما .**

**لا توجد كل من الطرق والتنمية ( ضعف الارتباط ) ولا توجد تنمية  
مناسبة مثل الوادي الجديد .**

**يرتبط نمو المنتجات السياحية بتوفير وسائل النقل اللازمة**

**تحدد مواقع الصناعات بناءً على أقرب أماكن من الاتصال**

**الزراعة تعتمد على الطرق للربط بين أماكن الانتاج والاستهلاك**



غياب دور السياسة العامة المنظمة لكيفية استغلال  
الأراضي المحيطة بالطرق ، قد يؤدي إلى

امتدادات عمرانية غير مرغوب فيها على الزراعة مثلا،  
وقد يؤدي إلى زيادة الكثافات والتكدس العمراني في مراكز  
عمرانية كان الغرض منها هو نقل العمران منها وليس  
اتجاهه إليها مثل انشاء الطريق الدائري

امتدادات عمرانية مرغوب فيها مثل انشاء محور ٢٦ يوليو  
وتأثيره على المدن الجديدة



# التوصيات

لابد من وضع اشتراطات كحرم للطرق الاقليمية  
السريعة لعدم الزحف العمرانى تجاهها

لابد عند إنشاء الطرق دراسة ما ينتج عنها من آثار فى  
مختلف مجالات التنمية سواء العمرانية والاقتصادية  
والديموجرافية ولا بد وأن تتكامل خطط التنمية مع بعضها  
لوصول إلى تحقيق أهداف التنمية الشاملة



التنمية تقتضى تنشيط وتفعيل دور المجتمع المحلى وإشراكه بنحو جاد فى قرارات التنمية

لا يوجد مفتاح وحيد لإطلاق طاقات التنمية

البشر هو هدف التنمية ووسيلتها

إن التنمية هى عملية تحرير إنسانى تعنى تحرير الفرد من الفقر والقهر



**هل الطرق ليست سبب نشأة التجمعات العمرانية**

**الطرق عامل مساعد في عملية التنمية وليست هي الأساس فيها او سببها**

**أن الطريق وحدة لا يكفي لحدوث عملية التنمية وأنه ليس هناك علاقة  
طرديّة مباشرة بين الطرق والتنمية وإنما هما الاثنان متلازمان مع بعضهما**