

أثر التطور العمراني على حركة النقل البري في منطقة سوق الخميس

وفاء عتيق أحمد عتيق

حنان عيسى الراشدي

نشر بتاريخ 2022.11.08

قبل بتاريخ 2022.09.19

استلم بتاريخ 2022.08.04

الملخص:

تناول بحثنا هذا دراسة التطور العمراني الذي شهدته منطقة سوق الخميس وتأثر ذلك على حركة النقل البري فيها حيث تطرقنا لدراسة المقومات الاقتصادية والأنشطة البشرية التي كان لها دور كبير في تطور الحياة العمرانية والموقع الجغرافي المهم الذي تقع فيه هذه المنطقة باعتبارها أحد أهم ضواحي مدينة الخمس من ناحية الكثافة السكانية والحياة العمرانية ووقوعها على خط الطريق الساحلي الذي يربط مدينة الخمس بمدينة زليتن ومنها إلى شرق البلاد.

ولكن ما نلاحظه من خلال هذا البحث أن شبكة الطرق البرية فيها ضعيفة ودورها لا يتلاءم مع تطور الحياة وتؤثر بالسلب على الأنشطة الحيوية المختلفة التي تقدمها المنطقة سواء لسكانها أو القاصدين إليها بشكل يومي سواء العمل أو الدراسة أو التسوق فنجد بعض منها متهاككة لم تحصل على ترميم وصيانة منذ إنشائها وبعضها ترابية والأخر منها لم يخصص لمواقع الأنشطة التي أقيمت عليها مواقف سيارات ونقص الركوبة العامة مما أدى إلى استعمال السيارات الخاصة التي تسبب في الازدحام المروري.

المقدمة

تعتبر منطقة سوق الخميس من بين المناطق التي تقع في ضواحي مدينة الخمس وهي تعتبر من أكثر ضواحيها من حيث النمو السكاني والانتساع والتطور العمراني، وتنقسم إلى سبع محلات (سيدي خليفة - الحمام - المعقولة - الوادي - بندار - كعام) وبوقوع هذه المنطقة على خط الطريق الساحلي الذي يعتبر الشريان الرئيسي الذي يغذي معظم شبكات النقل في ليبيا وتتفرع وتتفرع من هذا الطريق داخل منطقة الدراسة عدة طرق برية رئيسية منها وفرعية تربط محلات المنطقة وتخدم وتساهم في تسهيل الحركة داخل المنطقة وخارجها، كما تربط مدينة الخمس بمدينة زليتن والمدن التي تقع في شرق البلاد، كل هذا زاد من التمدد العمراني بمختلف أنواعه من أحياء سكنية ومنشآت اقتصادية ومرافق تعليمية.

ولكن نظراً لضعف شبكة النقل وارتباط ذلك بزيادة حركة المركبات سواءً كانت مركبات عادية أو شاحنات والتي تتواجد بكثرة في المنطقة نظراً لوجود مصنع إسمنت لبدة ومصانع الطوب، وكذلك وقوعها على خط الطريق الساحلي خط رئيسي لعبور الشاحنات من ميناء الخمس ومن المدن والمناطق المجاورة، مما كان سبب رئيسي ومهم إلى التوسع في مد خطوط النقل البري من خطوط ثانوية إلى فرعية تربط الأحياء العمرانية ببعضها لتسهيل حركة الاتصال فيما بينهم ولكن كان لكل هذا أثر سلبي من حيث زيادة الضغط على شبكة النقل مما أدى إلى ضعفها في أداء مهمتها بشكل انسيابي، ويمكن ملاحظة ذلك بشكل واضح للعيان في أوقات الذروة في أغلب محلات المنطقة، وكذلك زاد من سوء هذه الشبكة توقف عمليات الصيانة وترميم الطرق المغذية والمهمة وعدم الاهتمام بإيجاد طرق بديلة تسهل الحركة وتخفف الضغط على الطرق المهمة والرئيسية للمنطقة.

1- الموقع:

للموقع الجغرافي تأثير واضح على الناحية التخطيطية وعلى استعمالات الأرض، فالموقع الجيد هو الذي يؤدي دوراً شاملاً في نمو وتطور الحياة البشرية والتنمية.

أ- الموقع الجغرافي:

يلعب الموقع الجغرافي دوراً بارزاً لأي منطقة لتحديد خصائص الظروف الطبيعية كالتربة والتضاريس وظروف الحياة النباتية والحيوانية، وكذلك لتحديد الحدود الإدارية والدور الذي تلعبه الضواحي داخل المدن، ودور المدن داخل الدولة، وعلى المستوى الدولي إذا ارتبطت بها عوامل تساعد على أن تلعب دوراً استراتيجياً.

وتقع منطقة سوق الخميس على ساحل البحر المتوسط شمالاً ويحدها جنوباً منطقة العمارة بينما تبعد عن مدينة زيتن حوالي 29 كم والتي تحدها من ناحية الشرق بينما تحدها غرباً مدينة الخمس وتبلغ مساحتها (456) وتضم سبع محلات وهي: (الحمام - سيدي خليفة - المعقولة - الوادي - بندار - كعام - قوقاس).

خريطة رقم (1) تبين الموقع الجغرافي



ب- الموقع الفلكي:

يتمثل في تحديد المنطقة فلكياً، فتقع منطقة الدراسة بين خطي طول (32.26°-32.37°ق)، وبين دائرتي عرض (14.13°-14.26°ق).

2- البنية والتركيب الجيولوجي:

يلعب التركيب الجيولوجي في أي منطقة دوراً أساسياً في تحديد استعمالات الأراضي وقيام الأنشطة باختلافها، حيث إن هذا العامل بدأ تأثيره حديثاً مع اكتشاف السيارة بعكس السابق، فالطرق تعتمد عليه أثناء عمليات الرصف والبناء والمد، والتي تؤخذ بمواصفات ومعايير محددة⁽¹⁾.

وتتميز منطقة الدراسة بأنها منحدره انحداراً تدريجياً من الجنوب، والجنوب الغربي إلى الشمال، ويمكن ملاحظة ذلك من تتبع مسار الأودية والتي تنتهي مصابها في البحر، ويفضل هذا الانحدار عن الانحدارات السريعة الذي يتعد عن مد الطرق عليها إلا بعد معاجلتها أو إقامة أنفاق عليها⁽²⁾.

النقل البري في منطقة سوق الخميس:

لعب موقع المنطقة على الطريق الساحلي دوراً أساسياً؛ لزيادة الطلب على التنقل منها إلى مختلف المدن الليبية من شرقها إلى غربها وربط شمالها بجنوبها، ولكن حالها حال المناطق والمدن التي تعاني الطرق فيها من مشاكل الصيانة وقلة المتابعة الدورية وتيسير الوسائل التقنية والفنية؛ لكي تؤدي وظيفتها بالوجه المطلوب، سواءً لساكنتها أو الوافدين إليها من الخارج، ولعل عيوب الطريق واضحة للعيان ومن بينها:

اختفاء الخطوط البيضاء والصفراء التي تسهل المرور للمشاة، وعدم وجود علامات جانبية محددة لنهاية الطريق، فنجد الطريق تكاد تكون واحدة مع المناطق الترابية المحيطة أو مع الأشجار العشوائية.

وكذلك عدم وجود علامات مرورية توضح للمستخدمين لهذه الطريق، وخاصة من خارج المنطقة الذين ليست لهم دراية بوجود منعطفات أو علامات تحدد السرعة المحددة في هذه الطريق، ما يسبب مشاكل مرورية تؤدي أحياناً للحوادث وما ينجم عنها من خسائر مادية وبشرية. وكذلك قلة الأعمدة الكهربائية في بعض المناطق واختفاؤها في مناطق أخرى، وحتى وإن وجدت فتجد أغلبها يعاني من عدم وجود إنارة بها، ولعل هذه المشكلة تكون واضحة للأشخاص الذين يستعملون الطريق في الفترة المسائية، وتتفاقم المشكلة مع وجود تشققات في أماكن مختلفة على الطريق ما يؤدي ذلك إلى حدوث ضرر بالسيارة، وما ينجم عنه من مشاكل متعددة.

(1) علي فرج عبد الصادق، استعمالات الأراضي الزراعية في منطقة سوق الخميس، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، جامعة المرقب، 2006م.

(2) عبد علي الخفاف، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة، دار الفكر للطباعة، ط1، 2000م، ص43.

وكذلك انتشرت في الفترة الأخيرة المطبات العشوائية المصنوعة أحياناً من التراب، أو من الإسمنت، والتي لم يحدد لها من قبل المسؤولين المصنوعة أحياناً من التراب، أو من الإسمنت، والتي لم يحدد لها من قبل المسؤولين موقع يذكر ولا مسافة تحسب، بل أقيمت من قبل السكان القاطنين بجانبها.

واختفاء الإشارات المرورية والتي تنعدم نهائياً في منطقة الدراسة، بالرغم من وجود أماكن يجب أن تتوفر فيها هذه الأعمدة كتقاطعات الطرق، ما يؤدي إلى اختناق في مواقع السير في تلك المناطق، وعدم توفر أماكن خاصة لوقوف السيارات في المؤسسات المختلفة ما يجعل عملية انتشارها العشوائي يبعث لعدم الحماية والنظام وانعدام ممرات للمشاة والجسور المخصصة لهذا الغرض في أماكن الازدحام، ووجود الفتحات العشوائية التي قد تسبب الحوادث.

جسر سوق الخميس:

الجسر الوحيد في منطقة الخمس بالكامل، إلا أنه يعاني من عدة مشاكل كإخفاض أعداد الأعمدة الكهربائية المحيطة به، وارتفاع الأشجار التي تحجب الرؤية بالرغم من أن المسافة محددة على بعد 3م⁽¹⁾، وكذلك تعرض سياج الحماية فيه إلى حوادث، ما أدى إلى كسرها، ونتيجة لإهمال قطاع النقل لها بقيت سنين كما هي عليه واختفاء المسطحات الخضراء في المنطقة المحيطة بالجسر، وكذلك بالمنطقة الفاصلة بين الطريقين أدى ذلك إلى انعدام المنظر الجمالي للطريق.

وكل هذا وغيره من المشاكل يدل على عدم الاهتمام بالمواصفات الفنية والوسائل التقنية أثناء التنفيذ والصيانة، وهناك عدة طرق فرعية وزراعية تم تنفيذها من قبل الشركات الخاصة والعامة، إلا أنها بالرغم من انتهاء مدة العقد المقرر، فهي مازالت تعاني من عدم اكتمالها وبعضها يعاني من مشاكل فنية واضحة المعالم، ولعل من بين هذه المشاريع التي نفذت في منطقة الدراسة كما يأتي:

1- طريق الشعبيات شاطئ البحر والطوبية:

تقع هذه الطريق في محلة كعام، وهي طريق زراعية يبلغ طولها الطريق الذي اتفق على تنفيذه حوالي 2500 كم²، وتم تسليمها في 2008/3/4م، لمدة لا تتجاوز ثمانية أشهر، إلا أن نسبة الإنجاز فيها في عام 2011 حوالي 10%.

(1) محمد فهمي غانم، خليل أحمد أبو أحمد، هندسة الطرق التصميم الهندسي، والتصميم الإنشائي، دار الراتب الجامعية، ص56.

2- طريق المشروع:

هي إحدى الطرق الزراعية داخل محلة المعقولة تم استلام هذه الطريق في عام 2001م وحددت مدة العقد عامين، إلا أن ما أنجز على أرض الواقع حوالي 55% فقط.

3- طريق التقاز:

تتبع هذه الطريق محلة المعقولة، وتعتبر إحدى الطرق الزراعية داخل منطقة سوق الخميس، وعند تقييم نسبة الإنجاز عليها بعد مرور خمس سنوات على انتهاء العقد بلغت حوالي 24%.

4- طريق المشعوب الشخاطرة:

أنجز في هذه الطريق 90% من الإجمالي التنفيذي لمسافة الطريق البالغ حوالي 3500م، وكانت نهاية المدة المقررة في عام.

5- طريق سيدي علي الفرجاني:

يبلغ طول الطريق 2600م في محلة الساحل، ومدة التنفيذ لا تتجاوز سنتين، إلا أنه ومع مرور أربع سنوات لم ينفذ في هذه الطريق سوى 24%.

6- طريق السارات الغندور:

تقع هذه الطريق في محلة رأس الحمام، ونسبة الإنجاز للطريق حوالي 3000م بلغت حوالي 31%.

7- طريق القنابر فوقاس:

حددت مدة العقد على أساس سنة يكون انتهاءها في عام 2007م، إلا أن الإنجاز فيها كان بنسبة 55% فقط.

8- طريق الدوالي الكبير:

تقع هذه الطريق في محلة المعقولة نفذت منها 50%، ومازالت تعاني من عدة مشاكل فنية كسوء تصريف المياه ووجود الحفر.

9- طريق 4 كم للمعقولة:

تقع في محلة المعقولة اتفق بعد تسليمها في عام 1999م أن يتم تجهيزها وتسليمها في عام 2001م، ولكن مع مرور إحدى عشرة سنة وقيمة الإنجاز الفني لم تصل لنسبة 19%.



10- طريق سيدي مفتاح:

تقع هذه الطريق بالقرب من البحر في محلة المعقولة، وتلعب دوراً مهماً باعتبارها الممر الذي يستخدمه الناس للوصول لسوق الخميس ووجود العديد من المصائف التي تم إنشاؤها لتنشيط السياحة الداخلية نتيجة لما يمتاز به شاطئها من نقاء مياه، والذي لعب دوراً مهماً في نمو المنطقة وما ينجم عنه من حركة نقل مستمرة للسيارات الخاصة والركوبة العامة والشاحنات، إلا أن عملية التنفيذ فيها لم تتجاوز 26% لطول طريق يبلغ 2100م. والجدول التالي يوضح الطرق التي تم التعاقد على تنفيذها وأطوال هذه الطرق، ونسبة الإنجاز الفني وقيمة مصروفاتها، حيث يتضح أن الطرق بأكملها لم تنجز فيها العملية التنفيذية بالوجه المطلوب، بل أن بعضها وصلت نسبة الإنجاز 10%، وهذا يعطي انطباعاً أن الشركات التي استلمت المواقع لم تهتم بالجانب الفني والتقني، وكذلك عدم وجود مراقبة مستمرة من قبل المسؤولين عن قطاع النقل والمواصلات.

وبالرغم من القصور الواضح في إنجاز المشاريع التي تخدم الطرق سواءً من قبل الشركات الخاصة أو جهاز الأعمال العامة، إلا أن هناك طرقاً أخرى تحتاج إلى صيانة وإجراء تعديلات جديدة عليها، إلا أنها مازالت لم تجر لها عمليات ترميم وصيانة، والجدول التالي يوضح هذه الطرق:

مسار السكة الحديدية في منطقة الدراسة:

تعتبر السكة وسيلة نقل تساعد في تسهيل الحركة وتخفف العبء على الطرق البرية، وتعتبر منطقة الدراسة من بين المناطق التي سيمر بها هذا المشروع لقطاع رأس جدير - مصراته، وسيمر بمرحلة تنفيذية كالاتي:

- خط وصلة ميناء الخمس بمصنع العواض الخرسانية بطول 42 كم.

- خط كعام لمصنع العواض بمصراته بطول 110 كم⁽¹⁾.

ثانياً: أهم العوامل التي أسهمت في التطور العمراني.

على الرغم من إن الأنشطة الصناعية قد تسبب أضرار بيئية في المناطق التي تقوم عليها والمحيط بها، إلا أنها تلعب دوراً مهماً في التركيز السكاني والتطور العمراني، نتيجة لما توفره من فرص للعمل، واهتمامها بمجالات التخطيط الحضري، ومن بينها تخطيط النقل، حيث يسهم النقل في تطور الصناعات وتسهيل الحركة للبضائع والمواد المصنعة والخام ما بين أماكن الإنتاج ومناطق التسويق وكذلك تسهيل حركة العمال من أماكن سكنهم إلى أماكن الإنتاج.

وتقوم على منطقة الدراسة عدة صناعات كصناعة الإسمنت والصناعات الغذائية ومصانع الألومنيوم والغزل والنسيج وتوجد بها كذلك محطة لتحلية المياه.

مصنع إسمنت لبددة:

يقع المصنع في محلة المعقولة على بعد 6 كم من مدينة الخمس، وتحده العديد من الأراضي الزراعية، والعديد من الأحياء السكنية، وتشتهر المنطقة المحيطة به حركة نقل الشاحنات بشكل يومي، وقدر إنتاجه حوالي مليون طن في السنة، ولكن يعاني طريق المصنع من تدهور شبكة الطرق المؤدية إليه وكذلك عدم توفر مواقف خاصة للسيارات والشاحنات العاملة به.

(1) وحدة الإعلام والمعارض لجهاز تنفيذ وإدارة مشروع الطرق الحديدية.

محطة تحلية المياه:

تقع المحطة في محطة الحمام، وتم إنشاؤها لتحلية مياه البحر نظراً لملوحة مياه الآبار التي تقع على الساحل، وتقوم بتوفير المياه المحلاة لمدينة الخمس ومنطقة الدراسة، وتنتج حوالي (8000) م³/اليوم وبلغ إنتاجها السنوي 2.92 مليون م³/السنة، وقد تم إنشاء أحياء سكنية خاصة بالعاملين بالمحطة، ولكن شبكة النقل بالمحطة والأحياء السكنية المجاورة لها تعاني من عدم كفاءتها وسوء تخطيطها.

مصانع الطوب الإسمنتي:

تتوفر هذه المصانع على طول الطريق المؤدية إلى مصنع الإسمنت وعلى بعض المناطق على الطريق الساحلي مما أدى ذلك إلى زيادة حركة نقل الشاحنات من وإلى هذه المصانع.

الزراعة:

تعتبر منطقة سوق الخميس من بين أهم المناطق الزراعية في منطقة الخمس والمار بالقرب من الطريق الساحلي يمكن له أن يشاهد الأراضي الزراعية والأشجار المختلفة من زيتون ونخيل ومساحات شاسعة من نبات البرسيم وقدرت أشجار الزيتون في شعبية المرقب (سابقاً) في عام 2001م حوالي (564948) زيتونة، و(369798) شجرة نخيل، وحوالي (21377) شجرة من اللوز.

مزرعة امحمد المقريف "لافندانيا":

توجد هذه المزرعة في محلة الحمام ويرجع تأسيسها إلى فترة الاستعمار الإيطالي، وتوجد بها أشجار كثيرة من الزيتون وكذلك بها مساحات واسعة من أراضي فضاء يقصدها الناس في أوقات الفراغ للتنزه في فصل جني ثمار الزيتون، ولكن تعتبر كل الطرق المؤدية إليها طرق ترابية، وكذلك بالإضافة إلى غابات مزرعة التحرير التي تبلغ مساحتها 500 هكتار تقع في نطاق محلة سيدي خليفة.

سد وادي كعام:

يعتبر هذا السد بمثابة مورد مهم للمياه العذبة في هذه المنطقة حيث أقيمت بجواره العديد من المزارع، ويشهد الفضاء المجاور لسد كعام حركة سياحية داخلية في أيام العطل وفي فصل الربيع سواء للسكان المجاورين للمنطقة أو من خارجها إلا أن هذه الحركة السياحية تنقصها الاهتمام بشبكة النقل لأن الطريق فيها ضعيفة وأغلبها ترابية مما يؤثر ذلك بالسلب على الجذب السياحي وتنشيط الحركة الداخلية لمنطقة كعام.

مؤسسات التعليم العالي:

تتميز منطقة سوق الخميس بتركز بعض الكليات التابعة لجامعة المرقب بها عن باقي المناطق الموجودة في منطقة الخمس، وهذا يلعب دور مهم في زيادة حركة الأفراد (طلاب وموظفين) من خارج المنطقة وداخلها، وما يصاحب من ذلك من زيادة الطلب على النقل، ومن ثم زيادة الضغط على شبكة النقل من ناحية، وضرورة الاهتمام بها من ناحية أخرى، ومن بين هذه الكليات:

كلية الصيدلة:

تقع الكلية في محلة الحمام تم تأسيسها عام 2001م وتم إنشاؤها عام 2007م، وقوع هذه الكلية على الطريق المؤدية إليها الذي يشهد حركة مرورية كبيرة للقاصدين مدينة الخمس أو المتجهين إلى منطقة سوق الخميس لغرض العمل أو الدراسة مما يؤدي إلى ارتباك مروري لحركة الناس والمركبات وتعاني كذلك من عدم وجود مواقف تكفي لسيارات الموظفين والطلبة بها مما يسهم في حدوث ازدحام مروري نتيجة لوقوعها بالقرب من الطريق الرئيسي.

كلية التربية:

تقع في محلة المعقولة وتوجد بها أغلب التخصصات العلمية والأدبية، ولكن تعاني من أن الطريق المؤدية إليها طريق ترابية غير معبدة مما يصعب من حركة الطلاب والموظفين.

(كلية الأسنان: كلية التقنية الطبية):

توجد في محلة سيدي خليفة، تم تأسيسها حديثاً في عام 2018 وتشهد توقف الدراسة بها في فصل الشتاء في الأوقات المطيرة نتيجة لتجمع مياه الأمطار وعدم وجود تصريف مياه على الطريق الواقعة بجوارها الكلية مما يصعب من حركة المركبات للوصول إليها.

كلية التمريض:

تقع في نطاق محلة سيدي خليفة تم إنشاؤها عام 2011 وحالها حال كلية التقنية الطبية والأسنان تعاني من ارتباك حركة النقل فيها نتيجة سقوط الأمطار وانسداد الطرق المؤدية إليها.



مشاريع الوحدات السكنية:

يعتبر النقل من أهم العوامل البشرية التي أسهمت وأثرت في توزيع ونمو السكان، وقد لعبت دوراً مهماً في تطور النشاط الاقتصادي، وانتشار المحال التجارية والأحياء السكنية على طول خطوط النقل بمختلف أنواعه وعلى ضوء ذلك قد تم إنشاء وحدات سكنية خاصة بعمال مصنع الإسمنت في محلة المعقولة، وتشهد كثافة سكانية كبيرة وبعد إنشاء هذه الوحدات قد شهدت هذه المنطقة تطور عمران، كذلك إنشاء وحدات سكنية متجمعة في محلات مختلفة هناك وحدات سكنية حديثة في محلة المعقولة تضم (500) وحدة سكنية تقع مجاورة لجسر سوق الخمس ولكن تعاني من ضعف كبير في شبكة النقل حيث أن كل الطرق المؤدية إليها طرق ترابية وتعاني من توقف مشروع إنشاء طريق خاص بالوحدات السكنية بها، وكذلك الحال في الوحدات السكنية في محلة الحمام و(100) وحدة سكنية في محلة سيدي خليفة والتي تم تسليمها للمواطنين وهي رديئة وتسبب أضرار كبيرة للمركبات.

الخاتمة

تعد منطقة سوق الخميس من بين المناطق التي تطل على الطريق الساحلي ويعتبر هو الشريان الرئيسي الذي يغذي معظم شبكات النقل في ليبيا وتتفرع من هذا الطريق عدة طرق أخرى تخدم وتساهم في تسهيل الحركة داخل المنطقة وخارجها.

ونظراً للتطور العمراني بالمنطقة والتزايد السكاني، ونتيجة لما تحتويه المنطقة من مواقع خدمية وإنتاجية كمصانع الإسمنت ومحطة التحلية ومصنع الألبان والمراكز الإدارية وكليات ومعاهد التعليم العالي كل هذه الخصائص ساهمت في زيادة الطلب على شبكة النقل ومما صاحبه زيادة الضغط عليها وتفاقم المشاكل المصاحبة له وانخفاض كفاءته داخل المنطقة كل ذلك كان وراء ضرورة إجراء دراسة لقطاع شبكة النقل البري لتدرس أهم المشاكل التي يعانيها الفرد حتى لا تكون الرحلة اليومية ممتلئة بالمشاق وتحمل العبء الكبير للركاب والسائقين.

وقد تناول البحث اتباع مناهج البحث الوصفية حتى نصل بالقدر الكافي من المعلومات التي تغطي كافة جوانب الدراسة.

وقد تبين من خلال دراسة البحث بأنه لا توجد خطوط سير محددة من قبل سائقي المركبات العامة نتيجة لعدم وجود محطات خاصة بهم، وعدم وجود مواقف للسيارات تخص المواقع الصناعية والمؤسسات التعليمية مما يسبب ربكة مرورية تعرقل حركة سير المركبات والأفراد. وعدم وجود متابعة من قبل الجهات المختصة على بعض الشركات مما أدى إلى حدوث تجاوزات أثناء عملية التنفيذ وما صاحب ذلك من تأثير سلبي على شبكات طرق النقل البري.

النتائج المتوصل إليها

- 1- تبين من خلال البحث أنه نتيجة لما يتوفر في المنطقة من مواقع اقتصادية من مصانع ذات صناعات كبرى كمصنع الإسمنت مصنع الألبان ومحطة التحلية أدت إلى زيادة حركة الشاحنات داخل المنطقة.
- 2- ساهمت زيادة عدد السكان في معظم المناطق وكذلك توفر بعض الأنشطة الاقتصادية إلى زيادة الحركة اليومية على الطرق الممتدة فيها.
- 3- ساهم التباين المساحي لمحلات المنطقة إلى اختلاف أسعار الأجرة للمركبات حسب مساحة وطبيعة محلات المنطقة حيث جاءت نسبة من يؤكدون ذلك من السائقين حوالي 40.7%.
- 4- اتضح من خلال الدراسة أن لتدني كفاءة قطاع العام في منطقة سوق الخميس من حيث عدم توفره بالشكل المطلوب والوقوف المتكرر للمركبات وازدحام المركبة بالركاب وأحياناً يفوق العدد المخصص للمركبة وتهور السائقين إلا تفضيل الركاب لاستخدام سيارات الأجرة الخاصة التي ساهمت في زيادة عدد المركبات على الطريق.
- 5- أسهمت الخدمات التي تقدمها بعض المحلات إلى زيادة حركة النقل البري بها سواء للداخلين أو الخارجين منها نتيجة للتطور العمراني وما يتوفر بها من محال تجارية ومواقع إنتاجية وأماكن للتنزه والترفيه.
- 6- كان للتطور العمراني دوراً كبيراً في زيادة حركة.

التوصيات

تحاول الدراسة الحد من مشكلة النقل التي تخص قطاع يلامس حياة الناس اليومية لذلك قمنا بوضع مجموعة من التوصيات نتمنى أن تؤخذ بعين الاعتبار سواء من الركاب أو من السائقين أو المسؤولين عن قطاع النقل ومن هذه التوصيات ما يلي:

- 1- يجب أن يكون هناك جدول زمني محدد من قبل المسؤولين والجهات المختصة بقطاع النقل البري لمراقبة أعمال التشييد والصيانة ومعاينة الشركات والجهات المختصة المتقاعسة في عملية تنفيذ ومد الطرق الميدانية.
- 2- يجب توفير محطة خاصة للمركبات وأماكن للانتظار داخل منطقة الدراسة تكون بمواصفات فنية تخدم الركاب السائقين.
- 3- يجب تشجيع قطاع النقل العام داخل المنطقة وتوفير المركبات الخاصة بذلك من حافلات ومركبات عامة حتى تسهم في انخفاض تكلفة النقل إذا قورن بتكلفة المركبات الخاصة وكذلك يساعد على انخفاض الازدحام على الطرقات.
- 4- يجب توفير مواقف مخصصة للسيارات بالنسبة لمواقع المؤسسات والخدمات المختلفة حتى لا تسبب في اختناقات مرورية.
- 5- توفير جسور للمشاة وعلامات مرورية في الأماكن التي تشهد حركة ازدحام حتى تسهل حركة الأفراد عليها.
- 6- وضع دوريات مرورية في أوقات الذروة وأماكن الازدحام وبجانب المؤسسات التعليمية.
- 7- يجب استكمال المشاريع التي لم تتم عملية الإنجاز فيها بالشكل النهائي وإجراء فحوصات للطرق التي تحتاج إلى صيانة.
- 8- إزالة المطبات الصناعية المقامة بطريقة غير قانونية ومعاينة الأشخاص الذين يقومون ببنائها.

المراجع والمصادر

أولاً: الكتب:

- 1- أبو عيانة، فتحي محمد، جغرافية السكان أسس وتطبيقات، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ط5، 2000م.
- 2- أبو لقمة الهادي، والقزيري سعد، الجماهيرية دراسة في الجغرافيا، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، سرت، ط1، 1995م.
- 3- الأجدود، فضل إبراهيم، المدخل إلى جغرافية النقل، جامعة سبها، الإدارة العامة للمكتبات والنشر، سبها.
- 4- جودة، جودة، حسنين، وأبو عيانة، فتحي محمد، قواعد الجغرافيا العامة الطبيعية والبشرية، دار النهضة العربية، بيروت، 1996م.
- 5- الحجار، سالم علي، ليبيا الجديدة، دراسة جغرافية، اجتماعية، اقتصادية، سياسية، منشورات مجمع الفاتح للجامعات، ط2، 1989م.
- 6- حيدر، عباس، تخطيط المدن والقرى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط1، 1994م.
- 7- الخفاف، عبد علي، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، 2000م.
- 8- رسول، أحمد حبيب، دراسات في جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1986م.
- 9- غانم، محمد فهمي، خليل أحمد أبو أحمد، هندسة الطرق والتصميم الهندسي، والتصميم الإنشائي، دار الراتب الجامعية.

التقارير:

- 1- وحدة الإعلام والمعارض لجهاز تنفيذ وإدارة مشروع الطرق الحديدية.

الرسائل العلمية:

- 1- سالم، فوزية سعيد، اتجاهات حركة المرور بمدينة الزاوية وارتباطها باستعمالات الأراضي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة السابع من أبريل، الزاوية، 2001م.
- 2- الشيباني، عبد الحميد الطاهر، النقل البري في غريان بين الإمكانيات والمشاكل، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية الدراسات العليا، 2006م.
- 3- الصغير، محمد سليمان، حركة المرور بمدينة طرابلس، دراسة تحليلية جغرافية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الفاتح، 1998م.

- 4- عبد الصادق، علي فرج، استعمالات الأراضي الزراعية في منطقة سوق الخميس، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، جامعة المرقب، 2006م.
- 5- عقيل، فوزي محمد، تخطيط النقل والمرور الخمس، 2005-2025م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية جامعة المرقب، 2006م.
- 6- قرادة، نعيمة عيسى، التلوث بالصرف الصحي والفضلات على شاطئ في مدينة (الخميس وطبرق) وأثرها على الأحياء البحرية (من سنة 1980-2005)، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية الدراسات العليا، 2008م.
- 7- المجرش، عياد ميلاد، حركة المرور بمدينة الخمس وارتباطها باستعمالات الأراضي بالمخطط للفترة من 1970-2000م، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة المرقب، 2003م.
- 8- مفتاح محمد خليفة، تطرفات الطقس مؤشراتهما على حوادث المرور بمنطقة قصر بن غشير، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة المرقب، كلية الآداب، تروونة، 2005م.

ثالثاً: التقارير:

- 1- تقارير محطة الأرصاد الجوي، الخمس، 2011م.
- 2- تقرير السجل المدني سوق الخميس، 2011م.
- 3- ج أمانة التخطيط والمساحة، الأطلس الوطني، ط1، مطبعة سلت ايكهوم، 1987م.
- 4- قطاع المواصلات والاتصالات بالخمس، المشاريع المقترح تنفيذها عام 2012م.
- 5- قطاع المواصلات والاتصالات بالخمس، المشاريع التي تحتاج لصيانة عام 2012م.
- 6- اللجنة الوطنية للمعلومات والتوثيق، التعداد العام للسكان 1984، 1995م.
- 7- اللجنة الشعبية للزراعة، شعبية المرقب.
- 8- المرافق والأشغال العامة، وحدة المشروعات الخمس.
- 9- مركز البحوث الصناعية، الكتيب التفسيري، لوحة الخمس.
- 10- مصلحة الطرق والجسور فرع طرابلس، بيانات تفصيلية عن شعبية المرقب، 2012م.
- 11- مصلحة التخطيط العمراني، مسرد مصطلحات التخطيط العمراني وشرحها، طرابلس، 1993م.
- 12- وحدة الإعلام والمعارض لجهاز تنفيذ وإدارة مشروع الطرق الحديدية.

الملاحق

الجدول (1) يبين بعض مشاريع الطرق الفرعية والزراعية في منطقة سوق الخميس

| ت | اسم المشروع | المحلة | الطول كم | مدة العقد | نسبة الإنجاز للعينة |
|----|-------------------------------|------------|----------|-----------|---------------------|
| 1 | استكمال طريق الشعيبات أبوكينة | كعام | 2.500 | سنتان | 70% |
| 2 | طريق الدراوي الحاحية | المعقولة | 2.600 | سنتان | 90% |
| 3 | طريق البيز | كعام | 2.100 | سنتان | 30% |
| 4 | طريق أبو صاع | الساحل | 2.600 | سنتان | 71% |
| 5 | طريق سيدي إبراهيم السارات | رأس الحمام | 2.500 | سنتان | 50% |
| 6 | طريق بن جراح | الساحل | 2.800 | سنتان | 47% |
| 7 | طريق القبو | المعقولة | 2.600 | سنتان | 70% |
| 8 | طريق البازة أم القزاح | سيدي خليفة | 2.900 | سنتان | 59% |
| 9 | طريق وادي الصباح | قوقاس | 2.750 | سنتان | 45% |
| 10 | طريق السد | قوقاس | 3.500 | سنتان | 7% |

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، مصلحة الطرق والجسور، فرع طرابلس.

الجدول (2): يوضح بعض المشاريع التي تحتاج إلى صيانة بمنطقة الدراسة

| ت | اسم المشروع | الطول كم |
|----|---------------------------|----------|
| 1 | طريق شارع التقاز | 2.5 |
| 2 | طريق سوق الخميس ترغلات | 40 |
| 3 | طريق مصنع الألبان | 3 |
| 4 | طريق المشعوب | 20 |
| 5 | طريق سيدي عون | 3 |
| 6 | طريق شارع كروط | 3 |
| 7 | طريق الخمس كعام | 22 |
| 8 | عبارات بالطريق الساحلي | - |
| 9 | أكتاف الطريق الساحلي | - |
| 10 | صيانة عامة للطريق الساحلي | - |

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، مصلحة الطرق والجسور، فرع طرابلس.

جدول (3): كشف بأسماء المشاريع التي تحتاج إلى صيانة

| ت | اسم المشروع | الطول (كم) |
|----|---|------------|
| 1 | طريق شارع التفاز | 2.5 |
| 2 | طريق سوق الخميس ترغلات | 40 |
| 3 | طريق مصنع الألبان | 3 |
| 4 | طريق المشعوب | 20 |
| 5 | طريق سيدي عون | 3 |
| 6 | طريق سيدي هنيد دلاج | 3.5 |
| 7 | طريق شارع كروط | 3 |
| 8 | طريق الخمس كعام | 22 |
| 9 | طريق الكركر | 2 |
| 10 | عبارات بالطريق الساحلي بعدد 12 | - |
| 11 | عدد 9 جسور | - |
| 12 | أكتاف الطريق الساحلي | - |
| 13 | صيانة عامة للطريق الساحلي بما فيها علامات المرور والخطوط البيضاء والصفراء | - |



جدول (4): كشف بأسماء المشاريع المقترح تنفيذها خلال عام 2012م

| ت | اسم المشروع | الطول (كم) | المنطقة |
|----|--------------------------------|------------|------------|
| 1 | طريق السبخة | 2.5 | كعام |
| 2 | طريق عين كعام | 2.5 | كعام |
| 3 | استكمال شارع كروط | 2 | الساحل |
| 4 | طريق الرهيمات | 5 | قوقاس |
| 5 | ربط طريق بن بحر بطريقة ترابنة | 2 | الحمام |
| 6 | طريق الشطن | 2.5 | كعام |
| 7 | طريق القلعة المسيدة | 2.3 | المعقولة |
| 8 | استكمال طريق ترغلات | 15 | قوقاس |
| 9 | طريق الكليات | 0.5 | المعقولة |
| 10 | طريق أبو عوينة | 2.5 | كعام |
| 11 | ربط طريق البركات بطريق قوقاس | 2.5 | قوقاس |
| 12 | طريق سيدي عون البحر | 2.5 | كعام |
| 13 | طريق الشرك أولاد شكر | 12 | الساحل |
| 14 | ربط طريق القرية بطريق الصليعة | 2.5 | كعام |
| 15 | طريق البلاحقة | 2 | قوقاس |
| 16 | طريق وادي قوقاس | 2.7 | قوقاس |
| 17 | طريق محطة الكهرباء كعام | 1.5 | كعام |
| 18 | طريق الهنشير | 3 | الساحل |
| 19 | طريق التقبية | 2 | الحمام |
| 20 | طريق شيحة | 1.5 | كعام |
| 21 | شارع الرطيل | 1.5 | المعقولة |
| 22 | طريق الصخر | 2.5 | قوقاس |
| 23 | ربط طريق شعبة حبيب بطريق السد | 3.5 | كعام |
| 24 | ربط طريق التركية بخزان أبوشينة | 2.5 | سيدي خليفة |
| 25 | طريق فتون | 2.5 | رأس الحمام |
| 26 | ربط طريق أبوشينة بالتماسين | 3.5 | قوقاس |
| 27 | طريق السوالم شعبة الأندلس | 4 | قوقاس |
| 28 | استكمال طريق العطاطرة | 2 | سيدي خليفة |
| 29 | طريق سكسك السد | 8 | قوقاس |

| ت | اسم المشروع | الطول (كم) | المنطقة |
|----|--------------------------|------------|------------|
| 30 | عبارة الطويبية | - | كعام |
| 31 | عبارة الحاجية | - | سيدي خليفة |
| 32 | عبارة الزيتونة | - | كعام |
| 33 | عبارة الحلفاء | - | كعام |
| 34 | عبارة زادي بن جراح | - | قوقاس |
| 35 | عبارة القببية | - | الحمام |
| 36 | عبارة ترغلات أبو ثمينه | - | قوقاس |
| 37 | عبارة طريق التصنيع البرك | - | كعام |
| 38 | عبارة وادي حلق الناقة | - | قوقاس |
| 39 | عبارة المعقولة | - | المعقولة |
| 40 | عبارة بن بحر | - | الحمام |
| 41 | عبارة وادي حمام | - | الحمام |
| 42 | جسر سد وادي كعام | - | كعام |
| 43 | طريق وادي الطويبية | 2.5 | كعام |
| 44 | طريق شارع سيدي خليفة | 1.5 | سيدي خليفة |
| 45 | طريق جمعة حسين | 2.5 | كعام |
| 46 | طريق الجمعية | 2.3 | كعام |
| 47 | طريق المشروع القدم | 2 | كعام |
| 48 | طريق السلاخان | 2 | كعام |
| 49 | طريق السكة و غاوغاؤ | 2.5 | كعام |
| 50 | طريق شعبة الرأس | 2.4 | كعام |
| 51 | طريق الحوات | 2.5 | كعام |
| 52 | طريق مرشان | 2 | سيدي خليفة |
| 53 | طريق وادي السرول | 2.5 | كعام |
| 54 | طري النخلة | 2.5 | كعام |
| 55 | طريق شطيب الوادي | 2.5 | كعام |
| 56 | طريق شعبة النماوية | 2.5 | قوقاس |
| 57 | طريق سكسك العوجة | 3 | قوقاس |



| المنطقة | الطول (كم) | اسم المشروع | ت |
|------------|------------|-------------------------------|----|
| كعام | 2.5 | طريق شعبة أبو علي | 58 |
| كعام | 2.5 | طريق وادي حبيب | 59 |
| قوقاس | 2.4 | طريق القندول | 60 |
| المعقولة | 5 | ربط طريق الخزاني بالقبو | 61 |
| المعقولة | 2.6 | طريق أولاد السبع | 62 |
| المعقولة | 2.5 | طريق القلعة | 63 |
| قوقاس | 2 | طريق القنابرة | 64 |
| قوقاس | 2.5 | طريق الكسارة | 65 |
| قوقاس | 2.5 | طريق قرية العصور | 66 |
| قوقاس | 2.3 | طريق أم الرتم العقيب | 67 |
| سيدي خليفة | 2.4 | طريق سيدي ناجي المشعوب | 68 |
| الساحل | 1.5 | استكمال طريق انويجي | 69 |
| الساحل | 2.6 | طريق المشروع الغربي | 70 |
| الساحل | 4 | طريق مصنع لبدة الشعبة | 71 |
| الساحل | 2 | طريق ربط حبيب الأضواو | 72 |
| الساحل | 2.3 | استكمال طريق المدرسة | 73 |
| الحمام | 2.5 | طريق أيوب السرارات | 74 |
| الحمام | 7 | طريق المزرعة | 75 |
| الحمام | 2 | طريق الحاجية | 76 |
| المعقولة | 5 | ربط طريق المشعوب بطريق الخزان | 77 |
| المعقولة | 2.5 | طريق خزان المياه | 78 |
| كعام | 2.4 | طريق الأربععات | 79 |
| سيدي خليفة | 2.5 | طريق المسلاتية | 80 |
| سيدي خليفة | 2 | طريق شارع الدرق | 81 |
| سيدي خليفة | 3 | طريق العواشير الدرق | 82 |
| كعام | 2.4 | طريق شارع الخزان | 83 |
| قوقاس | 3 | طريق القرارة | 84 |
| كعام | 3 | طريق الشطيب الغربي | 85 |
| سيدي خليفة | 5 | طريق الصحارية | 86 |

| ت | اسم المشروع | الطول (كم) | المنطقة |
|----|----------------------------|------------|---------------|
| 87 | طريق فريشيحة | 7 | سيدي خليفة |
| 88 | طريق بن عروس | 2 | كعام |
| 89 | طريق سيدي مسعود | 2.5 | كعام |
| 90 | طريق النجم الساطع | 2.5 | كعام |
| 91 | طريق سوق الخميس كعام | 11 | كعام |
| 92 | طريق الحاجية سوق الخميس | 13 | المعقولة-كعام |
| 93 | طريق الشعبيات البحر - الشط | 8 | كعام |
| 94 | طريق غريب | 1.5 | كعام |
| 95 | طريق البحر سوق الخميس كعام | 15 | كعام |



The impact of the modern architecture on the transportation in souq alkhamis area

Wafa Atig Ahmed

Hanan Essa Elrashede

Abstract

Our research studied the architectural development that souq alkamees area witnessed and its effect on the transportation since we mentioned the study of the economical and the human activity Components which had a big role in the development of the architectural life as well as the geographical Location in which this area is located in with regard it's the most important citysides of Alkoms city from the view population number and architectuaral life Besides its location on the highway which links alkoms city with Zliten city and We notice from this research that the wild roads nets in Souq alkamees city are weak eastwards. and their role.

Doesn't suit with life development it has a negative impact on different activities wichare presented.

By the area of Souq alkamees whether to its population or to people going to Souq alkamees in a daily routine for work study or shopping.

We found some roads are dilapidated and didn't get restoration or renewing since they were launched some are sand roads someother roads are not assigned for activity locations in which car parks were launched.

Beside lack of public transportation which led to the use of private cars that led to car