

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عمار ثليجي بالأغواط
كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم العلوم الاجتماعية

الموضوع

واقع النقل الحضري بمدينة الأغواط

دراسة إستطلاعية

مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر
تخصص علم الاجتماع الحضري

تحت إشراف:
د.لكحل الهواري

إعداد الطالب:
- عبو ياسين

السنة الجامعية: 2018م/2019م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(سبحانك لا علم لنا إلا ما علمتنا إنك أنت العليم الحكيم)

صدق الله العظيم

شكر وتقدير

نشكر الله عز وجل أن وفقنا لإتمام هذا العمل

كما نوجه شكرنا إلى الدكتور المشرف **لكحل الهواري** لقبوله الإشراف
أولا ولما منحانا من جهد ووقت وتشجيع وتوجيهات وإرشادات ودعم
لإنجاز هذا البحث ، مما كان له الأثر الكبير في إخراج هذا البحث في
صورته النهائية.

كما نتقدم بالشكر والتقدير إلى الأساتذة الكرام أعضاء اللجنة الموقرة
الذين وافقوا على مناقشة هذه المذكرة.

كما لا ننسى شكر جميع أساتذتنا في كل مراحل الدراسة ونشكر جميع
الأساتذة الذين ساهموا ولو بكلمة طيبة في إنجاز هذا العمل وكل أساتذة
كلية العلوم الإنسانية و الإجتماعية.

ولا ننسى جميع عمال و موظفي كل من مديرية النقل ونخص بالذكر
منهم مدير المؤسسة.

كما لا ننسى أيضا جميع موظفي كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية.

الإهداء

إلى التي أنارت بنورها وحنانها الفياض درب حياتي.

أمي العزيزة (الورية).

وإلى كل الأهل والأقارب وإلى الأحبة والأصدقاء ، كل بإسمه

وإلى كل من ساهم في إنجاز هذا البحث ولو بكلمة تشجيع أهدي

لهم ثمرة بحثي هذا.

إلى من عرفت وصدقت وأحببت

إلى كل من هم في ذاكرتي وليسوا في مذكرتي.

ياسين

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

الإهداء

فهرس المحتويات

فهرس الجداول

فهرس الأشكال

فهرس الصور

فهرس المخططات

مقدمة.....أ، ب

الجانب النظري

الفصل الأول : الإطار المنهجي للدراسة

05..... أسباب اختيار الموضوع

06..... أهمية وأهداف الدراسة

07..... الإشكالية

09..... تحديد أهم المفاهيم

11..... الدراسات السابقة

16..... صعوبات الدراسة

الفصل الثاني : دور وأهمية خدمة النقل الحضري بالمدينة

1. النقل

- 18.....تمهيد
- 19.....1. مفهوم النقل الحضري
- 20.....2. وسائل النقل الحضري الجماعي في الوسط الحضري
- 21.....3. أهمية النقل الحضري الجماعي

II . واقع النقل الحضري بمدينة الاغواط

- 24.....1. مخطط النقل الحضري
- 30.....2. شبكة النقل الحضري الجماعي
- 32.....3. التنقلات الحضرية في المدينة
- 33.....4. الخدمة ونوعية الخدمة النقل الحضري الجماعي
- 36.....خلاصة الفصل

الفصل الثالث : التوسع العمراني

1.المدينة

- 38.....تمهيد
- 39.....1. مفهوم المدينة
- 39.....2. العمران
- 40.....3. المجال العمراني
- 40.....4. التخطيط العمراني

II. التوسع العمراني

- 42.....1. مفهوم التوسع العمراني
- 43.....2. أنواع التوسع العمراني
- 45.....3. أشكال التوسع العمراني
- 48.....خلاصة الفصل

الجانب الميداني

الفصل الرابع : الأسس المنهجية للدراسة

- 51.....مجالات الدراسة.
- 52.....العينة ومواصفاتها.
- 53.....أدوات جمع البيانات.
- 54.....المنهج المستخدم في الدراسة.

الفصل الخامس : عرض وتحليل البيانات

- 56.....عرض وتحليل البيانات العامة.
- 61.....عرض وتحليل بيانات التساؤل الأول.
- 65.....عرض وتحليل بيانات التساؤل الثاني.

الفصل السادس : نتائج الدراسة

- 73.....الاستنتاج العام.
- 76.....الاقتراحات.
- 78.....التوصيات.
- 79.....خاتمة.
- 80.....قائمة المراجع والمصادر.

الملاحق

فهرس الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
56	توزيع العينة حسب الجنس	01
57	توزيع العينة حسب السن	02
58	توزيع العينة حسب المستوى التعليمي	03
59	توزيع العينة حسب الحالة العائلية	04
60	توزيع العينة حسب المهنة	05
61	أسباب التنقل	06
62	وسيلة التنقل	07
63	أوقات التنقل	08
64	إستعمال وسيلة النقل الحضري بانتظام	09
65	حالة الحافلة	10
66	معلومات الخط	11
67	أماكن التوقف	12
68	المعاملة	13
69	الراحة	14
70	السعر	15
71	مدة السير والإنتظار	16

فهرس الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
47	أنواع وأشكال التوسع العمراني	01

فهرس الصور

رقم الصفحة	عنوان الصورة	رقم الصورة
43	التوسع الداخلي	01
44	التوسع الخارجي	02
45	الخطة الشطرنجية	03
46	الخطة الإشعاعية	04

فهرس المخططات

رقم الصفحة	عنوان المخطط	رقم المخطط
26	مخطط النقل الحضري بواسطة الحافلات	01
27	حضيرة نقل المسافرين حسب السن لسنة 2018	02
29	النقل بواسطة سيارة الأجرة	03

ملخص

إن موضوع النقل الحضري موضوع في غاية الأهمية، إذ يعتبر من بين المشاكل المعاصرة التي تواجه المدن في العالم ويشكل عنصراً مهماً في دراسات مخطط الحركة والمرور وأدوات التهيئة والتعمير، فهو بمثابة قلبها النابض في المدينة نظراً لدوره المهم في ديناميكيتها والإدماج بين مختلف مكوناتها الحضرية وتأثيراتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، ومدينة الأغواط من بين المدن التي تعاني من مشاكل عديدة في مجال النقل والحركة حيث أصبح لا يواكب التوسع العمراني الذي تشهده المدينة في محيطها الحضري.

لقد حاولنا من خلال موضوعنا هذا إلقاء نظرة عن كثب حول النقل الحضري الجماعي لمدينة الأغواط وحاولنا أن نبرز الأسباب الحقيقية التي كانت وراء عدم مواكبة النقل الحضري الجماعي للتوسع العمراني.

Summary

The theme of urban transport very important topic, considering contemporary problems facing cities in the world and is an important element in studies of motion chart, traffic, configuration utilities and reconstruction, it is a pulsating heart in the city because of its important role in the dynamics and integration between the different components of urban and economic, social and political impacts, and the city of laghouat is a city beset by many problems in transportation and movement so that is not keeping pace with the city's urbanization in the urban environment (urban pole).

I've tried this theme through an overview of the collective urban transport for the city of laghouat, we tried to highlight the real reasons behind the failure to keep up with the collective urban transport to urbanization.

مقدمة

إن تعدد الأنشطة التي يقوم بها الفرد داخل النسيج الحضري وتباعد أماكنها أدى إلى نشوء حركة ذهاب وإياب مستمرة عبر شبكة طرق تربط مختلف العناصر المهيكلية للمجال الحضري ، إذ ترتفع كثافة هذه الحركة خاصة في وسط المدينة حيث تتركز الأعمال والنشاطات ، مما يدفع بالفرد إلى استخدام عدة وسائل من أجل التنقل ويعد النقل الحضري الجماعي احد هذه الوسائل المستخدمة ، إذ أصبح يعد ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة.

هذه الأخيرة تعتبر تشكيلة متكاملة من الوظائف الاقتصادية والاجتماعية التي نجدها متباينة في الغاية التي وجدت لأجلها ، وهي تشهد يوميا حركة نشطة بمختلف أنواعها ووسائلها (سيارة خاصة.نقل جماعي....) ليجد المنتقل نفسه أمام اختيار نوع أو نمط النقل وأيهم يوفر له الوقت والتكلفة والراحة.....، إذ بد من تنظيم لهذه التنقلات والذي يكون باتخاذ إجراءات لتسهيل سير حركة المرور كالحد من استعمال السيارات الخاصة وإعطاء أولوية للنقل الجماعي بالحافلات والذي يأتي كجزء من حل المعادلة لأنه يضمن انخفاض التكاليف بصفة عامة واستهلاك الطاقة.

يعد النقل بصفة عامة من أهم عوامل تقدم المدن والبلدان لما له من أهمية بالغة في مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والبيئية والإستراتيجية ، إذ يعبر عن حيوية المدن أو التجمعات العمرانية عموما ، لذلك يعتبر تنظيم النقل الحضري في المدن من الوظائف الأساسية ، حيث من الضروري إحداث تغيير في أسلوب الانتقال وأسلوب التنظيم السائد في قطاع النقل الحضري ، كما يعتبر تحسين تنقلات الأفراد داخل النظام الحضري مرتبطا ارتباطا وثيقا بعمليات التحسين لنظام النقل الجماعي ، والتي من غير الممكن فصلها عن التغييرات في نظام الحركة والنقل.

بالنسبة إلى الجزائر و نظرا لما ألت إليه وضعية النقل الحضري عل مستوى الوطني قررت الحكومة إعادة بعث وانتشار لمؤسسات النقل العمومي الحضري وشبه الحضري عبر العديد من الولايات ، هذا الانتشار الواسع سينهي دون شك سيطرة القطاع الخاص

الذي يحتكر قطاع النقل في الجزائر منذ التسعينات ، بعد أن قررت الدولة فتح المجال للخواص غير أن الأمر عرف تدهور كبير في نوعية الخدمات بسبب اللامبالاة وعدم احترام المواطن ، مما اجبر السلطات الوطنية وفي مقدمتها وزارة النقل عل إعادة صياغة خريطة النقل عبر الولايات وإعادة سيادة

الدولة على هذا القطاع الذي يعتبر شريان الحياة الاقتصادية والاجتماعية.

ولذلك جاءت دراستنا " واقع النقل الحضري " كمحاولة منا لإبراز أهمية النقل داخل الوسط الحضري بمدينة الأغواط والذي من خلاله تزيد التنمية ، حيث عالجنا موضوعنا هذا وفق التقسيم التالي:

- أما الجانب النظري فقد قسمناه بدوره إلى ثلاث فصول :

* الجانب المنهجي :

الفصل الأول : الإطار المنهجي للدراسة.

أسباب إختيار الموضوع ، أهمية وأهداف الدراسة ، الإشكالية ، تحديد أهم المفاهيم ، الدراسات السابقة ، صعوبات الدراسة .

الفصل الثاني : دور وأهمية النقل الحضري.

الفصل الثالث : التوسع العمراني.

* أما الجانب الميداني فقد قسمناه إلى ثلاث فصول:

الفصل الرابع : تطرقنا فيه إلى الأسس المنهجية للدراسة.

الفصل الخامس : عرض وتحليل البيانات العامة.

الفصل السادس : نتائج الدراسة.

الفصل الأول

1. أسباب اختيار الموضوع.

2. أهمية وأهداف الدراسة.

3. الإشكالية.

4. تحديد أهم المفاهيم.

5. الدراسات السابقة.

6. صعوبات الدراسة.

الْحَائِب

النَّظْرِي

1. أسباب إختيار الموضوع :

أ- أسباب موضوعية :

من الأسباب التي دفعتنا لدراسة هذا الموضوع جملة من الشروط الموضوعية والمتمثلة في :
- محاولة لفت إنتباه و إهتمام الباحثين في علم الإجتماع الحضري على أهمية دراسة هذه المواضيع.

- تعزيز الدراسات السوسولوجية في هذا الميدان وفتح المجال أمام الدراسات المستقبلية و أمام الباحثين في علم الإجتماع الحضري لتوسيع دائرة معالجة هذا الموضوع الذي يعتبر من مواضيع الساعة.

- إثراء الرصيد الشخصي و العلمي للطالب.

- أهمية وجود تنظيم محكم للنقل لتحقيق الأهداف المرجوة.

ب- أسباب ذاتية :

- الرغبة الملحة والإقتناع الشخصي بضرورة تناول هذا الموضوع خاصة وأنه من صلب تخصص علم الإجتماع الحضري.

- الميل الطبيعي للبحث والإستطلاع في موضوع واقع النقل.

- معرفة المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري، وهذا من أجل إيجاد حلول واقتراحات موضوعية لهذه المشاكل.

- إختارنا هذا الموضوع بمحض إرادتنا نتيجة الفضول العلمي الذي دفعنا إلى محاولة فهم الظاهرة وجزئياتها ومعرفة أثارها وفعاليتها داخل الوسط الحضري.

2. أهمية وأهداف الدراسة:

تستمد هذه الدراسة أهميتها من خلال النظرة المتزايدة لواقع النقل من جهة وتحسين الخدمات من جهة ثانية ، وبصفة عامة فإن أهمية بحثنا تظهر في العناصر التالية :

- إكتشاف الأهمية التي يكتسبها هذا الموضوع نظرا للوضع الراهن الذي تمر به مؤسسة النقل والتي تستدعي الإهتمام بتنظيم النقل كمحدد أساسي لنجاح أو فشل المؤسسة ولا سيما على مستوى الأجل الطويل.

- تحسين الخدمات نظرا لتأثيرها على الوسط الحضري.

- التعرف على واقع النقل داخل الوسط الحضري وما ينجم عنه من تنمية في شتى المجالات.

- إن لكل دراسة هدف أو غرض يجعلها ذا قيمة علمية ، والهدف من الدراسة يفهم على أنه السؤال الذي يطرح في بحثنا هذا وهو : واقع النقل الحضري ؟ وبما أن البحث العلمي يسعى لتحقيق أهداف عامة ذات قيمة ودلالة علمية لذا فإنه يهدف إلى ما يلي :

- تحديد مفهوم النقل والتعرف على مميزاته.

- تحليل إحتياجات الفرد وأثر النقل داخل الوسط الحضري.

- إن إستهداف تحسين النقل داخل الوسط الحضري يمكنه من توجيه الأداء و سلوكيات الفرد نحو مستويات أفضل.

- مدى التكفل بالانشغالات المحتملة لطلبات النقل وتطوير شروط النقل والاستعمال العقلاني للوسائل المتوفرة وتدعيمها في المستقبل حسب الطلب المتوقع.

3. إشكالية الدراسة :

تميزت موجة التحضر في العقود الأخيرة بميل المدن إلى التوسع الأفقي و ما نتج عن ذلك من تحول في طبيعة العلاقة بين مركز المدينة و أطرافها . و هو ما اصطلح عليه بالتمدد الحضري الذي أصبح ظاهرة المدن في العالم و أنتج مجالات حضرية تعرف حراكا يوميا معتبرا تختلف و تنتوع فيه الوسائل و أغراض التنقل. يلعب النقل الحضري دورا هاما في الربط بين مناطق التمدد و بالتالي فهو يكتسي أهمية بالغة في حياة الأفراد, و إن الاهتمام به يعتبر عاملا أساسيا لا غنى عنه لتنظيم و تطوير المدينة في وقتنا الحالي, و بتوسع شبكات النقل داخل المدينة و تعدد الخطوط لتزايد عدد السكان و تنوع أغراض تنقلاتهم بالإضافة إلى انفجار المحيط الحضري, أصبح من الضروري مراعاة كل خط و توفير نمط النقل الملائم لهم.

فالجزائر كغيرها من مدن المعمورة تعرف تطور كبير في مجال النقل سواء كان نقل بحري أو جوي أو بري ، إلا أن هذا الأخير شهد وتيرة متسارعة تمثلت في انجاز محطات برية جديدة وإنشاء سكك حديدية داخل المدن وذلك لفك الخناق المروري وتسهيل التنقلات اليومية للأفراد.

"فوسط المدينة يعتبر النواة فهي تشمل المتاجر و المكاتب و البنوك و دور السينما و المسرح و تتواجد كل تلك النشاطات في مكان مركزي من المدينة يسمى بالمنطقة المركزية للأعمال و قد تتشعب من هذه المنطقة منطقة أخرى تجارية ملاصقة بها و بجانب ذلك قد تمتد من هذه المنطقة قطاعات تجارية أخرى إلى جانب خطوط المواصلات الرئيسية" إن الديناميكية العمرانية التي تشهدها مدينة الأغواط كغيرها من المدن الجزائرية التي ميزها توسعها المجالي الكبير إضافة إلى عمليات تكثيف مركز المدينة ومجالها المبني على الطراز القديم هذا ما شكل كثافة سكانية عالية التي أصبح احتياجها إلى وسائل النقل شيء ضروري من أجل الذهاب إلى الخدمات المتواجدة في مختلف أنحاء المدينة.

إضافة إلى انتشار و خلق النقل غير المرخص الناتج عن ارتفاع الطلب على النقل و زيادة الاعتماد على الوسائل الممكنة (الدرجات النارية والهوائية) و التي تلبي هذا الطلب و بالتالي فإشكالتنا تتمحور حول الأسباب الكامنة وراء عدم مسايرة النقل الحضري لتمدد المدينة وتوسعها.

و من هنا جاء تساؤلنا المحوري كالتالي:

* ما واقع النقل الحضري في مدينة الأغواط؟

التساؤلات الفرعية:

- ما مدى تغطية النقل الحضري داخل المدينة؟

- ما مستوى الخدمة المقدمة داخل حافلات النقل الحضري؟

4. تحديد أهم المفاهيم:

1 / النقل :

أ -التعريف اللغوي:

من نقل ينقل نقلا ، نقل الشيء أي حوله من مكان لمكان ، نقل الكلام أي رواه عنه.¹

ب التعريف الاصطلاحي:

يعرفه القانون انه (كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر)².

ج - التعريف الإجرائي:

النقل هو انتقال شخص أو مادة أو أي غرض من مكان الانطلاق أ إلى نقطة الوصول ب .

2 / النقل الحضري :

أ - التعريف الاصطلاحي :

عبارة عن هيئات حضرية تتركز على شبكة طرق و على وسائل الحركة التي تجري فيها، كذلك مختلف عناصر الشبكة الحضرية لمجال قليل أو كثير الاتساع مرتبطة ببعضها البعض، بترتيب طرق المواصلات المتنوعة و الممتدة في هذا المجال"³.

ب التعريف الإجرائي:

* جميع وسائل النقل العمومية وظيفتها ضمان التنقل من الداخل إلي الضواحي ؛ هذا يكون في أكثر الأحيان خدمات عمومية حضرية لنقل المسافرين(الخطوط مع مواقف محددة).

¹ إبراهيم أنيس ، عبد الحليم منتصر ، المعجم الوسيط ، دار النشر مجمع اللغة العربية ، القاهرة ، مصر ، ط 4 ، 2004.

² الجريدة الرسمية ، العدد 44 المؤرخ في 8 أوت 2001 ، المادة 2 ص 5.

³ الجريدة الرسمية ، العدد 36 المؤرخ في 30 أوت 1989 ، المادة 7 ص 12.

3/ المدينة :

أ -التعريف الاصطلاحي :

يعرف لويس ويرث المدينة على أساس أنها تميز عن القرية بعدة خصائص أهمها حجم السكان الأكبر وتركز الكثافة السكانية ، وسيادة العلمانية والعقلانية وانهيار النسيج المعيارى والأخلاقي وعدم التجانس الاجتماعى.¹

ب - التعريف الإجرائى:

المدينة فضاء جغرافى يتميز بالكثافة السكانية والمؤسسات الخدمانية والأسواق ، كما أن لها نمط خاص فى المعيشة وطبيعة العلاقات الاجتماعية.

4 / التوسع العمرانى :

أ -التعريف الاصطلاحي :

هو عملية استغلال العقار الحضري بطريقة مستمرة نحو أطراف المدينة وهو أيضا عملية زحف النسيج نحو خارج المدينة سوء كان أفقيا أو راسيا بطريقة عقلانية.²

ب -التعريف الإجرائى:

هو انعكاس طبيعى لنمو المدينة وفق ما تقتضيه حاجيات المدينة من أسواق جديدة و مساكن حديثة هذا كله بغية تلبية هاته الاحتياجات على المدى القريب والمتوسط.

¹ نظرية الثقافة الحضريّة ، لويس وورث ، الحضريّة كأسلوب للحياة .

² عبد الفتاح وهيبية، جغرافية العمران ، دار النهضة ، القاهرة ، مصر ، 2005، ص 146.

5. الدراسات السابقة :

*الدراسة الأولى :

" النقل الحضري الجماعي بمدينة ادرار "41

حيث تطرقت الدراسة إلى التساؤلات التالية :

- ما مد تغطية النقل الحضري الجماعي للمحيط لمدينة ادرار؟ وما مستوى الخدمة التي يقدمها؟

وكانت فرضيات الدراسة على الشكل التالي :

- سوء التسيير شبكة النقل الحضري الجماعي من أهم الأسباب التي أدت إلى ظهور المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري الجماعي في المدينة.

وقد قسمت الدراسة إلى أربعة فصول وهي كالآتي : **الفصل الأول** : السند النظري، **الفصل**

الثاني : الدراسة التحليلية للمدينة ، **الفصل الثالث** : دراسة النقل الجماعي الحضري.

وقد اعتمدت الدراسة على المنهج التحليلي الذي يساعد الباحث على تحليل المعطيات حسب الفرضيات المطروحة بالنفي أو الإثبات، وأما التقنية المستعملة في الدراسة فكانت المقابلة.

وأما تحليل الفرضية فكانت على الشكل التالي :

من خلال تحليل الوضعية الحالية لخطوط النقل الحضري توصلنا إلى أن هناك مشاكل عديدة يعاني منها النقل الجماعي الحضري بمدينة ادرار كقلة أسباب الراحة داخل الحافلة (النظافة.الاكتظاظ)

وطول مدة الرحلة بسبب زحمة المرور وهي عوامل تؤثر على نوعية خدمة النقل الجماعي وان خطوط النقل الحضري الحالية لا تغطي المدينة ككل إضافة إلى عدم التجانس في توزيع مختلف التجهيزات داخل المدينة مما يؤدي إلى ضرورة تسيير وتنظيم الخطوط المستغلة فعليا وربطها بوسيلة النقل وهذا ما يؤكد صحة الفرضية.

¹ جعفري جلول ، ايدر عبد الله مذكرة ماستر " دراسة النقل الحضري الجماعي بمدينة ادرار "، دراسة حالة ،معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2016/2015م.

جوانب الاستفادة من الدراسة :

- ساعدتنا هذه الدراسة على فهم ما نحن مقبلون على دراسته.
- بناء استمارة البحث.
- تفكيك بعض المفاهيم.
- التحكم أكثر في الجانب الميداني.

*الدراسة الثانية :

" سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة بمدينة باتنة ¹"

حيث تطرقت الدراسة إلى التساؤلات التالية :

- ماذا نقصد بتخطيط النقل الحضري والتنمية المستدامة ؟
- ما هي التحديات البيئية التي يفرزها قطاع النقل الحضري؟
- كيف يمكن للتخطيط النقل الحضري أن يساهم في تطبيق أبعاد التنمية المستدامة؟
- ما هو واقع نوعية نظام النقل الحضري بمدينة الجزائر؟
- ما هي العوامل أو الأسباب التي أدت إلى تفاقم مشاكل الازدحام والتلوث على مستوى مدينة الجزائر؟

- ما هي سياسات تخطيط النقل الحضري الموضوعة لمواجهة التحدي الحضري ونأخذ بعين الاعتبار مضامين التنمية المستدامة والتي نص عليها المشرع الجزائري على مستوى مدينة الجزائر؟

وكانت فرضيات الدراسة على الشكل التالي :

- غياب الدور التشريعي والقانوني للنقل أدى إلى تفاقم المشاكل الحضرية كالأزدحام وزيادة التلوث والحوادث.
- غياب التخطيط الحضري السليم على مستوى منظومة النقل وتطبيقها يؤدي إلى مشاكل اقتصادية واجتماعية وبيئية بمدينة الجزائر.
- تفاقم مشاكل المرور ناتج عن عدم كفاءة منظومة النقل الحضري وعدم ملائمتها ومواكبتها للتطور السكاني بمدينة الجزائر.

¹ مسعودة بوزيدي، رسالة ماجستير " سياسة تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة "، دراسة حالة ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة ، 2011/2012م.

الفصل الأول _____ الإطار المنهجي للدراسة

وقد قسمت الدراسة إلى ثلاث فصول وهي كالآتي : **الفصل الأول** : الإطار الفكري والنظري للنقل الحضري والتنمية المستدامة، **الفصل الثاني** : سياسات ومناهج لتخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة ، **الفصل الثالث** : النقل الحضري والتنمية المستدامة بمدينة الجزائر.

وقد اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي الذي يساعد الباحث على تحليل المعطيات حسب الفرضيات المطروحة بالنفي أو الإثبات ، وأما مجتمع البحث فقدر ب : 40 عامل عينة عشوائية واختيرت العينة العشوائية (25 عينة بحث). وأما التقنية المستعملة فاعتمدت على الاستبيان.

وأما تحليل الفرضيات فكانت على الشكل التالي :

ومن تحليل الفرضية الأولى : من ناحية القوانين والتشريعات نجد أن النصوص القانونية متوفرة لكنها لا تشكل رادع وذلك لفقدان الأداة الردعية وغياب الرقابة ودليل ذلك مؤشرات حصيلة حوادث المرور إضافة قدم ممتلكات الحظيرة الوطنية وعدم وجود جهود وقوانين لترقية وتطوير الحظيرة ، مما يؤكد الفرضية جزئياً من حيث توفر التشريعات لكن ينفها من حيث إجراءات التنفيذ.

ومن تحليل الفرضية الثانية : كون لا توجد الكثير من الدراسات الميدانية ذات المدلول الإحصائي من أجل تقييم الوضع الراهن لخدمات النقل ومعرفة مواطن الضعف وبالتالي فإن التخطيط السليم يأتي من التشخيص الناجع للمشكل وهذا يطرح ثغرة في السياسات المبرمجة لترقية هذا القطاع مما يؤكد ثبات الفرضية الثانية

ومن تحليل الفرضية الثالثة : خلال الدراسة الاستطلاعية تم الوصول إلى نتيجة مفادها عدم كفاءة النقل من جهة ، ومن جهة أخرى التطور السكاني وطبيعة توزيع الأنشطة العشوائي إضافة إلى ارتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة أدت إلى تقاوم مشكل الازدحام مما يؤكد ثبات الفرضية الثالثة.

جوانب الاستفادة من الدراسة :

- ساعدتنا هذه الدراسة على فهم ما نحن مقبلون على دراسته.
- بناء استمارة البحث.
- تفكيك بعض المفاهيم.
- التحكم أكثر في الجانب الميداني.

6. صعوبات الدراسة :

تجدر الإشارة إلى أنه في أغلب الحالات تواجه الباحث عند إعداده لدراسة موضوع ما ، بعض الصعوبات التي تكون نفسها لدى جل الباحثين ، سواء بما يتعلق بالجانب النظري أو عند الدراسة الميدانية (الجانب التطبيقي) ومن بين الصعوبات التي واجهتنا أثناء إعداد بحثنا هذا مايلي :

- صعوبة الحصول على المراجع المتعلقة بجوهر الموضوع.
- أغلبية المراجع التي عالجت موضوع النقل تعتبر قديمة نسبيا.
- تحفظ بعض المسؤولين في الكشف على أي معلومات أو بيانات تخص البحث وغالبا ما تكون الإجابة بالرفض.
- صعوبة اخذ العينة نظرا لكون مجتمع البحث كبير وغير متجانس.

الفصل الثاني

تمهيد

1. مفهوم النقل الحضري.
2. وسائل النقل الحضري الجماعي في الوسط الحضري.
3. أهمية النقل الحضري الجماعي.
4. مخطط النقل الحضري.
5. شبكة النقل الحضري الجماعي.
6. التنقلات الحضرية في المدينة.
7. الخدمة ونوعية الخدمة النقل الحضري الجماعي.

خلاصة الفصل

تمهيد:

سوف نتطرق في هذا الفصل إلى دور وأهمية خدمة النقل الحضري الجماعي بالمدينة ، والذي يتناول فيه مفهوم النقل ومخطط النقل وتقسيمات النقل وأنواعه ودور وأهميته في التنمية الاجتماعية لنصل إلى خدمة النقل الحضري الجماعي ونوعية الخدمة والمؤشرات المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الحضري الجماعي.

1- مفهوم النقل الحضري

يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة ، وللنقل الحضري نظام يمكنه من تقديم خدمة النقل في المجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبة ، ويتكون هذا النظام من خمسة مكونات هي :- المحطات - نظام التحكم التشغيلي - نظام المسار والطرق - القدرة المحركة - المركبة.

إن نظام النقل الحضري بمكوناته الخمسة ، يرمي إلى تحقيق أهداف منها : أن يكون في متناول عامة الأفراد ، وغير مكلف ، وبسيطا يسهل أعمال الصيانة لوسائله وهياكله ومتصفا بالديمومة أي يمكن استعماله لفترة طويلة ، وعادل لجميع أفراد المجتمع أي لهم كافة الحظوظ في خدماته ، ومحافظا على سلامة المحيط ، والموارد غير المتجددة ومقبول اجتماعيا.¹

وتشمل خدمات النقل الحضري للمسافرين كما جاء في المادة خمسة وعشرين من القانون رقم 87-09 على ما يلي :

الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرق في المحيط العمراني للبلديات ، خدمات لنقل المسافرين بالسكة الحديدية داخل المدن وضواحيها المباشرة ، خدمات النقل داخل المدن وضواحيها المباشرة وكذا مهمة النقل من مقر السكن إلى مقر العمل التي تؤديها مؤسسات داخل تجمعات سكنية،النقل النوعي داخل المدن.

¹ سعد الدين عشموي ، تنظيم وإدارة النقل ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 2007 ، ص 57 .

كما يرمي النقل الحضري الجماعي للمسافرين إلى تحقيق أهداف التنمية المستدامة ، ومنها أساسا أن يكون هذا النقل في متناول عامة الناس وغير مكلف وبسيطا ، تسهل أعمال الصيانة لوسائله وهياكله ، ومتصفا بالديمومة ، يمكن استعماله لفترة طويلة وذاتي التمويل ، يغطي تكاليفه بموارده الخارجية ، عادلا لجميع أفراد المجتمع ويضمن كافة الحظوظ في خدماته ومحافظا على سلامة المحيط والموارد غير المتجددة و مقبولا اجتماعيا¹.

2- وسائل النقل الحضري الجماعي في الوسط الحضري

يعتبر اختيار وسيلة النقل الملائمة اختيارا حاسما ، حيث يتوقف ذلك على مجموعة من الخصائص كسرعة وسيلة النقل ومستوى الراحة الذي توفره ومدى تدفق المسافرين ، كما يمكن أن يتوقف على المركز الاجتماعي للأفراد ومستوى دخلهم أو حتى طبيعة الوسط الحضري وجودة خدمات النقل العام.

لا تستغني المدن عن النقل الجماعي لنقل الأفراد إلى أماكن العمل أو التسوق أو الحصول على الخدمات ، ويرتبط شكل ونوع هذا النقل بعدد الركاب والمسافات المطلوبة قطعها للوصول واهم وسائل النقل الجماعي ما يلي:

1.2- القطار : وسيلة من وسائل النقل المخصصة للمناطق العمرانية ذات الكثافة السكانية العالية ، يكون خط سيره على ضواحي المدينة وهو عبارة عن محرك قوي يعمل بالفحم أو بالنفط أو الكهرباء ، يجر وراءه عربات متصلة به ، حيث يسير على قضبان حديدية تحدد مساره تسمى سكة الحديد وله عدة أشكال².

2.2- الحافلة : هي وسيلة النقل الحضري بامتياز في اغلب المدن ، ابتداء من المدن الصغيرة والقرى إلى المدن الكبيرة ، تسير معظم الحافلات بزيوت الديزل أو البنزين ويمكن لبعض الحافلات أن تتألف من عدة مفاصل مترابطة متصلة بغطاء مرن بهدف زيادة طاقتها

¹ وزارة النقل ، قانون المرور ، ج الرسمية ، العدد 46 بتاريخ 19 أوت 2001.

² صباح محمود محمد ، مدخل في تخطيط النقل الحضري ، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2002، ص 130.

الفصل الثاني _____ النقل الحضري

التحليلية إضافة إلى مرونتها يمكن للحافلة أن تنقل عدد جيد من الركاب ، كما يمكنها أن تعبر الشوارع الملتوية والضيقة والمنحدرة بشكل جيد ، إلا أنها ملوثة للبيئة لأنها لا تستخدم طاقة نظيفة ، يفضل في المدن الصغيرة الحجم استخدام حافلات صغيرة لان ذلك سيكون أفضل ، عوضا عن استخدام حافلات كبيرة الحجم ، لان الحافلات الصغيرة لا تحتل حيزا كبيرا من الوسط الحضري كالحافلات كبيرة الحجم كما أنها تؤدي نفس الغرض.

3.2- سيارة الأجرة : هي إحدى أنظمة النقل الخفيف ذات الممرات الخاصة ، حيث يعني تقديم مستوى خدمة أفضل من مستوى الخدمة الذي تقدمه الحافلات العادية ، دون الحاجة إلى إنفاق الكثير من الأموال مقارنة مع مشروع الحافلات ، هذه الأخيرة أظهرت فعاليتها في كثير من مدن العالم فهي لا توفر طاقة تحميلية تضاهي الطاقة التحميلية للحافلة الحضرية الجدير بالذكر أن هذا النوع من سيارات الأجرة لا يتطلب بني تحتية خاصة ومكلفة أو معدات ذات مواصفات خاصة.¹

3- أهمية النقل الحضري الجماعي

يعتبر النقل من أهم - إن لم يكن أهم - الصناعات التي حدثت في محيطها تطور كبير والتي كان لها اثر ضخم على التطور الاقتصادي عموما. ويقدم النقل وسيلة لانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعا ، ويساعد المشروعات والأشخاص على التوطن في الأماكن الأكثر ملائمة ، فهو في عبارة قصيرة يزيل عدم المنفعة التي يفرضها بعد المسافة، وتوضح مكانة النقل في الاقتصاد الوطني وعملية التنمية الاقتصادية من خلال العناصر التالية:²

¹ مدخل في تخطيط النقل الحضري ، مرجع سابق ، ص 132.

² حيدر كموه ، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، أطروحة دكتوراه ، قسم علم الاجتماع ، جامعة الجزائر ، 2006-2007.

الفصل الثاني _____ النقل الحضري

- التأثير على نمط وإستراتيجية التنمية الاقتصادية التي تعتمدها الدولة انتهاجها خاصة في القطاع الصناعي ، وذلك لان خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه تؤثر على عملية التوطن الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التسويق ، حيث تتضافر مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية في تحديد عملية التوطن الصناعي.

- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى ، بالإضافة إلى ما يمارسه نشاط النقل - خاصة النقل البحري - من دور فعال في توفير تكاليف النقل للمنتجات المصدرة إلى الخارج وبالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات.

3-1 أهمية النقل الجماعي من الناحية الاقتصادية :

- سوق العمالة : يؤدي الإنفاق على مشاريع النقل الحضري الجماعي إلى خلق مناصب وفرص عمل جديدة.

- استخدام الأراضي والأنشطة التجارية : حيث تؤدي مشاريع النقل الحضري إلى إتاحة الفرصة لإنشاء محلات تجارية جديدة والانتعاش للمحلات الموجودة سابقا كما يساهم في استخدام الأراضي المحيطة بالمشروع لبناء المنازل بالإضافة إلى ارتفاع قيمة الأراضي هذا ما يساهم في تنمية المدينة.

- ويعتبر النقل الحضري الجماعي عامل تأثير على اختيار الأفراد لمكان إقامتهم وعملهم.¹

¹ حيدر كموه ، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، أطروحة دكتوراه ، قسم علم الاجتماع ، جامعة الجزائر ، 2006-2007.

- يسهل تنقل العمالة من أماكن مختلفة سواء كانت قريبة أو بعيدة وذلك لأنه يساهم في وصولهم في الوقت المحدد للعمل وهذا ما يترك اثر ايجابي آخر يتمثل في تخفيض التكاليف الناجمة عن التأخير.

- يحد من استعمال السيارة الشخصية وبالتالي التقليل من التكاليف الاقتصادية الناجمة عن الاستخدام اللاعقلاني للسيارة في الوسط الحضري فهو يقلل : التلوث بأنواعه ، الازدحام والاحتفاظ ، حوادث المرور ، استخدام الأراضي هذا بالإضافة إلى انه يحد من استعمال الطاقة.

- يربط بين المناطق المختلفة في المدينة مما يسهل على الأفراد تلبية احتياجاتهم المختلفة وخصوصا لأنه يسهل الربط بين وسط المدينة وضواحي المدينة.

3-2 أهميته من الناحية الاجتماعية :

- يلغي جميع الفروقات التي تكون بين طبقات المجتمع فهو مخصص لمجتمع الأفراد والفئات سواء كانت غنية متوسطة أو فقيرة وذلك لان أسعاره مدعمة من قبل الدولة هذا ما يجعلها تضع السعر المناسب والذي يستطيع أن يدفعه جميع الأفراد.

- يساهم في توطيد العلاقات الاجتماعية بين الأفراد وذلك لأنه يربط بين المناطق المختلفة في المدينة.

- يساهم في فك العزلة عن المناطق البعيدة عن وسط المدينة أي ضواحي المدينة.¹

¹ حيدر كموه ، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، أطروحة دكتوراه ، قسم علم الاجتماع ، جامعة الجزائر ، 2006-2007.

II. واقع النقل الحضري بمدينة الأغواط

4 - مخطط النقل الحضري: هو الوسيلة التقنية اللازمة لتنظيم وتسيير مختلف أنظمة

النقل في المناطق المراقبة وأساسه الدراسة الشاملة وتحديد الإشكاليات بوضع الحلول على المدى المتوسط والبعيد.¹

4-1 أهداف مخطط النقل :

- التكفل بالانشغالات وتطوير النقل مع الاستعمال العقلاني للوسائل المتوفرة وتدعيمها في المستقبل.

- تحسين شبكة النقل الجماعي.

- ضمان حركة جيدة واسعة بين الخطوط لشبكة النقل الجماعي الحضري.

4-2 كيفية إعداد مخطط النقل الحضري :

يحدد المخطط النقل الحضري (خدمات النقل) المنتظمة عبر الطرقات وسكك الحديد في النقل الحضري والشبه حضري والمنشآت الأساسية للنقل النوعي (النقل المدرسي والنقل بسيارات الأجرة) في الوسط الحضري وشبه الحضري ، ويضبط كذلك المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل كل من :

* رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في الولاية المعنية عندما يكون محيط النقل منحصرا داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

¹ مديرية النقل بمدينة الاغواط.

الفصل الثاني _____ النقل الحضري

* الوالي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات في نفس الولاية.

* الولاية المعنية عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحد وعندما يضم

المحيط أكثر من 200.000 نسمة ويصادق على مخطط النقل الحضري بعد اخذ رأي لجنة

التنسيق مع الولاية.

* المجلس الشعبي البلدي عندما يكون محيط النقل الحضري منحصرا داخل الحدود الإقليمية

للبلدية.

* المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس

الولاية.

* الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية والجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمران

عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة.¹

3-4 المحيط الحضري لبلدية الأغواط الخاص بالحافلات :

*مخطط النقل لولاية الاغواط

¹ مديرية النقل بمدينة الاغواط.

1/ النقل الحضري: المحيط الحضري لبلدية الأغواط الخاص بالحافلات وسط المدينة: (مديرية النقل 2018)

عدد المقاعد الممنوحة/د	عدد المركبات	نوع المركبة					عدد الناقلين	المسافة (كلم)	نقاط المرور الرئيسية	الخط		رمز الخط
		F.A	M.B	M.C	A.B	A.C				الوصول	الانطلاق	
70	01	-	01	-	-	-	01	06	موقف مقابل للدرك- المركز المهني 1-موقف بوعزيز	قصر الزانم	فندق مرحبا	033001
70	01	-	01	-	-	-	01	06	موقف مقابل للدرك- المركز المهني 1-سونطراك	حي الصادقية	فندق مرحبا	033002
00	00	-	-	-	-	-	-	04	خط الواد-القواطين	م/ المسافرين	فندق مرحبا	033003
4428	34	-	17	-	17	-	26	07	الغزالي-الجامعة-حي 500 سكن	حي 450 سكن	فندق مرحبا	033004
3124	26	-	17	-	09	-	22	07	الغزالي-حي 430 سكن-الونام-النافورة	حي المحافير	فندق مرحبا	033005
270	01	-	-	-	01	-	01	06	موقف مقابل للدرك-حي 330سكن- حي ساسي بولفةة -حي 834 سكن	حي 1120 سكن	فندق مرحبا	033006
1042	10	-	07	-	03	-	10	06	موقف مقابل للدرك- معهد الاقتصاد - موقف الضمان الاجتماعي- مدرسة فرحات	حي بوخنفوس الجديد	فندق مرحبا	033007
00	-	-	-	-	-	-	01	06	مستشفى الدكتور سعدان-سونلغاز-دار الشباب	م/نقل المسافرين	فندق مرحبا	033008
1476	13	-	08	-	05	-	12	04	جسر يدي عكوم - الزيتونة - البلدية	برج السنوسي	فندق مرحبا	033009
00	-	-	-	-	-	-	03	05	دار الشباب-الغزالي-حي 250 سكن	ملعب 18 فيفري	م/ المسافرين	033010
700	10	-	12	-	-	-	10	06	الشؤون الدينية-المستشفى-الغزالي-مركز مهني 1-موقف بوعزيز	قصر الزانم	حي 834 سكن	033011
00	00	-	-	-	-	-	-	08	حي الأمل-حي 250 سكن-حي 600 سكن- المستشفى-حي 450 سكن	حي 741 تجزئة	حي المصالحة	033012
1030	11	-	02	-	02	-	08	07	الشؤون الدينية-المستشفى-الغزالي-مركز مهني 1- سونطراك	حي الصادقية	حي 735 تجزئة	033013
00	-	-	-	-	-	-	-	06	المقبرة- حي 05 جويلية - حي 330 سكن	حي 450 سكن	قصر الزانم	033014
00	-	-	-	-	-	-	-	06	سونطراك-حي 05 جويلية- حي السعادة	حي 450 سكن	حي الصادقية	033015
00	-	-	-	-	-	-	-	07	حي الأمل - حي 600 سكن- الاذاعة - حي 5 جويلية- دار اشباب	م/ المسافرين	حي المصالحة	033016
1020	09	-	06	-	03	-	08	06	الونام - مستشفى الونام-المصالحة - حي 430 سكن- حي 600 سكن- الجامعة-حي 500 سكن- مديرية التربية- حي CNEP	م/ المسافرين	حي المحافير	033017
1400	07	-	-	-	07	-	03	07	موقف مقابل للدرك - الغزالي - حي 482 سكن - حي المجاهدين-حي 250 سكن- عيواز-الحماية المدنية- حي القدس- مستشفى الونام	حي ال 900 سكن	فندق مرحبا	033018

14630	123	-	78	00	47	00	102	المجموع الجزئي (1): 18 خط				
-------	-----	---	----	----	----	----	-----	---------------------------	--	--	--	--

مخطط النقل لبلدية الأغواط: (مديرية النقل 2018)

2/ حضيرة نقل المسافرين حسب السن لسنة 2018 :

شرائح السن	ما بين الولايات	ما بين البلديات	الحضري	الريفي	المجموع	النسبة
أقل من 5 سنوات	25	04	07	04	40	6,09 %
من 5 إلى 9 سنوات	24	66	104	12	206	31,40 %
من 10 إلى 14 سنة	14	158	52	39	263	40,09 %
من 15 إلى 19 سنة	02	59	18	16	95	14,48 %
أكثر من 20 سنة	/	31	04	13	52	7,92 %
المجموع	65	318	189	84	656	/

طبيعة القطاع	طبيعة النشاط	نوعية الخط						نوعية الوسيلة					
		خاص	عام	نقل للحساب الخاص	نقل عمومي	حضري	شبه حضري	ريفي	وطني	ش.م. CA	س م VA	ح.ص. MB	
9 سنوات	9 سنوات	10 سنوات	8 سنوات	8 سنوات	11 سنة	13 سنة	8 سنوات	10 سنوات	9 سنوات	6 سنوات	6 سنوات	4 سنوات	2017
9 سنوات	8 سنوات	10 سنوات	9 سنوات	9 سنوات	11 سنة	11 سنة	9 سنوات	8 سنوات	9 سنوات	9 سنوات	10 سنوات	8 سنوات	2018

من خلال الجدول نلاحظ أن معدل سن الحظيرة انخفض بسنة واحدة مقارنة بسنة 2017 أي أن الحظيرة في تجديد

مستمر.

مخطط النقل لبلدية الأغواط : (مديرية النقل 2018)

الرخص الغير مستغلة	مجموع الرخص المستغلة	الرخص المستغلة حسب نوع النشاط		مجموع الرخص الممنوحة	البلدية
		جماعي	فردى		
112	1484	101	1383	1596	الأغواط
15	00	00	/	15	سيدي مخلوف
03	00	00	/	03	العسافية
02	04	04	/	06	قصر الحيران
02	01	01	/	03	بن ناصر بن شهرة
06	00	00	/	06	عين ماضي
01	00	00	/	01	الخنق
04	01	01	/	05	تاجموت
11	01	01	/	12	تاجرونة
00	00	00	/	00	الحويطة
14	616	06	556	809	أفلو
06	00	00	/	06	سبفاق
11	02	02	/	13	سيدي بوزيد
14	01	01	/	15	واد مرة
09	01	01	/	10	وادي مزي
20	09	09	/	29	الغيشة
12	55	03	52	67	حاسي الرمل
05	01	01	/	06	حاسي الدلاعة
21	01	01	/	22	قلنة سيدي سعد
14	07	07	/	21	عين سيدي علي
13	00	00	/	13	البيضاء
18	06	06	/	24	بريدة
11	01	014	/	12	الحاج المشري

10	01	01	/	11	تاويالة
513	2192	201	1991	2705	المجموع

و نجد أن النقل بواسطة سيارات الأجرة يتوفر على 2192 سائق موزعين على 1991 في النمط الفردي 201 في النمط الجماعي إضافة إلى 860 سائق إضافي ، و هذا ما يؤدي إلى تدعيم مناصب شغل لفئة الشباب كونه المسيطر على هذه المهنة.

5- شبكة النقل الحضري الجماعي

5-1 تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي :

يقصد بالشبكة انتظام مجموعة من الطرق في صورة عقد تنظمها مجموعة من الوصلات هذا بصفة عامة، أما بالنسبة لشبكة النقل الحضري الجماعي فهي مجموع خطوط حضرية إضافة إلى رؤوس الخطوط (بداية ونهاية الخط) ونقاط توقف مع محطة حضرية وحظيرة للمركبات.

5-2 مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي : تتكون شبكة النقل الجماعي من ثلاثة

عناصر هي ¹:

5.2.1- الخطوط الشعاعية : وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة بوسط المدينة.

5.2.2- الخطوط الدائرية : وهي الخطوط التي تربط جميع نقاط المنطقة العمرانية ببعضها

دون قطع أو المرور بوسط المدينة ، ولكنها تحيط بالمنطقة العمرانية على شكل حلقة.

5.2.3- الخطوط القطرية : وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة مرورا بوسط المدينة.

5-3 نقاط التوقف : إن تحديد نقاط توقف تقوم به مصالح النقل المختصة والمرفقة بأعمدة

مرشدة تتبعها الجماعات المحلية وتقوم بصيانتها ، وتحديد نقاط التوقف ضمن تنظيم وهيكلية

المناطق التي يتم تغطيتها بوسائل النقل العام ، فتوزيع هذه النقاط يجب أن يكون بطريقة

¹ هانزادلر ، التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل ، ترجمة عبد القادر ولي ، بغداد ، العراق ، 1970 ، ص 94 .

سهلة وتشجيع المواطنين على استعمال النقل الجماعي ، وان تكون موضوعة في مجال تأثير خط النقل دون إعاقة حركة مرور الراجلين والمركبات لذا من الضروري :

تسهيل الدخول إلى نقاط التوقف وتهيئتها بطريقة توفر متسعا من المكان للمواطنين الذين ينتظرون قدوم الحافلة ، وتنظيم أوقات مرور وسائل النقل العمومي تسمح بتقليص أوقات الانتظار ، وهناك نوعين من المواقف :

1.3.5- نقاط توقف بسيطة : وهو الموقف الذي لا يحتوي على مخابئ ولا تستحق تجهيزات كبيرة نظرا لموقعها أو المكان الموجودة فيه لا يسمح بإنشاء مخابئ وهذا لا يعني أنها مهمة بل تحتوي على عمود الإشارات وعمود المعلومات ولا يحتاج المستعمل فيها فترة طويلة للانتظار ، وتحتل مكان بجانب الطريق (موقف عند الذهاب وآخر عند الإياب) مع ضمان رصيف ملائم لتوقف الحافلة.

2.3.5- نقاط التوقف ذات المخابئ : وهي المواقف التي تطول فيها مدة الانتظار والتي تتطلب تجهيزات معقدة وتركز هذه التجهيزات فيما يلي التي تؤدي إلى وظائف الموقف :

- عمود الإشارات - عمود المعلومات - المخابئ - الأرصفة - هذا بالإضافة إلى تجهيزات أخرى موجهة لضمان امن المستعمل.¹

4-5 المحطة الحضرية :

يقصد بالمحطة الحضرية كل منشأة تهدف من ورائها مصالح النقل العمومية التسهيل على المسافرين وضمان النقل أو المواصلات لناحية ما مع احتمال الارتباط مع أنواع أخرى من المواصلات ، وتعتبر المحطة كل منشأة مخصصة لاستقبال المسافرين هذا التعريف يشمل كذلك المنشأة التي تمثل في : - منطقة الحافلات - منطقة الاستراحة - منطقة الملجأ.

¹ مرجع سابق ، ص 97.

- إن ارتباط كلمة الحضري بالمحطة دلالة على تخصص فرع من المحطات البرية في النقل الحضري فهي إذن تسعى إلى تسهيل تنقلات المسافرين داخل النطاق الحضري.¹

6- التنقلات الحضرية في المدن

إن تزايد الكثافة السكانية يترتب عليها امتداد للمدينة من حيث المناطق العمرانية ، فتتوسع وتزداد مراكز العمل والتجارة وأماكن الترفيه ومن خلال هذه التوسعات التي تعرفها المدينة نجد مراكز النشاطات متوازنة في نقاط متباعدة ، مما يحتم على السكان القيام بتنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق المقصودة.

1.6- التنقلات الدورية (مسكن- مركز العمل) هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تنطوي على التنقل بين أماكن العمل ، تخضع عادة إلى مقياس زمني وتكون في حدها الأعظم في الفترات الصباحية والمسائية كما تتمتع بدرجة عالية من الدورية ذلك لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان بشكل يومي ، لذلك يمكننا التنبؤ بها .

2.6- التنقلات المهنية : تتمثل التنقلات المهنية في التنقلات التي تتعلق بمهنة أو عمل الفرد كالا اجتماعات ، والمقابلات ، وخدمة العملاء ، والتي تحدث عادة أثناء ساعات العمل المقررة.

3.6- التنقلات الشخصية : أما عن التنقلات الشخصية فهي تلك التنقلات التي يقوم بها الأفراد بشكل طوعي أو اختياري ترتبط هذه التنقلات عادة بمراكز الأنشطة التجارية بغرض التسوق أو الترفيه.

4.6- التنقلات السياحية : هي تلك التنقلات التي تتم عادة في المدن التاريخية ذات المعالم السياحية والمرافق الترفيهية كالفنادق الضخمة والمطاعم الراقية ، هاته التنقلات عادة ما تكون موسمية وخلال أوقات معينة من السنة كالمهرجانات أو الأحداث الرياضية الكبرى

¹ مرجع سابق ، ص 103.

ككأس العالم أو الألعاب الاولمبية ، حيث تنشأ أثناء وقوع مثل هذه الأحداث تنقلات في الوسط الحضري.¹

7- الخدمة ونوعية الخدمة النقل الحضري الجماعي

7-1 الخدمة في النقل الحضري الجماعي :

تعرف الخدمة في النقل على أنها تلك الخدمات العمومية التي تتضمن مجموعة من الوظائف المفروضة من طرف الدولة بهدف تنظيم نقل الأشخاص وترقيته.

كما عرفت خدمات النقل بأنها تلك الخدمات التي تعني بتنقلات الأشخاص والبضائع بشروط مقبولة من حيث النوعية والسعر والتكاليف لكافة الأفراد ، وتتضمن استمرارية الخدمة وانتظامها في الوقت والعدالة في تقديمها لكافة الأفراد والاستغلال التام لكافة الخطوط الممنوحة للمستعمل والمرونة وقابلية تلبية الاحتياجات.

7-2 نوعية الخدمة (جودة) في النقل الحضري الجماعي:

تعتبر الجودة من المفاهيم ذات الاهتمام الواسع في العالم ، لتعرف نتيجة لهذا ، سوى على المستوى المؤسسات أو الأبحاث العديد من التطورات ، فقد عرفت الجمعية الفرنسية للمعيارية (AFNOR) على أنها " قابلية منتج لإشباع رغبات المستعملين".

وعرفها (Philip Gosby) على أنها " المطابقة للمواصفات " ويمكن اعتبار جودة الخدمة هي المحدد الرئيسي لرضا الزبون وهو المفهوم الذي تبناه العديد من الباحثين.

وهناك ثلاث أطراف معنية في النقل الحضري الجماعي:

1.2.7- الزبائن : جودة خدمة النقل هي طريقة إشباع حاجاتهم حسب مقارنة

(تكاليف/مزاياء).

¹ غنية بركات ، مستعملى خدمات النقل العمومي الحضري الجماعي ، رسالة ماجستير ، قسم علوم التسيير ، جامعة باتنة ، 2009-2010 .

2.2.7- مقدم الخدمة : جودة الخدمة أي المرور من مرحلة المفهوم إلى مرحلة التنفيذ .

3.2.7- بالنسبة للموظفين : الذين هم على اتصال مباشر مع الزبائن ، جودة خدمة النقل هي عادة مرادف لقائمة مقاييس وصيرورة عمل يجب أن تحترم.

3-7 المؤشرات النوعية المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الجماعي¹:

تعرف المؤشرات على أنها " إحصائية أو مقاييس يسهل تأويل وتقييم حالة عنصر من المجموعة أو المجتمع مقارنة مع مقياس أو هدف".

ويمكن حصر مؤشرات جودة الخدمة بالنسبة للنقل الجماعي في :

- عرض الخدمة ، سهولة الوصول ، المعلومات ، المدة ، الاهتمام بالزبون ، الراحة ، الأمن ، الأثر البيئي.

1.3.7- عرض الخدمة : يرتبط عرض خدمة النقل بمجموعة من العناصر أو المقاييس والتي من شأنها تحسين نوعية مستوى خدمة النقل وتتمثل هذه العناصر في مدى حداثة الحافلة ، عدد الحافلات والخطوط التي تغطيها ، احترام ساعات بدء وانتهاء الرحلات وكذا الطاقة الاستيعابية للحافلة وأخيرا السعر .

2.3.7- سهولة الوصول : بالنسبة للنقل داخل المدن ، مرونة الطريق ومساره أكثر أهمية من عامل السرعة ، كما يتجلى أهمية ملائمة المحطات وتوزيعها في مناطق إستراتيجية تمكن المسافرين من الدخول إلى وسط المدينة بسهولة.

3.3.7- المعلومات : إن توفر المعلومات حول مواعيد الانطلاق والوصول ومدة الانتظار يساهم بشكل كبير في تخمين جودة خدمة النقل الجماعي ويسهل للأفراد معرفة أوقات مختلف تنقلاتهم وتتمثل هذه المعلومات في رقم الخط ، رقم الحافلة و كذا وجهتها.

¹ هاني حامد الضمور ، تسويق الخدمات ، دار وائل للنشر ، عمان ، الأردن ، 2002 ، ص 167 .

4.3.7- الوقت (المدة): قد يكون الوقت عاملاً في قبول الزبائن لدفع أكثر من أجل وقت أقل وإذا أخذنا كمثال النقل عبر الطرق فإننا نجد عدد كبير من الزبائن يفضلون الاتجاه نحو محطات سيارات الأجرة من أجل ربح الوقت أثناء تنقلاتهم ، كذلك يؤثر الوقت في اختيار الزبون لنمط النقل.

5.3.7- الاهتمام بالزبون : يتجلى الاهتمام بالزبون من خلال المظهر الحسن وملابس السائق والقباض وكذلك المعاملة الجيدة منهنما لأنهما يمثلان المؤسسة ويتم ذلك من خلال حسن الاستقبال والترجمة.

6.3.7- الراحة : تتحقق راحة الزبون من خلال الحالة الاستعمالية للحافلة حيث أن نظافة الحافلة والحالة الجيدة للمقاعد يساهمان بشكل كبير في راحة الزبون وتحقيق الرفاهية.

7.3.7- الأمن : يعتبر تقييم الأمن أو تقييم حياة الإنسان من أكبر المشاكل النفسية للمسافرين أثناء تنقلاتهم اليومية عبر وسائل النقل ويتحقق الأمن بطريقة القيادة الآمنة ، وتوافر المعدات الأمنية في الحافلة.

8.3.7- الأثر البيئي : يتحقق الأثر الإيجابي للبيئة في النقل الجماعي للحافلات من خلال حداثة هذه الأخيرة حيث تساهم في عدم تلويث البيئة بعودمها والظهور بمظهر محبب في المدينة.¹

¹ مرجع سابق ، ص 171.

خلاصة الفصل

إن الهدف من دراسة هذا الفصل هو إبراز الإطار المفاهيمي للنقل والنقل الحضري الجماعي ، وإعطاء مفهوم أكثر شمولية بحيث تم التطرق وبالتفصيل لتعريف النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية وإحداث التغيير الاجتماعي ، كما تم التطرق للحركية وأنواع التنقلات في الوسط الحضري ونوعية الخدمة في النقل الحضري الجماعي ، وتوصلنا إلى أن العلاقة بين النقل والمحيط الحضري علاقة تكاملية فكل واحد يؤثر في الآخر إيجاباً أو سلباً من خلال دور النقل في تنظيم الأوساط الحضرية ، وان لعلاقة النقل بالمحيط تأثير يتجلى في توجيه شبكات النقل المختلفة.

الفصل الثالث

تمهيد

1. مفهوم المدينة.
2. العمران.
3. المجال العمراني.
4. التخطيط العمراني.
5. مفهوم التوسع العمراني.
6. أنواع التوسع العمراني.
7. أشكال التوسع العمراني.

خلاصة الفصل

تمهيد:

المدينة ظاهرة حضرية تشغل مجالا معيناً متأثرة بعوامل بشرية و طبيعية ، فهي ذلك الكيان المركب و الفضاء الطبيعي الاجتماعي الحضري، حيث أصبحت موضوع اهتم به العديد من المختصين في علم الاجتماع ،علم الاقتصاد ، التاريخ و العمرانيين .
حيث أن هناك علاقة طردية بين كل من التوسع العمراني وخطوط النقل الحضري .
وسنتطرق في هذا الفصل إلى بعض المصطلحات التي تعتبر الكلمات المفتاحية للدراسة وتشمل في معظمها مفاهيم و تعاريف كتعريف المدينة ، العمران ، والتوسع العمراني .

1 . المدينة

1. مفهوم المدينة

هي رمز التعامل الودي والعلاقات الوطيدة بين الناس، وهي رمز العلاقات الودية بين العلم الفن ، الثقافة والدين.

توجد بالمدينة مراكز التبادلات والملتقيات، وأماكن تواجد العمل ومقرات السلطات ويفضل كثافة بناياتها وتحركاتها العمرانية تخلق قدرة إرتباطية سطحية.

ليست التجهيزات وحدها التي تكون المدينة وإنما حركتها وكثرة الآثار القديمة والمعالم التاريخية للمدينة التي تعطيها قيمتها الحقيقية، هذا معناه القيمة التي لا يمكن أن تقاس بالمعايير الاقتصادية.¹

2. العمران

يعرف بأنه علم وفق تخطيط المدن، فكونه علم لأنه يهتم بالبحث عن المعرفة أي تحليل الأشياء والمعطيات المختلفة تحليلا علميا باستعمال مجموعة العلوم وكيفية استغلالها لإبراز معالم المدينة.

العمران كفن يعني ترجمة تلك الحقائق العلمية على مخططات بيانية تعطينا رسومات فنية عن المدينة، وتتلخص أهداف العمران في أربعة محاور وهي: الزمن ، المرونة ، التنظيم والتوجيه.²

1 خلف الله بوجمعة ، العمران و المدينة ، دار الهدى ، عين مليلة ، الجزائر، 2005 ، ص ص(66-67).

2 نفس المرجع ، ص 72.

3. المجال العمراني

عبارة عن أراضي مشغولة أو قابلة للتعمير بالخدمات السكنية والصناعية والإدارية والصحية حسب أنماط خاصة ومختلف الاستهلاك، أي شغل الأراضي وتوزيع الأحجام المبنية وذلك باستعمال المساحات المعمرة نسبياً مرتفعة وبتنظيم هيكلية معقدة للأشياء والمباني.¹

4. التخطيط العمراني

تعرف عملية التخطيط على أنها دراسة وتحليل للحاجات الاقتصادية والاجتماعية للسكن، بغرض توجيهها إلى حاجات عمرانية، فالعملية تتطلب فريق من المختصين في مختلف الميادين بقيادة الرجل الاجتماعي، وتظهر أهمية التخطيط في الحد من التوسع العشوائي للمدن إذ كل تأخر في اتخاذ التخطيط أساساً للعمران يجعل مهمة الوصول إلى نسيج عمراني متكامل جد صعبة وأكثر كلفة، فتخطيط مدينة لم تنشأ بعد لاشك أن تكون أسهل من مدينة موجودة فعلاً، فالعمليات والإجراءات المتخذة من طرف المصالح المختصة وذلك من أجل تنظيم وتطوير المجال الحضري، تتناول مجموعة من المواضيع منها:

- تسيير المدن و تجميل المحيط الحضري.
 - المحافظة على المعالم الأثرية والسياحة للمدن.
 - التوسع العمراني.
- ويتم ذلك بواسطة مخططات العمران المختلفة والتي جاءت بها وسائل التنظيم والتسيير العمراني والمعمول بها في الجزائر هي:
- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (PDAU).
 - مخطط شغل الأراضي (POS).

1 مصطفى فوز، مبادئ تنظيم المدينة، معهد الإنماء العربي، بيروت ، لبنان ، 1980 ص 102.

4- 1 المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (p.d.a.u):

هو وسيلة للتخطيط المجالي والتسيير الحضري، حيث يحدد التوجهات الأساسية للتهيئة العمرانية لبلدية أو عدة بلديات، يأخذ بعين الاعتبار تصاميم التهيئة ويضبط الصيغ المرجعية لمخطط شغل الأراضي.¹

4-2 مخطط شغل الأرض (p.o.s):

هو وثيقة عمرانية وتقنية تصاحب المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، وهو وسيلة للتهيئة والتخطيط المجالي ، يحدد بصفة مفصلة القواعد العامة لاستخدام الأرض والبناء، وذلك بمراعاة توجهات المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، يحدد أنواع التدخل التي تكون على الأنسجة العمرانية الموجودة، كما يكمل البرمجة العمومية في إطار ترتيب الفضاء العمراني.²

1 الجريدة الرسمية . قانون 29/90 بتاريخ 1990/12/01 ، أدوات التهيئة و التعمير .

2 الجريدة الرسمية . قانون 29/90 بتاريخ 1990/12/01 ، أدوات التهيئة و التعمير .

II . التوسع العمراني

1. مفهوم التوسع العمراني

التوسع العمراني هو جزء من شكل عمراني، بجانب تجمع موجود، عندما تحدث عملية الاستمرارية لهذا النسيج نقول أنه توسع، والشكل العمراني للتوسع يركز على تركيبات هندسية مستمرة أو متقطعة، وتكون مخططة إذا كانت مرتبطة بنسيج موجود مثل التجزئات ونقول أن الأنسجة تتوسع بشكل جيد إذا كان هناك تشابه بين النسيج الموجود والذي سيضاف في التوسع. وعلى العموم التوسع هو عبارة عن تجزئات لأشكال عمرانية ذات هندسة منتظمة أو شبه منتظمة مشكلة فيما بعد مجمع عمراني متجانس.¹

1.1 التوسع العمراني: وهو كذلك إنتاج مجال عمراني مرتبط بالبحث عن الأشكال المجسدة للأجوبة الخاصة بالطلبات الجديدة من خلال الاحتياجات من مساحة العمل، السكن التجهيزات، والبنية التحتية والقاعدية آخذين بعين الاعتبار البرمجة والموضع والتنظيم.²

2.1 التوسع العمراني: هو عملية استغلال العقار الحضري بطريقة مستمرة نحو أطراف المدينة وهو أيضا عملية زحف النسيج نحو خارج المدينة سواء كان أفقيا أو رأسيا وبطريقة عقلانية.³

1 حفصي عمر، إبراهيم معزوز، مراد مرخوفي: التوسع العمراني في إطار العمارة المحلية " دراسة حالة مدينة مشونش " ، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة ، تخصص تسيير المدن ، جامعة محمد بوضياف ، المسيلة ، جوان 2001 ، ص ص (60-64).

2 مرجع سبق ذكره ، ص 107 .

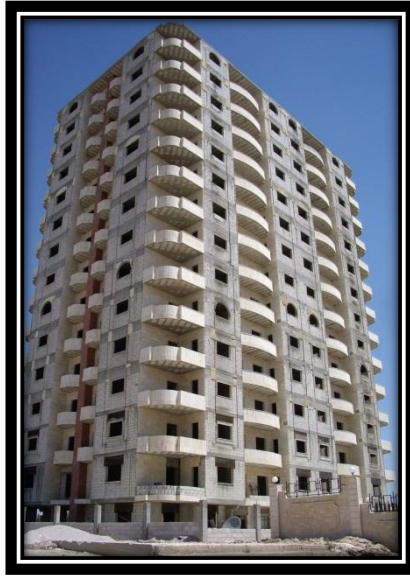
³ Alberto Zuchelli, introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine. EPAU. Vol 2-3, 1993, p50.

2- أنواع التوسع العمراني

1.2 التوسع الداخلي

يتجسد في تكثيف البنايات داخل المدينة على حساب الجيوب العمرانية والأماكن الشاغرة وإعادة استغلالها أو زيادة عدد الطوابق.¹

الصورة (1) تبين زيادة عدد الطوابق



2.2 التوسع الخارجي

وهو عبارة عن امتداد عمراني يسمى بالامتداد الأفقي ويتجسد في ثلاثة أشكال:

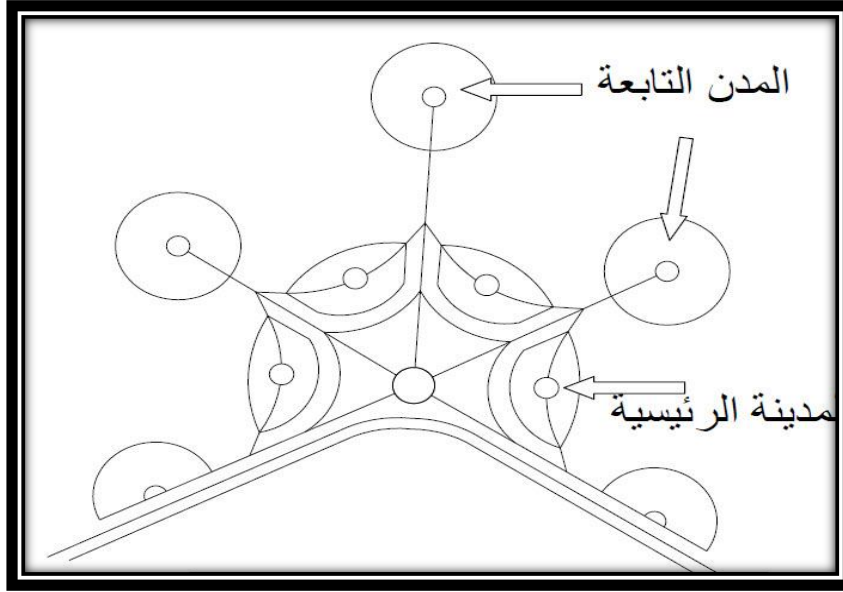
- الامتداد: ظهر بخروج المساكن خارج المدينة القديمة مما يرسم الانتشار الأفقي وميلاد التجمعات على النموذج الخطي، الشطرنجي، الإشعاعي، حسب اتجاه شبكة المواصلات.

¹ مصطفى فواز ، مبادئ تنظيم المدينة ، معهد الإنماء العربي ، بيروت ، لبنان ، 1980 ، ص 127 .

3.2 المدن التابعة: وهي تشبيه المدن الجديدة لكنها تسعى إلى الاستفادة من مميزات الموقع

فإنها أقرب إلى مركز المدينة ومرتبطة به وظيفيا.¹

الصورة (2) المدن التابعة



4.2 المدن الجديدة : وهي مدن مستقلة بذاتها وتقع على مسافة كافية من منطقة المدينة

الكبرى ولا يضطر سكانها إلى الانتقال اليومي للعمل، وتتطلب المدن الجديدة تطوير قاعدة وظيفية متينة من سكن وخدمات لسد احتياجات السكان.

5.2 التجمعات السكنية الجديدة : وهي مناطق يسودها تطور سكاني، ومركز توظيف

وتعتبر هذه التجمعات حلا بديلا للسكن في التجمعات السكنية العشوائية وبمرور الوقت تحقق الاكتفاء الذاتي من حيث التوظيف والخدمات لسكانها المحليين.

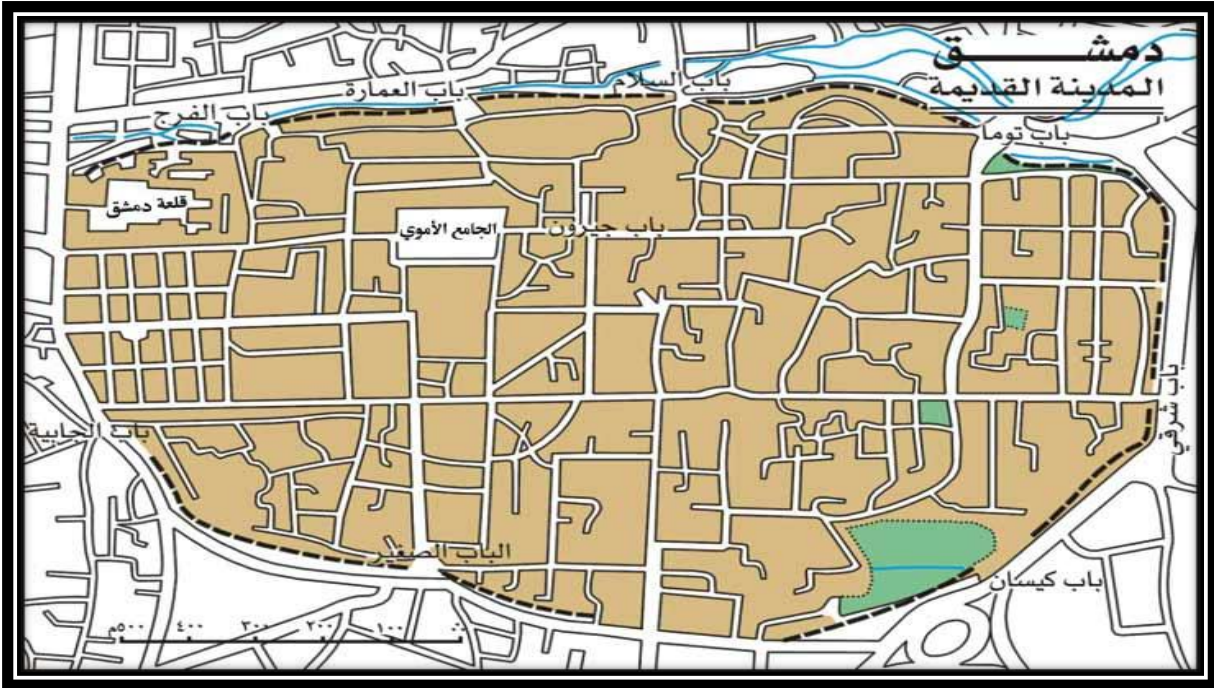
¹ مصطفى فواز ، مرجع سابق ، ص 130.

3- أشكال التوسع العمراني

وهي عبارة عن خطط تنمو عليها المدن وتمارس فيها نشاطاتها وهي:

1.3 خطة الزوايا القائمة (الشطرنجية): تشبه في تقسيمها لوح الشطرنج من مميزاتها تقاطع الشوارع بشكل عمودي، سهولة تقسيم الأرض للاستخدامات المختلفة وسهولة التوسع بالإضافة إلى بعض العوائق لهذه الخطة كصعوبة تطبيقها في المناطق الجبلية وحجب الأركان للرؤية في مفترقات الطرق.¹

الصورة (3) الخط الشطرنجية



2.3 الخطة الإشعاعية: وهي عبارة عن بؤرة مركزية تتطرق منها الطرق والشوارع نحو

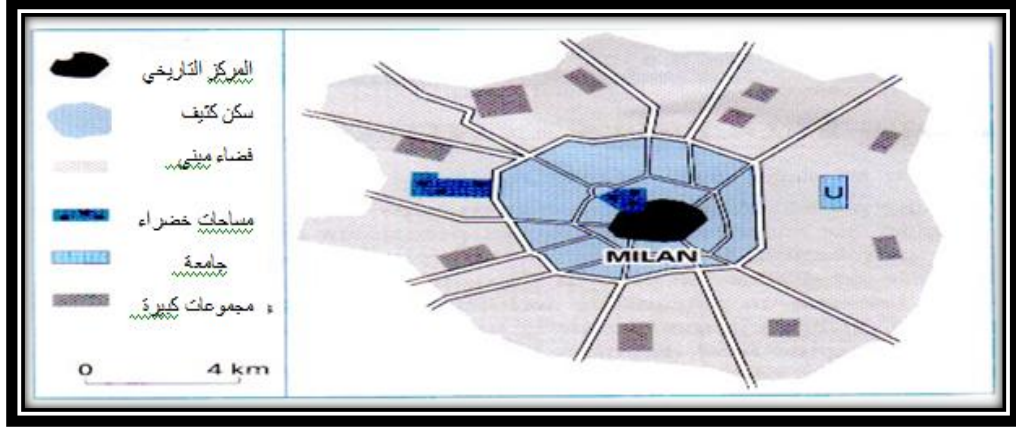
الأطراف على هيئة أشعة وهذه البؤرة تمثل مركز المدينة، من مميزاتها مواصلات نجمية

1 محمد توفيق سالم ، هندسة النقل والمرور ، مكتبة الاسكندرية ، مصر ، 1994 ، ص 216.

الفصل الثالث _____ التوسع العمراني

تسهل عن طريقها الوصول إلى جميع أنحاء المدينة ومن عيوبها ظهور مناطق معقدة في أشكالها الهندسية وصعوبة تطبيقها في المناطق التضاريسية مثل مدينة موسكو - ميلانو.

الصورة(4)الخطة.الإشعاعية



3.3 الخطة الخطية: في أبسط صورها شريحة طويلة من الخطة الشطرنجية ذات شكل خطي على طول المحور وعلى الرغم من بساطة هذا التركيب إلا أن الخدمات والأنشطة تتباعد عن بعضها البعض وتظهر أنشطة عشوائية تخدم فئة دون أخرى.¹

1 حمادو إلياس ، شوقي هشام ، بروكي قيس ، التوسع العمراني في المناطق الصحراوية " دراسة حالة تقرت" ، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في التسيير والتقنيات الحضرية تخصص تسيير المدن ، المركز الجامعي محمد بوضياف ، المسيلة ، جوان 2004.

خلاصة الفصل

إن المتصفح لتاريخ المدن يلاحظ أنها تميزت بتنظيم محكم قائم على أساس هندسي تتحكم فيه عناصر متعددة يهيمن عليها البعدين العسكري و الديني, وهذا ما أدى إلى ظهور عدة خطط لتوسعات منها الداخلي الذي يعتمد على الكثيف في الجيوب الفارغة أو زيادة عدد الطوابق وهناك التوسع الخارجي مثل الضواحي و المدن الجديدة مع ظهور عدد من الخطط المتبعة حسب طبيعة المنطق و حاجيات السكان و مع امتزاج الحضارات المتتالية، و رغم التجارب تحولت المدينة من المدينة الزراعية الصغيرة إلى المدينة الكبيرة فكثرت المشاكل مع توسع المدن ولكل مدينة مشاكلها وطريقة خاصة لحلها .

الفصل الرابع

1. مجالات الدراسة .

أ- المجال المكاني " التعريف بالمؤسسة "

ب- المجال الزمني " حدود الدراسة "

ج- المجال البشري " مجتمع البحث "

2. العينة ومواصفاتها .

4. أدوات جمع البيانات .

5. المنهج المستخدم للدراسة .

1 - مجالات الدراسة :

هو المكان الذي يجري فيه البحث والمدة التي استغرقت في إجراء البحث منذ انطلاقه وحتى نهايته.

أ - **المجال المكاني :** (التعريف بالمؤسسة)

أجريت الدراسة في مديرية النقل "Direction des transports" بولاية الأغواط.

التعريف بميدان الدراسة :

إن مديرية النقل "Direction des transports" مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي وهي تحت إشراف وزارة النقل ، يديرها مجلس الإدارة ويشرف عليه المدير العام.

تعمل المديرية بكل فروعها ووحداتها على الإشراف والمتابعة على المركبات بكل أصنافها (حافلات - سيارات الأجرة - شاحنات لنقل البضائع) لوضعها تحت تصرف المواطنين.

أنشئت مديريات النقل طبقا للمرسوم رقم 381/90 المؤرخ في 1990/11/24 المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها ، ويكون مقرها الرئيسي بعاصمة الولاية .

فولاية الأغواط من بين الولايات الأولى التي أنشئ فيها مقر (مديرية النقل) مباشرة بعد المرسوم المذكور أعلاه وذلك سنة 1990م.¹

ب - **المجال الزماني :** (حدود الدراسة)

ويقصد به الفترة التي استغرقتها هذه الدراسة وكانت أول مرحلة للقيام بدراسة استطلاعية يوم 2019-02-12 م وهذا لتكوين فكرة عامة عن الموضوع ، أما مرحلة البحث المكتبي فقد دامت أكثر من شهر ونص ، وأما توزيع استمارة الاستبيان على أفراد العينة فكان يوم 2019-04-01 واسترجاعها في نفس اليوم.

ج - **المجال البشري :** (مجتمع البحث)

ركاب حافلات النقل الحضري بمدينة الاغواط

¹ مقابلة مع رئيس المستخدمين ، يوم 2019-03-06 ، سا 9.15.

2- العينة ومواصفاتها :

إن الباحث لا يستطيع أن يقوم بمسح للواقع ، أو المجتمع ككل ، ولذلك يلجأ إلى طريقة العينة الممثلة لمجتمع الدراسة حتى يتمكن بعد ذلك من تعميم نتائج دراسته على المجتمع فهي طريقة مختصرة للبرهنة على الفرضية نفيها أو إثباتها ، على شرط أن تتاح الفرصة المتكافئة لكل وحدات الظاهرة المدروسة ، لان تكون ضمن العينة دون إغفال أو تحيز وهذا لا يمكن إلا إذا تم سحب العينة بطريقة علمية ، سليمة ، وموضوعية.

وقد استعنا في بحثنا هذا بالمعينة غير الاحتمالية والتي تعرف على أنها : تلك العينات التي لا تخضع في تحديدها إلى منطق نظرية الاحتمالات وفيها تختار العينة بشكل قصدي من أجل إتاحة فرص متساوية للمشاركة بحسب طرق معينة ، أما بخصوص نوع العينة التي اخترناها من جملة المعينة غير الاحتمالية فهي : "العينة القصدية" يتم اختيار مفرداتها من أجل إبراز التنوع للمجتمع المدروس على أساس تكافؤ التمثيل لكامل المجتمع الأصلي تستخدم هذه العينة في المجتمعات الكبيرة وغير متجانسة ، وهذا ما صادفناه خلال دراستنا الإستطلاعية¹.

3- أدوات جمع البيانات :

الأداة المستخدمة في الدراسة هي "الاستمارة" والتي تعتبر تقنية مباشرة للتقصي العلمي تستعمل إزاء الأفراد وتسمح باستجوابهم بطريقة موجهة ، والقيام بسحب كمي بهدف إيجاد علاقة رياضية والقيام بمقارنات رقمية ، كما تسمى باستمارة الملء الذاتي أي إعطاء نسخة لكل مستجوب يقوم هو بنفسه بملئها ، وتحتوي الاستمارة على 21 سؤال منها :

01 -البيانات الشخصية (العامة) : وتحتوي على خمسة أسئلة.

02 -عرض وتحليل بيانات التساؤل الأول : تحتوي على أربعة أسئلة.

03 -عرض وتحليل بيانات التساؤل الثاني : تحتوي على اثنا عشر سؤال.

¹ حسان هشام ، منهجية البحث العلمي ، مطبعة الألوان البيانية ، الجزائر ، ط2 ، 2007 ، ص 69.

1/ التحكم : سلم نموذج من هذه الاستمارة لمجموعة من الأساتذة لإلقاء نظرة عامة حولها ثم تم التعديل وفق ما تم طرحه من طرف الأساتذة والتي هي على الشكل التالي.

2/التجريب : تم دفع 10 استمارات لموظفي مديرية النقل للتأكد من وضوح الأسئلة وشرح الغموض ، بعد ذلك استرجعت وتم استبدال بعض الأسئلة وفق ما أسفرت عنه عملية التجريب.

*** المقابلة :** تعتبر المقابلة من أهم طرق جمع المعلومات والبيانات وأكثرها صدقا ، حيث يستطيع الباحث التعرف على مشاعر وانفعالات المقابل وكذا اتجاهاته وميوله وزيادة تبصير الباحث بالمشكلة التي يتصدى لدراستها ، فهي تتيح فرصة للمستجيب للتعبير الحر عن آراءه وأفكاره الشخصية فهي تفاعل ديناميكي بين الباحث والمستجوب.¹

*** الملاحظة :** الملاحظة لغة تعني النظر إلى الشيء الملاحظ ، قال تعالى في محكم آياته " أفلا ينظرون إلى الإبل كيف خلقت.والى السماء كيف رفعت.والى الجبال كيف نصبت.والى الأرض كيف سطحت" سورة الغاشية الآية 17-20

فهي تقنية مستعملة في جميع الميادين العلمية وتعتمد على قيام الباحث بملاحظة الظاهرة من الظواهر في ميدان البحث أو المختبر، وتسجيل ملاحظته وتجميعها أو الاستعانة بالآلات السمعية البصرية.²

¹ خالد حامد ، منهجية البحث فى العلوم الاجتماعية والإنسانية ، جسور للنشر والتوزيع ، القاهرة 2008. ص 89.

² نفس المرجع ، ص 96.

الفصل الرابع _____ الأسس المنهجية للدراسة

4- المنهج المستخدم في الدراسة :

إن المنهج أي دراسة يتحدد وفقا لطبيعة الموضوع حيث أن المنهج هو مجموعة الخطوات والعمليات التي يتبعها الباحث بغية بحثه.

وقد اعتمدنا في هذه الدراسة المنهج الوصفي بصورته الكمية والكيفية فالتعبير الكمي يعطينا وصفا رقميا يمكن تفسيره ويوظف مقدار الظاهرة أو حجمها أو درجة ارتباطها مع الظواهر الأخرى للوصول إلى أسبابها ونتائجها ، أما التعبير الكيفي فيصف الظاهرة ويوضح خصائصها.¹

وعن كيفية استخدامنا للمنهج الوصفي فقد اعتمدنا على :

1 - الاستكشاف والصيغة : بعد الذهاب إلى المؤسسة محل الدراسة ارتأينا أن أصلح المناهج والأقرب الذي يساعدنا في دراستنا هذه هو المنهج الوصفي ، فهو المنهج الذي يدرس الظاهرة وجزئياتها من اجل الوصول إلى نتائج تمكننا من تحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة.

2 - التجريد : هو عملية عزل وانتقاء مظاهر معينة من كل عينة كجزء من عملية تقييمية.
3 - التعميم : إذا صنفنا الوقائع على أساس عامل مميز أمكن استخلاص حكم أو أحكام تصدق على فئة معينة منها ، وقد يكون التعميم شاملا فيسبق بكلمة كل أو جميع وقد يكون جزئيا فيسبق بكلمة بعض وبالتعميم نصل بما استقرينا.

كما استعنا بمنهج دراسة الحالة الذي عرفه البعض على انه المنهج الذي يلجأ إلى جمع البيانات العامة المتعلقة بأية وحدة سواء كانت فردا أو مؤسسة ، أو نظاما اجتماعيا وهو يقوم على أساس التعمق في دراسة مرحلة معينة من تاريخ الوحدة أو دراسة جميع المراحل التي مرت بها ، وذلك بقصد الوصول إلى تعميمات متعلقة بالوحدة المدروسة وبغيرها من الوحدات المتشابهة.²

¹ حسان هشام ، نفس المرجع ، ص 72.

² نفس المرجع ، ص 74.

الفصل الخامس

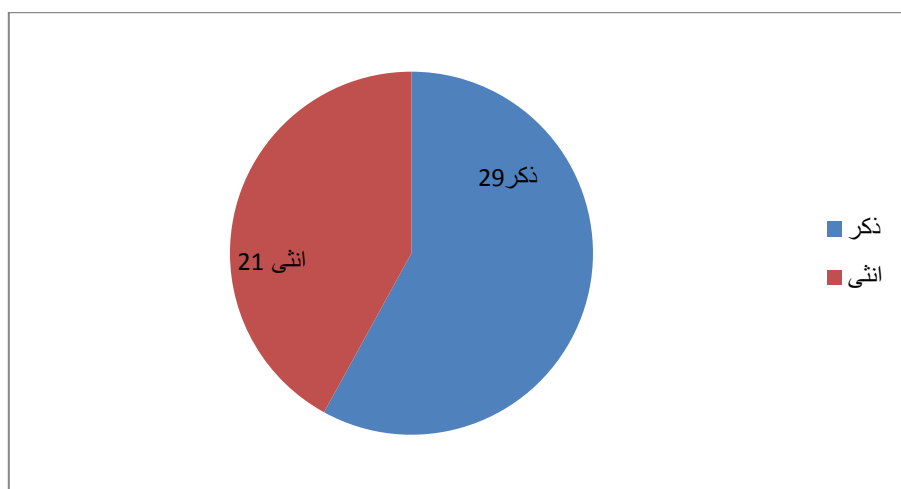
1. عرض وتحليل البيانات العامة .
2. عرض وتحليل التساؤل الأول .
3. عرض وتحليل التساؤل الثاني .

1/ عرض وتحليل البيانات العامة :

الجدول رقم (01) : توزيع أفراد العينة حسب الجنس

النسبة	التكرار	الجنس
%58	29	ذكر
%42	21	أنثى
%100	50	المجموع

شكل رقم 1 : التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب الجنس

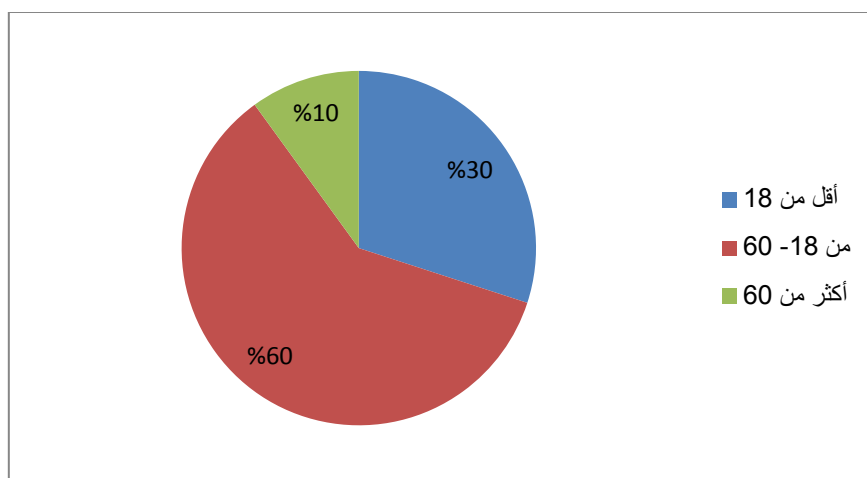


شملت عينة الدراسة كلا الجانبين من ذكور وإناث بنسب متقاربة وهذا يدل على أن كل من الذكور والإناث يستعملون النقل الحضري وبالتالي فإن 29 فرد من أفراد العينة يمثلون 58 % ذكور وهم الفئة الأكثر ، في حين تمثل فئة الإناث نسبة 42 % من إجمالي أفراد العينة.

الجدول رقم (02) : توزيع أفراد العينة حسب السن

السن	التكرار	النسبة المئوية
أقل من 18	15	30%
من 18 – 60	30	60%
من 60 فأكثر	05	10%
المجموع	50	100%

شكل رقم 2 : التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب السن

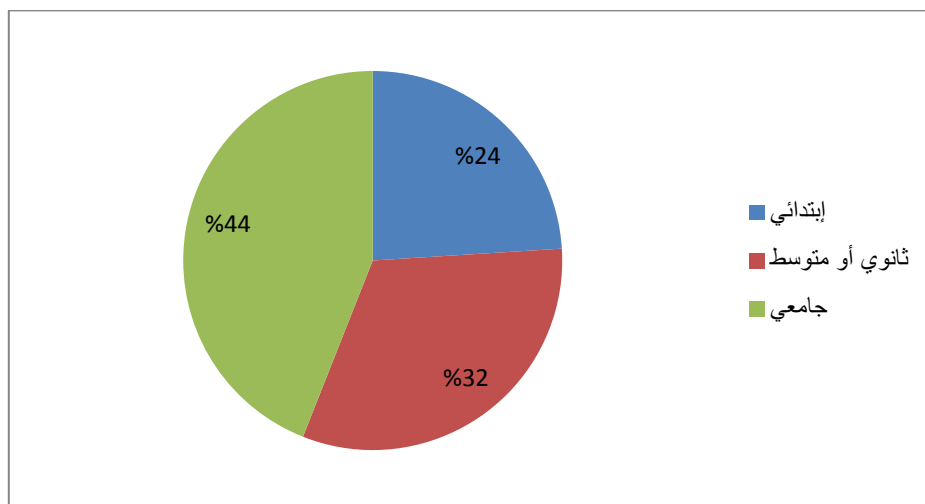


التمثيل البياني يوضح الجدول أعلاه أن الفئة الأكثر تنقلا في مجتمع بحثنا هي فئة من 18 إلى 60 سنة حيث تمثل نسبة 60 % مقارنة بباقي الفئات وذلك إما (طلبة – عمال) في إطار التنقلات الضرورية ، أما نسبة أقل من 18 سنة فهي مكونة من تلاميذ المدارس الذين ينتقلون عادة بإستعمال النقل المدرسي أو المشي على الأقدام وتمثل نسبة 30 % أما الفئة أكثر من 60 سنة فهي تمثل فئة المتقاعدين.

الجدول رقم (03) : توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي

النسبة المئوية	التكرار	المستوى التعليمي
%24	12	ابتدائي
%32	16	ثانوي أو متوسط
%44	22	جامعي
%100	50	المجموع

شكل رقم 3 : التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي



22 فرد من عينة الدراسة يمثلون 44 % من إجمالي أفراد عينة الدراسة لهم مستوى تعليمي عالي وهم الفئة الأكثر في عينة الدراسة ، و16 فرد يمثلون نسبة 32% من إجمالي أفراد العينة لهم مستوى متوسط و ثانوي وهذا ما يزيد من

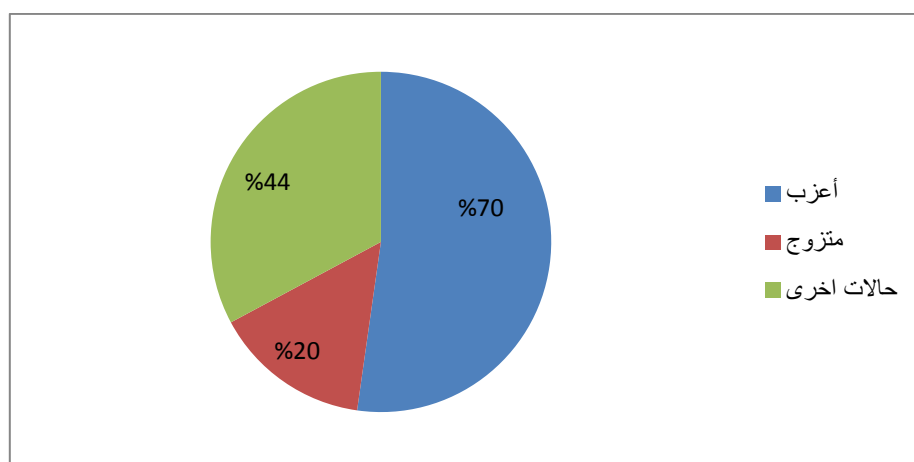
الفصل الخامس عرض وتحليل البيانات

ويعيهم وحاسبيتهم اتجاه جودة الخدمة ، و 12 فرد من عينة الدراسة لهم مستوى ابتدائي يمثلون 24% من إجمالي أفراد العينة لهم حس ورؤى تجاه خدمة النقل .

الجدول رقم (04) : توزيع أفراد العينة حسب الحالة العائلية

النسبة المئوية	التكرار	الحالة العائلية
70%	35	أعزب
20%	10	متزوج
44%	05	حالة أخرى
100%	50	المجموع

شكل رقم 4 : التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب الحالة العائلية

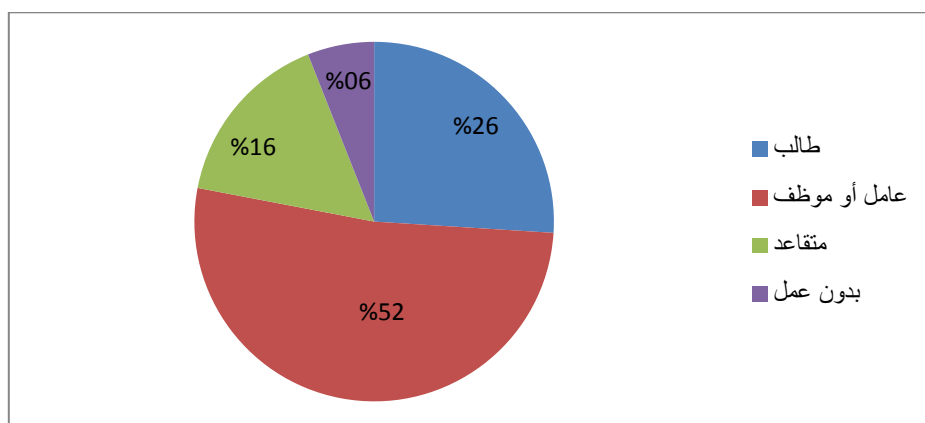


شملت عينة الدراسة كل الفئات أعزب 70% ، متزوج 20% ، حالات أخرى 10% .

الجدول رقم (05) : توزيع أفراد العينة حسب المهنة

المهنة	التكرار	النسبة المئوية
طالب	13	%26
عامل أو موظف	26	%52
متقاعد	08	%16
بدون عمل	03	%06
المجموع	50	%100

شكل رقم 5 : التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة حسب المهنة



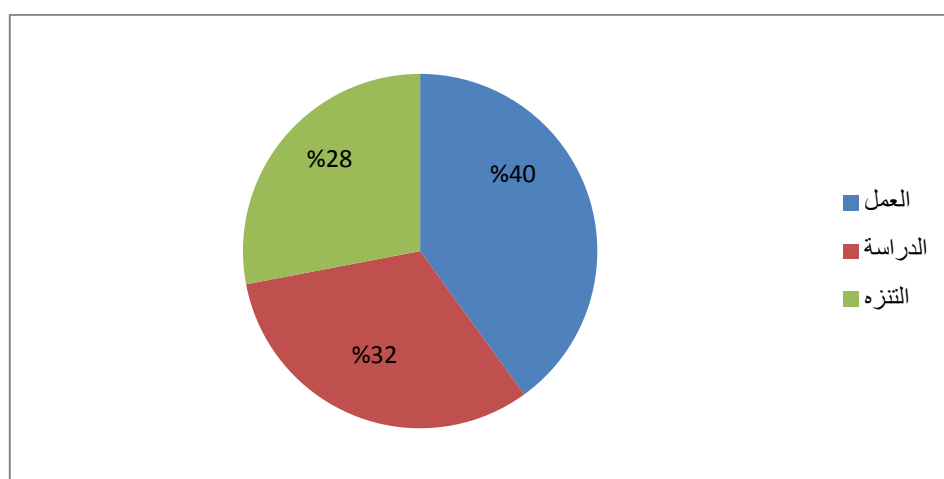
عينة الدراسة مكونة من 26 موظف أو عامل و 13 من الطلاب أي بنسبة 78% وهم المتعاملين الأساسيين لخدمة النقل في إطار ما يعرف بالتنقلات الضرورية اليومية (المنزل/ العمل - المنزل - الدراسة والعكس).

المحور الثاني : طبيعة التنقلات

الجدول رقم (01) : إجابات أفراد العينة لأسباب التنقلات

أسباب التنقلات	التكرار	النسبة المئوية
العمل	20	%40
الدراسة	16	%32
التنزه	14	%28
المجموع	50	%100

شكل رقم 6 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لأسباب التنقلات

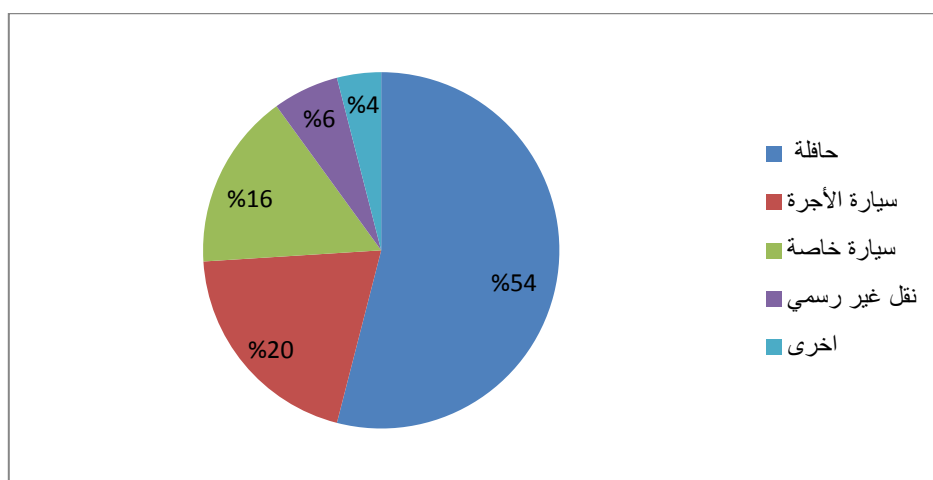


يبين الجدول أن أفراد العينة يعرفون أن حركة التنقل تكون أغلبها للعمل بنسبة %40 وهذا ما لاحظناه عند تحليلنا للجدول ، ثم تأتي الدراسة بنسبة %32 في حين قدرت نسبة التنزه بـ %28.

الجدول رقم (02) : إجابات أفراد العينة لوسيلة النقل التي يستعملونها

وسيلة النقل	التكرار	النسبة المئوية
حافلة	27	54%
سيارة الأجرة	10	20%
سيارة خاصة	08	16%
نقل غير رسمي	03	06%
أخرى	02	04%
المجموع	50	100%

شكل رقم 7 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لوسيلة النقل



يبين الجدول أن أغلبية الأفراد يستعملون وسيلة النقل الجماعي (الحافلة) أثناء تنقلاتهم وذلك بنسبة 54% كونها ملائمة للحالة الاجتماعية والاقتصادية ، أما

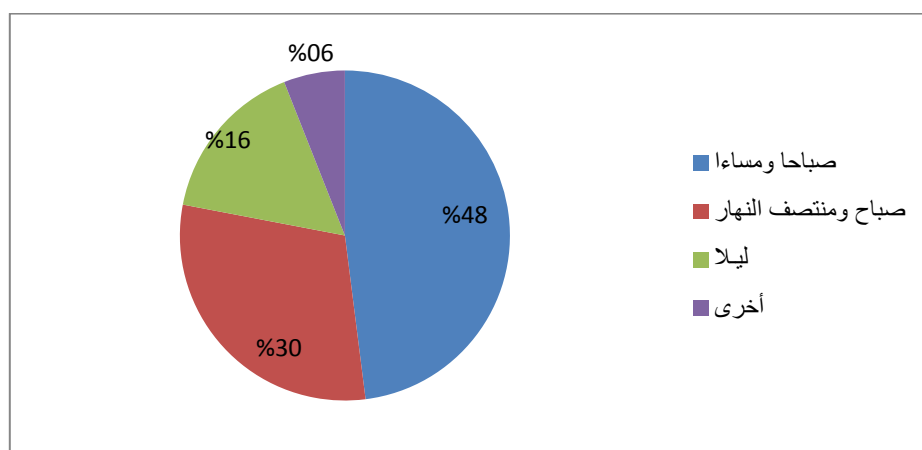
الفصل الخامس عرض وتحليل البيانات

نسبة 46% فهي موزعة بين سيارات الأجرة والنقل غير الرسمي والسيارات الخاصة وكذا الدراجات وهذا راجع إلى الحالة الإجتماعية و الإقتصادية لكل فرد من عينة الدراسة.

الجدول رقم (03) : إجابات أفراد العينة لأوقات التنقل

أوقات التنقل	التكرار	النسبة المئوية
صباحا و مساءا	24	48%
صباح ومنتصف النهار	15	30%
ليلا	08	16%
أخرى	03	06%
المجموع	50	100%

شكل رقم 8 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لأوقات التنقل



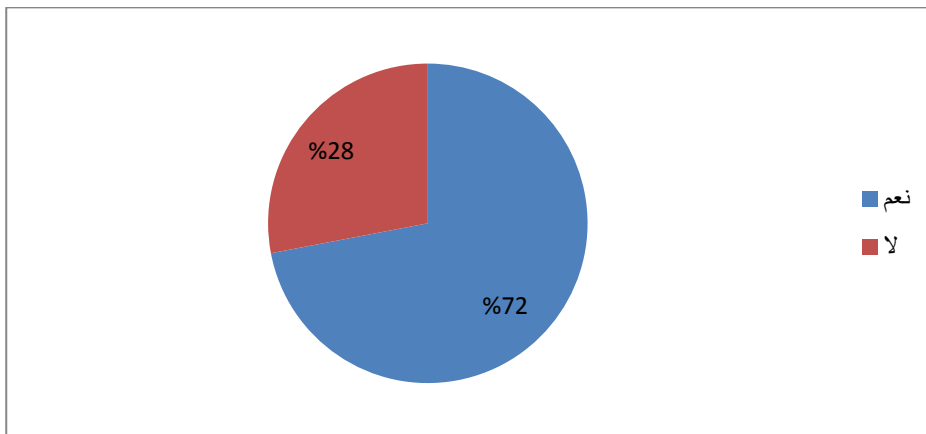
الفصل الخامس _____ عرض وتحليل البيانات

معظم أفراد العينة ينتقلون صباحا ومساءً وذلك بنسبة **48%** فهم خاضعون لقانون ذروة الطلب وذلك حسب طبيعة تنقلهم (دراسة-عمل) والملاحظ أن التنقلات الليلية جد قليلة لعدم توفر الخدمة ليلا نظرا لغياب الأمن.

الجدول رقم (04) : إجابات أفراد العينة لاستعمالهم لوسيلة النقل الحضري بانتظام

الخيارات	التكرار	النسبة المئوية
نعم	36	72%
لا	24	28%
المجموع	50	100%

شكل رقم 9 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لاستعمالهم لوسيلة النقل الحضري بانتظام



يبين الجدول أعلاه أن أفراد العينة يستعملون حافلات النقل الحضري بانتظام

الفصل الخامس _____ عرض وتحليل البيانات

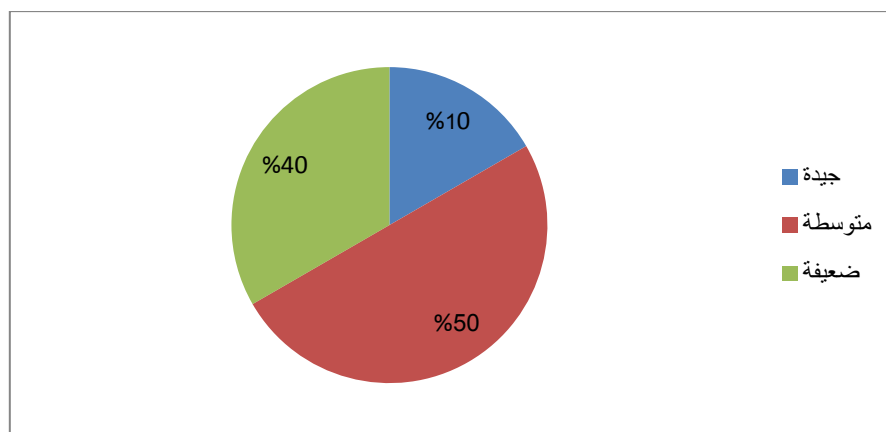
أثناء تنقلاتهم اليوميين وذلك بنسبة **72%** في حين أن نسبة **28%** من الأفراد لا يستعملون حافلات النقل الحضري بانتظام إما لكونهم يملكون وسائل خاصة أو تكون تنقلاتهم محدودة في قضاء حاجات أخرى.

المحور الثالث : تقييم نوعية الخدمة في الحافلة

الجدول رقم (01) : إجابات أفراد العينة لحالة الحافلة

حالة الحافلة	التكرار	النسبة المئوية
جيدة	05	10%
متوسطة	25	50%
ضعيفة	20	40%
المجموع	50	100%

شكل رقم 10 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لحالة الحافلة



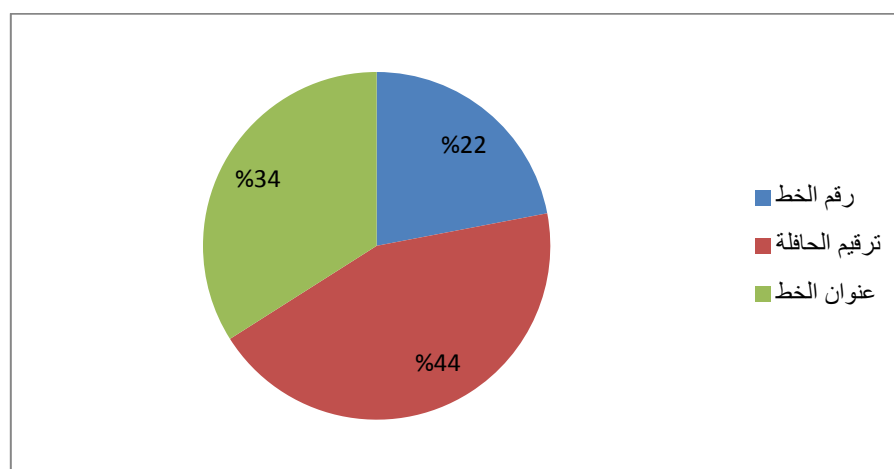
الفصل الخامس _____ عرض وتحليل البيانات

يوضح الجدول فيما يخص الحالة العامة لوسائل النقل أنها متوسطة حيث صرح أفراد العينة أن الحالة العامة لهذه الوسائل مقبولة وذلك بنسبة 50% في حين يرى 10% أنهم راضين على حالتها و 40% يرون بأنها سيئة.

الجدول رقم (02) : إجابات أفراد العينة في معرفة اتجاه الحافلة

النسبة المئوية	التكرار	اتجاه الحافلة
22%	11	رقم الخط
44%	22	ترقيم الحافلة
34%	17	عنوان الخط
100%	50	المجموع

شكل رقم 11 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لإتجاه الحافلة



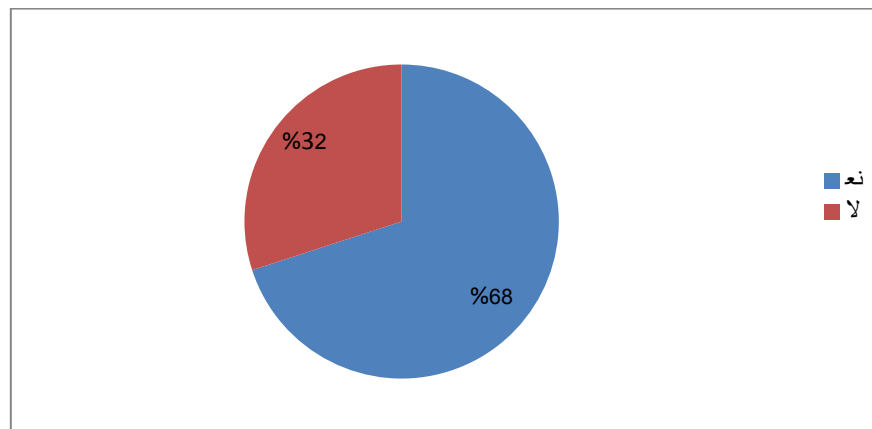
الفصل الخامس عرض وتحليل البيانات

يتضح من الجدول أن 11 من أفراد العينة يمثلون ما نسبة 22% من إجمالي عينة الدراسة يعرفون اتجاه الحافلة عن طريق رقم الخط في حين بلغت نسبة الأفراد الذين يعرفون اتجاهها عن طريق ترقيم الحافلة بـ 44 وأيضا 17 فرد من أفراد عينة الدراسة يمثلون نسبة 34% من إجمالي أفراد عينة الدراسة يعرفون الاتجاه عن طريق عنوان الخط المكتوب على الزجاج.

الجدول رقم (03) : إجابات أفراد العينة حول توزيع أماكن التوقف

أماكن التوقف الملائمة	التكرار	النسبة المئوية
نعم	34	68%
لا	16	32%
المجموع	50	100%

شكل رقم 12 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لتوزيع أماكن التوقف



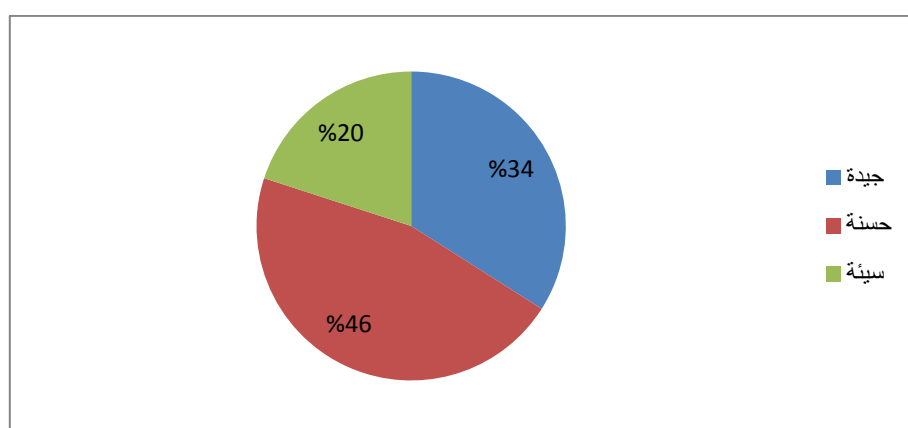
35 فرد من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 70% من إجمالي أفراد عينة

الدراسة يرون أن توزيع أماكن التوقف ملائم في حين أن 15 فردا من عينة الدراسة يرون أن توزيع أماكن التوقف غير ملائم حيث يمثلون نسبة 30%.

الجدول رقم (04) : إجابات أفراد العينة لمعاملة القابض

المعاملة	التكرار	النسبة المئوية
جيدة	17	34%
حسنة	23	46%
سيئة	10	20%
المجموع	50	100%

شكل رقم 13 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لمعاملة القابض



يوضح الجدول أن معاملة القابض كانت حسنة ومقبولة في معظمها حيث مثلت نسبة 23 من مجموع إفادة العينة في حين ترى نسبة 20% أن معاملة القابض سيئة لأن القابض في احتكاك مباشر مع الأفراد حيث لم تعد مهمته تقتصر فقط

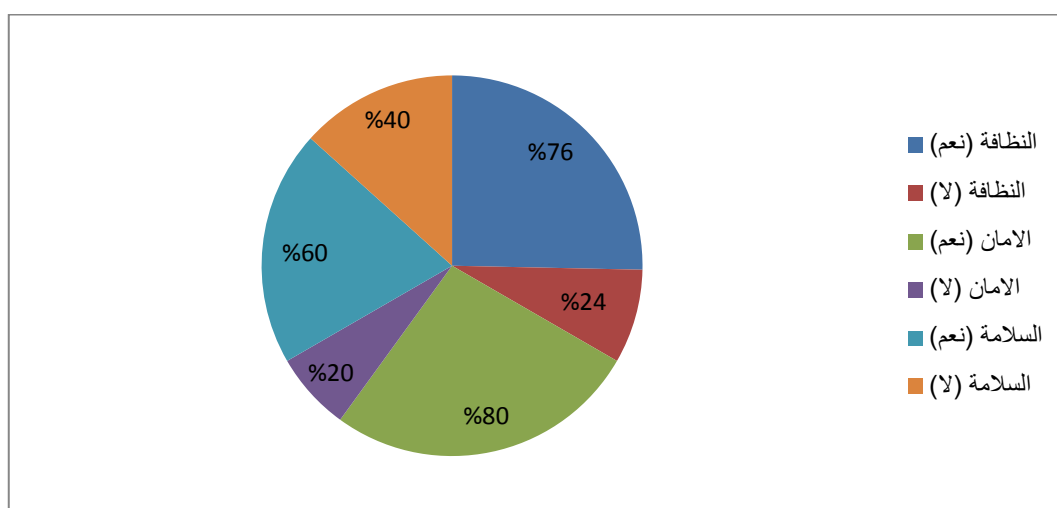
الفصل الخامس عرض وتحليل البيانات

على تسلم ثمن التذكرة فحسب بل تعدت إلى مضايقة الركاب وإثارتهم وبالتالي تكون معاملة القابض سيئة إلى حد ما.

الجدول رقم (05) : إجابات أفراد العينة لظروف الراحة

السلامة		الأمان		النظافة		
النسبة %	التكرار	النسبة %	التكرار	النسبة %	التكرار	
60%	30	80%	40	76%	38	نعم
40%	20	20%	10	24%	12	لا
100%	50	100%	50	100%	50	المجموع

شكل رقم 14 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لظروف الراحة



يتضح من خلال الجدول مدى توفر شروط الراحة في الحافلة حيث تعتبر ظروف الراحة من المعايير الأساسية التي تدفع المتنقل إلى اختيار حافلة دون أخرى من خلال تحليل السؤال المتعلق بهذا الجانب نجد أن الحافلة ذات نظافة مقبولة بنسبة

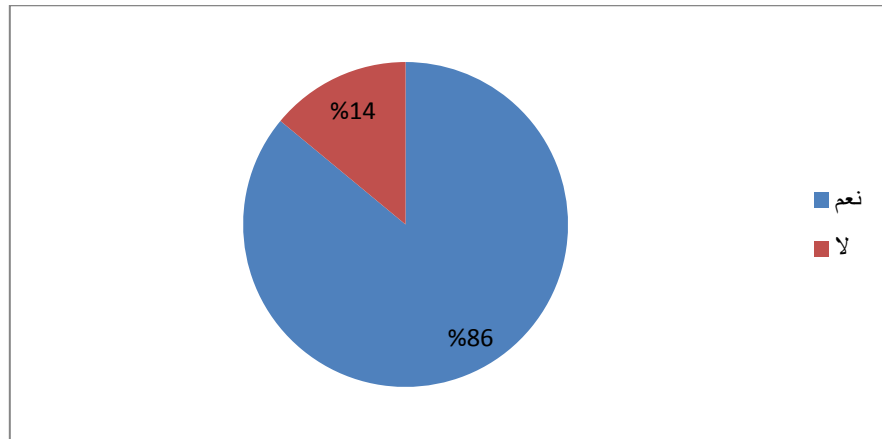
الفصل الخامس عرض وتحليل البيانات

76% ومن ناحية الأمان **80%** والسلامة **60%** في حين يرى البعض من أفراد عينة الدراسة أن شروط الراحة غير مقبولة حيث كانت نسبة الأفراد الذين يرون أن النظافة تمثل نسبة **24%** والأمان **20%** والسلامة **40%**.

الجدول رقم (06) : إجابات أفراد العينة لملائمة السعر

النسبة المئوية	التكرار	السعر
86%	43	نعم
14%	07	لا
100%	50	المجموع

شكل رقم 15 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة لملائمة السعر

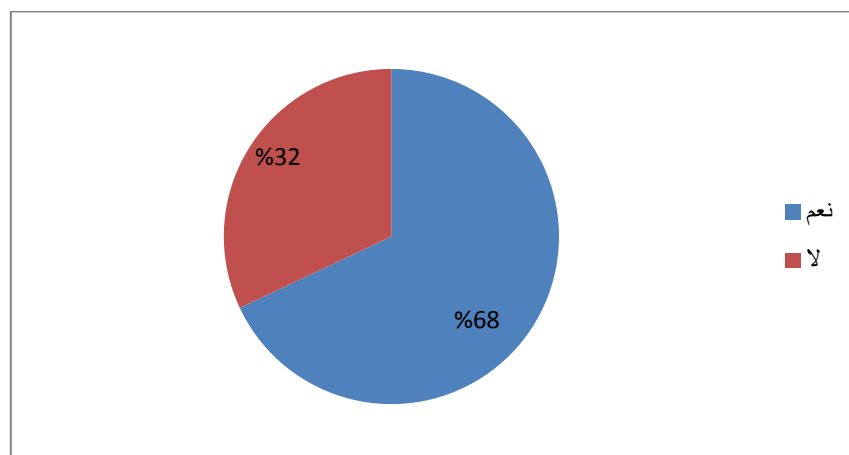


86% من أفراد العينة الذين يمثلون **43** فرد يرون أن السعر المفروض على تذكرة التنقل ملائم ومقبول ويلبي الرغبات في حين يرى **7** من الفئة الأخرى عدم ملائمة السعر المطبق بسبب كثرة التنقلات اليومية لقضاء الحاجات والذهاب اليومي للعمل والدراسة.

الجدول رقم (07) : إجابات أفراد العينة حول مدة السير والانتظار

النسبة المئوية	التكرار	
%68	34	نعم
%32	16	لا
%100	50	المجموع

شكل رقم 16 : التمثيل البياني لإجابات أفراد العينة حول مدة السير والانتظار



يبين الجدول أن اغلب الأفراد عبروا عن وجود تأخر ملحوظ في الوصول إلى المكان المقصود سواء كان مقر العمل أو الدراسة أو أعمال أخرى وذلك بنسبة %68 من فئة الدراسة في حين نجد أن نسبة %32 فقط عبروا عن ملائمة مدة السير والانتظار وعدم وجود تأخر هذه الفئة هي التي تقصد أماكن معينة، كالتسوق أو التنزه فالوقت غير مهم بالنسبة لهم عكس الفئة العاملة.

النتائج الخاصة بالدراسة

من خلال تحليل البيانات وتفسيرها يمكن استخلاص الوضعية الحالية للنقل الحضري واستنتاج حلول على ضوء اقتراحات المبحوثين ، ثم نعد النتائج العامة التي تم التوصل إليها من خلال دراسة إجابة على الأسئلة التي أثارته مشكلة البحث والتي تم تبويبها في محاور من خلال استمارة البحث والتحقق من مدى إلمامها بجوانب الموضوع ومدى تحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة وبذلك كانت نتائج الدراسة كالآتي:

- إن الفئة الأكثر تنقلا هي فئة الذكور وذلك بنسبة **58%** من مجموع أفراد العينة لان تنقلاتهم تكون للعمل ولأغراض أخرى، على عكس الإناث المتنقلات والتي كانت **45%** مجموع أفراد العينة وبالتالي فان الفئة الشابة هي الأكثر تنقلا ، سواء كانت تنقلاتهم للعمل أو الدراسة أو لقضاء حاجات أخرى ، لذلك تبرز أهمية النقل بالمدينة وتعتبر التي تتراوح أعمارهم من 18 إلى سنة حسب دراستنا من أكثر الفئات تنقلا وذلك بنسبة **60%** .

- من ناحية الوظيفة فان معظم المتنقلين من الفئة العاملة والذين ينتقلون لأغراض مختلفة وهذا بنسبة **52%** .

- تنقلات الأفراد في الليل ضعيفة جدا خاصة عند الإناث وكبار السن ولذلك نجد أن معظم تنقلات الأفراد تكون صباحا ومساءً بسبب العمل أو الدراسة أو لقضاء الحاجات وبالتالي فان عدد التنقلات يزداد بحسب الوسيلة.

- رغم تطور عرض الخدمات النقل الحضري إلا أن طاقة الاستيعاب بواسطة الحافلة غير كافي وهذا لعدة عوامل منها عدم الانتظام ، فوضى التسيير ، تأخر

الانطلاق ، طول مدة التنقل ، بالإضافة إلى عدم توزيع اغلب الحافلات على مختلف الأوقات.

- أما بخصوص تواجد المحطات والمواقف فهي تفتقر لأدنى شروط المحطات الحضرية لضيقها وانعدام الصيانة والنظافة والمرافق والتجهيزات.

- إن غياب التنظيم المحكم من قبل الإدارة المعنية أدى إلى الاستغلال العشوائي للخطوط من قبل متعاملي النقل الحضري مما أدى إلى تأخر المتنقل في الوصول إلى المكان الذي يقصده كما يرجع هذا التأخر إلى نقص في عدد الحافلات وكذلك الاكتظاظ في حركة المرور.

- يعد الاكتظاظ من أهم المشاكل التي يعاني منها المتنقل أثناء استعمال الحافلة وهذا ما أكده أغلبية المبحوثين ، وبرز الآثار المترتبة عن هذا الاكتظاظ تتمثل في الإرهاق الجسدي والتعرض إلى عملية السرقة والملل من وسائل النقل وذلك بنسب متفاوتة.

- إن نوعية الخدمة شيء مهم بالنسبة للمتنقل فمن ناحية معاملة السائق والقابض فهي مقبولة إلى حد ما ، باستثناء بعض الحالات التي يقلل فيها من احترام المتنقل.

- إن توفر ظروف الراحة والنظافة والأمان له دور أساسي في قبول المتنقل واستعمال الحافلة من عدمه فالنظافة توفر جو الراحة وتجعلهم يميلون لاستعمال الحافلة النظيفة وعل هذا الأساس فقد كانت إجابات المبحوثين متفاوتة في مدى توفر الحافلة على شروط (النظافة. الراحة. السلامة. الأمان).

- إن مشكلة النقل والتنقل ترجع في معظمها إلى نقص في عدد الحافلات وسوء تنظيم الإدارة، وهذا راجع للاكتظاظ على مستوى الحظيرة ، وكذا اكتظاظ على مستوى الخطوط والاستغلال العشوائي لها ، وهذا ما انعكس سلبا على نوعية الخدمة المقدمة في هذا الميدان إضافة إلى نقص المرافق الخاصة بهذا القطاع مثل الحالة السيئة للطرقات ومواقف الحافلات.

الاقتراحات

- من خلال الدراسة الميدانية تم التوصل إلى بعض الاقتراحات من طرف المبحوثين لتفعيل قطاع النقل الحضري من اجل أن يسعى ويتوصل الأخير من خلال اقتراحاتهم إلى تلبية متطلبات المتنقل سواء على مستوى الحي أو المدينة ككل، هذه الاقتراحات يمكن أن تلقى الضوء على بعض النقائص التي يعاني منها النقل من بينها :

- توفير الحافلات اللازمة التي تكون أكثر راحة لكون الأحياء بعيدة عن وسط المدينة.

- أن يشترط في السائق الكفاءة والخبرة وأن يكون مؤهلاً لممارسة نشاط النقل.

- زيادة عدد مفتشي النقل وتوفير الوسائل.

- تنظيم مواقف تنقل الحافلات.

- إعطاء الأولوية في استغلال الخطوط للمتعامل القادر على توفير حافلات من النوع الجيد.

- تحديد طاقة الاستيعاب القانونية للمركبات ومراقبة كل الخطوط.

- تعبيد الطرقات وتهيئة مواقف الحافلات.

- تخصيص أروقة خاصة بحافلات ومنع وقوف السيارات بها.

- إعطاء أهمية كبيرة للنقل الحضري الجماعي و تطويره ورفع طاقته و الحد من استخدام النقل الفردي الذي يشغل حيزا أكبر خاصة داخل وسط المدينة وذلك بإنشاء مواقف كبرى على أطراف المدينة.

- إعادة النظر في الشبكة العامة قصد خلق توازن فيها مع محيطها المبني و الاعتماد على الطرق المحيطة بالمدينة دون الدخول إلى مركز المدينة لتخفيف الازدحام.

- إعادة التوزيع والتنظيم على مستوى المدينة، أو على الأقل إجراء تغييرات في مواقف الحافلات بطريقة تتناسب مع الموقع و المحيط.

- إنشاء منشآت فنية جديدة كالجسور و المحولات في النقاط السوداء التي يعاني من الازدحام المروري من أجل سهولة و توجيه الحركة داخل المدينة.

- دراسة إمكانية تهيئة ممرات المشاة الهامة في المدينة، وتخصيص بعض الشوارع ذات الوظيفة التجارية أو الترفيهية للمشاة فقط بعيدا عن الضوضاء وعن التلوث الناجم من احتراق وقود السيارات.

التوصيات

على ضوء هذه الاقتراحات قمنا بوضع مختلف التوصيات اللازمة لمعالجة مختلف مشاكل النقل وفقا لدراستنا حول واقع النقل الحضري بمدينة الأغواط ومن أهم التوصيات التي خرجنا بها :

- إعطاء أهمية لنظام النقل عبر كامل المحيط.

- أيام تحسيسية يتم فيها عرض أهمية النقل دخل المدينة.

إنشاء دراسات ميدانية مع التطبيق تشمل توزيع مختلف محطات النقل على كامل الخط حسب الكثافة السكانية للقطاعات العمرانية، هذا التكفل يكون بإشراف ويقتصر على الجهات المختصة المعنية بذلك ، وهذا بلجان ذات كفاءات يتطلبها الميدان (رئيس الحي ، الجمعيات ، ممثل عن البلدية ، ممثل عن مديرية النقل).

- إعداد سياسة التحكم في توزيع شبكات النقل وتنظيم استغلال الخط.

- ضرورة توفير الأمن والراحة والسلامة وكل الشروط اللازمة للمتنقل.

خاتمة الدراسة

تعتبر جودة الخدمة هي العنصر المحدد لاختيار صيغة النقل للأفراد الراغبين في التنقل ، وان مراعاة هذا الجانب في النقل الجماعي من شأنه أن يقلل من استعمال السيارة الخاصة داخل المدينة وما ينتج عنها من آثار سلبية على البيئة والمحيط.

إن استطلاع رأي الزبائن حول المعايير الكيفية في خدمة النقل الحضري بمدينة الأغواط يعبر عن تدهور ناتج عن ضعف تسييري.

إن الاهتمام بالنقل والمدينة بشكل عام وتنظيمها يعني الاستفادة من الأساليب الجيدة المطبقة في المدن التي برزت في هذا المجال مع الأخذ بعين الاعتبار نتائج مجموع الدراسات التي يقوم بها الباحثين في الجامعات ، إذ من شأن هذه الدراسات أن تضع تشخيص للواقع بالوقوف على نقاط القوة والضعف كما من شأنها أيضا أن تقترح حلول لتصحيح انحرافات التسيير العملي واليومي لاستغلال الخدمة العمومية للنقل.

قائمة المراجع

أ/ كتب باللغة العربية

- كتب المنهجية:

1- حسان هشام ، منهجية البحث العلمي ، مطبعة الألوان البيانية ، الجزائر ، ط2 ،
2007.

2- خالد حامد ، منهجية البحث في العلوم الاجتماعية والإنسانية ، جسور للنشر والتوزيع
، القاهرة 2008.

- كتب التخصص :

1- خلف الله بوجمعة ، العمران و المدينة ، دار الهدى ، عين مليلة ، الجزائر، 2005.

2- مصطفى فواز، مبادئ تنظيم المدينة ، معهد الإنماء العربي ، بيروت ، لبنان ، 1980.

3 - صباح محمود محمد ، مدخل في تخطيط النقل الحضري ، مؤسسة الوراق للنشر
والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2002.

4- سعد الدين عشاوي ، تنظيم وإدارة النقل ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ،
2007.

5- عبد الفتاح وهيبة ، جغرافية العمران ، دار النهضة ، القاهرة ، مصر ، 2005.

6- هاني حامد الضمور ، تسويق الخدمات ، دار وائل للنشر ، عمان ، الأردن ، 2002.

7- هانزادلر ، التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل ، ترجمة عبد القادر ولي ، بغداد ،
1970.

8- سعيد عبده ، أسس جغرافية النقل ، مكتبة الانجلو مصرية ، القاهرة، القاهرة 1994 .

9- محمد توفيق سالم ، هندسة النقل والمرور، مكتبة الإسكندرية ، مصر، 1994.

- القواميس والمعاجم :

1- إبراهيم أنيس ، عبد الحلیم منتصر، المعجم الوسيط ، دار النشر مجمع اللغة العربية ،

القاهرة ، مصر، ط 4 ، سنة 2004.

- الرسائل والأطروحات :

1. حيدر كموه ، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ،

أطروحة دكتوراه ، قسم علم الاجتماع ، جامعة الجزائر ، جوان 2006-2007.

2. حمادو إلياس ، شوقي هشام ، بروكي قيس ، التوسع العمراني في المناطق الصحراوية

، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في التسيير والتقنيات الحضرية ، تسيير المدن ،

المركز الجامعي محمد بوضياف ، المسيلة ، جوان 2004.

3. حفصي عمر، إبراهيم معزوز، مراد مرخوفي، التوسع العمراني في إطار العمارة المحلية

، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة ، تسيير المدن ، المركز الجامعي محمد بوضياف ،

المسيلة ، جوان 2001.

4. غنية بركات ، مستعملي خدمات النقل العمومي الحضري الجماعي ، رسالة ماجستير ،

قسم علوم التسيير ، جامعة باتنة ، جوان 2010.

- القوانين و المراسيم :

- 1 الجريدة الرسمية ، العدد 36 المؤرخ في 30 أوت 1989 ، المادة 7.
- 2 الجريدة الرسمية . قانون 29/90 بتاريخ 1990/12/01 ، أدوات التهيئة و التعمير .
- 3 وزارة النقل ، قانون المرور ، ج الرسمية ، العدد 46 بتاريخ 19 أوت 2001 .
- 4 الجريدة الرسمية ، العدد 44 المؤرخ في 8 أوت 2001 ، المادة 2.

- المصادر الإدارية:

- ✓ 01_ مديرية النقل لمدينة الاغواط.
- ✓ 02- مديرية السكن والتعمير الاغواط.

ب / كتب باللغة الأجنبية :

- 1-Alberto Zuchelli, introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine. EPAU, 1993.

ج / مواقع انترنت :

1-http://www.almadapapcv.com

2-http://www.nesra.yoo7.com

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عمار ثلجي بالأغواط
كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم العلوم الاجتماعية

استمارة استبيان

الموضوع :

واقع النقل الحضري بمدينة الأغواط

دراسة إستطلاعية

يسرنا أن نضع بين أيديكم استبياننا لبحث مقدم ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر تخصص علم الاجتماع الحضري تحت عنوان " واقع النقل الحضري بمدينة الأغواط " أملين منكم الدعم من خلال المشاركة بالإجابة عن أسئلة الاستبيان. كما نتعهد بالحفاظ على السرية التامة للمعلومات والبيانات التي تقدمونها لنا. وأخيرا تقبلوا منا خالص التحية والتقدير، وشكرا سلفا على تعاونكم.

تحت إشراف:
د.لكحل الهواري

من إعداد الطالب:
- عبو ياسين

السنة الجامعية: 2018م/2019م

المحور الأول : المعلومات الشخصية

- 1 - الجنس : ذكر أنثى
- 2 - العمر: اقل من 18 سنة من 18-60 سنة 60 فأكثر
- 3 - الحاجة الاجتماعية: أعزب متزوج أخرى
- 4 - المستوى التعليمي : ابتدائي متوسط أو ثانوي جامعي
- 5 - الوظيفة : طالب عامل أو موظف متقاعد بدون عمل

المحور الثاني : طبيعة التنقلات

1 - اسباب تنقلاتك :

- العمل الدراسة التنزه

2 - الوسيلة التي تستعملها أكثر في التنقل:

- حافلة سيارة أجرة السيارة الخاصة النقل الغير رسمي
- أخرى حدد.....

3 - أكثر أوقات تنقلك :

- صباحا ومساء صباحا ومنتصف النهار ليلا
- أخرى حدد.....

4 - تستعمل النقل الجماعي باستمرار :

- نعم لا

المحور الثالث: تقييم مستوى الخدمة في الحافلات

1 - تقييم الحالة العامة للحافلة :

جيدة متوسطة ضعيفة

2 - معرفة اتجاه الحافلة:

رقم الخط المكتوب ترقيم الحافلة عنوان الخط المكتوب على الزجاج

3 - تسعيرة التنقل مناسبة :

نعم لا

4 - ملائمة المواقع والمحطات:

نعم لا

5 - معاملة كل من السائق والقابض :

حسنة جيدة سيئة

6 - تتوفر الحافلة على:

الراحة النظافة الأمان السلامة أكثر من عامل

7- زمن الرحلة مناسب :

نعم لا

8 - في حالة (لا) ما هي الأسباب :

نقص في الحافلات الاكتظاظ في حالة المرور كلاهما

9- المشاكل التي تواجهها أثناء تنقلك :

غياب الأمن سوء المعاملة عدم الالتزام جميعها

10- هل تغطي مؤسسة النقل الحضري كل متطلبات النقل على مستوى الحي :

نعم لا

11 - هل أنت راض عن خدمات النقل التي تتلقاها :

نعم لا

12 - في حالة الإجابة بـ (لا) ماهي اقتراحاتكم لتحسين مستوى الخدمة :

.....
.....
.....
.....

"شكرا على تعاونكم"