

الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية

والاجتماعية - جامعة الإسكندرية

"تحليل جغرافى"

د. شيماء أحمد محمد السيد*

الملخص:

تعد الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية أحد أهم الرحلات اليومية بغرض التعليم التي تتم على رقعة المحافظة، ويرجع ذلك للأهمية المكانية التي يحظى بها المجمع من جانب، وحجم الطلاب المترددين عليه من جانب آخر، وهدفت الدراسة من خلال تطبيق استبيان على عينة من طلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية إلى الكشف عن مناطق وفود الطلاب لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، وإبراز أهم خصائص رحلتهم اليومية، وانتهت الدراسة إلى أن العلاقة الارتباطية عكسية ضعيفة بين المسافة بين موقع إقامة الطلاب والمجمع من جانب، وعدد طلاب العينة المترددين على المجمع من جانب آخر، حيث شكلت أقسام أول وثاني المنزلة والدخيلة، وشياخات العجمي وسيدي بشر قبلي وباكوس والسيوف قبلي أكثر الأقسام والشياخات التي يفد منها الطلاب للمجمع.

وتمثلت أهم خصائص الرحلة اليومية لعينة الدراسة في استخدام وسيلتين خلال الرحلة اليومية بمتوسط زمن للرحلة بلغ (٥٤ دقيقة) ومتوسط تكلفة قدره (١٠,٢ جنيهات)، كما كان طريق الجيش والطريق الساحلي الدولي وطريق قناة السويس أهم محاور النقل التي تخدم الرحلة اليومية لطلاب المجمع عينة الدراسة، وكانت أهم المناطق التي تتوقف فيها الرحلة اليومية للطلاب هي مناطق واپور المياه وباب شرقي وسيدي جابر والشاطبي، في حين كان أهم أسباب التوقف أثناء الرحلة الازدحام المروري بمختلف أسبابه، والإشارات المرورية، وقلة عدد المركبات المتاحة، وتمثلت أكثر فترات التوقف في الفترة من الواحدة ظهرًا إلى الرابعة عصرًا، كما أشار معظم عينة الدراسة إلى اختلاف رحلة العودة عن رحلة الذهاب اليومية للمجمع، خاصة من حيث عدد وسائل النقل المستخدمة وزمن الرحلة، وتمثلت أهم مقترحات عينة الدراسة لتحسين خصائص رحلتهم اليومية للمجمع في زيادة أعداد المركبات المتاحة، وإنشاء مترو للأنفاق، وتوسيع الطرق لتستوعب حجم الحركة المرورية اليومية. (المجلة الجغرافية العربية، المجلد (٥٧) العدد (٧٧) يونيو ٢٠٢١، ص ٣٧٩-٤٢٤)

الكلمات المفتاحية: الرحلة اليومية، مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الإسكندرية، محافظة الإسكندرية.

* مدرس الجغرافيا البشرية، كلية التربية - جامعة الإسكندرية.

للتواصل: e-mail: shimaa_elsayed@alexu.edu.eg

المقدمة:

تعد الحركة اليومية "Daily Mobility" موضوعًا من موضوعات الدراسة الجغرافية متداخلة الأبعاد، حيث تمثل نوعًا من التحركات السكانية متعددة الأغراض، يقوم بها مجموعة من السكان ذات حجم وخصائص مميزة، وباستخدام محاور ووسائل متعددة للنقل، وتتم داخل إطار مكاني محدد بحيث توجه استخدامات الأرض به شكل وخصائص هذه الحركة من جانب، وتعكس خصائص هذه الحركة من جانب آخر مدى منطقية توزيع استخدامات الأرض وتجانسها الجغرافي.

وتنشأ الحركات اليومية في أي مجال جغرافي لتحقيق هدف نهائي يتمثل في الوصول للعمل أو الحصول على خدمة (صحية أو تعليمية أو اجتماعية) فضلًا عن قضاء وقت الفراغ أو القيام ببعض المتطلبات الشخصية كالتسوق، ومع تعدد وظائف محافظة الإسكندرية وزيادة حجمها السكاني واتساع رقعتها المكانية، فإنها تشهد يوميًا عددًا من التحركات السكانية المتباينة في الحجم والغرض والخصائص والعقبات.

وتحظى الوظيفة التعليمية للإسكندرية بأهمية تاريخية مستمدة من مكانة جامعة الإسكندرية العريقة، والتي أنشئت عام ١٩٤٢ تحت اسم "جامعة فاروق الأول" كثاني جامعة مصرية - بعد جامعة فؤاد الأول القاهرة حاليًا - واتساع الإطار المكاني الذي تقدم فيه هذه الجامعة خدماتها ليتجاوز ليس فقط حدود المحافظة للمحافظات المجاورة (البحيرة ومطروح)^(١) بل حدود الدولة المصرية ليصل شمالًا إلى لبنان^(٢) وجنوبًا إلى تشاد وجنوب السودان^(٣)، وهنا تبرز أهمية دراسة التأثيرات المتعددة للجامعة ووظيفتها التعليمية على جغرافية الإسكندرية.

(١) أنشئ جامعة الإسكندرية فرع بمدينة دمنهور بمحافظة البحيرة عام ١٩٨٠، والذي كان نواة لجامعة دمنهور، التي صدر قرار بإنشائها عام ٢٠١٠، كما أنشئ عام ١٩٩١ فرع آخر لجامعة الإسكندرية بمحافظة مطروح، والذي انفصل عنها تحت مسمى جامعة مطروح عام ٢٠١٨، راجع الموقع الرسمي لجامعة الإسكندرية:

www.aiexu.edu.eg/index.php/ar/2015-11-17-12-42-44/history

(٢) كان لجامعة الإسكندرية دور واضح وأساسي في إنشاء جامعة بيروت العربية عام ١٩٦٠، واستمر دعم جامعة الإسكندرية لها حتى عام ٢٠١١، راجع (أبو عيانة، ٢٠١٧).

(٣) يتبع جامعة الإسكندرية حاليًا فرعان خارج الدولة المصرية، تم إنشاؤهما عام ٢٠١٠، أحدهما بدولة تشاد ويضم كليتين للطب البيطري والزراعة، والآخر بدولة جنوب السودان ويضم ثلاث كليات للطب البيطري والزراعة والتربية، راجع الموقع الرسمي لجامعة الإسكندرية:

www.aiexu.edu.eg/index.php/ar/2015-11-17-12-42-44/history

المجال المكاني للدراسة:

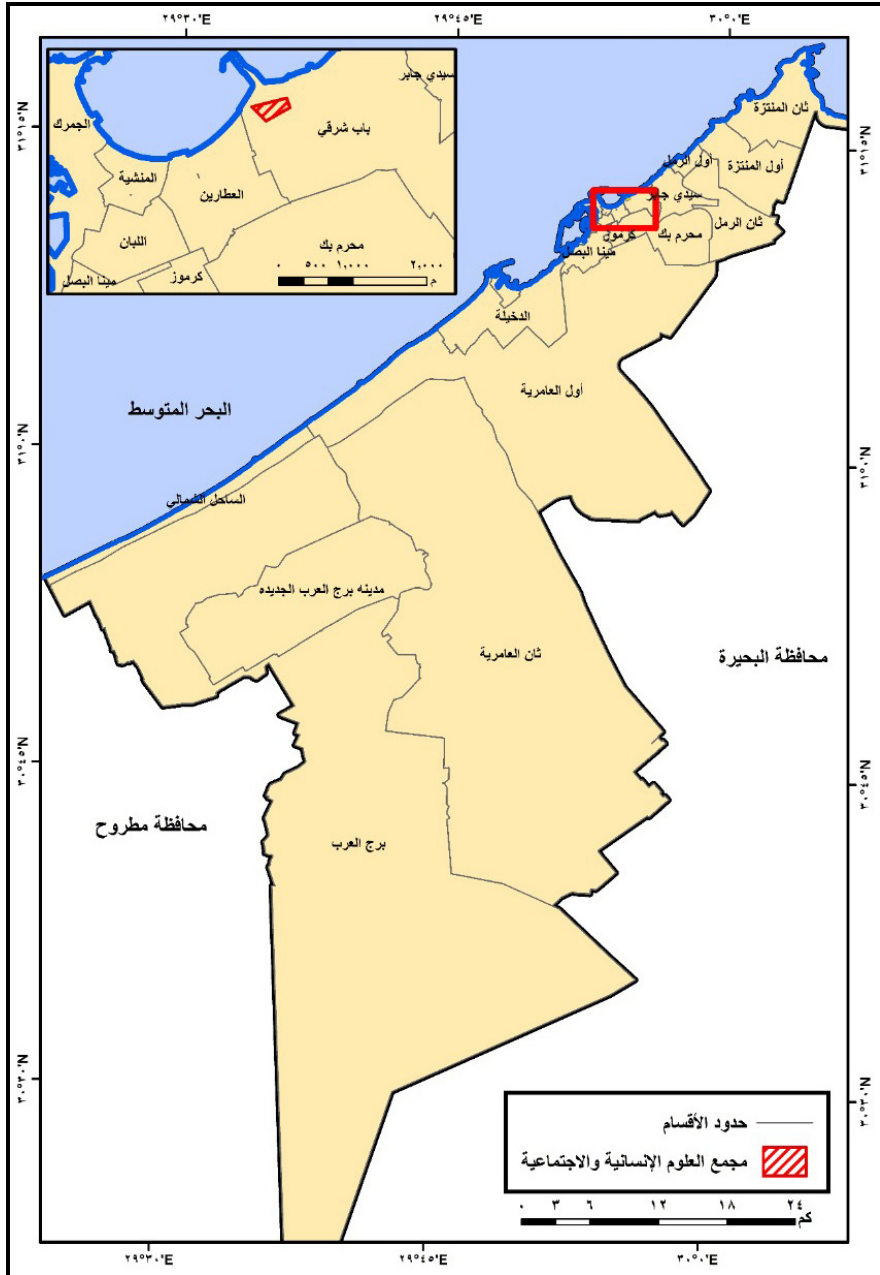
تركز الدراسة على الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية التي تتم داخل حدود محافظة الإسكندرية فقط، سواء لطلاب الإسكندرية أو الوافدين من محافظات أخرى ولكنهم يقيمون فيها خلال العام الدراسي، في حين تم استبعاد الطلاب الذين يقومون برحلة يومية لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية من المحافظات المجاورة نظرًا لقلّة أعدادهم مع زيادة عدد الجامعات الإقليمية من جانب، واختلاف خصائص رحلتهم اليومية من جانب آخر، وتضم محافظة الإسكندرية التي تشكل الإطار المكاني للبحث ١٨ قسمًا إداريًا فضلًا عن مركز ومدينة برج العرب^(١) (شكل ١).

أهمية الدراسة:

تضم جامعة الإسكندرية عشرين كلية داخل محافظة الإسكندرية (ملحق ٢)، يقع بعضها في مجمعات كمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية والمجمع الطبي، وبعضها بشكل منفرد ككلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية وكلية الفنون الجميلة، وتمتد كليات الجامعة من أبي قير شرقًا إلى الأزاريطة غربًا، ومن أبيس جنوبًا إلى الشاطبي شمالًا، ويرجع هذا التبعثر لكليات الجامعة على رقعة المحافظة إلى أنها نشأت على مراحل زمنية متتالية، ولم يوضع في الاعتبار من البداية تصميم مخطط مكاني متكامل ليستوعب توسعها الأفقي في المستقبل، وأن تكون جميع كليات الجامعة في حرم جامعي واحد (شرف، ٢٠١٧، ص ٢٣).

وتخدم جامعة الإسكندرية ما يزيد على ١٧٧ ألف طالب في العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩م^(٢)، تستوعب كليات مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية البالغ عددها خمس كليات (٢٥%) من كليات جامعة الإسكندرية) ما يقرب من ثلثيهم (٦٢,٩%) وبالتالي يمكن القول إن الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية هي أكبر الرحلات اليومية بغرض التعليم التي تشهدها محافظة الإسكندرية، ورغم موقع المجمع الذي يتوسط رقعة المحافظة، فإن اتساع العمران شرقًا وغربًا وجنوبًا أعطى أبعادًا جغرافية جديدة لرحلة الطلاب اليومية لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، وتركز هذه الدراسة على الكشف عن أهم جهات الوفود لطلاب المجمع داخل محافظة الإسكندرية، وخصائص رحلة الطلاب اليومية للمجمع.

- (١) بالإضافة إلى قسم الساحل الشمالي، وهو قسم إداري يتبع جزء منه محافظة الإسكندرية، في حين يتبع الجزء الآخر محافظة مطروح، وفي هذه الدراسة تم ضمه لمركز ومدينة برج العرب.
- (٢) اقتصرت الدراسة على طلاب التعليم الجامعي فقط دون طلاب الدراسات العليا؛ نظرًا لاختلاف طبيعة برامج الدراسات العليا من كلية إلى أخرى ومن مستوى إلى آخر فيما يتعلق بتلقي محاضرات أسبوعية ومن ثم قيامهم برحلة يومية للمجمع.



شكل (١) : موقع مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية والتقسيم الإداري

لمحافظة الإسكندرية عام ٢٠١٩.

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، شبكة المعلومات الجغرافية، فرع الإسكندرية، ٢٠١٧.

الدراسات السابقة:

تتعدد الدراسات الجغرافية التي تناولت موضوع الرحلة اليومية، منها ما اهتم برصد الرحلات اليومية التي تتم داخل إطار جغرافي محدد، كدراسة "ديدرو Didero" وزملائه عن أنماط الحركة اليومية بمدينة مسقط بسلطنة عمان، التي احتلت فيها الرحلة للعمل والدراسة مكان الصدارة (Didero, et al., 2019)، ومنها ما اهتم بالكشف عن حجم وخصائص الحركة اليومية لفئة سكانية محددة، مثل دراسة "لورد Lord" وزملائه عن حجم الحركة اليومية للسكان كبار السن وصعوباتها بمقاطعة "الكويك Quebec" بكندا (Lord, et al., 2011)، في حين ركزت بعض الدراسات على عرض الرحلة اليومية وتناولتها بالبحث، كدراسة "جوزمان Guzman" عن رحلة العمل والدراسة في إقليم بوجوتا الحضري بكولومبيا (Guzman, et al., 2017).

أما عن الدراسات التي تناولت الرحلة التعليمية اليومية لطلاب الجامعات، فيمكن التمييز بين نوعين منها كما يلي:

أ- دراسات تناولت موضوع النفوذ التعليمي أو الإقليم التعليمي للجامعات وتعرضت في جزء منها للرحلة اليومية للطلاب ومنها:

- دراسة رمضان (١٩٩٤)، عن النفوذ الجغرافي لفرع جامعة الإسكندرية السابق بمدينة دمنهور محافظة البحيرة، التي أشار فيها إلى بعض خصائص رحلة الطلاب اليومية، خاصة زمن الرحلة ومدى تباينه داخل مناطق النفوذ التعليمي، والمشكلات التي تواجه الطلاب خلال الرحلة من ارتفاع التكلفة وتعدد مرات الركوب، ومن ثم عدم الانتظام في حضور الدروس.
- دراسة بكير (١٩٩٥)، عن مجال النفوذ التعليمي لجامعة المنصورة وفرعها بمدينة دمياط، التي ميز فيها بين ثلاثة أنماط للرحلة اليومية؛ الأول للطلاب المقيمين بالقرب من مقر الجامعة، والثاني للطلاب المقيمين في مناطق أبعد عن الجامعة ولكنها تظل داخل مجال نفوذها، والثالث نمط عكسي يتمثل في عودة الطلاب المغتربين لأسرهم في أيام العطلات.
- دراسة بهي (٢٠١٤)، عن الإقليم الوظيفي لكلية البنات الأدبية بمدينة بريدة في منطقة القصيم بالمملكة العربية السعودية، التي ركز فيها على متوسط المسافة المقطوعة خلال الرحلة، وأكثر وسائل النقل استخدامًا، ومدى رضا الطالبات عن الرحلة اليومية، والمشكلات التي تواجههن أثناءها.

- دراسة خلاف (٢٠١٥)، عن الإقليم التعليمي لجامعة أم القرى بمكة المكرمة، التي كشفت فيها عن مواقع المترددين على الجامعة، وحددت فيها متوسط المسافة المقطوعة خلال الرحلة اليومية وزمن الرحلة والوسيلة الأكثر استخدامًا.
- ب- دراسات تناولت الرحلة اليومية لطلاب الجامعات كموضوعها الرئيسي، ومنها:
 - دراسة رمضان والغامدي (٢٠١٨)، عن الرحلة اليومية لطالبات جامعة الإمام عبد الرحمن بن فيصل بالدمام، التي اهتمت بالكشف عن خصائص هذه الرحلة وتأثيرها على استدامة العملية التعليمية وأهم المشكلات التي تواجه الطالبات خلال الرحلة، ورصد مدى رضائهن عنها، وقد توصلت الدراسة إلى أن عدد الطالبات المترددات على الجامعة يزداد بالبعد عنها، وأن السيارة هي وسيلة النقل الأكثر استخدامًا سواء سيارة خاصة أم أجرة، ويليهما الحافلات، وقد تراوح متوسط زمن الرحلة بين ٢٠ و ٤٠ دقيقة، ويزيد في العودة عن الذهاب بسبب الازدحام، وأشار ربع عينة الدراسة إلى عدم رضائهن عن الرحلة خاصة مستخدمو السيارات الأجرة.
 - دراسة "قورادي Qoradi" (٢٠١٨)، عن المعوقات الجغرافية للرحلة اليومية لطلاب جامعة الملك سعود بالرياض ومدى تأثيرها على تحصيلهم العلمي ومشاركتهم في الأنشطة الجامعية، وتوصلت الدراسة إلى أن هناك علاقة بين المسافة المقطوعة خلال الرحلة اليومية للطلاب وتحصيلهم الدراسي، وأن بُعد مكان إقامتهم عن موقع الجامعة يؤثر في التزامهم بحضور الدروس وتقديراتهم العلمية ومشاركتهم في الأنشطة الجامعية، واقتُرحت الدراسة إعادة جدولة ساعات العمل وتوقيت بدء اليوم الدراسي بالجامعات والمدارس بمدينة الرياض بما يسهم في تقليل زمن الرحلات اليومية.

ويتضح من عرض الدراسات السابقة أن العديد من الجامعات المصرية أو بعض كلياتها قد حظيت بدراسة الرحلة اليومية لطلابها وعرض وتحليل أهم خصائص هذه الرحلة، في حين لم تحظ جامعة الإسكندرية أو كلياتها داخل إطار المحافظة بأي من هذه الدراسات رغم ما تتمتع به الجامعة من أهمية كبيرة وعدد طلاب ضخم وتبعثر الكليات على رقعة المحافظة، مما يُوجد عددًا من الرحلات اليومية المتباينة في الحجم والاتجاه والخصائص، وتركز هذه الدراسة فقط على الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية نظرًا لاستحواذه على النسبة الأكبر من طلاب جامعة الإسكندرية.

أهداف الدراسة:

تسعى الدراسة لتحقيق الأهداف التالية:

- أ- تحديد الأقسام والشياخات التي تسهم بالنسبة الأكبر في الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية.
- ب- رصد عدد ونوع وسائل النقل التي يعتمد عليها الطلاب خلال رحلتهم اليومية.
- ج- الكشف عن متوسط زمن الرحلة اليومية للطلاب ومدى تباينه تبعاً لمواقع السكن.
- د- تحديد متوسط تكلفة الرحلة اليومية للطلاب واختلافها على رقعة المحافظة.
- هـ- إبراز أهم طرق النقل التي تتم من خلالها الرحلة اليومية للطلاب، وتحديد أهم نقاط التوقف خلال رحلتهم وأسباب التوقف.
- و- الكشف عن مدى الاختلاف بين رحلتي الذهاب والعودة للطلاب وأوجه هذا الاختلاف.
- ز- عرض مقترحات الطلاب لتحسين خصائص الرحلة اليومية لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية.

فروض الدراسة:

تختبر الدراسة صحة مجموعة من الفروض وهي كما يلي:

- أ- تناقص عدد الطلاب المترددين على مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية بالبعد عن موقع المجمع.
- ب- استخدم النسبة الأكبر من الطلاب أكثر من وسيلة نقل خلال رحلتهم اليومية للمجمع.
- ج- تباين زمن الرحلة اليومية تبعاً لمكان إقامة الطالب ومدى قربه أو بعده عن موقع المجمع.
- د- ارتفاع متوسط تكلفة الرحلة اليومية للطلاب المترددين على المجمع من أقسام الأطراف بالمحافظة.
- هـ- يعد طريق الكورنيش أهم طرق النقل التي تتم من خلالها الرحلة اليومية للطلاب وتتعدد مناطق التوقف عليه خلال الرحلة اليومية.
- و- ارتفاع نسبة الطلاب الذين تختلف رحلة ذهابهم للمجمع عن رحلة عودتهم خاصة من حيث زمن الرحلة وتكلفتها.

مناهج الدراسة وأساليبها:

اعتمدت الدراسة على المنهج الموضوعي في معالجة الأبعاد الجغرافية للرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، والمنهج الإقليمي، حيث تركز الدراسة على الرحلة اليومية لطلاب المجمع التي تتم داخل إقليم محدد وهو محافظة الإسكندرية، والمنهج الوصفي التحليلي في تحليل خصائص الرحلة، والمنهج السلوكي لدراسة سلوك الطلاب خلال رحلتهم ومقترحاتهم لتحسين خصائص هذه الرحلة.

أما عن الأساليب، فقد استخدمت الدراسة أساليب العمل الميداني، حيث أجريت الدراسة على عينة من طلاب كليات مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، وتم جمع البيانات من خلال نموذج استبيان، كما اعتمدت الدراسة على بعض أساليب التحليل الإحصائي ببرنامج SPSS 22 في حساب متوسطات بعض المتغيرات المرتبطة بالرحلة اليومية كعدد وسائل النقل المستخدمة وزمن الرحلة وتكلفتها على مستوى المحافظة وأقسامها، وأيضًا في قياس ارتباط بعض المتغيرات النقلية كالمسافة والزمن بحجم الطلاب المترددین على مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، كما استخدمت عددًا من أساليب التمثيل الكارتوجرافي للبيانات بواسطة برامج ArcGIS 10.2 في إنتاج خرائط الدراسة، فضلًا عن تطبيق بعض أساليب التحليل المكاني لتحديد نقاط المتوسطات المكانية للأقسام وحساب المسافة بينها وبين مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، وإنشاء خريطة مجال التدفق (Flow Map).

مصادر الدراسة:

اعتمدت الدراسة بدرجة كبيرة على العمل الميداني، حيث تم تصميم نموذج استبيان لجمع بيانات عن الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، وينقسم الاستبيان إلى قسمين؛ يضم الأول بيانات شخصية، خاصة مكان إقامة الطالب بمحافظة الإسكندرية، في حين يتضمن القسم الثاني بيانات عن خصائص الرحلة اليومية من حيث عدد وسائل النقل المستخدمة ونوعها وزمن الرحلة وتكلفتها وأهم طرق النقل للرحلة ومناطق التوقف وأسبابه (ملحق ١)، وتم تطبيق الاستبيان على عينة عشوائية من طلاب المجمع خلال مايو ويونيو ٢٠١٩، وبلغ حجم العينة ٦١٦ طالبًا، تم استبعاد ١٣ طالبًا لإقامتهم خارج محافظة الإسكندرية خلال العام الدراسي، وبالتالي أصبح حجم العينة ٦٠٣ طلاب.

وبخلاف العمل الميداني اعتمدت الدراسة على بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء عن عدد سكان أقسام المحافظة بالتعداد العام للسكان عام ٢٠١٧، وبيانات عن حجم الطلاب المقيدین بكليات جامعة الإسكندرية للعام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩، كما اعتمدت الدراسة على بيانات جامعة الإسكندرية المتاحة على موقع الجامعة الرسمي عن فروعها خارج المحافظة.

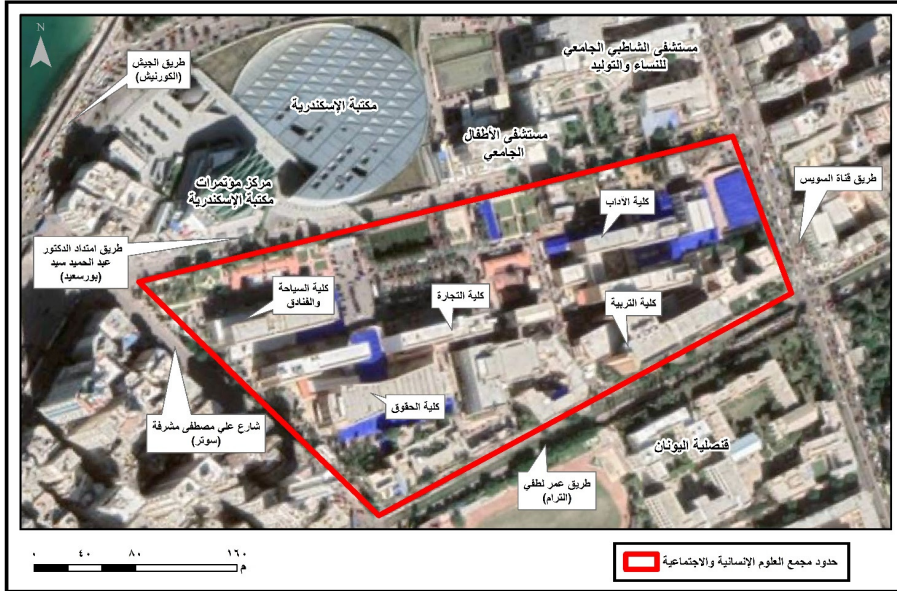
صعوبات الدراسة:

تعد أهم الصعوبات التي واجهت الدراسة، عدم قدرة الطلاب بعينة الدراسة على تحديد المسافة المقطوعة خلال الرحلة اليومية، فتم استبدال المسافة الحقيقية المقطوعة بالمسافة المستقيمة المباشرة بين موقع المجمع ونقطة تمثل المتوسط المكاني لكل قسم، والتي تم الحصول عليها من خلال برنامج ArcMap.

أولاً - مناطق وفود الطلاب المترددين على مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية :

يطلق اسم مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية على مساحة تزيد قليلا على ٨٢ ألف متر مربع تضم خمس كليات - بما يمثل ٢٥% من كليات جامعة الإسكندرية؛ وهي كليات الآداب، والحقوق، والتجارة، والتربية، والسياحة والفنادق، ويخدم المجمع ما يزيد على مائة ألف طالب من طلاب جامعة الإسكندرية بنسبة ٦٢,٩% من طلاب جامعة الإسكندرية في العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩، وإدارياً يقع المجمع بشيخة الأزاريطة والشاطبي، بقسم باب شرقي أحد أقسام حي وسط.

ويشرف موقع المجمع على عدد من الطرق الرئيسية بالمحافظة (شكل ٢)، فمن الشمال يوجد طريق امتداد الدكتور عبد الحميد السيد، وهو يعد بداية شارع بورسعيد، ويفصل هذا الطريق المجمع عن مكتبة الإسكندرية ومن ورائها طريق الجيش (الكورنيش) الذي لا يبعد عن المجمع أكثر من ٥٠ متراً، ومن الشرق يشرف المجمع على طريق قناة السويس ومن الجنوب على طريق عمر لطفي (طريق الترام) ومن الغرب على طريق الدكتور علي مصطفى مشرفة (سوتر).



شكل (٢) : موقع وموضع مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية.

المصدر: Google Map

وقد أشار "شرف" في دراسته للأهمية والمعوقات المكانية لكليات جامعة الإسكندرية إلى أن موقع مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية يحظى بأهمية مكانية كبيرة ويحتل المرتبة الأولى - مع المجمع الطبي - بين كليات الجامعة^(١) من جانب، في حين يعاني من معوقات مكانية من جانب آخر، تتمثل أهمها في ظهور مواقف عشوائية لبعض وسائل النقل حول المجمع، مما يسهم في حدوث تكديس مروري بالطرق التي يشرف عليها، ووجود اختناقات مرورية في أوقات الذروة خاصة عند بواباته (شرف، ٢٠١٧، ص ص ٢٤-٢٥).

ووفقاً لعينة الدراسة، يفد الطلاب لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية من جميع أقسام المحافظة، وإن تباين حجمهم من قسم إلى آخر (جدول ١)، حيث استحوذت أقسام شرق المحافظة على أكثر من نصف عينة الدراسة (٥٤%) في حين انخفضت النسبة إلى ٣٠,٢% لأقسام غرب المحافظة، ولم تسهم أقسام الوسط إلا بنسبة ١٥,٦%، ويتصدر قسم أول المنتزة أقسام المحافظة من حيث نسبة المترددين على المجمع من عينة الدراسة بما يتجاوز الخمس (٢١,٤%)، في حين سجل قسم اللبان أقل نصيب نسبي بلغ ٠,٣%.

ويمكن تمييز ثلاث فئات من أقسام المحافظة تبعاً لنصيبها النسبي من عينة الدراسة كما يلي (شكل ٣):

- الأولى (أقسام يبلغ نصيبها النسبي من عينة الدراسة ١٠% فأكثر): تضم ثلاثة أقسام بنسبة ١٦,٧% من أقسام المحافظة، قسمان بشرق الإسكندرية (أول وثاني المنتزة) وقسم بغربها (الدخيلة) وتحتفي أقسام الوسط، وتستحوذ أقسام هذه الفئة على ما يقرب من نصف عينة الدراسة (٤٦,٤%) وهو ما يمكن تفسيره بأنها تستحوذ أيضاً على ٣٩,٨% من إجمالي سكان المحافظة و ٣٨,٤% من السكان في سن التعليم الجامعي (من ١٨ إلى ٢١ سنة) و ٤٠,٢% من السكان الحاصلين على التعليم الجامعي وفوق الجامعي، ورغم ذلك لا تعد أقسام هذه الفئة هي الأقرب لموقع المجمع، بل تبعد عنه بمسافة لا تقل عن ١٠ كم وتصل إلى ١٦ كم بقسم ثاني المنتزة (ملحق ٣).

(١) اعتمد تقييم الأهمية النسبية في هذه الدراسة على ستة معايير هي: حجم الطلاب، وسهولة الوصول والاتصال، والبعد أو القرب من المبنى الإداري للجامعة، والبعد أو القرب من الطرق الرئيسية، ومدى توافر خدمات للطلاب، ونوعية استخدامات الأرض المجاورة.

جدول (١) : توزيع عينة الدراسة على أقسام محافظة الإسكندرية مقارنة بتوزيع إجمالي السكان والفئة العمرية للتعليم الجامعي والحاصلين على تعليم جامعي أو فوق جامعي.

القسم	عينة الدراسة		إجمالي السكان %	السكان في المرحلة العمرية (١٨-٢١) %	السكان الحاصلون على التعليم الجامعي أو فوق جامعي %
	العدد	%			
أول المنتزة	١٢٨	٢١,٢	٢٠,٢	١٨	٢٢,١
ثاني المنتزة	٦٦	١١	١٠,٥	١٠,٤	١٠,٨
أول الرمل	٥٧	٩,٤	٥,٤	٥,٩	١٣,٤
ثاني الرمل	٥٣	٨,٨	١٢,٢	١٢,٧	٧,١
سيدي جابر	٢٢	٣,٦	٤,٩	٥	١٢,٢
باب شرقي	٤٠	٦,٦	٤,٤	٤,٦	٨,١
العطارين	٤	٠,٧	٠,٧	٠,٧	١,٢
محرم بك	٣٦	٦	٥,٤	٦,١	٦,٤
المنشية	٦	١	٠,٤	٠,٤	٠,٥
اللبان	٢	٠,٣	٠,٨	٠,٦	٠,٦
الجمرك	٦	١	١,٩	٢	٢,٨
كرموز	١٠	١,٧	٢	٢,٣	٠,٨
ميناء البصل	٢٧	٤,٥	٤,٩	٥,١	٢,٢
الدخيلة	٨٦	١٤,٢	٩,١	١٠	٧,٣
أول العامرية	٣٧	٦,١	٩,٢	٨,٧	٢,٥
ثاني العامرية	٣	٠,٥	٥,٤	٤,٨	٠,٩
مركز ومدينة برج العرب*	١٥	٢,٥	١,٨	١,٩	٠,٤
مدينة برج العرب الجديدة	٤	٠,٧	٠,٨	٠,٨	٠,٧
لا توجد إجابة	١	٠,٢	-	-	-
إجمالي	٦٠٣	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية للعام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، ٢٠١٨.

* يشمل قسم الساحل الشمالي.

- الثانية (أقسام يتراوح نصيبها النسبي بين ٥ لأقل من ١٠%) : تشمل خمسة أقسام بنسبة ٢٧,٨% من أقسام المحافظة، وهي أقسام أول وثاني الرمل بشرق المحافظة، وباب شرقي ومحرم بك بوسطها، وأول العامرية بغربها، وتستحوذ أقسام هذه الفئة مجتمعة على ٣٦,٩% من عينة الدراسة، وتقترب هذه النسبة من نصيبها النسبي من سكان المحافظة (٣٦,٦%) والسكان في سن التعليم الجامعي (٣٨%)، والسكان ذوي التعليم الجامعي وفوق الجامعي (٣٧,٥%)، في حين تتباين كثيرًا المسافة التي تفصل هذه الأقسام عن موقع المجمع وتتراوح بين ١,٣ كم بباب شرقي وهو القسم الذي يقع المجمع في إحدى شياخاته، إلى ١٧,٧ كم بقسم أول العامرية.
- الثالثة (أقسام يقل نصيبها النسبي عن ٥% من عينة الدراسة): تضم عشرة أقسام بنسبة ٥٥,٦% من أقسام المحافظة، حيث يظهر بهذه الفئة قسم واحد بشرق المحافظة وهو سيدي جابر، ومعظم أقسام الوسط (العطارين، والمنشية، واللبن، الجمرک)، ومعظم أقسام الغرب (كرموز، ومينا البصل، وثاني العامرية، ومركز ومدينة برج العرب ومدينة برج العرب الجديدة)، ورغم هذا العدد الكبير من الأقسام فإن النصيب النسبي لهذه الفئة من عينة الدراسة لا يتخطى الخمس (١٦,٧%) في حين تضم ٢٤,٦% من سكان المحافظة، و٢٣,٦% من السكان في سن التعليم الجامعي، و٢٢,٣% من السكان الحاصلين على مؤهل جامعي أو فوق جامعي، وتضم هذه الفئة أقسامًا تقترب كثيرًا من موقع المجمع كقسم العطارين (١,٤ كم)، وأقسامًا تعدّ الأبعد عن المجمع، وهو مركز ومدينة برج العرب (٦٢,٧ كم).

ويتضح من العرض السابق ذكره أن عامل المسافة سواء البعد أو القرب عن موقع المجمع ليس من العوامل الرئيسية المؤثرة والمفسرة لتوزيع عينة الدراسة من المترددين على المجمع، حيث تضم بعض الأقسام نسبة كبيرة من عينة الدراسة رغم بعدها عن موقع المجمع، والعكس صحيح، فينخفض النصيب النسبي لأقسام قريبة من موقع المجمع، وهو ما تؤكد قيمة معامل الارتباط بين المسافة ونسبة المترددين من عينة الدراسة والتي بلغت (-٠,١٥٤) لتدل على أن العلاقة بين المتغيرين عكسية ضعيفة، وعلى النقيض كان تأثير عوامل أخرى أكثر وضوحًا في توزيع عينة الدراسة، كالنصيب النسبي للأقسام من إجمالي السكان، ومن الفئة العمرية المرتبطة بالتعليم الجامعي، ومن السكان الحاصلين على التعليم الجامعي أو فوق الجامعي، والتي أشارت

قيم معامل الارتباط إلى وجود علاقة طردية قوية بين عدد المترددين وهذه المتغيرات، حيث بلغت (٠,٩٠٧+) و(٠,٩١٧+) و(٠,٨٥٤+) على الترتيب.

وتتيح بيانات عينة الدراسة تحديد الشياخات التي سجلت أعلى نصيب نسبي من الطلاب المترددين على مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية بعينة الدراسة، وهو ما يوضحه الجدول (٢) والشكل (٤) ومنهما يمكن ملاحظة ما يلي:

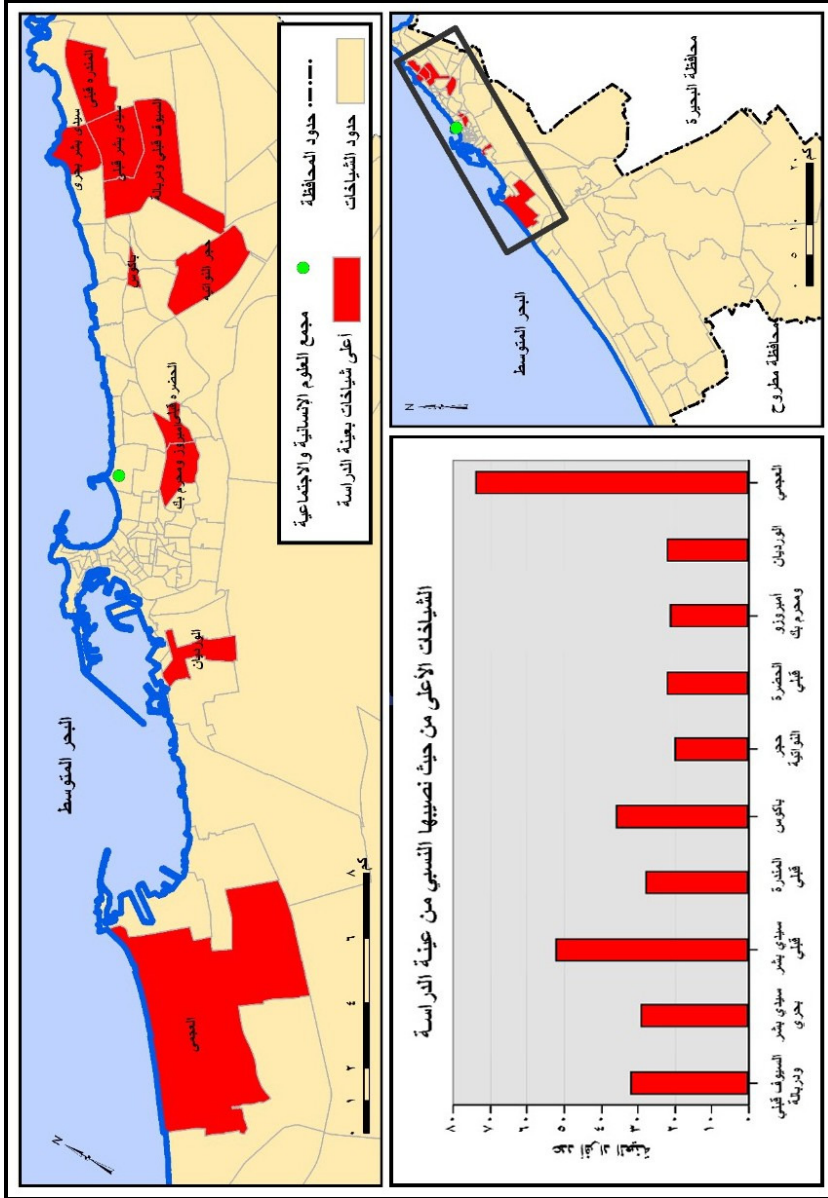
١. تستحوذ عشر شياخات فقط (٧,٣% من شياخات المحافظة) على أكثر من نصف عينة الدراسة (٥٥,٨%) مسجلة أعلى نصيب نسبي بين شياخات المحافظة تراوح بين ١٢,٣% بشياخة العجمي (قسم الدخيلة) و٣,٣% بشياخة حجر النواتية (قسم ثاني الرمل).
٢. تتوزع هذه الشياخات على ثمانية أقسام بالمحافظة، أربعة أقسام بشرقها وقسمين بكل من وسط وغرب المحافظة، بحيث يضم كل قسم شياخة واحدة عدا قسم أول المنتزة الذي يضم ثلاث شياخات؛ وهي شياخات سيدي بشر قبلي والسيوف قبلي وسيدي بشر بحري، وتسهم هذه الشياخات الثلاث بما يقرب من خمس عينة الدراسة (١٨,٧%) وهو ما يمثل ٨٧,٦% من عينة الدراسة بقسم أول المنتزة.
٣. تضم هذه الشياخات النسبة الأكبر من طلاب عينة الدراسة المترددين على مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية من أقسامها، حيث ترتفع النسبة بشياخة العجمي إلى ٨٦,١% من إجمالي طلاب عينة الدراسة بقسم الدخيلة، وبشياخة الوردان إلى ٨١,٥% من إجمالي قسم مينا البصل، في حين تنخفض النسبة إلى أدنى مستوى بشياخة سيدي بشر بحري لتبلغ ٢٢,٥% من إجمالي قسم أول المنتزة.

ونخلص مما سبق ذكره أن أقسام أول المنتزة (شياخات سيدي بشر بحري وقبلي والسيوف قبلي) والدخيلة (شياخة العجمي) وثاني المنتزة (شياخة المندره قبلي) يمثلون أكثر الأماكن التي يفد منها الطلاب بعينة الدراسة ويقومون برحلة يومية إلى مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، مع ملاحظة أن هذه الأقسام والشياخات لا تقع بالقرب من المجمع، وإنما تبعد عنه شرقاً وغرباً، مما يعطي أهمية كبيرة لدراسة خصائص الرحلة اليومية من حيث زمن الرحلة وتكلفتها ونوع وسيلة النقل المستخدمة ومحاور الطرق الرئيسية التي تتم من خلالها هذه الرحلة اليومية.

جدول (٢) : شياخات محافظة الإسكندرية الأعلى من حيث نصابها النسبي من عينة الدراسة مقارنة بنصيبها من إجمالي السكان والفئة العمرية للتعليم الجامعي والحاصلين على تعليم جامعي أو فوق جامعي* .

الشيخة	القسم	عينة الدراسة			إجمالي السكان		السكان في المرحلة العمرية (١٨-٢١) % من القسم	السكان الحاصلون على التعليم الجامعي أو فوق جامعي % من القسم
		العدد	% من القسم	% إجمالي العينة	% من المحافظة	% من القسم		
الحجمي	الدخيلة	٧٤	٨٦,١	١٢,٣	٧٦,٦	٧	٧٤,٤	٨٨,٧
سدي بشر قلبي	أول المنتزة	٥٢	٤٠,٣	٨,٦	٢١,٦	٤,٤	٢٤,١	٢٥,٨
باكرس	أول الرمل	٣٦	٢٣,٢	٦	١٦	٠,٩	١٥,٥	٥,١
السيوف قلبي	أول المنتزة	٣٢	٢٤,٨	٥,٣	٢٥,٩	٥,٢	٢٤,١	٢٣,٨
سدي بشر بحري	أول المنتزة	٢٩	٢٢,٥	٤,٨	٩,٧	٢	١١,٦	٢١,٤
المنذرة قلبي	ثاني المنتزة	٢٨	٤٣,١	٤,٦	٤٥,٧	٤,٨	٤٧,٢	٣٧,٨
الحضرة القبيلة	باب شرقي	٢٢	٥٥	٣,٧	٢٤,١	١,١	٢٨,٥	١٣,٣
الوردبان	ميناء النصل	٢٢	٨١,٥	٣,٧	٢٧,٩	١,٤	٢٧,٢	٤٢,٤
أمبروزو ومحرم بك	محرم بك	٢١	٥٨,٣	٣,٥	٢٨	١,٥	٣١,٤	٤٢,٢
حجر الترابية	ثاني الرمل	٢٠	٣٧,٧	٢,٣	٢٥,١	٣,١	٢٣	١٩,٤
الإجمالي	-	٣٣٦	-	٥٥,٨	-	٣١,٤	-	-

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية للعام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، ٢٠١٨. * الجدول مرتب تنازلياً تبعاً للنصيب النسبي من عينة الدراسة.



شكل (٤) : الشياخات ذات النصيب النسبي الأكبر من عينة الدراسة للطلاب المتزدين على مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩. المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

ثانياً - خصائص الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية :

تتباين خصائص الرحلة اليومية تبعاً للغرض منها، وتتسم الرحلة اليومية بغرض التعليم - المدرسي والجامعي - بعدد من الملامح؛ من أهمها أنها رحلة ضرورية وليست اختيارية، وأنها تفتقد للمرونة الزمانية والمكانية، بمعنى أنها ينبغي أن تتم في وقت محدد تبعاً لموعد بداية اليوم الدراسي والدروس، وأن نتجه وتقصد مكاناً محدداً سواء كان المدرسة أم الجامعة (Vilhelmsen, 1999, p. 177)، كما تتسم بأنها تتكرر بشكل شبه يومي، حيث بلغ متوسط عدد أيام تردد إجمالي عينة الدراسة على المجمع ٤ أيام في الأسبوع تقريباً، ولم يكن هناك اختلاف في هذا المتوسط بين الذكور والإناث بعينة الدراسة، وهو ما يعطي خصائص هذه الرحلة أهمية بالغة تجعلها جديرة بالبحث والتحليل، وتتناول الدراسة بعض هذه الخصائص كما يلي:

(١) عدد وسائل النقل المستخدمة ونوعها:

يعد عدد ونوع وسائل النقل المستخدمة في الرحلة اليومية لطلاب المجمع من أهم خصائص هذه الرحلة، نظراً لتأثيرها في غيرها من الخصائص كزمن الرحلة وتكلفتها، ويوضح الجدولان (٣) و(٤) التوزيع النسبي لعينة الدراسة تبعاً لعدد وسائل النقل المستخدمة خلال الرحلة اليومية للمجمع ونوعها على الترتيب، ومنهما يمكن ملاحظة ما يلي:

- أشار ٤٣,٨% من عينة الدراسة إلى استخدامهم وسيلتين خلال الرحلة، في حين استخدم ثلث العينة وسيلة واحدة، واعتمد ما يقرب من الربع على ثلاث وسائل أو أكثر، وقد انعكست هذه النسب على المتوسط العام لعدد وسائل النقل المستخدمة في الرحلة اليومية للمجمع سواء لإجمالي عينة الدراسة أو للذكور والإناث ليبلغ وسيلتين، وإن تباين هذا المتوسط من قسم لآخر بالمحافظة، فينخفض في الأقسام الأقرب من موقع المجمع حيث تستخدم وسيلة واحدة بقسم الجمرك والقطارين وباب شرقي، ويرتفع بالأقسام التي تبتعد عن المجمع خاصة باتجاه الغرب ليصل إلى ٣ وسائل بقسم ثاني العامرية (ملحق ٤)، وقد أظهر معامل الارتباط وجود علاقة طردية قوية بين المسافة وعدد وسائل النقل المستخدمة في الرحلة، حيث بلغت قيمته (+٠,٧١٠)، وهو ما يدل على أن الأقسام التي تبتعد عن موقع المجمع يستخدم الطلاب الوافدون منها عدداً أكبر من وسائل النقل خلال رحلتهم اليومية.

جدول (٣) : توزيع عينة الدراسة تبعاً لعدد وسائل النقل المستخدمة خلال الرحلة اليومية للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

عدد وسائل النقل	العدد	%
١	٢٠٠	٣٣,٢
٢	٢٦٤	٤٣,٨
٣	٩٦	١٥,٩
أكثر من ٣ وسائل	٤٣	٧,١
إجمالي	٦٠٣	١٠٠

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

جدول (٤) : توزيع عينة الدراسة تبعاً لنوع وسيلة النقل المستخدمة خلال الرحلة اليومية للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

نوع وسيلة النقل	العدد	%
حافلة نقل عام "أتوبيس"	١٧٢	٢٨,٥
قطار	٦	١
ترام	١٠٢	١٦,٩
ميكروباص (مشروع)	٥١٦	٨٥,٦
حافلة خاصة	١٠	١,٧
كريم باص - سوبفل	٢٩	٤,٨
تاكسي	١٣	٢,٢
أوبر وكريم	٣٢	٥,٣
سيارة خاصة	١٦	٢,٧
دراجة	١	٠,٢
دراجة بخارية	٤	٠,٧
توكتوك	٢٤	٤
مشي على الأقدام	٣٠	٥

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

* يتخطى مجموع النسب ١٠٠% لإمكانية استخدام أكثر من وسيلة.

- يعد الميكروباص (المشروع) أهم وسيلة نقل يستخدمها ٨٥,٦% من الطلاب بعينة الدراسة خلال رحلتهم اليومية للمجمع، منهم ٤٩,٤% يعتمدون عليه فقط دون وسائل أخرى، حيث ينسجم الميكروباص بتعدد خطوطه التي تغطي كل أنحاء المحافظة، والمرونة في أماكن التحميل والركوب والنزول دون التقيد بمواقف أو محطات، فضلا عن قلة وقت التحميل لصغر سعته مقارنة بوسائل نقل أخرى مثل "الحافلة"، بالإضافة إلى سرعته التي تقلل من زمن الرحلة رغم ما قد تتسبب فيه من حوادث، وتكلفته المنخفضة مقارنة بوسائل نقل أخرى كسيارة الأجرة، ويعتمد الطلاب الوافدون من أقسام شرق المحافظة على الميكروباص أكثر من الوافدين من أقسام الغرب أو الوسط، حيث كان ٥٨,٧% من مستخدمي الميكروباص كوسيلة نقل خلال الرحلة اليومية يفدون من أقسام شرق المحافظة.
- تمثل حافلة النقل العام "الأتوبيس" ثاني أهم وسيلة نقل يعتمد عليها ٢٨,٥% من طلاب عينة الدراسة خلال رحلتهم اليومية للمجمع، خاصة مع تعدد خطوطه، وامتدادها لمسافة طويلة لترتبط شرق المحافظة بغيرها مباشرة دون تقطيع المسافة التي تلجأ إليها بعض وسائل النقل الأخرى، فضلا عن تعدد أحجام وحداته وسعتها وسعرها لتناسب عددًا أكبر من الطلاب، وتعد حافلة النقل العام الوسيلة الأكثر استخدامًا للطلاب المترددين على المجمع من أقسام غرب المحافظة الذين يشكلون ٦٠% من مستخدمي هذه الوسيلة خلال الرحلة اليومية.
- يأتي الترام كأهم ثالث وسيلة نقل يعتمد عليها الطلاب من عينة الدراسة بنسبة ١٦,٩% خلال رحلتهم اليومية للمجمع، وهي تخدم تحديدًا الوافدين من أقسام شرق المحافظة (ترام الرمل) وأقسام الوسط (ترام البلد) في حين لا تخدم أقسام غرب المحافظة، وتتميز هذه الوسيلة رغم بطئها بانخفاض تكلفتها، وقلة تأثيرها بالازدحام المروري خاصة في فترات الذروة، فضلا عن توافر عامل الأمان بها خاصة للإناث اللاتي يمثلن ٨٠% من مستخدمي هذه الوسيلة بعينة الدراسة، حيث توجد في أغلبها عربات مخصصة للسيدات.
- تلعب بعض وسائل النقل حديثة الظهور بالمحافظة دورًا في الرحلة اليومية للطلاب كتطبيقات أوبر وكريم فضلا عن سويفل وكريم باص^(١) والتي استخدمها عشر عينة الدراسة خلال رحلتهم اليومية للمجمع، وتنسجم هذه الوسائل بالسرعة والراحة والمرونة من حيث أماكن الركوب والنزول، إلا أن تكلفتها مرتفعة مقارنة بالوسائل السابق الإشارة إليها، حيث ينتمي ثلثا مستخدميها بعينة الدراسة إلى أسر ذات دخل متوسط أو أعلى من المتوسط (أكثر من ٣٠٠٠ جنيه في الشهر).

(١) شركات متخصصة بتقديم خدمات التوصيل من خلال موقعها الإلكتروني وتطبيقات الهواتف الذكية.

جدول (٥) : توزيع عينة الدراسة تبعاً لسبب اختيار وسائل النقل المستخدمة خلال الرحلة اليومية للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

السبب	العدد	%
انخفاض التكلفة	٢٢٨	٣٧,٨
سرعة الوصول	٢٢٣	٣٧
عدم وجود وسائل أخرى	٢٧٥	٤٥,٦
أسباب أخرى	١٠	١,٧

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

* يتخطى مجموع النسب ١٠٠% لإمكانية اختيار أكثر من سبب.

وبخلاف الوسائل السابق الإشارة إليها استخدم بعض الطلاب وسائل أخرى مثل الحافلة الخاصة^(١) والقطار والدراجة والسيارة الأجرة والسيارة الخاصة والدراجة البخارية، وكان استخدامها إما بشكل منفرد أو مع غيرها من الوسائل.

ويوضح الجدول (٥) الأسباب الرئيسية التي دفعت أفراد العينة من الطلاب إلى اختيار هذه الوسائل خلال رحلتهم اليومية للمجمع، حيث أشار ٤٥,٦% من عينة الدراسة إلى أن اختيارهم لوسيلة النقل كان نتيجة عدم توافر وسائل أخرى، وهو ما يوحي بعدم رضا الطلاب عن وسائل النقل المستخدمة حالياً في الرحلة اليومية، وأن الطالب لجأ إليها لأن البدائل محدودة، ولم ترتبط هذه الفئة بوسيلة نقل محددة، كما أشار ما يزيد على ثلث عينة الدراسة إلى أن سبب اختيار وسيلة النقل كان انخفاض تكلفتها، ونفس النسبة تقريباً ذكرت أن سبب اختيارهم للوسيلة سرعة وصولها.

وتشير بيانات عينة الدراسة (ملحق ٥) إلى اختلاف رحلة العودة عن رحلة الذهاب للمجمع في عدد الوسائل بنسبة ٤٩,١% خاصة مع اتجاه بعض سائقي الميكروباص لتقطيع المسافة وذلك لزيادة التعريف، كما ذكر ٢٣,٩% من طلاب عينة الدراسة إلى اختلاف نوع الوسيلة المستخدمة في العودة عن رحلة الذهاب، وفي مقترحاتهم لتحسين خصائص الرحلة اليومية للمجمع (ملحق ٦) أشار البعض إلى مقترحات تتعلق بوسائل النقل المستخدمة، كان أهمها إنشاء مترو الأنفاق (٣٩,٦%) وذلك لتقليل زمن الرحلة وتفاذي الازدحام المروري خاصة خلال فترات الذروة، كما اقترح ٣٢% من عينة الدراسة تحسين حالة المركبات أو الوسائل المستخدمة حالياً، مما يقلل زمن الرحلة من جانب ويوفر نوعاً من الراحة والأمان خلال الرحلة من جانب آخر.

(١) بعض الطلاب يستخدمون حافلات خاصة قد تكون مخصصة للرحلات مثلاً، ويتم الاتفاق على نقلهم من وإلى المجمع مقابل مبلغ مالي أسبوعي أو شهري.

ونخلص مما سبق ذكره أن الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية تتم من خلال وسيلتين في المتوسط، ويزداد عدد الوسائل المستخدمة مع وفود الطلاب من الأقسام الأبعد عن موقع المجمع، ويُعد الميكروباص وحافلة النقل العام والترام أهم وسائل النقل التي تتم بواسطتها الرحلة اليومية، والتي أشار نصف عينة الدراسة إلى أنهم يستخدمونها لعدم وجود بدائل أخرى، وكان إنشاء مترو الأنفاق أهم اقتراحات عينة الدراسة لتحسين وسائل النقل المستخدمة في الرحلة اليومية.

٢) زمن الرحلة اليومية:

يعد الزمن أو الوقت الذي تستغرقه الرحلة اليومية للمجمع من الخصائص المهمة لهذه الرحلة، ولا يتأثر زمن الرحلة اليومية فقط بالمسافة المقطوعة، بل أيضاً بنوعية وسائل النقل المستخدمة وعددها، ونوعية الطرق التي تتم الرحلة اليومية من خلالها، وكثافة الحركة والسرعة المسموح بها عليها، كما يمثل زمن الرحلة أحد العوامل التي توجه الطالب أثناء اختياره لوسيلة النقل التي تتم بها الرحلة، حيث ذكر ثلث العينة أن سبب الاختيار كان سرعة الوصول مما يقلل من زمن الرحلة اليومية.

وقد أشار ما يقرب من ثلثي عينة الدراسة (٦٥,١%) إلى أن رحلتهم اليومية للمجمع تستغرق ٦٠ دقيقة أو أقل (جدول ٦)، ولا ترتبط هذه الفئة بوسيلة نقل معينة أو عدد محدد من الوسائل المستخدمة في الرحلة، ولكنها ترتبط أكثر بموقع سكن الطالب، حيث يقل في هذه الفئة الطلاب المقيمون في أقسام غرب المحافظة، بل تختفي بعض هذه الأقسام كثاني العامرية ومدينة برج العرب الجديدة. أما باقي عينة الدراسة فقد أشاروا إلى أن زمن رحلتهم اليومية للمجمع يتخطى ٦٠ دقيقة، وتعد هذه الفئة أكثر ارتباطاً بالأقسام التي تبتعد عن موقع المجمع شرقاً وغرباً، في حين يقل فيها الطلاب المقيمون بأقسام الوسط، ويختفي بعضها كأقسام العطارين والمنشية واللبنان والجمرك، ويؤكد معامل الارتباط وجود علاقة طردية قوية بين زمن الرحلة والمسافة بين موقع المجمع ومكان إقامة الطالب، حيث بلغت قيمته (٠,٨٢٩+).

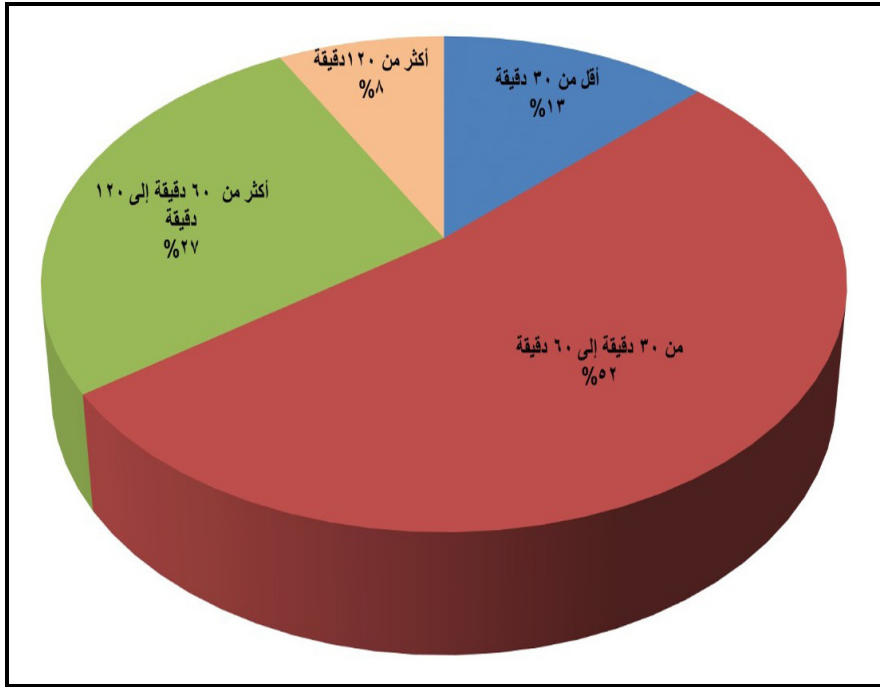
أما عن متوسط زمن الرحلة لإجمالي عينة الدراسة فقد بلغ ٥٤ دقيقة (ملحق ٤)، وهو يقترب كثيراً من متوسط زمن الرحلة اليومية لطلاب جامعة قناة السويس بمحافظة الإسماعيلية، والذي بلغ ٥٢,٨ دقيقة^(١) (الدسوقي، يوليو ٢٠١٢، ص ٥٢٩)، ويتباين هذا المتوسط بأقسام المحافظة، فينخفض عن المتوسط العام للمحافظة بعشرة أقسام ويصل إلى أدنى قيمة له بقسم المنشية (٢٥ دقيقة)، ويرتفع عن المتوسط العام للمحافظة بثمانية أقسام ليصل إلى أعلى قيمة له بمدينة برج العرب الجديدة (٩٠ دقيقة)، كما يتباين هذا المتوسط تبايناً بسيطاً بين الذكور (٥٢ دقيقة) والإناث (٥٥ دقيقة) بعينة الدراسة.

(١) تم حساب المتوسط بواسطة الباحثة من خلال البيانات الواردة في الدراسة.

جدول (٦) : توزيع عينة الدراسة تبعًا للزمن الذي تستغرقه الرحلة اليومية للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

الزمن	العدد	%
أقل من ٣٠ دقيقة	٧٨	١٢,٩
من ٣٠ دقيقة إلى ٦٠ دقيقة	٣١٥	٥٢,٢
أكثر من ٦٠ دقيقة إلى ١٢٠ دقيقة	١٦٢	٢٦,٩
أكثر من ١٢٠ دقيقة	٤٨	٨
إجمالي	٦٠٣	١٠٠

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.



شكل (٥) : التوزيع النسبي لعينة الدراسة تبعًا لزمن الرحلة اليومية للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

المصدر: الجدول (٦).

وعن مدى تباين زمن رحلة العودة عن رحلة الذهاب للمجمع، أشار ثلثا عينة الدراسة (٦٢,٣%) إلى اختلاف الزمن الذي تستغرقه رحلة العودة عن زمن رحلة الذهاب، حيث يزداد خلال العودة، ويتفق ذلك مع ما توصل له كل من "رمضان والغامدي" في دراستهما من عدم تماثل زمن رحلة العودة مع زمن رحلة الذهاب وميله للزيادة خلال رحلة العودة (رمضان والغامدي، ٢٠١٨، ص ٢٥٢)، ولا ترتبط زيادة زمن رحلة العودة فقط بازدياد الطرق، بل قد ترجع إلى الانتظار لفترة حتى يمكن استقلال أي وسيلة للنقل، ولذلك كانت أهم مقترحات عينة الدراسة لتقليل زمن الرحلة زيادة عدد المركبات (٥١,٤%) وتقليل الفاصل الزمني بينها (٢٢,٤%).

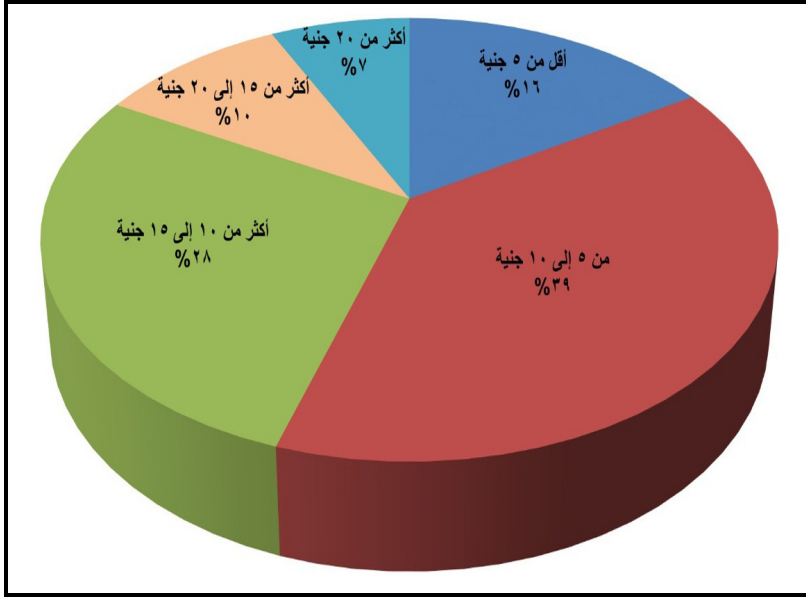
٣) تكلفة الرحلة اليومية:

يطلق عليها أحيانا المسافة الاقتصادية، وتعكس بيانات عينة الدراسة اختلافاً واضحاً في تكلفة الرحلة اليومية (جدول ٧)، حيث سجلت فئة (من ٥ إلى ١٠ جنيهاً) أعلى نسبة من عينة الدراسة بلغت ٣٨,٦%، تلتها فئة (من ١٠ لأقل من ١٥ جنية) بنسبة ٢٨%، أي أن ثلثي عينة الدراسة تراوحت تكلفة رحلتهم اليومية للمجمع ما بين خمسة جنيهاً وخمسة عشر جنيهاً، في حين تقترب نسبة فئة التكلفة الأقل (أقل من خمسة جنيهاً) من الفئة الأعلى (١٥ جنيهاً فأكثر) ليلبغا ١٦,٣% و ١٧,١% على الترتيب.

جدول (٧) : توزيع عينة الدراسة تبعاً لتكلفة الرحلة اليومية للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

التكلفة	العدد	%
أقل من ٥ جنيهاً	٩٨	١٦,٣
من ٥ جنيهاً إلى ١٠ جنيهاً	٢٣٣	٣٨,٦
أكثر من ١٠ جنيهاً إلى ١٥ جنيهاً	١٦٩	٢٨
أكثر من ١٥ جنيهاً إلى ٢٠ جنيهاً	٥٩	٩,٨
أكثر من ٢٠ جنيهاً	٤٤	٧,٣
إجمالي	٦٠٣	١٠٠

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.



شكل (٦) : التوزيع النسبي لعينة الدراسة تبعًا لتكلفة الرحلة اليومية

للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

المصدر: الجدول (٧).

وقد بلغ متوسط تكلفة الرحلة اليومية لإجمالي عينة الدراسة وللذكور والإناث ١٠,٢ جنيهات، ويقترب هذا المتوسط من مثيله للرحلة اليومية للطلاب سواء بجامعة طنطا أم جامعة قناة السويس بالإسماعيلية، حيث بلغ على الترتيب ٩,١ و ٨,٢ جنيهات^(١) (إسماعيل، خريف ٢٠١٦، ص ٣٧٨) (الدسوقي، يوليو ٢٠١٢، ص ٥٢٩). غير أن متوسط التكلفة يتباين على رقعة المحافظة نتيجة عدة عوامل، من أهمها المسافة بين موقع المجمع ومكان سكن الطلاب من جانب، وعدد وسائل النقل المستخدمة من جانب آخر، حيث ارتفع متوسط التكلفة بمركز ومدينة برج العرب إلى ما يقترب من ضعف المتوسط العام ليبلغ (١٩,٢ جنيهًا)، في حين انخفض بقسم العطارين إلى (٣,٨ جنيهات)، كما ترتفع نسبة مستخدمي وسيلة واحدة خلال الرحلة اليومية بين فئة التكلفة الأقل (أقل من ٥ جنيهات) بينما ترتفع نسبة مستخدمي ثلاث وسائل نقل أو أكثر بين فئة التكلفة الأعلى (١٥ جنيهًا فأكثر)، وقد أظهر معامل الارتباط وجود علاقة طردية قوية بين تكلفة الرحلة من جانب وعوامل المسافة وعدد وسائل النقل، فضلًا عن زمن الرحلة، حيث بلغت قيم المعامل على الترتيب (٠,٩٠٣+) و(٠,٨٦٢+) و(٠,٩٤٦+).

(١) تم حساب المتوسط بواسطة الباحثة من خلال البيانات الواردة في الدراستين.

٤) الطرق الرئيسية التي تتم من خلالها الرحلة اليومية ومناطق التوقف بها وأسبابه:

تعكس بيانات عينة الدراسة بشكل تقريبي أهم محاور النقل أو الطرق التي تتم عليها الرحلة اليومية لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، حيث ينبغي مراعاة أن الطالب أثناء رحلته قد يمر بطرق لا يعرف أسماءها، وقد لا يستخدم نفس الطرق يوميًا، فضلًا عن عدم ذكره لبعض الطرق الداخلية أو الفرعية التي قد يستخدمها للوصول من مكان سكنه للشوارع الرئيسية أو موقف وسائل النقل.

وتتسم معظم الطرق الرئيسية بمحافظة الإسكندرية بأنها إما طرق طولية (شرقية - غربية) كطريق الجيش (الكورنيش) وطريق جمال عبد الناصر، وإما طرق عرضية (شمالية - جنوبية) كطريق قناة السويس وطريق المشير، ويؤثر موقع مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية على تباين أهمية الطرق بالنسبة للرحلة اليومية للطلاب، فبُعد المجمع عن بعض الطرق جعلها أقل أهمية بالنسبة للرحلة اليومية رغم ما تحظى به من دور رئيسي في حركة النقل بشكل عام على رقعة المحافظة، في حين كان قربه وإشرافه على بعض الطرق جعلها محاور نقل رئيسية في الرحلة اليومية، كطرق الجيش وقناة السويس وترام الرمل وسوتر، وهي طرق لا تبعد عن المجمع أكثر من ٥٠ مترًا، وطريق أبي قير الذي يبعد بمسافة تتراوح من ٥٠ إلى ١٠٠ متر (شرف، ٢٠١٧، ص ١٨-١٩).

ويوضح جدول (٨) الأهمية النسبية للطرق التي تتم من خلالها الرحلة اليومية لعينة الدراسة من طلاب المجمع، في حين يوضح جدول (٩) أهم مناطق التوقف على هذه الطرق خلال الرحلة اليومية وأسباب التوقف، ومن الجدولين يمكن ملاحظة ما يلي:

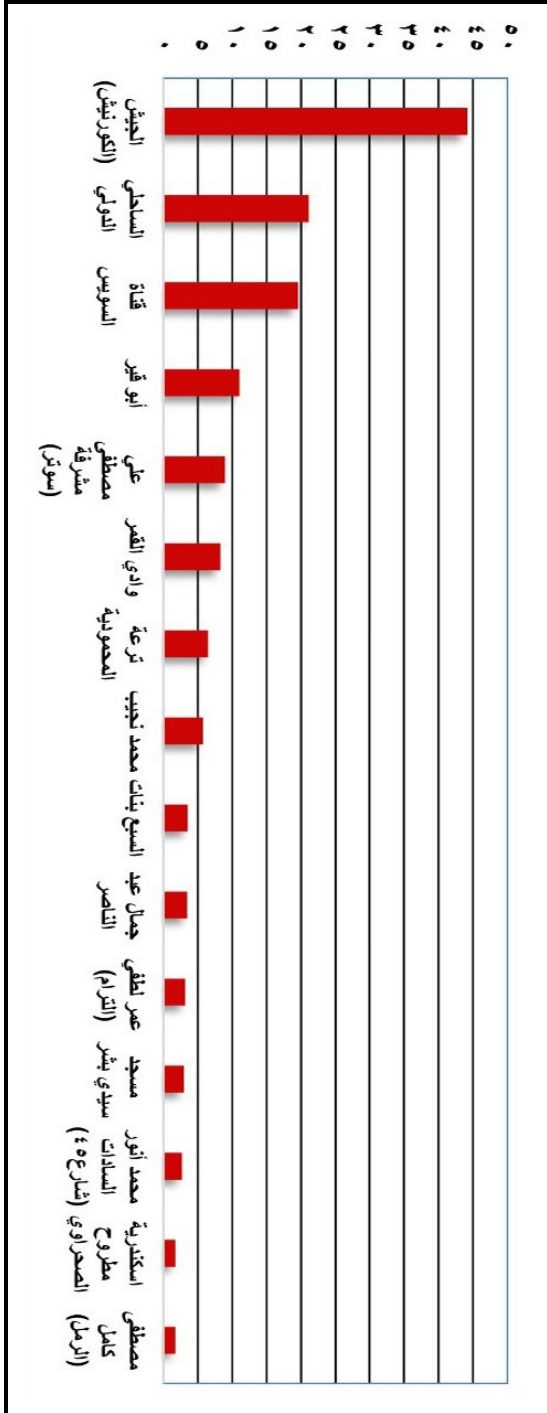
- يحظى طريق الجيش (الكورنيش) بالأهمية النسبية الأكبر (٤٤,١%) بين الطرق الرئيسية بالمحافظة التي تتم من خلالها الرحلة اليومية لعينة الدراسة، ويرجع ذلك لعدة أسباب منها قربه من مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، وامتداده شرقًا ليربط الأقسام التي استحوذت على نسبة كبيرة من عينة الدراسة بموقع المجمع، فضلًا عن اتساع الطريق الذي يسهم في سرعة وسهولة الحركة المرورية مقارنة بغيره من الطرق الموازية له الأقل اتساعًا والأبطأ في الحركة المرورية؛ كطريق أبي قير وطريق عمر لطفي (ترام الرمل)، وعن مناطق التوقف على هذا الطريق أشار أفراد العينة من مستخدمي هذا الطريق إلى أن أهمها مناطق سيدي جابر (٢,٢%)، وسيدي بشر (١٦,٢%)، وكانت أهم أسباب التوقف في الازدحام المروري الناتج في الأغلب عن الحوادث المرورية (٨٥,٣%) فضلًا عن الإشارات المرورية (٤٠,٦%).

جدول (٨) : توزيع عينة الدراسة تبعاً للطرق المستخدمة في الرحلة اليومية للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

الطريق	العدد	%
الحيش (الكورنيش)	٢٦٦	٤٤,١
الساحلي الدولي	١٢٧	٢١,١
قناة السويس	١١٨	١٩,٦
أبو قير	٦٧	١١,١
علي مصطفى مشرفة (سوتر)	٥٤	٩
وادي القمر	٥٠	٨,٣
ترعة المحمودية	٣٩	٦,٥
محمد نجيب	٣٥	٥,٨
السبع بنات	٢٢	٣,٦
جمال عبد الناصر	٢١	٣,٥
عمر لطفى (الترام)	١٩	٣,٢
شارع مسجد سيدي بشر	١٨	٣
محمد أنور السادات (شارع ٤٥)	١٧	٢,٨
الإسكندرية مطروح الصحراوي	١١	١,٨
مصطفى كامل (الرمل)	١١	١,٨
أخرى	١١٣	١٨,٧

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

* يتخطى مجموع النسب ١٠٠% لإمكانية استخدام أكثر من طريق، والجدول مرتب تنازلياً.



شكل (٧) : توزيع عينة الدراسة تبعاً للطرق التي يتم من خلالها الرحلة اليومية للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

المصدر : جدول (٨).

جدول (٩) : مناطق التوقف وأهم أسبابه بالطرق الأكثر استخدامًا بين عينة الدراسة خلال الرحلة اليومية للمجمع - العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

الطريق	مناطق التوقف		أسباب التوقف	
	المنطقة	% من مستخدمي الطريق	السبب	% من مستخدمي الطريق
الجيش (الكورنيش)	المنشية	٤,٩	إشارات مرورية	٤٠,٦
	محطة الرمل	٤,٩	مواقف لوسائل النقل	١٢
	الشاطبي	٦,٨	ازدحام مروري	٨٥,٣
	سيدي جابر	٢٢,٢	عدم وجود مركبات	٣٤,٢
	ستانلي	١٠,٢	إشغالات للطريق	١٢,٨
	جليم	٩	أعمال صيانة في الطريق	١١,٣
	سيدي بشر	١٦,٢		
الساخلي الدولي	الكيلو ٢١	٣,١	إشارات مرورية	٢٤,٤
			مواقف لوسائل النقل	١٨,٩
			ازدحام مروري	٢٦
			عدم وجود مركبات	٤٣,٣
			إشغالات للطريق	١٤,٢
			أعمال صيانة في الطريق	١٣,٤
قناة السويس *	محطة ترام الشبان المسلمين	٩,٣	إشارات مرورية	٣٦,٤
	نفق قناة السويس	٥,٩	مواقف لوسائل النقل	١٥,٣
	كوبري محرم بك	٢٠,٣	ازدحام مروري	٨٧,٣
			عدم وجود مركبات	٣٣,١
			إشغالات للطريق	١٢,٧
			أعمال صيانة في الطريق	١٦,١
باب شرقى	باب شرقي	٩	إشارات مرورية	٥٥,٢
	الشاطبي	١٤,٩	مواقف لوسائل النقل	١٦,٤
	الإبراهيمية	١٤,٩	ازدحام مروري	٨٦,٦
	كليوباترا	١١,٩	عدم وجود مركبات	٣٥,٨
	مصطفى كامل	٤,٥	إشغالات للطريق	١٠,٤
	رشدي	٣	أعمال صيانة في الطريق	١٦,٤

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

* أشار ١٩,٥% من مستخدمي الطريق إلى أن الطريق كله مزدحم.



شكل (٨) : نقاط التوقف على الطرق الأكثر استخدامًا بين عينة الدراسة خلال الرحلة اليومية لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

- يمثل الطريق الساحلي الدولي ثاني أهم طرق المحافظة التي يعتمد عليها الطلاب بعينة الدراسة في رحلتهم اليومية للمجمع بنسبة ٢٠,٧%، ويخدم هذا الطريق بشكل أساسي الطلاب المقيمين في غرب المحافظة وجنوبها، ليسهل وصولهم إلى موقع المجمع بوسط المحافظة دون اختراق المناطق السكنية المزدهمة، كما يتسم الطريق بعدم تعدد مناطق تحميل الركاب على طول الطريق فيقطع المسافة مباشرة دون التوقف المتكرر، وهو ما انعكس على قلة عدد مناطق التوقف التي أشار إليها أفراد العينة من مستخدمي هذا الطريق، وكانت أعلى نسبة لمنطقة الكيلو ٢١ بنسبة بلغت ٣,١%، وكانت أهم أسباب التوقف لمستخدمي هذا الطريق هو عدم وجود مركبات بنسبة ٤٣,٣%، ويليهما الازدحام الناتج عن الحوادث المرورية بنسبة ٢٦% من مستخدمي الطريق.
- يأتي طريق قناة السويس كالثالث أهم الطرق التي تخدم الرحلة اليومية لطلاب عينة الدراسة بنسبة ١٩,٦%، ويتميز هذا الطريق عن الطريقين السابقين بملاصفته للمجمع، وأنه يعد - تبعاً لعينة الدراسة - أهم الطرق العرضية بالمحافظة (الشمالية - الجنوبية) التي تتم الحركة اليومية لطلاب المجمع من خلالها، حيث يربط شمال المحافظة بوسطها، كما يعد هذا الطريق الأكثر في مناطق التوقف، حيث أشار خمس مستخدميهم (١٩,٥%) إلى أن مناطق التوقف تشمل الطريق بأكمله، في حين حدد بعض مستخدميهم مناطق محددة كان أهمها منطقة كوبري محرم بك بنسبة ٢٠,٣%، ومنطقة إشارة محطة ترام الشبان المسلمين بنسبة ٩,٣%، وجاءت أهم أسباب التوقف على هذا الطريق الازدحام المروري (٨٧,٣%) الناتج ليس فقط عن الحوادث المرورية خاصة عند كوبري محرم بك، بل أيضاً لأهمية الطريق للحركة المرورية الداخلية بالمحافظة والحركة المرورية التي تربط المحافظة بغيرها من المحافظات، مع ضيق الطريق وعدم استيعابه لحجم هذه الحركة، وكان ثاني أهم أسباب التوقف الإشارات المرورية بنسبة ٣٦,١% خاصة إشارة الشبان المسلمين.
- أشار ١١,١% من عينة الدراسة إلى استخدامهم لطريق أبي قير أثناء رحلتهم اليومية للمجمع، وهو يستخدم كبديل لطريق الكورنيش، حيث يربط أقسام شرق المحافظة بموقع المجمع خاصة الأقسام التي تمتد رقعتها جنوباً كأقسام ثاني المنتزة وثاني الرمل، ويتسم هذا الطريق بتعدد مناطق التوقف عليه خلال الرحلة اليومية وتوزيعها على طول الطريق، مما يوحي ببطء الحركة المرورية على طول الطريق مقارنة بطريقي الكورنيش والساحلي الدولي، وكانت أهم هذه المناطق منطقتي الشاطبي والإبراهيمية بنسبة بلغت (١٤,٩%) لكل منهما من إجمالي مستخدمي هذا الطريق، ويليهما منطقة كليوباترا بنسبة ١١,٩% ثم منطقة باب شرقي بنسبة ٩%، وقد أشار أفراد العينة من مستخدمي هذا الطريق إلى أن أهم أسباب التوقف كانت في الازدحام المروري (٨٦,٦%) والناتجة ليس فقط عن الحوادث بل نتيجة كثرة التوقف المتكرر لوسائل النقل بالمحطات على طول الطريق، أو انتظار السيارات على جانبي الطريق بالإضافة

إلى كثرة التقاطعات، فضلا عن الإشارات المرورية (٥٥,٢%) التي تتسم بطول فترتها؛ نظراً لأنها لا تخدم المشاة فقط بل تخدم الطرق العرضية المتقاطعة مع طريق أبي قير كطريق أحمد لطفي السيد وشارع اللاجيتيه وطريق المشير إسماعيل وشارع شعراوي.

جدول (١٠) : أهم مناطق التوقف وأسبابه خلال الرحلة اليومية لعينة الدراسة للمجمع العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

المنطقة	العدد	%	السبب	العدد	%
باب شرقي وواور المياه	٨٧	١٤,٤	إشارات مرورية	٢٢٤	٣٧,١
سيدي جابر	٥٦	٩,٣	مواقف لوسائل النقل	٧٤	١٢,٣
الشاطبي	٥٠	٨,٣	ازدحام مروري	٥٠٠	٨٢,٩
محرم بك	٤٨	٨	عدم وجود مركبات	١٩٦	٣٢,٥
سيدي بشر	٤١	٦,٨	إشغالات للطريق	٦٤	١٠,٦
جليم	٢٥	٤,١	أعمال صيانة في الطريق	٦٩	١١,٤
المنشية	٢٤	٤			

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

ونخلص مما سبق ذكره إلى أن أهم الطرق التي يستخدمها أفراد العينة خلال رحلتهم اليومية للمجمع هي طرق الجيش والساحلي الدولي وأبي قير ووادي القمر وترعة المحمودية وجمال عبد الناصر وعمر لطفي (ترام الرمل) كطرق طولية، وطرق قناة السويس ومصطفى علي مشرفة (سوتر) ومحمد نجيب والسبع بنات ومسجد سيدي بشر ومحمد أنور السادات (شارع ٤٥) كطرق عرضية، وكانت أكثر مناطق التوقف بالنسبة لإجمالي العينة وبصرف النظر عن الطريق المستخدم (جدول ١٠) باب شرقي وواور المياه ١٤,٤% وسيدي جابر ٩,٣% والشاطبي ٨,٣% ومحرم بك ٨%، وهي مناطق تتسم أغلبها بقربها من موقع مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، مما يعني أن الحركة اليومية لطلابها قد تكون أحد أسباب هذا التوقف من جانب في الوقت الذي تتأثر به من جانب آخر. وجاءت أهم أسباب التوقف لإجمالي عينة الدراسة الازدحام المروري (٨٢,٩%) نتيجة الحوادث المرورية وكثرة عدد المركبات بشكل يفوق الطاقة الاستيعابية للطرق، وتكرار عمليات التوقف لوسائل النقل خاصة الجماعية والانتظار للسيارات على جانبي الطرق، ثم الإشارات المرورية (٣٧,١%) إما لعبور المشاة في الطرق ذات حركة المرور السريعة، أو لوجود تقاطعات مع طرق أخرى، ثم عدم وجود مركبات بنسبة ٣٢,٥% خاصة للطلاب المقيمين بغرب المحافظة.

أما عن أكثر فترات التوقف خلال الرحلة اليومية، فقد أشار أكثر من نصف عينة الدراسة إلى أن الفترة من الساعة الواحدة ظهرًا حتى الساعة الرابعة عصرًا هي الفترة التي تشهد فيها رحلتهم اليومية عدد مرات توقف أكثر من غيرها خلال اليوم، في حين انخفضت النسبة خلال فترتي الصباح والمساء لتتراوح ما بين ١٥% و ٦% على الترتيب.

وعن اختلاف رحلة العودة عن رحلة الذهاب من حيث الطرق المستخدمة ومناطق التوقف وأسبابه أشار ١٨,٧% إلى أن هناك اختلافًا بين الرحلتين في الطرق التي تتم من خلالها الرحلة، في حين ذكر ٢٧,٨% و ٢٢,٤% أن الاختلاف كان في مناطق التوقف وأسبابه على الترتيب، وشملت مقترحات عينة الدراسة لتحسين خصائص رحلتهم اليومية مقترحات تتعلق بالطرق وتوقف الحركة عليها، منها توسيع الطرق (٣٧,٨%) للتناسب مع عدد المركبات المتزايد وحجم الحركة المرورية الناتج عنها، وإنشاء الكباري والأنفاق (٢٢,٦%) خاصة لتقاطعات الطرق التي تؤدي لتوقف الحركة المرورية، إجراء تحويلات مرورية (١٩,٤%) لتقليل الضغط على الشوارع التي تمثل محاور رئيسية للرحلة اليومية خاصة خلال فترات الذروة.

وعلى ضوء دراسة خصائص الرحلة اليومية لعينة الدراسة من طلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية فإن الرحلة اليومية تتم باستخدام وسيلتين في المتوسط، وأن كل وسائل النقل المستخدمة مع زيادة أهمية الميكروباص وحافلات النقل العام والترام مقارنة بغيرها من الوسائل، وأن متوسط زمن هذه الرحلة يقل قليلا عن الساعة (٥٤ دقيقة) في حين بلغ متوسط تكلفة الرحلة (١٠,٢ جنيهًا)، وكانت طرق الجيش والساحلي الدولي وقناة السويس الطرق الرئيسية التي تتم عليها الرحلة اليومية، وكانت أكثر مناطق التوقف خلال الرحلة اليومية منطقة باب شرقي ووابور المياه، وسيدي جابر، والشاطبي، في حين كانت أهم أسباب التوقف الازدحام المروري الناتج عن العديد من العوامل، والإشارات المرورية وعدم وجود مركبات، وأكثر فترات التوقف من الواحدة ظهرًا إلى الرابعة عصرًا، وتختلف رحلة العودة للطلاب عن رحلة الذهاب في مختلف خصائص الرحلة اليومية، وكان أهمها زمن الرحلة وعدد وسائل النقل المستخدمة، في حين تمثلت مقترحات الطلاب لتحسين خصائص رحلتهم اليومية في زيادة عدد المركبات وإنشاء مترو للأنفاق وتوسيع الطرق.

الخاتمة:

تمثل الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية أحد أهم الرحلات اليومية بغرض التعليم التي تتم على رقعة المحافظة، ويرجع ذلك للأهمية المكانية التي يحظى بها المجمع من جانب، وحجم الطلاب المترددين عليه من جانب آخر، وقد هدفت الدراسة من خلال عينة من طلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية إلى الكشف عن مناطق وفود الطلاب لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية وإبراز أهم خصائص رحلتهم اليومية إلى المجمع.

وقد انتهت الدراسة إلى عدم صحة الفرض الأول الخاص بموقع إقامة الطلاب مقارنة بموقع المجمع، حيث يفد الطلاب من الأقسام البعيدة عن موقع المجمع بنسبة أعلى من الأقسام القريبة منه، وقد كانت العلاقة الارتباطية عكسية ضعيفة بين المسافة بين موقع إقامة الطلاب والمجمع من جانب وعدد طلاب العينة المترددين على المجمع من جانب آخر، في حين ارتبط توزيع الطلاب بعينة الدراسة على أقسام الإسكندرية ارتباطاً طردياً قوياً بعوامل أخرى أهمها إجمالي حجم السكان، وحجم السكان في فئة التعليم الجامعي (من ١٨ لأقل من ٢١ سنة) وحجم السكان الحاصلين على التعليم الجامعي وفوق الجامعي، وقد شكلت أقسام أول وثاني المنتزة والدخيلة، وشياخات العجمي وسيدي بشر قبلي وباكوس والسيوف قبلي أكثر الأقسام والشياخات التي يفد منها الطلاب للمجمع.

أما عن الفرض الثاني الخاص بعدد وسائل النقل المستخدمة خلال الرحلة اليومية للطلاب، فقد أظهرت الدراسة صدق هذا الفرض، فقد بلغ متوسط عدد وسائل النقل المستخدمة خلال الرحلة اليومية لعينة الدراسة وسيلتين لكل طالب، ويزداد هذا المتوسط ببعده عن مكان إقامة الطالب عن موقع المجمع، ويقبل متوسط عدد الوسائل المستخدمة بقرب مكان إقامة الطالب من المجمع ولا يختلف تبعاً للنوع بين الذكور والإناث.

ويختص الفرض الثالث بزمن الرحلة اليومية وقد اثبتت الدراسة صحته، حيث بلغ متوسط زمن الرحلة اليومية لطلاب عينة الدراسة (٥٤ دقيقة)، ويتباين هذا المتوسط تبعاً لمكان إقامة الطلاب ومدى قربيه أو بعده عن المجمع وتبعاً للنوع، وبالمثل بلغ متوسط تكلفة الرحلة اليومية (١٠,٢ جنيهاً)، ويزداد للطلاب الوافدين من أقسام بعيدة عن المجمع، ويقبل للأقسام القريبة من موقع المجمع، مما يثبت صحة الفرض الرابع للدراسة.

وأكدت استجابات الطلاب بعينة الدراسة حول أهم الطرق المستخدمة خلال الرحلة اليومية صدق الفرض الخامس، حيث كان طريق الجيش فضلاً عن الطريق الساحلي الدولي وطريق قناة السويس أهم محاور النقل التي تخدم الرحلة اليومية لطلاب المجمع بعينة الدراسة، وكانت أكثر المناطق التي تتوقف فيها الرحلة اليومية للطلاب هي مناطق وابور المياه وباب شرقي وسيدي جابر والشاطبي، في حين كانت أهم أسباب التوقف أثناء الرحلة الازدحام المروري بمختلف أسبابه، والإشارات المرورية، وقلة عدد المركبات المتاحة، وأكثر فترات التوقف من الواحدة ظهرًا إلى الرابعة عصرًا.

وقد أشار معظم عينة الدراسة إلى اختلاف رحلة العودة عن رحلة الذهاب اليومية للمجمع خاصة من حيث عدد وسائل النقل المستخدمة وزمن الرحلة، وهو ما يثبت صحة الفرض السادس للدراسة، وتمثلت أهم مقترحات عينة الدراسة لتحسين خصائص رحلتهم اليومية للمجمع في زيادة أعداد المركبات المتاحة بالإضافة إلى إنشاء مترو للأنفاق وتوسيع الطرق لتستوعب حجم الحركة المرورية اليومية.

وخرجت الدراسة بمجموعة من التوصيات كما يلي:

١. زيادة عدد المركبات التي تعمل على خطوط النقل من شياخات العجمي وسيدي بشر قبلي وبحري والسيوف قبلي وباكوس باعتبارها الشياخات التي سجلت أعلى نصيب نسبي من الطلاب المترددين على مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية بعينة الدراسة.
٢. تخصيص مركبات للنقل العام لخدمة طلاب مجمع العلوم الاجتماعية والإنسانية خاصة وطلاب الجامعة عامة.
٣. تفعيل استراتيجيات التعليم عن بعد جنباً إلى جنب مع التعليم التفاعلي في القاعات التدريسية، حتى يمكن للطلاب الاستعانة به وقت الضرورة وصعوبة وصولهم للمجمع لأي سبب طارئ أو وصولهم متأخرين عن موعد بدء المحاضرات.
٤. تحديد تعريفه النقل لطلاب المجمع بكل وسائل النقل العاملة على خطوط النقل لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية ومراقبتها بشكل دائم ومعاينة المخالفين من السائقين.
٥. إعادة جدولة مواعيد المحاضرات بحيث لا تبدأ كل كليات المجمع في ذات الوقت مما يشكل ضغطاً على محاور النقل التي تتم من خلالها الرحلة اليومية ووسائل النقل المستخدمة ويزيد من زمن الرحلة.
٦. تحديد نقطة البداية والنهاية لخطوط النقل التي تخدم طلاب المجمع بصرامة للسائقين، وتشديد الرقابة عليهم منعاً لتطبيع المسافة خاصة خلال رحلة العودة لزيادة التكلفة.
٧. العمل على تيسير الحركة المرورية في مناطق التوقف خلال الرحلة اليومية عن طريق منع انتظار السيارات على الجانبين، وإلزام مركبات النقل الجماعي بالوقوف فقط في المحطات، وإلغاء أي مواقف عشوائية للتحميل، ومراقبة سرعة المركبات لتقليل الحوادث المرورية.
٨. التوسع في إنشاء كباري وأنفاق للمشاة وللسيارات عند مناطق التقاطعات بدلاً من الإشارات المرورية التي تعطل الحركة المرورية وتزيد من زمن الرحلة اليومية.
٩. تفعيل مشروع دراجة لكل طالب خاصة المقيمين في مناطق قريبة من المجمع لتخفيف حجم الحركة المرورية اليومية للمجمع مع تخصيص حارة لهم في الشوارع الرئيسية لمنع تعرضهم للحوادث.
١٠. بدء التنفيذ الفعلي لمشروع مترو الأنفاق الذي يمتد من أبي قير شرقاً للعامة غرباً، مما يوفر وسيلة نقل لطلاب المجمع أسرع وأكثر راحة وأماناً وأقل تكلفة.

الملاحق

ملحق (١)

نموذج استبيان عن الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الإسكندرية: تحليل جغرافي

"بيانات هذا النموذج سرية ولا تستخدم إلا في أغراض البحث العلمي"

أولاً: البيانات الشخصية.

١. النوع: طالب () طالبة ()

٢. الكلية:

- الآداب
- التربية
- الحقوق
- السياحة والفنادق
- العلوم التجارية

٣. الفرقة:

- الأولى
- الثانية
- الثالثة
- الرابعة

٤. محل الإقامة: محافظة قسم مركز / شياخة/ قرية.....

في حالة الطلاب الوافدين من خارج محافظة الإسكندرية أجب على الأسئلة (٤أ، ٤ب، ٤ج)، في حالة

الطلاب من محافظة الإسكندرية انتقل للسؤال ٥

٤أ. هل تقيم في الإسكندرية أثناء الدراسة؟

- نعم
- أحيانا
- لا

٤ب. إذا كنت تقيم في الإسكندرية، ما هو مكان إقامتك؟

القسم الشياخة.....

٥. عدد أفراد الأسرة:

٦. مهنة رب الأسرة؟

٧. متوسط دخل الأسرة

- أقل من ١٥٠٠ جنيه.
- من ١٥٠٠ إلى أقل ٣٠٠٠ جنيه.
- من ٣٠٠٠ إلى أقل من ٤٥٠٠ جنيه.
- من ٤٥٠٠ إلى ٦٠٠٠ جنيه.
- ٦٠٠٠ جنيه فأكثر .

ثانياً: بيانات عن الرحلة اليومية لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية.

٨. ما هو عدد أيام الدراسة التي تلتزم بحضورها في الكلية؟

٩. ما هي وسيلة النقل التي تستخدمها في ذهابك للكلية أو العودة؟(يمكن اختيار أكثر من إجابة)

- قطار
 - ترام
 - أتوبيس نقل عام
 - أتوبيس خاص
 - مشروع / ميكروباص.
 - سيارة أجرة (تاكسي).
 - سيارة خاصة.
 - أوبر أو كريم.
 - SWVI أو كريم باص.
 - دراجة بخارية.
 - عجلة.
 - توكتوك.
 - مشياً على الأقدام.
 - أخرى تذكر
١٠. كم وسيلة تستخدمها في ذهابك للكلية أو عودتك؟
- واحدة.
 - اثنتين.
 - ثلاث.
 - أكثر من ثلاث.
١١. ما السبب في اختيارك هذه الوسائل؟
- انخفاض التكلفة.
 - سرعة وصولها للكلية.
 - عدم وجود وسائل أخرى متاحة.
 - أخرى

١٢. ما هو الزمن التقريبي الذي تستغرقه في ذهابك للكلية أو العودة؟
- أقل من نصف ساعة.
 - من نصف ساعة لساعة.
 - من ساعة لساعة ونصف.
 - أكثر من ساعة ونصف.
١٣. ما هي تكلفة وسائل النقل التي تستخدمها في ذهابك للكلية أو العودة؟
- أقل من ٥ جنيهاً.
 - من ٥ جنيهاً لأقل من ١٠ جنيهاً.
 - من ١٠ جنيهاً ل ١٥ جنيهاً.
 - ١٥ جنيهاً فأكثر.
١٤. ما هي أهم الطرق التي تستخدمها في ذهابك للكلية أو العودة؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)
- طريق الكورنيش.
 - طريق أبي قير.
 - طريق جمال عبد الناصر.
 - طريق ٤٥.
 - طريق محمد نجيب.
 - طريق قناة السويس.
 - الطريق الدولي.
 - طريق وادي القمر.
 - طريق بورسعيد.
 - مصطفى كامل (الرمل).
 - شارع ترعة المحمودية.
 - وينجت.
 - سوتر.
 - ملك حفني.
 - الإقبال.
 - الإسكندرية/ مطروح الصحراوي.
 - شعراوي.
 - السبع بنات.
 - شارع مسجد سيدي بشر.
 - الجلاء.
 - جميلة بوحريد.
 - السلطان حسين.

- شارع فؤاد.
- خالد بن الوليد.
- شارع ٣٠.
- الترام (عمر لطفي\ عبد السلام .عارف)
- المشير إسماعيل.
- فوزي معاذ.
- أحمد أبو سليمان.
- أخرى

١٥. ما هي أهم نقاط التوقف في حركة الطريق أثناء ذهابك للكلية أو العودة؟

١٦. ما هي أسباب التوقف في طريق ذهابك للكلية أو العودة؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

- إشارات مرورية.
- ازدحام مروري.
- إشغالات للطريق (مقهى، باعة جائلين...).
- مواقف لوسائل النقل.
- عدم وجود مركبات.
- أعمال صيانة في الطريق.
- أخرى

١٧. هل تختلف رحلة العودة عن رحلة الذهاب للكلية؟

- نعم
- أحياناً
- لا

إذا كانت الإجابة ب (نعم) أو (أحياناً)

١٨. ما هي أوجه الاختلاف؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

- عدد وسائل النقل المستخدمة.
- أنواع وسائل النقل المستخدمة.
- زمن الرحلة.
- الطرق الرئيسية.
- نقاط التوقف في الطريق.
- زمن التوقف في الطريق.
- سبب التوقف في الطريق.
- أخرى

١٨. ما هي مقترحاتك لتحسين جودة رحلة الذهاب والعودة من وإلى المجمع؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة).

- إنشاء مترو الأنفاق.
- تحويلات مرورية.
- إنشاء كباري أو أنفاق.
- توسيع الطرق.
- تقليل الإشارات المرورية.
- تحسين مركبات ووسائل النقل.
- زيادة عدد وحدات النقل.
- نقل بعض مواقف تحميل الركاب.
- منع إشغالات الطرق.
- تقليل الفاصل الزمني بين المركبات.
- أخرى.....

"شكراً لحسن تعاونكم معنا"

الباحثة

ملحق (٢) : أعداد الطلاب بكليات جامعة الإسكندرية في العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.*

% من إجمالي الجامعة	عدد الطلاب			الكلية
	إجمالي	إناث	ذكور	
٦,٤	١١٣١٦	٩١٨١	٢١٣٥	التربية
٠,٦	١١٣٣	٦٦٣	٤٧٠	السياحة والفنادق
٢٣,٢	٤١١٠٩	١٨١٣١	٢٢٩٧٨	العلوم التجارية
١٧,٩	٣١٧٣٤	٢١٢٨٦	١٠٤٤٨	الأداب
١٤,٨	٢٦١٩٥	١١٦٧٦	١٤٥١٩	الحقوق
٦٢,٩	١١١٤٨٧	٦٠٩٣٧	٥٠٥٥٠	إجمالي مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية
٤,٢	٧٥٢٥	٤٠٠١	٣٥٢٤	الطب البشري
١,٢	٢٠٧٠	١٣٣١	٧٣٩	طب الأسنان
١	١٨٤٥	١٠٧٩	٧٦٦	الطب البيطري
٣,٣	٥٧٦٥	٣٧٥٤	٢٠١١	الصيدلة
٩,١	١٦١٣٤	٤٠٥٢	١٢٠٨٢	الهندسة
٤,٥	٨٠٨١	٤١٢٤	٣٩٥٧	العلوم
٢,٥	٤٤٣٦	٢٤٧٨	١٩٥٨	الزراعة
٢,٨	٥٠١٣	٣٩٨١	١٠٣٢	الفنون الجميلة
١,٧	٢٩٨٠	١٦٩٣	١٢٨٧	زراعة سابا باشا
١,١	١٩٦٩	١٢٧٠	٦٩٩	التمريض
١	١٨٢٥	١٣٥٤	٤٧١	الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية
٠,٩	١٥٣٥	١٣٤٢	١٩٣	تربية نوعية
١,٦	٢٧٤٩	-	٢٧٤٩	تربية رياضية بنين
١,٢	٢٠٩٥	٢٠٩٥	-	تربية رياضية بنات
١	١٨٠٤	١٨٠٤	-	رياض أطفال
١٠٠	١٧٧٣١٣	٩٥٢٩٥	٨٢٠١٨	إجمالي كليات الجامعة

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، أكتوبر ٢٠١٩، ص ٥٧.

* الجدول لا يشمل فروع جامعة الإسكندرية خارج محافظة الإسكندرية، كما لا يشمل طلاب التعليم المفتوح والدراسات العليا.

ملحق (٣) : المسافة التقريبية بين مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية
ونقطة مركزية بأقسام المحافظة.

المسافة (كم ^٢)	القسم
١١,٢	أول المنتزة
١٦	ثاني المنتزة
٦,٢	أول الرمل
٨,٩	ثاني الرمل
٤,١	سيدي جابر
١,٣	باب شرقي
١,٤	القطارين
٥,٢	محرم بك
٢,٢	المنشية
٢,٦	اللبان
٨,٤	الجمرك
٣,٣	كرموز
٥,٧	ميناء البصل
١٤,٤	الدخيلة
١٧,٧	أول العامرية
٤١,٤	ثاني العامرية
٦٢,٧	مركز ومدينة برج العرب
٤٤,٨	مدينة برج العرب الجديدة
٤٥,٩	الساحل الشمالي

المصدر: من حساب الباحثة اعتماداً على برنامج ArcMAP وباستخدام أدوات التحليل
المكاني هما (feature to point- point distance).

ملحق (٤) : بعض خصائص الرحلة اليومية لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية
على مستوى أقسام المحافظة العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

القسم	متوسط عدد أيام الدراسة	متوسط عدد وسائل النقل	متوسط زمن الرحلة (بالدقيقة)	متوسط تكلفة الرحلة (بالجنيه)
أول المنتزة	٤,٥	١,٨	٥٥,٤	٨,٦
ثاني المنتزة	٤,٤	١,٨	٦١,٨	١٠,٢
أول الرمل	٣,٩	١,٨	٥٠,٨	٧,٩
ثاني الرمل	٤,٢	٢,٢	٥٢,٩	٩,٣
سيدي جابر	٤	١,٨	٣٩,٥	٧,٣
باب شرقي	٤,٣	١,٥	٢٩,٣	٦,٩
العطارين	٤,٥	١,٣	٣٠	٣,٨
محرم بك	٤,٤	١,٨	٣١,٧	٧,٦
المنشية	٤,٥	١,٣	٢٥	٥
اللبان	٥	٢	٣٠	٥
الجمرك	٤,٧	١,٢	٣٥	٥,٨
كرموز	٤,٢	٢,٣	٤٨	٧
ميناء البصل	٤,٢	٢,٥	٥٧,٢	١٠,٥
الدخيلة	٤,٤	٢,٣	٦٨,٤	١٤
أول العامرية	٤,٥	٢,٥	٧٠,١	١٤,٤
ثاني العامرية	٤,٧	٣	٨٥	١٧,٥
مركز ومدينة برج العرب*	٤,٥	٢,٧	٧٩	١٩,٢
مدينة برج العرب الجديدة	٤,٨	٢,٨	٩٠	١٧,٥
إجمالي	٤,٣	٢	٥٤	١٠,٢

المصدر: من حساب الباحثة باستخدام برنامج SPSS بناء على بيانات الدراسة الميدانية.

ملحق (٥) : أوجه اختلاف رحلة الذهاب عن رحلة العودة لطلاب
مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

مدى الاختلاف	العدد	%	وجه الاختلاف	العدد	%
نعم	٢٣٤	٣٨,٨	عدد وسائل النقل	٢٦٣	٤٩,١
			نوع وسائل النقل	١٢٨	٢٣,٩
			زمن الرحلة	٣٣٤	٦٢,٣
أحياناً	٣٠٢	٥٠,١	نقاط التوقف	١٤٩	٢٧,٨
			سبب التوقف	١٢٠	٢٢,٤
			الطرق الرئيسية	١٠٠	١٨,٧
لا	٦٧	١١,١			
إجمالي	٦٠٣	١٠٠			

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

ملحق (٦) : مقترحات عينة الدراسة لتحسين الرحلة اليومية لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية
العام الجامعي ٢٠١٨-٢٠١٩.

المقترح	العدد	%
إنشاء مترو أنفاق	٢٣٩	٣٩,٦
إجراء تحويلات مرورية	١١٧	١٩,٤
إنشاء كباري وأنفاق	١٣٣	٢٢,١
توسيع الطرق	٢٢٨	٣٧,٨
تقليل الإشارات المرورية	٩٤	١٥,٦
تحسين حالة المركبات	١٩٣	٣٢
زيادة عدد المركبات	٣١٠	٥١,٤
نقل بعض المواقع	٩٠	١٤,٩
منع إشغالات الطرق	١٥٨	٢٦,٢
تقليل الفاصل الزمني بين المركبات	١٣٥	٢٢,٤
أخرى	١٦	٢,٧

المصدر: بيانات الدراسة الميدانية.

المصادر والمراجع

١. أبو عيانة، فتحي محمد، (٢٠١٧)، جامعة الإسكندرية وجامعة بيروت العربية: نصف قرن من العطاء والإيثار (١٩٦٠-٢٠١١)، مجلة جامعة الإسكندرية، اليوبيل الماسي، جامعة الإسكندرية.
٢. إسماعيل، عبد السلام عبد الستار، (٢٠١٦)، التقييم الجغرافي لمنطقة نفوذ جامعة طنطا، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مركز بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، العدد ٤٠.
٣. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، (٢٠١٧)، شبكة المعلومات الجغرافية، فرع الإسكندرية.
٤. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، (٢٠١٨)، التعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت لعام ٢٠١٧.
٥. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، (٢٠١٩)، أكتوبر، النشرة السنوية للطلاب المقيدين وأعضاء هيئة التدريس للتعليم العالي (٢٠١٨-٢٠١٩).
٦. الدسوقي، محمد رشاد، (٢٠١٢)، يوليو، مركزية الخدمة التعليمية الجامعية بمدينة الإسماعيلية: دراسة جغرافية، مجلة كلية الآداب، جامعة بنها، العدد ٢٩.
٧. الموقع الرسمي لجامعة الإسكندرية:
www.aiexu.edu.eg/index.php/ar/2015-11-17-12-42-44/history.
٨. بكير، محمد الفتحي، (١٩٩٥)، بعض الأبعاد الجغرافية لمجال النفوذ التعليمي لجامعة المنصورة، ندوة الاتجاهات الحديثة في علم الجغرافيا، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية.
٩. بهي، منى محمود، (٢٠١٤)، يوليو، الإقليم الوظيفي التعليمي لكلية البنات الأدبية بمدينة بريدة ١٤٣٢/ ١٤٣٣: دراسة جغرافية، مجلة العلوم العربية والإنسانية، جامعة القصيم، المجلد ٧، العدد ٤.
١٠. خلاف، مرفت أحمد، (٢٠١٥)، مارس، الإقليم التعليمي لجامعة أم القرى، المجلة المصرية للتغير البيئي، الجمعية المصرية للتغيرات البيئية، المجلد السابع (١)، العدد التاسع.
١١. رمضان، محمد إبراهيم، (١٩٩٤)، دور النقل في تحديد أبعاد النفوذ الجغرافي لفرع جامعة الإسكندرية في دمنهور: دراسة تحليلية كارتوجرافية، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، العدد ٤٣.
١٢. رمضان، محمد إبراهيم، والغامدي، مسفرة صالح محمد، (٢٠١٨)، تأثير رحلة الدراسة اليومية على استدامة العملية التعليمية لطالبات جامعة الإمام عبد الرحمن بن فيصل، دراسة تطبيقية على مجمع الريان بالدمام، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، العدد ٨٩.

١٣. شرف، محمد إبراهيم محمد، (٢٠١٧)، جامعة الإسكندرية بين التركيز والتبعثر، مجلة جامعة الإسكندرية، اليوبيل الماسي، جامعة الإسكندرية.
١٤. موقع مجمع العلوم الإنسانية على Google Map
الأزاريته، الشاطبي، قسم باب شرقي، الإسكندرية/ www.google.com/maps/place/
15. Didero, M. & et al. (Sep. 2019). Urban Structure and daily mobility patterns in a city of long distances: The case of Muscat/ Oman, Singapore. *Journal of Tropical Geography*, Vol. 40, Issue 3.
16. Guzman, L. & et al. (2017). Assessing equity in transport accessibility to work and study: The Bogota' region. *Journal of Transport Geography*, Vol. 58.
17. Lord, S. & et al. (2011). When mobility makes sense: A qualitative and longitudinal study of the doily mobility of the elderly. *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 31.
18. Qoradi, M. (Dec. 2018). The Effect of Geographic Constraints on the Academic Achievement of Students at King Saud University Using GIS Techniques: A Case Study. *Journal of Arts & Social Sciences, Sultan Qaboos University*, Vol. 9, Issue 3.
19. Vilhelmson, B. (1999). Daily mobility and the Use of time for different activities: The case of Sweden. *Geo Journal*, Vol. 48, No. 3.

The Daily Journey for The Students of The Humanities and Social Sciences Campus - Alexandria University “Geographical Analysis”

ABSTRACT

The journey for the students of the campus of humanities and social sciences – Alexandria University is considered as the one of the most important daily journeys for education in Alexandria. This study aimed by doing a questionnaire on a sample of students of the campus to reveal areas those students come from and show the properties of their daily journey. The study concluded that a weak negative correlation between the distance between the student's location and the campus on the one hand, and the number of sample students on the other hand. Montaza 1, Montaza 2, Dekhela, have formed the districts were the majority of the sample reside.

The most important properties of their daily journey are using two means of transport, the average time of the journey was 54 minutes and the average cost was 10,2 Egyptian pounds. Al Giesh Road, the International Coastal Road and the Suez Canal Road were the most important ways that are used by the students for their daily journey, and the common areas that the journey stops on Were Wabour El Maya, Bab Sharqy, Sidi Gaber, and Shatby. The reasons of stopping were the traffic jam, traffic lights and the unavailability of vehicles. The time of the stopping was from 1pm to 4pm. Most of the study sample indicated that the return journey was different from the going journey to the campus, concerning the number of vehicles that used and the journey time. the suggestions of the study's sample for improving the properties of their daily journey to the campus were increasing the number of the available vehicles, setting up metro and expanding roads to accommodate the daily journey volume of traffic.

Key Words: The daily journey, The humanities and social sciences campus, Alexandria University, Alexandria Governorate.