وزارة البحث العلمي والتعليم العالي

جامعة عمار ثليجي بالأغواط

كلية العلوم الإجتماعية

قسم علم الإجتماع والديموغرافيا

التوسع العمراني وعلاقته بمشكلات النقل

دراسة ميدانية بحي AADL بمدينة الأغواط

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع

تخصص علم الإجتماع الحضري

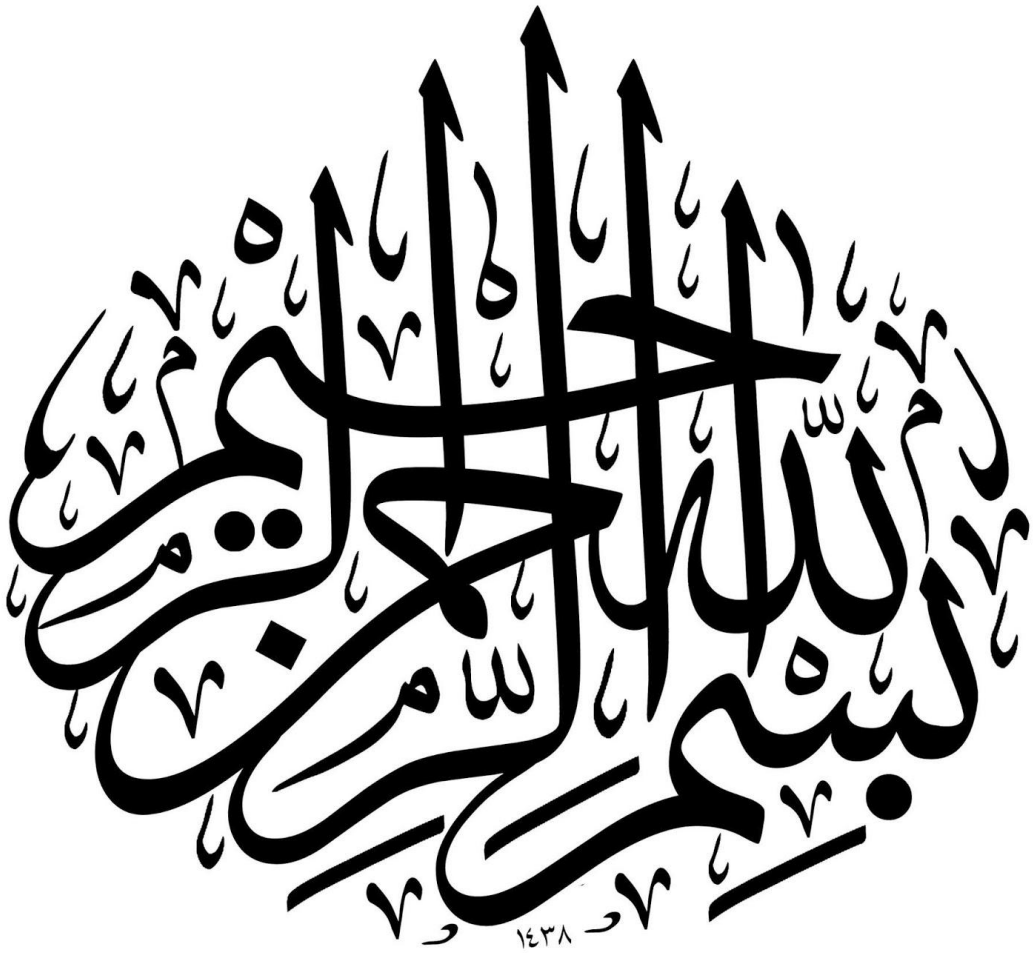
من إعداد الطالب:

- بن لحبيب حسام

تحت إشراف الدكتور:

- بوخلخال علي

السنة الجامعية 2020/2019


بسم الله الرحمن الرحيم
١٤٣٨

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

Ministry of Higher Education and Scientific Research
University of Amar Thelidgi – Laghouat
Faculty of Social Sciences
Department of Sociology and Demography
The Scientific Committee

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عمار ثليجي بالأغواط
كلية العلوم الإجتماعية
قسم علم الاجتماع والديموغرافيا
اللجنة العلمية

تصريح وتعهد

أنا الطالب (ة) الممضي (ة) أسفله :

الطالب (ة): ..جسام بن لجبيب...

الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم :..200745122.. الصادرة بتاريخ :..2016.11.27.. عن دائرة :..الأغواط.. ولاية..الأغواط

رقم التسجيل :M2015390010561

التخصص:..علم الاجتماع الحضري

عنوان مذكرة نهاية الدراسة : - التوسع العمراني وعلاقته بمشكلات النقل - دراسة ميدانية بحي MDL بمدينة الأغواط -

أصرح بشرفي أنني قمت بانجاز مذكرة نهاية الدراسة المذكور عنوانها أعلاه بجهدي الشخصي وفقا للمنهجية المتعارف عليها في البحث العلمي وبذلك أتحمل المسؤولية كاملة عن أي مخالفة لقواعد الأمانة العلمية وحقوق الملكية الفكرية وما يترتب عن ذلك من متابعة بما فيها الإجراءات الإدارية المتعلقة بالنظام الداخلي للجامعة وكذلك القررات الوزارية المعمول بها.

الاغواط في :..2020/09/06..

توقيع الطالب (ة):

ملخص الدراسة

سعينا من خلال دراستنا هذه إلى تتبع مدى تأثير التوسع العمراني لمدينة الأغواط على خدمات النقل والتنقل، خاصة التنقل من أجل العمل أو الدراسة، أو ما يعرف باللغة الانجليزية (commuting). مركزين في ذلك على ظاهرة العزل الحضري. وقد اتخذنا من حي عدل AADL نموذجا لدراستنا. ولم يكن اختيارنا للحي عشوائيا، بل من أجل خصائص معينة تلخصت في خاصيتين هما:

كونه حي أُنشأ بعيدا نسبيا عن النسيج الحضري الممتد للمدينة، مما جعل مشكل النقل ملموسا فيه وتأثيره ظاهر جدا.

والخاصية الثانية هي طبيعة تكوينه السكانية، حيث نعلم أن مشروع سكانات عدل خاص بفئة عمالية ذات مدخول مادي محدد، مما يعني احتمالية امتلاك سيارة لدى بعض سكان، فهل جعلهم ذلك يتفادون مشكل النقل؟ أم أن التوسع العمراني فرض واقعا لا فكاك منه ولو بوجود سيارة؟

كما لم نهمل في دراستنا مؤجري السكانات ومدى ارتباط وتأثير اختيارهم السكن في ذات الحي على وضعية تنقلهم.

الكلمات المفتاحية: التوسع الحضري، التوسع العمراني، العزل الحضري، النقل الحضري، commuting، النسيج الحضري.

abstract

Through our study, we sought to trace the impact of the urban expansion of the city of Laghouat on transportation services and mobility, especially transportation for work or study, i.e; commuting. Focusing on the phenomenon of urban isolation. We have taken the AADL district as a case study. Our choice of the neighborhood was not random, but for two characteristics:

First, this neighborhood was founded relatively far from the expanding urban fabric of the city, which made the transportation problem palpable and its impact very apparent.

The second characteristic is the nature of its demographic formation, as we know, the AADL Project is for a class of workers with a specific income, which means the possibility of some residents owning a car, and did that make them avoid the problem of transportation? Or did the urban expansion impose an inescapable reality even if there is a car?

In our study, we took the renters into our considerations, and the extent of the correlation and impact of their choice to live in the neighborhood on their mobility

Keywords: urban expansion, urbanization, urban isolation, urban transportation, commuting, urban fabric.

إهــداء

إلى صاحبة الفضل كله

إلى معلمتي الأولى

إلى التي علمتني الحياة

إلى الغالية

أمي

******

إلى من علمني أن العلم قوة

وأن العقل سيد

إلى قدوتي الأولى

أبي

******

إلى زهرة الحياة

وجارة القلب

ورفيقة درب العلم

زوجتي

حسام

شكر وعرفان

الحمد والشكر لله أولا وأخيرا على أن وفقنا لهذا العمل ويسر لنا سبله، فما كان من توفيق فمنه وحده و ما كان من تقصير فمن أنفسنا.

الشكر إلى كل من ساهم وساعد في هذا العمل من قريب أو بعيد، ابتداءا من المشرف *د. علي بوخلخال*.

وشكر جزيل إلى أساتذتي في كلية العلوم الاجتماعية.

كما أوجب على نفسي شكر أصدقائي الذي كانوا خير معين لي، فلولا مساعدتهم العلمية والمعنوية ما كنت لأطوي صفحات هاته المذكرة.

حسام

جدول المحتويات

العنوان	الصفحة
ملخص الدراسة	
الإهداء	
تشكرات	
فهرس المحتويات	
فهرس الجداول والأشكال	
مقدمة	أ
الباب الأول: الجانب النظري	
الفصل الأول: الاجراءات المنهجية للدارسة النظرية	
أسباب اختيار الموضوع	05
أهمية الدراسة	05
أهداف الدراسة	06
إشكالية الدراسة	07
فرضيات الدراسة	10
مفاهيم الدراسة	11
الدراسات السابقة	13
المقاربة النظرية	22
الفصل الثاني: التوسع العمراني	
تمهيد	25
مفهوم التوسع العمراني	26
أسباب التوسع العمرني	27
دوافع التوسع العمراني	30
أنواع التوسع العمراني	31
أشكال التوسع العمراني	33
عوائق التوسع العمراني	34
إيجابيات وسلبيات التوسع العمراني	36
خلاصة الفصل	38
الفصل الثالث: مشكلات النقل	
تمهيد	40

مفهوم النقل الحضري	41
أهم نظريات النقل الحضري	42
علاقة النقل بالمجال الحضري	43
أسباب ودوافع التنقل الحضري	43
أنواع النقل	45
أهمية وأهداف النقل الحضري	46
مشكلات النقل الحضري	48
مشكلة النقل الحضري في الجزائر	50
خلاصة الفصل	52
الباب الثاني: الجانب الميداني للدراسة	
الفصل الرابع: الإجراءات المنهجية للدراسة الميدانية	
مجالات الدراسة	55
• المجال الزمني	55
• المجال المكاني	55
• المجال البشري	56
الدراسة الاستطلاعية	56
• أهدافها	56
• خطواتها	56
• عينة الدراسة	57
منهج الدراسة	57
أدوات جمع البيانات	58
العينة	59
خصائص العينة	60
الفصل الخامس: تحليل بيانات الدراسة	
مشكل النقل والتنقل وعلاقته بامتلاك السيارة	63
علاقة الحالة المهنية بميزانية النقل	65
الرضا بالسكن في الحي وخدمات النقل المتوفرة به.	67
الحالة السكنية وإمكانية تغيير الحي	68
نتائج الدراسة	71
خاتمة	73

اقتراحات وتوصيات	75
قائمة المراجع	77
قائمة الملاحق	

فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
01	يوضح توزيع المبحوثين حسب السن	60
02	يوضح توزيع المبحوثين حسب الجنس	60
03	يوضح توزيع المبحوثين حسب الوضعية المهنية	61
04	يوضح علاقة إمتلاك المبحوثين للسيارة من عدمها بأفراد العائلة الأكثر تأثرا بمشكل النقل من وإلى الحي .	63
05	يوضح علاقة الحالة المهنية للزوجة بالميزانية المخصصة للنقل في الشهر.	65
06	يوضح علاقة الرضا بالسكن في الحي وخدمات النقل المتوفرة به.	67
07	يوضح نوع السكن وأثره على إمكانية تغيير الحي في حالة سنحت الفرصة.	68

فهرس الأشكال

رقم الشكل	عنوان الجدول	الصفحة
01	خريطة توضح العوائق الطبيعة التي أثرت في التوسع الحضري المنتظم للمدينة	08
02	خريطة توضح موقع حي عدل بالنسبة لنهاية النسيج الحضري للمدينة	09
03	يوضح النسيج الحضري لمدينة الأغواط	55

مقدمة

مع الوتيرة غير المسبوقة للتوسع الحضري التي جعلت الناس ينجذبون للسكن في المدن بفضل ما تتمتع به من حيوية و حركية وفرص، مما شكل هذا دائمًا ضغطًا هائلاً على موارد المدينة ولم يترك لها خيارًا سوى التوسع. لدى المدينة ثلاثة خيارات – التوسع أفقيًا ، وبناء مدن جديدة ، والتوسع عموديًا. فنتج عن ذلك ظواهر حضرية كثيرة، مست كل جوانب الحياة الاجتماعية في المدن، ابتداء من السكن مرورا بالعمل وغيرها من الجوانب الحياتية.

ولقد صارت العلاقة بين العمل والسكن تأخذا منحى أكثر تعقيدا، إذ ونتيجة الضغط على المدينة ومواردها صار الحصول على عمل يتطلب مجهودات وتضحيات، لأن المدينة تعتبر مسرحا تبرز فيه التبايانات الفردية والجماعية، مما يقلل من امكانية الوصول إلى وظيفة ما على غرار الوظيفة مأمولة. وصار التنقل من مكان العيش أو المسكن إلى مكان بعيد داخل أو خارج المدينة للعمل سمة المدنية الحديثة، فكثير من المهن و التخصصات قد تتوفر في مدينة ولا تتوفر في غيرها، بل وحتى بعض الفرص الدراسية صارت تتطلب تنقلا إلى مدن أو مناطق أخرى لتحصليها.

و لأن المدن – وباعتبارها ظاهرة اجتماعية – تتأثر بغيرها من الظواهر، فإنها صارت تتجانس مع الكثافة السكانية، والحركية الاقتصادية مما يجعلها تتوسع وتنمو وفق الأليات الثلاث التي سبق وذكرناها، ومن أبرز هاته الآليات نجد التوسع الأفقي، الذي يزيد المساحة المأهولة من المدينة ويطبعها بطابع الحضرية على حساب المناطق الريفية أحيانا، فهذا التوسع العمراني كان سببا في ظواهر عدة، من بينها الظاهرة التي ندرسها، ألا وهي مشكلات النقل في الوسط الحضري وعلاقتها بالتوسع العمراني.

تختلف العلاقة اللوجستية بين سوق الإسكان وسوق العمل مكانيًا وزمانيًا من خلال خيارات الأفراد السكنية وأماكن العمل، ومن خلال الهيكل المكاني للمدن والمناطق؛ لكن أنماط التنقل الناتجة تؤدي بدورها إلى مزيد من التطوير المكاني من خلال تدابير التخطيط والنقل.

يركز قدر كبير من الأبحاث على أنماط التنقل، وخاصة علاقتها بالسمات الشخصية والشكل الحضري. حيث خلصت إلى الخصائص الاجتماعية والاقتصادية الشخصية مثل العمر والتعليم والجنس وملكية السيارة

ورخصة القيادة وحالة العمل ونوع العمل والمواقف والتفضيلات مرتبطة بأنماط التنقل والأشكال الحضرية، التي تقاس غالبًا بالكثافة والشكل الهندسي واستخدام الأراضي والبنية التحتية. تعتمد جل هاته الدراسات حول التنقل وعلاقته بالتوسع الحضري على التجربة الغربية، لكن السياق الحضري للعالم العربي عموما والجزائر خصوصا يختلف اختلافًا كبيرًا من حيث التنظيم المكاني وحجم المدينة وكثافتها والتخطيط المكاني والمعايير والقيم المتجذرة ثقافيًا.

لذلك كانت دراستنا هاته مركزة على محور النقل وعلاقته بالتوسع العمراني في مدينة الأغواط، حيث ركزنا على حي AADL واتخذنا عينتنا البحثية منه.

حيث قسمنا دراستنا إلى بابين:

الباب الأول: وخصصناه للجانب النظري واحتوى على ثلاثة فصول

- **الفصل الأول:** وخصصناه للاجراءات المنهجية للدراسة النظرية.
- **الفصل الثاني:** وكان مخصصا للتوسع الحضري.
- **الفصل الثالث:** وخصصنا لمشكلة النقل.

الباب الثاني: وخصصناه للجانب الميداني للدراسة، واحتوى على فصلين

- **الفصل الرابع:** الاجراءات المنهجية للدراسة الميدانية.
- **الفصل الخامس:** تحليل بيانات الدراسة.

ثم قدمنا نتائج الدراسة وبعدها الخاتمة والاقتراحات

الباب الأول

الجانب النظري للدراسة

- **الفصل الأول: الاجراءات المنهجية للدارسة النظرية**
- **الفصل الثاني: التوسع الحضري**
- **لفصل الثالث: مشكلات النقل**

الفصل الأول

الاجراءات المنهجية للدارسة النظرية

- أسباب اختيار الموضوع
- أهمية الدراسة
- أهداف الدراسة
- إشكالية الدراسة
- فرضيات الدراسة
- مفاهيم الدراسة
- الدراسات السابقة
- المقاربة النظرية

أسباب اختيار الموضوع

تعددت الأسباب التي قادتنا إلى اختيار هذا الموضوع، وكان أبرزها أن قضية النقل والتنقل في الوسط الحضري من أبرز قضايا تخصصنا، بل من مواضيعيه المركزية. وقد لاحظنا انعدام تناول هذا الموضوع في تخصصنا على مستوى مدينة الأغواط، فزاد ذلك من إصرارنا على المضي في تحديده وربطه بظاهرة مميزة. وبعد اطلاعنا على الوضعية الخاصة بسكان حي AADL (زملاء وأصدقاء) وتذمرهم من مشكل النقل من وإلى حييهم، قررنا تناول الحي و ذلك بعد الاحتكاك بسكانه و لخصوصيته المكانية، حيث يعتبر امتداد لمدينة الأغواط وفي نفس الوقت يعتبر معزولا عن النسيج الحضري، إضافة إلى كونه حي ذو تشكيلة سكانية خاصة، حيث أن المشروع ككل موجه لطبقة عمالية معينة، وكان هذا محل المفارقة، التي جعلتنا نربط قضية النقل و التنقل بهذا النوع من التوسع الحضري في كلا شقيه

- الشكلي والمتمثل في عزلة الحي عن النسيج الحضري .
- والتكويني والمتمثل في كون سكان الحي عمال وطلبة وتلاميذ يسكنون بعيدا عن أماكن عملهم ودراستهم.

أهمية الدراسة

ترتبط الدراسات في علم الاجتماع دائما بمستويين متراكبين نظري وامبريقي، وعلى أساسهما يجب النظر والحكم على أهمية الدراسة، وطبعا، ينسحب هذا على دراستنا، أما على المستوى النظري:

- يمكن لدراستنا أن تكون مطلع عدة دراسات في التخصصات التي تتناول موضوع النقل، إذ – وحسب اطلاعنا في المكتبة الجامعية – ليس هناك دراسات حضرية عن النقل والتوسع العمراني خاصة بمدينة الأغواط.
- لفت النظر إلى عديد المواضيع المماثلة والمرتبطة والمكملة لموضوع دراستنا في علم الاجتماع الحضري وفي غيره من التخصصات التي قد تتقاطع مع بعض في محتوى دراستنا والتي يمكن أن تتناول مدينة الأغواط.
- تمثل دراستنا انعكاس نظري لمشكلة واقعية مهمة يعاني منها الكثير من الناس في مدينة الأغواط والحي المحدد في دراستنا، لأن تقديم الحلول الواقعية يجب أن يمر على مستوى نظري وفق المنهجية العلمية.

أما على المستوى الامبريقي :

- متابعة التطور والتغير الحاصل في مستوى **تخطيط النقل** الخاص بمدينة الأغواط سعيا لابراز المميزات ومحاولة تحسينها ولفت النظر إلى السلبيات ومحاولة تلافيها.
- متابعة التطور والتغير الحاصل في مستوى **التوسع العمراني** الخاص بمدينة الأغواط سعيا لابراز المميزات ومحاولة تحسينها ولفت النظر إلى السلبيات ومحاولة تلافيها.
- متابعة التطور والتغير الحاصل في مستوى **التخطيط العمراني** الخاص بمدينة الأغواط سعيا لابراز المميزات ومحاولة تحسينها ولفت النظر إلى السلبيات ومحاولة تلافيها.
- أول دراسة حضرية تتناول حي AADL بمدينة الأغواط، وفي مشكل من أهم مشكلاته، ألا و هو النقل، الذي مازال الحي يعاني منه رغم أنه حي مأهول بالسكان منذ 2017.

أهداف الدراسة

قبل البدء بدراستنا هاته، كنا ننظر إلى الموضوع بسطحية نتيجة لعدم تعمقنا في حيثياته، وبعد الإطلاع أكثر إكتشفنا أنه متشعب ومرتبط بعدة مواضيع فرعية، بل ويمكن دراسته بأكثر من منهجية وربطه بأكثر من علم، ويعتبر من المواضيع المركزية في علم الإجتماع الحضري ونقطة إلتقاء هذا العلم بعلوم التخطيط الحضري والهندسة المدنية والاقتصاد وجغرافية المدن وعلوم أخرى، مما جعلنا نتعاطى مع الموضوع بما يسمى وحدة المعرفة، أو الترابط بين التخصصات، لذلك كان من أهم أهداف دراستنا :

- النظر بشمولية للموضوع ولذلك حاولنا ربط الاتصال بعدة مؤسسات ومختصين في عدة مجالات كالتخطيط الحضري و العمراني، ومختصين في النقل وتخطيطه.
- لفت النظر لقضية النقل – ولو في جانب واحد من جوانبها – و مشاكلها في مدينة الأغواط.
- التناول الامبريقي لظاهرة التنقل في الوسط الحضري في ضوء التوسع الحضري الذي تشهده مدينة الأغواط.
- تسليط الضوء على الشكل الحضري الجديد (العزل الحضري) في ولايتنا لحي AADL ومحاولة فهم خصوصياته المكانية والتكوينية.
- محاولة استشراف شكل المدينة الحضري المقبل وتسليط الضوء على أهم أساليب النقل المستقبل

الإشكالية

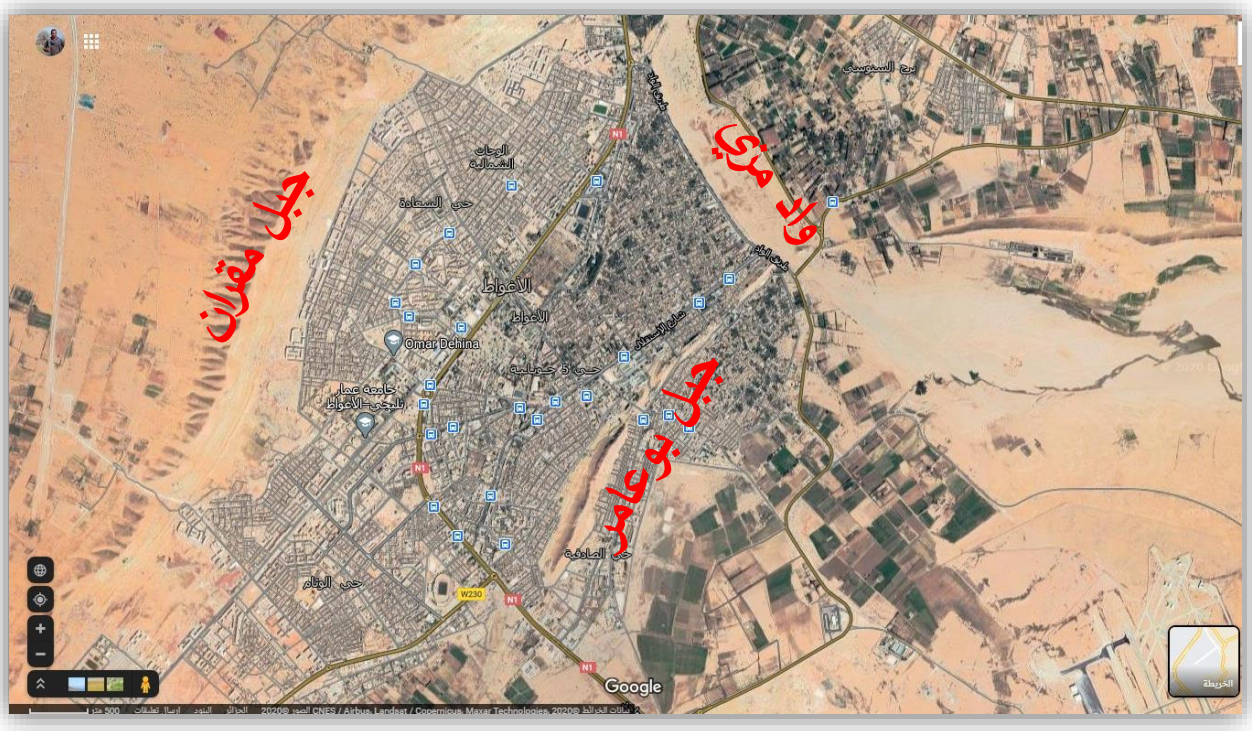
تشهد مدن العالم توسعا متسارعا، إذ بلغ عدد سكان العالم منتصف سنة 2018 حوالي 55% ويقدر مكتب الاحصاء الألماني أن عددهم سيصل إلى 60 %بحلول سنة 2030[1]. حيث صار هذا التوسع هو آلية ديناميكيتها ، ويعزى ذلك إلى العديد من الأسباب. إذا تعتبر المدن بمميزاتها المتعددة مثل فرص العمل، الدراسة والتكوين، توفر الرعاية الصحية، وغيرها من الخدمات تجعل منها منطقة جذب للسكان، مما أدى إلى زيادة الكثافة داخلها وبالتالي توسعها حضريا وعمرانيا.

ولقد برزت ظاهرة التوسع الحضري في مدن العالم الثالث في العقود الأخيرة كظاهرة حضرية سريعة التطور. فكثير من المدن المتوسطة الحجم وحتى الصغيرة توسعت وامتدت وزاد مستوى التحضر فيها مما جعلها محل دراسة نتيجة للعديد من الظواهر التي رافقت هذا التحضر و / أو انجرت عليه.

ومن أهم نتائج التوسع الحضري الذي طال هذه المدن ، هو تغير شكلها الحضري تغيرا جذريا – أحيانا – فبعد أن كانت المدن تتوسع بشكل منتظم حول مراكزها، إلا أنه صار أكثر صعوبة في شكله المنتظم، وذلك نتيجة لظهور عوائق متعددة تمنعه كأسلاك الضغط العالي، والمناطق الصناعية وكالجبال و الوديان. فلقد لعبت الطبيعة الجغرافية دورا كبيرا في عرقلة هذا التوسع مما أدى بالمخططين الحضريين إلى اعتماد التوسع غير المنتظم، و بل أحيانا ادى بهم ذلك إلى خلق بؤر حضرية متفرقة وخارج النسيج العمراني ، وهذا بحد ذات يعتبر ظاهرة حضرية جديدة و قد حدث هذا بالفعل في مدينة الأغواط.

فلقد عرقل واد مزي التوسع من جهة الشمال الشرقي للمدينة كما تعرقل التوسع في الجهة الجنوبية بسبب جبل (قصر فروج) الممتد من طرف المدينة الجنوبي إلى أن يلتقي بواد مزي في الشمال الشرقي وتعرقل التوسع من جهة الشمال الغربي حيث سلسلة جبال مقران فصار التوسع يمتد فقط من جهة الجنوب و بااتجاه بلدية الخنق) والذي بدوره شارف على الوصول إلى حدود بلدية الأغواط

[1] https://bit.ly/359Xu3x الموقع الرسمي لمكتب الاحصاء الألماني، تاريخ الزيارة 2020/08/16



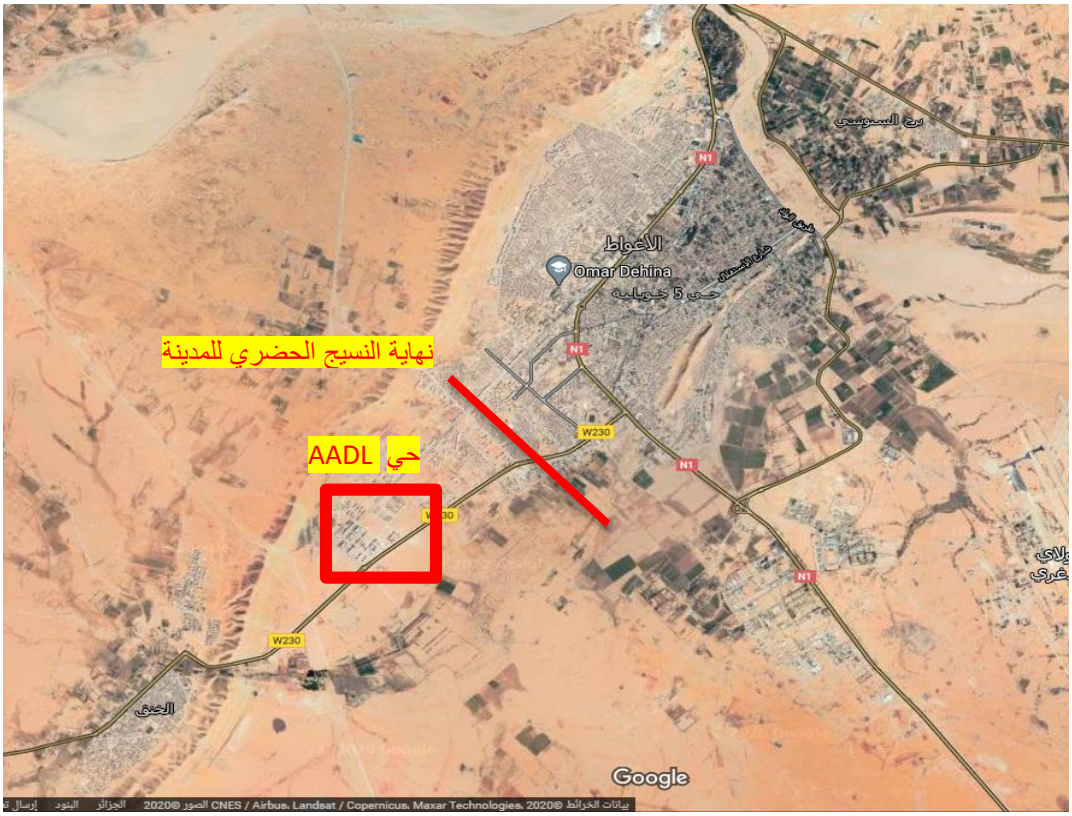
الشكل (01) خريطة توضح العوائق الطبيعة التي أثرت في التوسع الحضري المنتظم للمدينة

ونظرا لزيادة الكثافة للسكانية للمدينة، فإن ظهور الأحياء الجديدة تواصل بشكل متسارع، وأبرز هذه الأحياء نجد حي AADL والذي أنشأ سنة2017 ويختص هذا الحي بخاصيتين جعلتاه سبب لاختيارنا لهاته الدراسة، خاصية مكانية و خاصية تكوينية.

أما الخاصية المكانية، فهو الحي الأول من نوعه الذي ظهر بعيد عن النسيج الحضري للمدينة وكسر انتظام التوسع العمراني للمدينة و كان ذلك سببا مباشر لمشكلة النقل من وإلى الحي.

أما الخاصية التكوينية، فهو المستوى الاقتصادي لساكنة الحي، إذا يعتبر مشروع سكنات AADL خاصا بالعمل ذوي دخل معين و هو يعتبر جيدا، وهذا يدفعا لطرح عدة تساؤلات حول مشكلة النقل بهذا الحي، وذلك في ظل توفر السيارة لدى معظم ساكنة الحي، فهل ذلك يعني انتفاء مشكلة النقل؟؟

فالتركيب بين الخاصيتين يظهر لنا الخصوصية العامة للحي و خصوصية مشاكله.



الشكل (02) خريطة توضح موقع حي عدل بالنسبة لنهاية النسيج الحضري

و نتيجة لدراستنا الاستطلاعية، فلقد وجدنا أن أهم مشكلة تؤرقهم هي مشكلة النقل، فتوفر سيارة لاحد أو بعض افراد العائلة لا يعني بالضرورة توفرها لكل العائلة، فأوقات دخولهم وخروجهم ووجهاتم مختلفة، ولقد أشار الكثير من المبحوثين أن جل مشاكل تنقلهم كانت متعلقة بالذهاب إلى الدراسة أو العمل أو ما يعرف باللغة الانجليزية commuting و هذا ما ركزت عليه دراستنا، لذلك فقد كان التساؤل الرئيسي لاشكالية دراستنا ما يلي:

التساؤل الرئيسي:

- **إلى أي مدى يساهم التوسع الحضري في خلق وتفاقم مشكلة النقل؟؟**

- **التساؤلات الفرعية:**
- ماهو واقع خدمة النقل الخاصة بحي AADL؟
- ما رأي سكان الحي في خدمة النقل من وإلى الحي؟

فرضيات الدراسة:

الفرضية الرئيسية

- **يساهم االتوسع الحضري في خلق وتفاقم مشكلة النقل**

الفرضيات الفرعية

- هناك نقص حاد في خدمة النقل من وإلى AADL
- هناك عدم رضى من سكان الحي عن خدمات النقل

مفاهيم الدراسة

1. التنقل

يتميز هذا المفهوم بأنه واسع المعنى متعدد التعاريف حيث قسمه[1] فنسنت كوفمان إلى ثلاث مصطلحات وهي:

الحركة (Movement): هي التنقل عبر المجال من قبل الناس والأشياء ورؤوس المال والأفكار وغيرها من المعلومات. إنها إما موجهة وبالتالي تحدث من منطلق إلى وجهة واحدة أو أكثر أو أنها أقرب إلى فكرة التجوال ببساطة ، بدون منطلق أو وجهة حقيقية.

التنقل(Mobility) : عموما، يمكن تعريف كلمة التنقل على أنها القدرة على التحرك في المجال الجغرافي ، مما يؤدي لتحقيق أهداف اجتماعية ومنها التنقل من أجل الدراسة والعمل أو ما يعرف باللغة الانجليزية commuting

الحركية (Motility): "مجموعة الخصائص التي تجعل الناس من ينتقلون من مكان إلى آخر[2].

التعريف الاجرائي: هو الحركة في المجال الحضري إلى وجهة أو وجهات متعددة باستخدام وسائل النقل المختلفة أجل تحقيق أهداف اجتماعية كالدراسة والعمل.

2. 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] Vincent Kaufmann (2016, 7th of June), « Mobility, motility: What determines our ability to move? », Mobile Lives Forum. https://bit.ly/2QXGu8d تاريخ الزيارة 2020/07/15

[2] التعريفات من ترجمة الباحث.

[3] Alberto Zuchelli : "Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine .«EPAU. Vol 3, 1993, p50

التعريف الاجرائي: هو زيادة عدد أحياء المدينة بشكل منتظم أو غير منتظم وذلك بسبب زيادة الكثافة السكانية فيها.

3. **النسيج الحضري** : هو عبارة عن نظام مكون من عناصر فيزيائية تتمثل في شبكة الطرق، الفضاء المبني، الفضاء الحر والموقع، والتجاوز بين هذه العناصر يعرف بخصائص الفضاء الحضري، والذي يعرف تحولات ثابتة، وراجعة للتطور الذي تتعرض له هذه العناصر المكونة له عبر مرور الزمن[1]

التعريف الاجرائي: هو الامتداد الفيزيائي لأحياء ومرافق المدينة، حيث يمارس السكان نشاطهم الحياتي ولاجتماعي

[1] EBNEZER HAWARD , LES CITES JARDAIN DE DEMAIN , DANOD. P 21 (1976)

الدراسات السابقة:

فيما يلي سنذكر بعض الدراسات السابقة والمشابهة إلى بعض جوانب موضوع الدراسة وهذا عن طريق ذكر تساؤلات وفرضيات الدراسة ثم نتائجها، لما في ذلك من إثراء لموضوع الدراسة ذي العلاقة الوطيدة بينه وبين هذه الدراسات، ومن بين هذه الدراسات ما يلي:

1- الدراسات العربية:

❖ **الدراسة الأولى:**

قام بها الباحث " **هجران رشيد كطفان** [1]" والمعنونة بـ: " **النقل الحضري في المدن** " بمدينة القادسية – العراق –

و من أهداف الدراسة ما يلي :

هدفت هاته الدراسة الى تسليط الضوء على التطورات الاقتصادية والاجتماعية والذي ادى الى تزايد في اعداد السكان وموقعها المتميز الى تأثرها بظاهرة المرور العابر. كما تهدف الى اجراء دراسة حول الزيادة في اعداد المركبات وافتقار المدينة الى وجود دراسات في هذا الشأن اصبح من الضروري اجراء دراسة تفصيلية ووضع الحلول اللازمة لذلك.

تساؤلات الدراسة:

أولا : وجود مشاكل مرورية نتيجة عدم التوقيع الصحيح لاستعمالات الارض المختلفة كما هو مخطط له ومدروس مسبقا

ثانيا : وجود عوامل اقتصادية واجتماعية ودينية أدت زيادة مشكلة المرور .

ثالثا : عدم وجود شبكة طرق كافية لامتصاص الزخم المروري في المنطقة المركزية التي تعتبر منطقة جذب لجميع سكان المدينة

الفرضيات:

- تأثير مسببات الحركة على الرحلات المرورية وبالتالي التأثير على منظومة النقل الحضري في مدينة المدينة

[1] – هجران رشيد كطفان، **النقل الحضري في المدن " بمدينة القادسية – العراق** –، مذكرة لنيل شهادة البكالوريوس في الجغرافيا، قسم الجغرافية، كلية الأداب، جامعة القادسية، العراق، 1987.

- ضعف منظومة النقل الحضري في استيعاب الحركة في المدينة
- وجود عوامل كثيرة منها تعدد أفراد الأسرة، وزيادة الرحلات ومن ثم تؤثر على مشكلة الازدحام

-أهم نتائج الدراسة:

- القيام بالاجراءات التكنيكية – التخطيطة لردع امكانية حركة السيارات لبعض الاجزاء من الشوارع ومناطق التقاطعات لشبكة الشوارع
- اعادة دراسة التصاميم الاساسية للمدن ودراسة شبكة المواصلات فيها، والغاء الكثير من الشوارع التي تسبب ارباكا لحركة السير بحيث تزيد المساحة المشغولة بالشوارع عن 20 بالمئة من مساحة المدينة.
- اقامة طرق سريعة في مجال المدينة والتي تكون فيها الحركة مستمرة وغير متقطعة، والتي تضمن الحركة السريعة لسيارات فيها حتى تصل 70–100 كلم في الساعة، وذلك بواسطة عزل هذا الطرق بشكل كامل عن أبنية المدينة
- اقامة مواقف لسيارات وكراجات على شوارع في المناطق المركزية للمدن وغيرها من المناطق التي تكون فيها حركة المواصلات مزدحمة وكثيفة في شوارعها

❖ **الدراسة الثانية :**

قام بها الباحثين **أيوب مختار محمد أبكر وخنساء عوض محمد**[1]، المعنونة بـ " **التوسع العمراني وأثره على الخدمات في مدينة سنجة** .

انطلق الدراسة من **الفرضيات التالية :**

- ضعف آليات التخطيط الحضري السلمي له أثرا سلبيا على الخدمات في المدينة .
- إدارة الحيزات ومنع المضاربات في سوق الأراضي أديا إلى التمدد على أطراف المدينة .
- ضعف الميزانيات المخصصة للخدمات أثرت سلبا على توافرها كما ونوعا .

بالنسبة لمنهج البحث تم الإعتماد على كل من **المنهج التاريخي والإحصائي والمنهج الاستقرائي** .

[1] – أيوب مختار محمد أبكر وخنساء عوض محمد ، **التوسع العمراني وأثره على الخدمات في مدينة سنجة**، مذكرة لنيل شهادة البكالوريوس في الجغرافيا، قسم الجغرافيا، كلية الأداب، جامعة الخرطوم، السودان، ب ت .

بالنسبة لطرق جمع المعلومات تم الاعتماد على **الاستبانة** .

أهم نتائج الدراسة :

- هناك إهتمام عالمي كبير بالخدمات الاجتماعية خاصة الصحة والتعليم والمياه ومن الشواهد على هذا الاهتمام ان الأمم المتحدة في كل شهر وفي كل عام تنتج تقرير عن الصحة والمياه وخدمات التعليم والبينة التحتية وتدعوا إلى الإهتمام بتلك الخدمات وذلك لأهميتها في بقاء الإنسان على سطح الأرض.
- شهدت منطقة الدراسة ازدياد في معدل النمو السكاني مع كبر حجم الأسرة مما أنتج من ذلك حفض كبير على الخدمات الاجتماعية الموجودة في المنطقة مما أدى إلى زيادة التدهور والتدني في الخدمات.
- أثبتت هذه الدراسة قلة الدخل الفردي ومحدوديته مع الزيادة المتصاعدة لإنفاق على الخدمات الإجتماعية المختلفة المتمثلة في الصحة والتعليم وخدمات المياه والموصلات والملاحظة في الدراسة أن حوالي 75 % من الدخل يذهب على هذه الخدمات الإجتماعية المختلفة في منطقة الدراسة .

2- الدراسات الجزائرية:

❖ **الدراسة الأولى :**

قامت بها الباحثة **روابحي سناء** والمعنونة بـ " **النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري** " [1].

من أهداف الدراسة ما يلي :

- معرفة وضعية النقل الحالية داخل المدينة .
- دراسة مشكلات تنقل السكان في مناطق المحيط الحضري .
- تحديد المشكلات المتعلقة بنظام النقل والتنقل .

[1] – روابحي سناء، **النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري**، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستير في علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، كلية العلوم الاجتماعية والاسلامية، جامعة الحاج لخضر – باتنة –، الجزائر، 2009/2008.

وانطلقت الدراسة من **الفرضية الرئيسية** التالية : ترتبط مشكلات النقل والتنقل بطبيعة عوامل النمو الحضري للمدينة.

حيث تم الإعتماد في هاته الدراسة على **المنهج الوصفي التحليلي**، وبالنسبة لأدوات الدراسة إعتمدت الباحثة على **الملاحظة والمقابلة الحرة، وكذا السجلات والوثائق** .

وكانت أهم النتائج المتوصل إليها كتالي :

- توسيع شبكة الطرق وإصلاح الأعطاب والتصدعات على مستوى الشبكة الحالية .
- ضمان شروط ملائمة للسائقين و ظروف أمنية للراجلين داخل المحطة أثناء دخول وخروج الحافلات.
- تفعيل مخططات النقل و ملاءمته لتكريس سياسة تنمية ذات طابع متكامل.
- أساليب مدارس تعليم السياقة في التكوين ليست متماشية مع العصر.
- توفير كل الإمكانيات للقيام بعمليات المراقبة و المتابعة الميدانية لضمان احترام الناقلين للقواعد المنظمة لنشاطهم .

❖ **الدراسة الثانية :**

قامت بها الباحثة **غرفي سهام** [1] والمعنونة بـ " **دور وسائل النقل الحديثة في تطوير منظومة النقل الحضري، حالة مدينة قسنطينة،** انطلق الدراسة من **التساؤل الرئيسي التالي** : هل ظهور وسائل النقل الحديثة في مدينة قسنطينة كان له التأثير الايجابي في تطوير النقل الحضري ؟

وتفرعت منه التساؤلات الجزئية التالية :

- هل القوانين والتشريعات الموجودة حاليا كفيلة بتنظيم النقل الحضري في الجزائر ؟
- هل شهدت هذه القوانين تغيرات لكي تتلاءم مع وسائل النقل الحديثة ؟
- ما مدى تلاءم هذا النوع من وسائل النقل مع الطبيعة الطبوغرافية لمدينة قسنطينة ؟
- هل ساهمت الوسائل الحديثة في تحسين واقع النقل الحضري في المدينة ؟

[1] – غربي سهام، **دور وسائل النقل الحديثة في تطوير منظومة النقل الحضري، حالة مدينة قسنطينة**، مذكرة ماجيستير في التهيئة العمرانية والبيئة ، تخصص تهيئة حضرية، فسم التهيئة العمرانية، كلية علوم الارض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2016.

- هل حققت هذه الوسائل من مشاكل النقل في المدينة أم زادت في تعقيدها ؟
- هل هناك تأثيرات واكبت ظهور هذه الوسائل الحديثة ؟

وقد تم الاعتماد على كل من المناهج التالية : **المنهج التاريخي – المنهج الوصفي – المنهج التحليلي** .

أهم النتائج المتوصل إليها :

تم التوصل الى أن التنظيم وتسيير النقل الحضري لا يتوقف على وسائل النقل وطرق المرور بل يتعداه للعمران وتسيير المدينة فإن التحكم في النقل وتسييره بصورة عقلانية يبدأ مع المراحل الأولى لإعداد المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير الخاص بالمدينة ومخططات شغل الارض عن طريق غختيار المسارات بدقة بالتوافق مع المخططات وكذا الاختيار الامثل لاماكن التوقف والمحطات الحضرية تفاديا لإختناق المرور والتنقل المدروس بعناية ولهذا فإن ضرورة انجاز دراسة جادة ومعمقة لمنظومة النقل الحضري في المدن وتشخيص الاسباب الحقيقية تعتبر الخطوة الأولى لحل المشاكل .

الدراسة الثالثة :

قامت بها الباحثة **لوصيف ليليا** المعنونة بـ " **التوسعات العمرانية وأثرها على النقل الحضري الجماعي، حالة مدينة البليدة (أولاد يعيش)** .

إنطلقت الدراسة من **التساؤل الرئيسي التالي** : ما هي الأسباب التي أدت إلى عجز النقل الحضري الجماعي عن ربط التوسعات العمرانية بمركز المدينة ؟

وتفرع عنه **التساؤلات الجزئية** التالية :

- هل النقل الحضري الجماعي منظم ومساير لتخطيط هذه التوسعات؟
- ما مدى تغطية النقل الحضري الجماعي للتوسعات العمرانية؟

فرضيات الدراسة كانت كتالي :

- عدم التوافق بين سرعة النمو العمراني مع تخطيط النقل الحضري الجماعي أدت الى ضعف تسيير النقل الحضري الجماعي و تنظيمه.
- عجز الخطوط المتوفرة في تلبية الطلب المتزايد على النقل الحضري الجماعي في معظم التوسعات خاصة في ساعات الذروة أدى الى عزل هذه المناطق على المركز الحضري.

وقد تم الإعتماد في هاته الدراسة على كل من **الملاحظة والإستمارة** لجمع المعطيات .

ومن أهم النتائج التي تم التوصل إليها :

- ضعف مستوى خدمة خطوط النقل الحضري الجماعي بسبب نقص عدد الحافلات التابعة للدولة أدى الى فوضى كبيرة في هذا القطاع نتج عنه تشبع في الكثير من الخطوط الخاصة مقابل تلاشي الخدمة العمومية وهذا بسبب غياب التنظيم والتخطيط من قبل السلطات المعنية.
- من بين أهم النتائج المتحصل عليها هي الحالة الوظيفية لمنطقة الدراسة التي لها وقع شديد على الحركة اليومية للسكان والتي صارت أحد مركبات التحضر ومؤشر حديث لإدماج السكان من مركز المدينة وباقي التوسعات بها التي افرزت حركت يومية التي تعتمد بشكل كبير على وسائل النقل الحضري الجماعي بالإضافة الى ثبات حركة النساء والبطالين بين المنطقة ومركز المدينة أدت هذه النقاط الى تضاعف الطلب على هذا العنصر.
- اغلب مشاكل المرور التي تعرفها المنطقة لا تعود لقصور في الشبكة فقط بل الى غياب التخطيط المروري من توقف عشوائي للمركبات بالإضافة الى مشاكل الاختناق المروري في التقاطعات

2 – مناقشة الدراسات السابقة :

من خلال إستعراضنا للدراسات السابقة لاحظت :

- خلال فترة البحث لم أجد أي دراسة سابقة مماثلة لموضوعنا سوى بعض الفصول أو الفقرات ضمن الدراسات الخاصة بالتوسع العمراني أو النقل ومشكلاته.

3- التعليق على الدراسات السابقة :

أولا – الدراسات العربية :

- **الدراسة الأولى :** أفادتنا هاته الدراسة في الفصل الخاص بالنقل ومشكلاته لاسيما في الإثراء النظري للدراسة، كما ساعدتنا في صياغة بعض أسئلة الإستبيان .
- **الدراسة الثانية :** أفادتنا هاته الدراسة في الفصل الخاص بالتوسع العمراني والتعرف على بعض النظريات الخاصة بالموضوع .

ثانيا – الدراسات الجزائرية :

- **الدراسة الأولى :** إستفدنا كذلك من هاته الدراسة في صياغة بعض أسئلة الستبيان و التعرف أكثر على مشكلات النقل الحضري، والتعرف على أهم المقاربات الخاصة بموضوع النقل .
- **الدراسة الثانية :** تم الإستفادة من هاته الدراسة في الإثراء النظري للموضوع وفي بناء الإشكالية وكذا في صياغة بعض اسئلة الإستبيان .
- **الدراسة الثالثة :** أفادتنا هاته الدراسة في الفصل الخاص بالتوسعات العمرانية خاصة في ضبط خطة الدراسة وكذا أفادتنا النتائج التي توصلت لها هاته الدراسة .

المقاربات النظرية

قمنا بالاعتماد على نظريتين مختلفتين، إحداها مختصة بالمتغير المستقل (التوسع الحضري)، الا وهي نظرية الدوائر المتراكزة لارنست برجس ونظرية الحراك المجالي لفنسنت كوفمان مرتبطة بالمتغير التابع (مشكلات النقل) وقمنا بالتركيب بينهما حيث تم استعمال مؤشرات كل نظرية في التحليل والاستنتاج.

أولا: نظرية الدوائر المتراكزة[1]. Contently Zone Theory

ظهرت هذه النظرية بعد أن قام الباحث الاجتماعي ارنست برجس بدراسته لمدينة شيكاغو في الولايات المتحدة الأمريكية عام وجوهر هذه النظرية يتلخص بان اتساع المدن يحدث بشكل دوائر متداخلة مشتركة المركز واعتبر ذلك نموذج ينطبق على جميع المدن وخاصة الكبيرة منها وهكذا استطاع ان يميز خمس مناطق دائرية.

وبالرغم من أن هذه المناطق تختلف في أتساعها الا انه رأي أن المدينة تنمو وتتطور على شكل عملية تبدأ من الداخل الى الخارج ، فيرجع سبب التوسع الى الضغط الذي يولده نمو المنطقة التجارية والصناعية على المنطقة السكنية بالإضافة الى نمو هذه المنطقة عند الاطراف ورغبة سكانها للابتعاد عن مركز المدينة الصاخب . وقد صور عملية زحف المناطق بعضها على البعض الاخر بعملية غزو مستمرة الى جميع الجهات ، أما أهم هذه المناطق فهي :

- **المنطقة التجارية المركزيةThe Central Business District (C.B.D)**

تمثل هذه المنطقة قلب المدينة أو تلتقي عندها أهم طرق النقل الداخلي في المدينة . وتتميز بأنها مركز النشاط التجاري بالمدينة والثقافي و الرسمي،. كما تتميز بأرتفاع العمارات فيها اذ أن أرتفاع سعر الارض فيها يؤدي الى التوسع العمودي لاستغلال امثل للأرض . اما أطراف هذه المنطقة فتتصف باختلاط الوظائف المختلفة. ويبدو أن هذه المنطقة تتميز بشكل أوضح كلما أزداد حجم .

[1] تاريخ الزيارة 2020/06/22 https://bit.ly/3jFQ4sC

- **المنطقة الانتقاليةZone of Transaction**

وتتميز بتباين الوظائف المنتشرة فيها وهي انتقالية لأنها تجمع بين صفات المنطقة الاولى والثالثة ، وعند عملية نمو المدينة تتعرض المنطقة السكنية الى غزو المؤسسات التجارية والصناعات الخفيفة من المنطقة الاولى . ولهذا فأن الدور السكنية تصبح قديمة ومتدهورة وبذلك تحتلها العوائل ذات الدخول الواطئة حيث تكثر غرف الإيجار . إضافة الى ظهور بعض العمارات التي تحتلها دوائر الحكومة ومؤسسات تجارية واجتماعية .

- **الاحياء السكنية العمالية Zone of Working Went s Houses**

يسكن هذه المنطقة عادة العمال والموظفون من ذوي الدخل المحدود . اذ يميل هؤلاء للسكن قرب مواقع أعمالهم مستفيدين من فروق أجرة النقل والوقت.

- **منطقة الدور الجيدة والمتوسطة النوعية Zone of Better Readiness**

تشمل هذه المنطقة على أغلب الاحياء السكنية لاصحاب الاعمال التجارية وذوي المهن ويسكن الاغنياء من هؤلاء عادة بيوت مستقلة ذات حدائق . غير أن الأكثرية منهم تعيش في شقق العمارات ذات الطوابق المتعددة . كما تحتوي على الحدائق العامة والمراكز التجارية المحلية التي تحتوي على مؤسسات تقدم خدمات وبضائع ذات الاستهلاك المحلي اليومي.

- **منطقة الذهاب والإياب (الضواحي) Commanders Zone**

تتكون هذه المنطقة من مجموعة من المدن الصغيرة والضواحي وفيها تسكن مجموعات من السكان متباينة في طبقاتها الاجتماعية . ففي بعض أجزائها يسكن اصحاب الدخل العالي وفي اجزاء اخرى يسكن اصحاب الدخل المحدود الذين ترتبط مصالحهم بداخل المدينة.

استخدمنا مفاهيم هاته النظرية في دراسة طبيعة وتطور التوسع العمراني لمدينة الأغواط، كما قمنا بدراسة حي عدل في ضوء الدوائر المتراكزة.

ثانيا: نظرية الحراك المجال لفنسنت كوفمان[1]

تتناول هاته النظرية رؤية كاملة تمامًا لما يكشفه النقل والتنقل منطلقة من بدايات ظهور النقل كظاهرة مفصلية في تشكل المدن الصغيرة والمدنية بشكل عام وارتباطها وتأثرها وتأثيرها بالتخطيط الحضري ، حيث وضع الأحداث في سياقها أظهر فعالية ارتباط تطور النقل والتنقل بالتطورات في العالم الحديث.

يركز جزء مهم من النظرية على العلاقة بين التنقل والبيئة الحضرية، وهو موضوع خاص بالمؤلف والبحوث الاجتماعية التي أجراها لعدة سنوات في سويسرا وفرنسا. حيث تقدم النظرية التنقل باعتباره "رمز المدينة المتغيرة". من خلال مثال "النموذج السويسري" لمدن بازل وبرن وزيوريخ، فيما يتعلق بإدارة المرور بفضل الممارسات الجيدة (السفر، التباين، سياسات النقل الحضري أو المدينة...)، فإنه يوضح كيف يمكن لخيارات سياسية النقل أن تؤثر في البنى التنقلية والتباين الناتجة عن الاستخدام الاجتماعي للتنقل.

يقدم كوفمان أمثلة ملموسة تتراوح من عامة إلى خاصة، لإحداث فروق دقيقة. ثم يعيد التنقل إلى مفارقة أكثر عمومية: التنقل و الاستقرار.

قمنا باستعمال هاته النظرية لما لها من تقاطع مع موضوعنا حيث أن البيئة الحظرية المقصودة في دراستنا ذات خصوصية في موقعها و في ارتباطها بموضوع النقل ، حيث يركز على نقطة هامة في موضوعنا ألا وهي التنقل اليومي للعمال و الطلبة commuting إذا أن هذا النوع من التنقل له أثر كبير على الحياة اليومية للسكان ويغير حتى ثقافتهم الحضرية و يتأثر هذا النوع من التنقل بعدة مؤثرات من بينها:

- السياسة الحضرية المنتهجة في المدينة
- التخطيط الحضري
- تخطيط النقل

[1] تلخيص وترجمة الباحث من عدة مصادر إنجليزية.

- التوسع العمراني و التوسع الحضري.
- شكل المدينة
- وسائل النقل الموجودة بالمدينة.

الفصل الثاني

التوسع العمراني

- تمهيد
- مفهوم التوسع العمراني
- أسباب التوسع العمرني
- دوافع التوسع العمراني
- أنواع التوسع العمراني
- أشكال التوسع العمراني
- عوائق التوسع العمراني
- إيجابيات وسلبيات التوسع العمراني
- خلاصة الفصل

تمهيد :

إن للتوسع العمراني دور هام في نمو وتطور المدن، حيث تكتمل أهمية التوسع العمراني إلا بالمخططات العمرانية الجادة والتي تعتبر من أهم أدواته، وعادة ما يرتبط التوسع العمرانيّ بالنمو الديموغرافي وزيادة عدد السكان، وقد شهدت الكثافة السكانيّة بالجزائرعموما ومنطقة الدراسة على وجه الخصوص إزدياد واضحا في كثافة السكان، مما يدفع بالجهات الوصية إلى إنشاء المزيد من التجمعات السكانية، وقد ينتج عن هذا التوسع العمراني إنشاء وحدات سكانية بعيدة عن المدينة، وبالتالي بروز جملة من المشاكل الناتجة عن هذا التوسع كمشاكل النقل وغيرها من المشاكل الإجتماعية.

وللتعرف أكثر على ظاهرة التوسع العمراني أكثر وتوضيح الرؤية حولها سوف نتطرق في هذا الفصل إلى مفهوم التوسع العمراني وأسبابه وأنواعه معرجين على أشكال التوسع العمراني وكذا عوائقه كما سنتطرق إلى أهم إيجابيات وسلبيات التوسع العمراني .

1- مفهوم التوسع العمراني :

هناك العديد من التعريفات للتوسع العمراني نذكر منها :

التوسع العمراني هو إنتاج مجال عمراني مرتبط بالبحث عن الأشكال المجسدة للأجوبة الخاصة لطلبات جديدة، من أجل الاحتياجات المختلفة إما مساحات للعمل، والسكن، والتجهيزات ، أوالبني التحتية، مع الأخذ بعين الاعتبار البرمجة ، الموضع ، التنظيم.

فالتوسع العمراني هو عملية استغلال العقار الحضري بطريقة مستمرة نحو أطراف المدينة، وهو أيضا عملية زحف النسيج نحو خارج المدينة سواء كان أفقيا أو رأسيا بطريقة عقلانية . [1]

كما يعرف التوسع العمراني على أنه : الزيادة المستمرة في أعداد السكان سواء كان ذلك في سكن منتظم أو غير منتظم، وهذا ما يؤدي إلى زيادة الطلب على الأراضي الزراعية ومن ثم إيجاد خلل في التوازن البيئي [2]

والتوسع العمراني هو توسع المجال المكاني للهيكل العمراني للمدينة خارج الحدود الحالية، أي الزيادة في استعمالات الأرض للمدينة الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية، أي اتساع مساحة المركز الحضري بتأثير ارتفاع درجة التّحضر، وإيجاد المزيد من وحدات سكنية جديدة والتي من المفروض أن تُدمج في النسيج العام للمدينة [3]

وبالتالي يرتبط التوسع العمراني ارتباطا وثيقا مع تزايد عدد السكان، ففي الآونة الأخيرة ازدادت الكثافة السكانيّة مما أثر ذلك في الحاجة إلى إنشاء المزيد من التجمعات السكانية، وقد يكون هذا التوسع العمراني عشوائياً ببناء وإنشاء وحدة سكنية بعيداً عن المدينة أو خارج تنظيمها، وأما النوع الآخر فهو التوسع العمراني المخطط له، أي أن تُنشئ الجهات المعنية مدنا وتجمعات سكنية وفق مخطط هندسي على أن تتوفر بها كافة الخدمات الأساسية، والبنية التحتية، والطرق التي تخدم مستخدميها

---

[1] - E.ZER . HAWARD : **les cités jardins de demain** – du nord P21

[2] – ظافر إبراهيم العزاوي ، **التوسع العمراني وأثره على إستعمالات الأرض الزراعية في ناحية يثرب** ، مجلة الفتح، العدد الثاني والعشرون، 2005 ، ص : 01.

[3] – صلاح حميد الجنابي، **جغرافية الخضر : الأسس والتطبيقات**، مديرية دار الكتب للطباعة ، جامعة الموصل، العراق، 1987، ص : 323.

2-أسباب التوسع العمراني :

إن الاخفاق في التحكم في النسيج العمراني ونموه يعود إلى عدة أسباب إجتماعية وإدارية وإقتصادية، أهمها:

2-1- زيادة الكثافة السكانية والنزوح الريفي إلى المدن :

عرف النمو السكاني في الجزائر تزايدا سريعا منذ الإستقلال، إذ تضاعف في مدة لا تزيد عن عشرين سنة فقط فقد وصل نهاية عام 2000 حسب الديوان الوطني للإحصائيات حوالي 32.5 مليون نسمة، حيث يتواجد أغلبية السكان في مختلف أنماط المدن والمراكز الحضرية الشمالية الشرقية والوسطى والهضاب العليا، التي تعتبر أماكن جذب لسكان الأرياف لتلبية احتياجاتهم المختلفة في مجال فرص العمل والخدمات والمرافق العامة المختلفة ... إلخ، وتحسين مستوى معيشتهم [1].

والنزوح الريفي إلى المدن ساهم بشكل كبير في إرتفاع الكثافة السكانية بالمدن، وإرتفاع معدلات النمو الحضري بها حسب التغيرات الاجتماعية والسياسية والاقتصادية المتلاحقة للبلاد، وهذا لا يعني أن الهجرة الريفية هي وحدها كانت العنصر الأساسي لإرتفاع معدلات النمو الحضري، فعنصر الزيادة الطبيعية بين سكان المدن لعب دورا لا يستهان به في هذا المجال، مما جعل التجمعات الحضرية غير قادرة على إستيعاب سكانها وتلبيه طلباتهم من عمل وخدمات عامة، وسكن ملائم لإنعدام التوازن بين معدلات نمو السكان الحضري ومعدلات تطور فرص الشغل والخدمات، وإنجاز السكن الحضري، الأمر الذي أدى ولا يزال يؤدي إلى إختناق المدن بالسكان، وتزايد تدهور الأوضاع بها في مختلف المجالات مع إرتفاع معدلات نمو سكانها بمعدلات متفاوتة تتراوح ما بين 2.5 % و 5 % سنويا .[2]

وعليه فالهجرة الريفية الى المدن ترتبط أساسا بتزايد السكان، حيث تعجز الأراضي الزراعية عن توفير فرص عمل لهم، وتسبب التوسع العمراني العشوائي في وسط وضواحي المدن، وفضلا عن الزيادة السكانية والنزوح الريفي هناك العامل المادي الذي من خلاله يتم إغراء أصحاب الأراضي الزراعية الواقعة

---

[1]- عبد اللطيف اشنهو، **الهجرة الريفية في الجزائر، مركز الأبحاث في الإقتصاد التطبيقي**، المؤسسة الوطنية للمطبعة التجارية، الجزائر، دون سنة النشر، ص: 146.

[2]- بشير التيجاني، **التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر**، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص: 48

ضواحي المدن وإستغلالها لأغراض غير زراعية ورغبة بعض سكان المدن في السكن في ضواحي المدينة، إذ يقتطعون مساحات معينة من الأراضي الزراعية ويحولونها إلى أرض سكنية ترفيهية فقط دون الغستفادة منها في الزراعة [1].

2-2- أزمة السكن وزيادة المطالبة بالحق في السكن :

يشكل السكن بالنسبة للفرد والأسرة والمجتمع حاجة أساسية شأنها شأن الغذاء واللباس والتربية والصحة، وهي من الحاجات الإجتماعية تشكل نوعية قضائها القدرة بواسطة الاساس الاجتماعي والثقافي في تسييرها، وحقائق بلوغها وإستعمالها المتميز نوعا ما دليلا مؤثرا على نوعية التنمية ومستواها وكذا نوعية الحياة والرفاهية الاجتماعية [2].

والجزائر كغيرها من الدول النامية تعاني من أزمة سكن، خاصة مع بداية التسعينات، والتي تعتبر من انشغلاتها ضمن برنامج الحكومة، حيث تصنف في المرتبة الثانية بعد مشكل البطالة، وذلك من خلال محاولة ايجاد حلول لها في اطار السياسة الوطنية للإسكان، وضمن مخططاتها التنموية، حيث تعتمد سياسة السكن ولا تزال على دور الدولة في الانجاز والتسيير بما في ذلك التمويل والتوزيع وزغم المبالغ الضخمة المخصصة لهذه السياسة الا أنها فشلت في القضاء على الازمة للتزايد المستمر للنمو السكاني بالدرجة الاولى خاصة مع النزوح الريفي الى المدن، وعدم تحكم الدولة في الازمة بسبب غياب التسيير وبروز مؤثرات أخرى كالرشوة والبيروقراطية في توزيع السكنات.

فالحصول على مسكن لائق أصبح الشغل الشاغل للمواطن البسيط في ظل ضعف القدرة الشرائية واختلاف السعر المحدد لمختلف المواد مع الادخار الضعيف وارتفاع ثمن السكنات الموجودة في سوق العقار ومن ثم عدم التمكن من الانتفاع من هذا الحق [3]

---

[1]- ظافر إبراهيم العزاوي، **مرجع سبق ذكره** ، ص : 01

[2]- جيلاني عمران، **أزمة السكن آفاق التنمية الاشتراكية في الجزائر**، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1980، ص : 06

[3]- الاتفاقية الدولية بشأن الحقوق الاقتصادية والاجتماعية، ص ص : 6-7.

وهذا ما جعل الحكومة تعيد النظر في مهمة توزيع السكنات بتجريد رؤساء البلدية منها ومنحها لرؤساء الدوائر قصد تجنب التأخرات التي عرفتها العملية وهذا في اطار الاصلاحات وإعادة هيكلة النظام من اجل القضاء جزئيا أو كليا على أزمة السكن [1]

ان الزيادة المستمرة في عدد السكان هي احدى أهم المشاكل التي تبعث على الخوف من نضوب موارد الطبيعة وعجزها عنتلبية الحاجات العامة للأعداد المتزايدة للسكان، لذلك فإن النمو المطرد في السكان مع بقاء الموارد الطبيعية المتاحة على حالها يعد من أهم المعوقات الأساسية لتحقيق التنمية .

وتتفاقم المشكلة إذا اجتمع الفقر مع الزيادة في عدد السكان، وهو الأمر الذي دفع العديد من دول العالم الى التفكير جديا لمواجهة الزيادة السكانية، من جهة، وتوفير الموارد الطبيعية لسد الحاجات الانسانية، من جهة أخرى، ومن هذه الحاجات المتزايدة توفير المساكن والمباني على أساسي التخطيط المدروس في اختيار وسائل الانتاج وتوفير المرافق لسد الحاجات الفعلية للأجيال الحالية والمستقبلية .

2-3- سوء التخطيط العمراني :

وهذا يعود الى عدم وجود جهاز اداري قوي لتسيير المدن وضبط التوسع العمراني، وانعدام وجود سياسة واضحة ومستقرة تجاه المخالفات والتجاوزات العمرانية.

إن أسباب فشل المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير في الجزائر لا يعود الى المخططات العمرانية نفسها ما يعود الى المصالح المسؤولة عن تطبيقها ومراقبة المخالفات والتجاوزات في حقها، وقلة التوعية والتكوين لدى المنتخبين المحليين وأصحاب القرار السياسي والاداري على القرار التقني، وإنعدام الوعي العمراني لدى المنتهكين لقوانين التهيئة والتعمير [2]

لهذه الأسباب وغيرها المذكورة سابقا فإن نمو التجمعات العمرانية يؤدي إلى وجود نمط من النمو الحضري وهو التوسع الأفقي العشوائي، ومن هنا تكمن الخطورة حيث أن التوسع في كثير من الأحيان يكون على حساب الأراضي الزراعية المنتجة، وعلى حساب الأنظمة البيئية وتوازنها واستقرارها، وحسب

---

[1]- نفس المرجع السابق، ص : 07

[2]- بشير التيجاني، **مرجع سبق ذكره**، ص : 93

تقارير الأمم المتحدة عام 1990 سوف يتضاعف حجم المناطق الحضرية في البلدان النامية من 08 مليون هكتار إلى أكثر من 17 مليون هكتار في نهاية القرن الماضي .

2-4- توسع النشاط الصناعي والتجاري في المدن :

تمثل الزراعة قطاعا استراتيجيا في الاقتصاد الوطني لكونها توفر المطالب الاساسية للمجتمع وهو الغذاء بالاضافة الى ما توفره من مواد أولية للصناعة، وفرص عمل لأعداد كبيرة من فئات المجتمع .

إن إعادة هيكلة القطاع الزراعي في الجزائر وتنظيمه، وحرمان شباب الأرياف من حق الاستفادة من الأراضي الزراعية الموزعة جعل العديد منهم يغادرون الأرياف بحثا عن عمل في المدن وقد صاحب هذه العملية انخفاض ملحوظ في نسبة عمال الزراعة (من 22 % سنة 1989 الى 20 % سنة 1990 من مجموع اليد العاملة المشتغلة التي وصلت 4.5 مليون نسمة في نفس السنة) ويمكن تفسير هذا الانخفاض الى تعويض التعاونيات الزراعية الحكومية التي كانت تأخذ الجانب الاجتماعي بعين الاعتبار في توفير الشغل لشباب الريف العاطل بملكيات زراعية [1].

كما أن التوسع المستمر للتجارة على المستوى الداخلي والخارجي نتيجة الاتجاه نحو إقتصاد السوق، وحرية التجارة وقلة المراقبة أو إنعدامها جعل الكثير من شباب الأرياف والقرى الصغيرة المجاورة للمدن يهاجرون للمدن لامتهان التجارة كباعة متجولين للمنتجات الاجنبية المهربة، أو المستوردة من الخارج، أو بيع الخضر والفواكه (بدون سجل تجاري) وأحيانا يتم إستعمال العتاد الفلاحي لنقل مواد البناء والماء (بدون رخصة نقل) حيث أن هذه الأشغال تعود عليهم بأرباح يستحيل تحقيقها في المجال الزراعي .

3-دوافع التوسع العمراني :

تنقسم دوافع التوسع العمراني إلى دوافع مباشرة وغير مباشرة، وهي تختلف من مدينة إلى أخرى ونذكر منها :

[1]- نفس المرجع السابق ، ص : 49

3-1- العوامل السياسية :

يكون ذلك بإصدار قرارات سياسية لإنجاز مدن بجميع مكوناتها : سكن، تجهيزات، طرق، شبكات مختلفة وهذا بدوره يساعد على توسيع هذه المدن وخلق أقطاب تنموية ويزداد الطلب على العقار ويتم التكثيف و ملئ الجيوب الشاغرة داخل النسيج العمراني مما يؤدي إلى توسع المدن ونموها .

3-2- العوامل الاقتصادية :

إن القيام بعملية التنمية في بعض المدن يؤدي حتما إلى النزوح الريفي نحو هذه المدن وهذا ما ينجر عنه استهلاك كبير للمجال الحضري.

3-3- العوامل التكنولوجية :

من ضمن العوامل المهمة والرئيسية التي تنشأ عليها المدن و تتوسع هو التطور التكنولوجي، فبظهور الصناعة نشأت العديد من المدن وزادت حدة توسعها مع زيادة التقدم التكنولوجي.

3-4- العوامل الاجتماعية :

تتمثل في كل من : النمو الديمغرافي و الهجرة الداخلية بالإضافة إلى تحسن مستوى المعيشة [1].

4-أنواع التوسع العمراني :

4- 1- التوسع الداخلي :

عموما تأتي هذه العملية بعد ظاهرة التوسع الخارجي، ويكون على حساب الجيوب العمرانية و الفراغات الناتجة عن سوء التخطيط و التهيئة أو أصل الملكية العقارية للأراضي، أو يكون عبارة عن عمليات التدخل على النسيج القائم وهذا من اجل إعادة الهيكلة أوالتجديد أو التنظيم أو إعادة التأهيل.[2]

---

[1] – وشام حمزة، بغلول مريم، **النمو الحضري وإشكالية التوسع العمراني**، مذكرة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، تخصص : مدن ومشروع الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية ، جامعة العهربي بن مهيدي بأم البواقي، الجزائر، 2014-2015، ص : 31.

[2] – **نفس المرجع السابق**، ص : 30.

4-2- التوسع الخارجي :

عبارة عن امتداد عمراني يكون مستمر أحيانا وفق نموذج نجمي كمدينة طوكيو أو خطي كمدينة الجزائر، أو يكون غير مستمر أحيانا وفق نموذج التوابع كمدينة لندن ومدنها الحدائقية أو يكون في شكل مدن جديدة, كل هذه النماذج تتحكم فيها عدة أسباب وعوائق ويتجسد في عدة أشكال :

- **المدن التابعة :**

وهي تشبه المدن الجديدة لكن سعيا وراء تخفيض الاستثمار العام بالاستفادة من مميزات الموقع فإنها اقرب إلى مركز المدينة ومرتبطة به وظيفيا.

- **الإمتداد :**

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

- **المدن الجديدة :**

وهي مدن مستقلة بذاتها وتقع على مسافة كافية من منطقة المدينة الكبرى ولا يضطر سكانها إلى السكان. الانتقال اليومي للعمل وتتطلب المدن الجديدة تطوير قاعدة وظيفية متينة من سكن وخدمات لسد احتياجات السكن .

- **التجمعات السكانية الجديدة :**

وهي مناطق يسودها تطور سكاني، ومركز توظيف وتعتبر هذه التجمعات حلا بديلا للسكن في التجمعات السكنية العشوائية وبمرور الوقت تحقق الاكتفاء الذاتي من التوظيف والخدمات لسكانها المحليين.[1]

[1]- زاوي فاتح، **التوسع العمراني على حساب الأراضي الزراعية**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة العمرانية والبيئة، جامعة قسنطينة، دورة جوان، الجزائر، 2015، ص ص : 16-17.

5-أشكال التوسع العمراني :

5-1-التوسع العشوائي :

هو الامتداد العمراني لاستعمالات الأرض الحضرية من دون خطة سابقة،أي كيفما يشاء توقيع هذه الاستعمالات لمجرد وجود عوامل تساعد في وجود وإقامة تلك الاستعمالات.و يتخذ أشكالا عديدة :

أ- الشكل التراكمي :

هو أبسط نوع عرفته المدينة، يتم بملأ المساحات داخل المدينة أو البناء عند مشارفها وأطرافها، إذا كان سعر الأرض في مركز المدينة مرتفعا مقارنة بأطرافها حيث تنمو المدينة بشكل حلقات دائرية الواحدة تلى الأخرى، تراكم معظم النشاطات والمرافق في وسط المدينة.

ب-التوسع المتعدد النوى :

هو ظهور مدينة حديثة بالقرب من أخرى قديمة ثم تندمج هذه المدن مكونة مدينة كبيرة.

ج- التوسع المتدرج :

هو التوسع على شكل قفزات متناثرة الهدف منها إنشاء مجمعات حضرية غير متصلة عمرانيا بالمدينة المركزية، وإنما هناك مناطق خالية تفصل بينها وبين المدينة المركزية.[1]

د- التوسع الخطي أو الشبكي:

يعتمد على التحضر: حيث يكون النمو على محاور الطرق فيستمر الامتداد حولها ، ليربط بين المدن الكبرى و المراكز الحضارية المحيطية كما يمكن لمثل هذا النوع من المحاور أن يمتد خطيا حول عناصر طبيعية كالمجاري المائية.[2]

---

[1]- مسلم كاظم حميد الشمري، **التحليل المكاني للتوسع والامتداد الحضري للمراكز الحضرية الرئيسية في محافظة ديالي**، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه فلسفة في الجغرافيا، جامعة بغداد، دورة2006 ،ص07.

[2]- عبد العزيز محمد قندوز، **التوسع العمراني لمدينة الجلفة**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة الجزائر، 2008 – 2009، ص : 36.

هـ- التوسع المحوري:

يمتد هذا التوسع أيضا مع خطوط النقل والمواصلات وقد تترك فضاءات واسعة بين التوسع الشبكي يكون شكلا نجميا مع خطوط النقل والمواصلات. تلك الامتدادات، ويشبه هذا النوع من التوسع الشكل الخطي أو الشبكي إلا أن الاختلاف بينهما هو أن التوسع الشبكي يكون شكلا نجميا مع خطوط النقل والمواصلات.

5-2-التوسع المخطط

يتم عادة في إطار المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ويتم هذا الشكل من التوسع عن طريق تدخل الدولة بصورة مباشرة أو غير مباشرة في توجيه التوسع وتنظيمه وتجهيزه بالمرافق والخدمات العامة التي تهدف الى عدم ظهور التجمعات السكنية المتدهورة ولتوفر السكن المناسب، واللائق للسكان مع مراعاة ظروف المدينة (الطبيعية، البشرية، الاقتصادية، الاجتماعية)، حيث توضع خطة منسقة مدروسة الأبعاد لتوسع المدينة.[1]

6-عوائق التوسع العمراني :

تنقسم إلى ثلاث أقسام أساسية :

6-1- العوائق الطبيعية :

تختلف العوائق الطبيعية باختلاف الموقع والإمكانيات الموجودة في كل مدينة ومن بين هذه العوائق الطبيعية نجد:

6-1-1-الجبال :

[1] – بوزغاية باية، **توسع المجال الحضري ومشروعات التنمية المستدامة مدينة بسكرة انموذجا**، أطروحة لنيل شهادة دكتوراة في علم الاجتماع، تخصص علم الإجتماع الحضري، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2015-2016، ص : 92 .

تعتبر الجبال عائق طبيعي أمام التوسع العمراني بأي مدينة نتيجة لانحدارها الشديد الذي يؤدي إلى تغيير اتجاه التوسع سواء عن طريق المداد أو عن طريق عملية التكثيف.[1]

6-1-2- البحار والمجاري المائية :

ويتواجد هذا النوع من العوائق بصفة خاصة في المدن الساحلية، ويفضل ترك الارتفاقات بين البحار والنسيج العمراني، كما أن المجاري المائية تعمل على فصل الأنسجة العمرانية وذلك بترك مساحات تجنبا لحدوث فيضانات وكوارث.

6-1-3 المناطق الزراعية الخصبة :

بالرغم من كونها عائقا طبيعيا مهما إلا أن التوسع العمراني على حساب الأراضي الفلاحية الخصبة، مشكلة تعاني منها جميع المدن المتمركزة في السهول، حيث استهلكت الأراضي الزراعية بشكل مفرط نتيجة لسهولة التعمير وانخفاض تكاليف الانجاز.

6-1-4- المناطق المعرضة للأخطار:

وجود مناطق معرضة للأخطار والكوارث الطبيعية مثل المناطق المعرضة للفيضانات والانزلاقات أو المناطق ذات الطبيعة الزلزالية النشطة، هذه المناطق لا يمكن التوسع عليها وتعتبر من المعوقات الطبيعية لذا يجب وقبل أي عمليات توسع معرفة وبشكل دقيق أهم العوائق و الأخطار الموجودة والمحتملة لمناطق التوسع العمراني.

[1]– زبيدي بدر الدين وآخرون، **حتمية التوسع العمراني لمدينة الوادي وفضاءاته المستقبلية 2024**، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة تسيير تقنيات حضرية، أم البواقي، دفعة 2007، ص : 23 .

6-2-العوائق الفيزيائية والصناعية :

6-2-1-المناطق الصناعية :

تعتبر عائق للتوسع لما تسببه هذه المناطق من أخطار كالتلوث، والضجيج وغيرها مما يفرض على المختصين بدراسة إمكانية عدم الاقتراب من هذه المناطق.

6-2-2- خطوط الكهرباء ذات التوتر العالي :

يعتبر من العوائق الفيزيائية فأثناء توسع المدينة بطريقة موجهة تجد نفسها أمام عائق الخطوط الكهربائية مما يؤدي إلى ترك الارتفاقات بينها وبين النسيج العمراني والتي تؤدي إلى انفصال وتقطع النسيج.

6-2-3- المناطق الأثرية :

والتي يجب حمايتها واستغلالها كمعلم سياحي (كونها تعبر عن ثقافة الشعوب)، بالإضافة إلى وجود عوائق أخرى مثل الطرق السريعة والأملاك الوقفية (الحبوس).

6-3-العوائق المالية :

يعتبر نقص تمويل المشاريع العمرانية من معوقات التوسع وعرقلة عملية البناء وزيادة الهياكل المبنية، أما عدم دفع مستحقات الأنشطة والصفقات الخاصة بالتعمير الذي يؤدي إلى توقف وتيرة البناء وبالتالي توقف عملية التوسع العمراني. [1]

7-إيجابيات وسلبيات التوسع العمراني :

تختلف إيجابيات وسلبيات التوسع العمراني حسب خصوصيات كل مدينة ، من حيث الموقع والمناخ وطبقات الأرض ، كان هذا التوسع عمودي أو أفقي :

---

[1]- رمضان شيكوش شوقي، **التوسع العمراني بين التخطيط والتطبيق، مذكرة تخرج ماستر تخصص تسيير مدينة**، معهد تسيير التقنيات الحضرية، قسم تسيير مدينة، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، 2016-2017، ص ص : 22-23.

- **التوسع الأفقي :**

إيجابياته تتمثل في:

– سهولة إقامة المنشآت والمباني على الأراضي ضعيفة المقاومة.

– حركة المرور تكون متوسطة.

– انخفاض تكلفة الانجاز و بساطة التقنيات المستعملة.

أما سلبياته فتكمن في:

– الاستهلاك المفرط للمجال.

– كلما زاد الاستهلاك أكثر كلما إبتعدنا عن مركز المدينة.

– من الناحية الاقتصادية يمتاز بارتفاع التكاليف خاصة في مد الشبكات المختلفة.

- **التوسع العمودي :**

له إيجابيات تتمثل في:

– الاستهلاك العقلاني للأراضي مما يساعد على الحفاظ عليها.

– سهولة التنقل في المدينة وقرب مختلف الأحياء من مركز المدينة.

– وبالتالي فإن استهلاك المجال يكون عقلاني.

– من الناحية الاقتصادية فيمتاز بانخفاض التكاليف خاصة في مد الشبكات المختلفة.

أما سلبيات هذا التوسع فتكمن في ارتفاع حركة المرور بالمدينة، وصعوبة إقامة المنشآت والمباني على أراضي قليلة المقاومة .[1]

[1] – وشام حمزة، بغلول مريم، **مرجع سبق ذكره**، ص : 32 .

خلاصة الفصل :

ما يمكن إستنتاجه في نهاية هذا العمل أن التوسع العمراني يقوم على تشييد المزيد من الوحدات السكنيّة والمرافق الخدميّة داخل المدينة أو المناطق المحيطة بها، فالتوسع بمفهومه العمراني يقوم على إستراتيجية مؤداها، أهمية المظاهر الديموغرافية والاجتماعية والإقتصادية ...، ولهذا تساهم العديد من العلوم كالهندسة المعمارية والهندسة المدنية وعلم الاجتماع والاقتصاد والجغرافيا ... أسهاما فعالاً في عملية تخطيط المدينة.

إن سوء التخطيط قد ينجر عنه مشاكل عديدة بالأحياء الجديدة، لذلك يجب الإحاطة بكافة مستلزمات الحي قبل تشييده .

الفصل الثالث

مشكلات النقل

- تمهيد
- مفهوم النقل الحضري
- أهم نظريات النقل الحضري
- علاقة النقل بالمجال الحضري
- أسباب ودوافع التنقل الحضري
- أنواع النقل
- أهمية وأهداف النقل الحضري
- مشكلات النقل الحضري
- مشكلة النقل الحضري في الجزائر
- خلاصة الفصل

تمهيد:

يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع فهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية وعامل من عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال اشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية

تعتبر التنقلات في الوسط الحضري أهم النشاطات التي يقوم بها الانسان يوميا لقضاء حاجياته وتختلف هذه التنقلات حسب نوعيتها وأسبابها وتختلف أيضا حسب وسائل النقل المستعملة ومنه سيتم في هذا الفصل تناول أهمية أهداف النقل وأنواعه، خصائص تنظيم التنقلات، وأسباب مشكلات النقل

1- مفهوم النقل الحضري:

1-1- المفهوم اللغوي للنقل: من نقل ينقل نقلا

نقل الشيء : حوله من مكان لآخر

نقل الكلام عن قائله: رواه عنه

ومنه نقل جمع أنقال ونقول :طريق مختصر"[1]

1-2- المفهوم الإصطلاحي:

يعرف **سكوت جرير Gcott Greer** النقل أنه دورة الأفراد أو الطاقة أوالبضائع والخدمات يقوم بها أشخاص فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف إجتماعية "[2] كما يعرف النقل بأنه جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس إذ يوفر لهم الحركة والانتقال بين الأماكن المختلفة منها و إليها"[3]

الحضري :الحضر خلاف البدو، والحاضر خلاف البادي: ويقال فلان من البادية و فلان من الحاضرة "[4],

1-3- النقل الحضري: هو الخدمة التي تسمح بتنقلات الأفراد والسلع داخل التجمعات السكنية للمدينة باستعمال مجموعة من وسائل النقل الجماعية والفردية والتي تتكفل بها هيئات مختصة مقابل دفع مبلغ مالي محدد. وتتم هذه الخدمة في أوقات معينة وعبر مسالك مخصصة، لها خطوط ومحطات ونقاط توقف محددة."[5]

---

[1]- ابن منظور: **لسان العرب المحيط**،مج 3 ،بيروت، لبنان،ص: 865

[2]- السيد عبد العاطي السيد : **علم الأجتماع الحضري** ،ج 2 ، دار المعرفة الجامعية ، 2000 ،ص: 297

[3]- زين العابدين علي :**مبادئ تخطيط النقل الحضري** ،،دار صفاء للنشر ، 2000 ،ص: 65

[4]- ابن منظور ، **لسان العرب المحيط**، المجلد الثاني ، بيروت ، لبنان ، ص : 658.

[5]- سياري نوارة، دراسة **سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات- دراسة حالة مدينة قسنطينة-** مذكرة ماجستير في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري قسنطينة، 2013، ص 37.

كما يعرف أيضا أنه: " نشاط للخدمات ينتج عنه منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن تنقل الأشخاص والبضائع في الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة"[1]

وهو أيضا:" مجموع التقنيات المستعملة، البنيات التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة إلى التنظيم الإداري الضمني لتنقلات الأفراد، السلع والمعلومات في ظروف مثلى من وقت وكلفة وراحة."[2]

1-4- الفرق بين النقل والتنقل:

يكمن الفرق بين **النقل والتنقل** في أن الأول عبارة عن قطاع قائم بذاته له قوانين تنظمه وتسيره و ورسائل وهياكل تضمن تلبية حاجات مستعمليه، أما **التنقل** فهو حركة مستمرة بواسطة وسائل النقل من نقطة الإنطلاق إلى نقطة الوصول خلال فترة معينة ووفق مسار محدد."[3]

أهم نظريات النقل الحضري:

نظرا لاختلاف المشكلات الحضرية وحدتها ،فقد ظهرت عدت نظريات في التخطيط الحضري وكانت فلسفات تخطيط المدن مرنة بعض الشيء. وبسبب المطالبة بوضع الحلول والمعالجات التخطيطية لهذه المشاكل فقد ادى ذلك الى اختلاف وتمدد الافكار التخطيطية.

وفيما يليٌ استعراض تحليلي لبعض من هذه النظريات:

أ- فكرة راد برن:

كانت فكرة راد برن من أولى المحاولات في وضع المعالجات التخطيطية مشكلة النقل والمرور، اذ اقترح تطوير فكرة وحدة الجيرة وجعلها مخططة وفق محددات قياسية وذات حجم سكاني يقدر بـ: 2500 نسمة.

---

[1]- سوسن زيرق، محمد مداحي، **أهمية حوكمة النقل الحضري في الحد من مشكلاته في المدن الجزائرية**، المؤتمر الدولي حول إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية: التحديات والحلول، مكتبة العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة الجزائر، يومي 14 – 15 أكتوبر 2014 ، ص 4 .

[2]- بوجمعة خلف الله، **المدينة وتسيير النقل الحضري – حالة مدينة المسيلة**- جامعة المسيلة الجزائر، المدينة العربية، العدد 165 أكتوبر – نوفمبر – ديسمبر، 2014، ص 18.

[3]- سياري نورة، مرجع سبق ذكره، ص 14.

أما نظرية دوكسياوس، فقد أعطت هذه النظرية أهمية إلى مبدأ العزل بين أنواع الحركات وأهمية ايجاد البيئة الأمنة من خلال استحداث شبكة مناسبة لشوارع داخل المدينة وتبنت فكرة المدن الجديدة بعض افكار دوكسياوس في عملية المحلات السكنية عن الطرق الرئيسية"[1]

علاقة النقل بالمجال الحضري:

النقل والمجال الحضري "المدينة" عاملان لا يمكن الفصل بينهما لأن السكن أو العيش يقتضي أن يتنقل الإنسان يوميا ويكون ذا حركة دائما، ويمكن التأكد في هذا على أن تطور وسائل النقل والهياكل القديمة ساهمت ولو بشكل كبير في التوسع العمراني الذي تعرفه كل دول العالم بل خلقت في نفس الوقت مسائل متعلقة بعملية توزيع الأعمال بين فضاء المدينة " السكنية، الصناعية والتجارية" هذه العلاقة الموجودة حسب أنواع المدن والتنقل الحضري قد ينتج عنها إشكالية ممددة قد تسبب هذه الأخيرة في فوضى عارمة في وسط المدينة ويصعب حلها بمدى اعتبار المدينة والتنقلات اليومية مسألتين يتبع بعضها البعض وتخصصان لتأثير متبادل فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال وتنظيمه وتوجيهه، فإن التوسع العمراني للمدينة يتم اللجوء المكثف لوسائل النقل سواء الجماعية أو الفردية عامة أو خاصة"[2].

أسباب ودوافع التنقل الحضري:

من بين الجغرافيين الذين اهتموا بموضوع التنقلات الحضرية داخل المدن الجغرافي جيمس فانس فقد وجد بأن حركة السكان داخل المدينة هي نتيجة لدوافع فردية اقتصادية واجتماعية.

وقد ذكر خمس أصناف للتنقلات والرحلات اليومية داخل المجال الحضري ورتبها حسب الآتي:

أدرك بأن أهم عناصر الحركة في المدن الكبرى هي الرحلة إلى العمل، أي ذهاب العمال والموظفين من مناطق سكناهم في المدينة أو الضواحي إلى أماكن عملهم داخل المدينة، وهناك بطبيعة الحال رحلات معاكسة من داخل المدينة إلى الأطراف والضواحي.

---

[1]- ثائر شاكر محمود الهيتي، علاقة سلامة الطرق الحضرية مع عملية التخطيط الحضري للمدن العراقية، 1988، ص 7-8 .

[2]- مداح عبد الرحمان و بومهدي عبد المجيد، **مشكلات النقل الحضري بمدينة مستغانم** ، مذكرة علم الاجتماع تخصص مدن وتنمية، كلية العلوم الاجتماعية ، جامعة عبدالحميد بن باديس- مستغانم،، 2017-2018، ص 11.

أما الرحلة الثانية فقد دعاها برحلة التسوق، وهي التي يقوم بها الأفراد بالتوجه إلى المدينة لغرض الحصول على البضائع والخدمات، لكن من الصعب تعيين أوقات هذه الرحلة ومواعيدها كما هي الحالة في الذهاب قصد العمل، حيث يقوم الأفراد بذلك كل يوم في العادة وفي أوقات مألوفة يمكن تحديدها بدرجة تقرب من الواقع.

أما الصنف الثالث من الحركة فقد أطلق عليه الحركة التجارية، وتشمل على حركة الناس داخل المدينة أو خارجها لغرض التعامل التجاري، أو نقل البضائع وايصال الخدمات إلى طالبيها.

ويتولد الصنف الرابع من التزاور الاجتماعي بين السكان والارتباطات الشخصية، التي يقصد بها زيارة الأفراد لأقاربهم وأصدقائهم في مناسبات معينة.

وقد أطلق على النوع الخامس حركة التسلية أو الترفيه، وتمتاز رحلات العمل والتسوق والتسلية بأنلها محطات أو مناطق معينة يتجمع فيها السكان من مختلف أقاليم المدينة وأقسامها فالمصنع والمنطقة التجارية المركزية هي لتجمع السكان، ومن الصعب تمييز مناطق معينة لتجمع الناس لغرض التزاور الاجتماعي والتعامل التجاري وقد أدرك الباحث منطقتين أطلق على الأولى مصطلح (منطقة تجمع) وتشمل على أماكن العمل والمناطق التجارية، ودعا الثانية (منطقة التشتت) وتشمل المناطق السكنية والضواحي، ولمناطق التجمع أهمية في نمو المدينة وتطورها وتبلور المناطق السكنية والخدمية حولها، أما مناطق التشتت فإنها تتمثل بظهور الضواحي والمدن التابعة، ولكل نوع من وسائط النقل مناطق تجمعه ومناطق تشتته"[1].

على ضوء ما سبق ووفقا لتحركات الأفراد داخل المدينة تتنوع التنقلات كالأتي:

التنقلات الدورية: وهي تنقلات ضرورية ولابد منها، تتمثل في التنقل بين أماكن الإقامة وأماكن العمل،تتمتع بدرجة عالية من الدورية ذلك لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان بشكل يومي لذلك يمكن التنبؤ بها.

التنقلات المهنية: تتعلق بمهنة الفرد وتحدث عادة أثناء ساعات العمل المقررة.

التنقلات الشخصية: هي التنقلات التي يقوم الافراد بشكل دوري أو اختياري، ترتبط هذه التنقلات عادة بمراكز الأنشطة التجارية، بغرض التسوق أو الترفيه.

[1]- عبد الله عطوي: جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 2001، ص 253.

التنقلات السياحية: وهي التنقلات التي يقوم بها الأفراد والتي تتم عادة في المدن التاريخية ذات المعالم السياحية المرافق الترفيهية، وتكون هذه التنقلات عادة موسمية خلال أوقات معينة من السنة كالمهرجانات، حيث ينشأ أثناء حدوث هذه الأحداث تنقلات حضرية"[1].

3- أنواع النقل:

النقل أنواع : بحري،جوي وبري هذا الأخير يعرف بأنه كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أواعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائم

يصنف النقل حسب العديد من المعايير الى عدة تصنيفات اهمها:

1- **التصنيف وفقا للمسار** :ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

ا-**النقل المائي(النهري والبحري)**:من أقدم انواع النقل المائي التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية(محيطات، بحار، بحيرات) وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن البخارية مع بدايات الثورة الصناعية.

أما حديثا فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، وبعضها بقوة النووية.

ب-النقل البري(طرق، سكة حديد، خطوط أنفاق، باصات، مركبات، أنابيب) .

ت-النقل الجوي والمشترك(طائرات، مطارات، طائرات جوية مائية.)

2- **التصنيف وفقا لمجال التشغيل** :ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:

ا-النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة

ب-النقل الخارجي(الدولي)وهو النقل العابر بين الدول(خارج نطاق الدولة الواحدة)

ت-النقل الحضري :وهونوفير خدمة النقل داخل حدود المدينة"[2].

3- **التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل** :ويشتمل على نوعين هما(النقل العام والنقل الخاص) وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموما، لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل وفي النقل الحضري.

---

[1] -Jean Paul Rodring, the Geography of Transport Systems, Oxom, 2006, P 190.

1-جعفري جلول وإيدرعبدالله ،**دراسة النقل الجماعي بمدينة أدرار** ،مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، المدينة والنقل الحضري معهد تسيير التقنيات الحضرية ، قسم هندسة حضرية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، 2016/2015 . ص 11.

4- أهمية وأهداف النقل الحضري:

4-1- أهمية النقل:

يذكر البعض قول **KIPLING** أن النقل هو الحضرية، كما يؤكد الإقتصادي البريطاني قول "**ألفريد مارشال**" أن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث: هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة الحديد والنقل على الطرق البرية، النقل نهري أو بحري والنقل الجوي شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني كله"[1]

ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة الأفراد من زاويتين هامتين هما:

أ- **الأولى:** تعتبر وسائل النقل عاملا محددا له أهمية القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرهم للمكان الذي يقظنون فيه والمكان الذي يعملون فيه.

ب- **الثانية:** تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية لأفراد في دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها، ومن جهة أخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع منتجات النهائي"[2]

4-2- أهداف مخطط النقل الحضري:

يرمي التخطيط الحضري إلى بلوغ الأهداف التالية:

- استخدام أمثل لنظام النقل القائم وتسهيل مراقبة نشاطات النقل
- ضمان ربط النشاطات الالاجتماعية والالاقتصادية داخل المحيط الحضري
- اقتراح النمو المرحلي لنظام النقل حيث يصل إلى ما هو مخطط في المستقبل
- التحكم في استعمال وسائل النقل الحضري والوصول إلى مستوى تحمل أعباء الطلب على النقل.
- اتجاه الترابط والانسجام بين المساحات الفارغة بالمدينة وسهول الوصول والتوازن في

1 - حمادة فريد منصور، **مقدمة في إقتصاد النقل**، مركز الإسكندرية للكتاب مصر 1998 ص12.

2 - شريف محمد ماهر: **تخطيط النقل وسياسة الفعاليات وعوامل الجدارة** الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1116 ص 272.

توزيع الفوائد وإشباع حاجات السكان.

- تحقيق التكامل بين شبكات ووسائل النقل.
- معرفة الطلب على المدى الطويل والمتوسط على النقل واختيار المشاريع الأكثر مردودية.
- التوصل إلى ترتيب وتنظيم معقول ومناسب لاستعمالات الأرض الحضرية وتحديد موقع الأنشطة المختلفة بهدف توفير الراحة للسكان.
- تحقيق التنمية الحضرية المتواصلة والمساهمة والمحافظة على النظام البيئي
- إظهار التباين والاختلاف بين مناطق وأحياء المراكز الحضرية وتحقيق المساواة وتوفير والفرص التنموية للمساحات الألأرضية وتحقيق العقلالانية في اتخاذ القرارات السليمة.
- اقتراح التوسعات في نظام وأنواع ومستويات الخدمة اللالازمة في المستقبل وإتباع الطلب المتوقع على النقل.
- تقييم الحياة العمرانية والحضرية والعمل على إيجاد الحلول الهندسية للمشاكل العمرانية مثل الزيادة السكانية والتوسع العمراني بالمدن.

ومن خلال هذه الأهداف تبرز لنا أهمية تخطيط النقل الحضري في المدينة حيث يعتبر تخطيط استعمالات الأرض الحضرية (المدن) جزءا من التخطيط الشامل على مستوى الاستعمال المعين أو المحدد أو ضمن خطة عامة على مستوى الأحياء أو المدينة ككل"[1].

[1]- لوهابي وليد، **النقل الحضري والجماعي دراسة حالة الخط الحضري بوزوران – باتنة**. ،مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر، إقتصاد النقل والامداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم اقتصاد وتسيير خدمات، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2011/2010 . ص ص 14-16.

5- مشكلات النقل الحضري

مشكلات النقل

تختلف المشاكل المتعلقة بالعمران أو النقل الحضري من مدنية إلى أخرى حسب حجم المدينة ووظيفتها ونوعية السير المحلي...الخ، من أهم مشكلات النقل الحضري:

1-**حدوث الاختناقات المرورية** التي تؤدي إلى تدهور في معايير مستوى الخدمة على الشبكة الطرق وتتمثل أشكال تدهور مستوى الخدمة في:

- حدوث تأخيرات في أزمنة رحلات الركاب.
- ارتفاع في تكاليف تشغيل كافة وسائل النقل الركاب.
- شعور مستخدمي الطريق بالتعب والضيق والتوتر
- صعوبة حركة المشاة سواء باتجاه الطريق أو عند عبوره

وبالتالي يعتبر اختناق المرور من أكثر المشاكل للنقل انتشارا في التجمعات الحضرية الكبيرة والمتوسطة والذي ينجم عن النمو المتزايد لوسائل النقل وخاصة السيارات مما يؤدي إلى زيادة الطلب على النقل العام والهياكل القاعدية اللازمة غير أنه في كثير من الأحيان فإن هاته الهياكل لا تتمكن من مواكبة النمو المتزايد للحركة والتنقلات كما يترتب على ذلك كله عدم مقدرة الطريق وأماكن وقوف السيارات على استيعاب وسائل النقل مما يتطلب القيام بتوسيع وتعديل مستمر في الطريق والشوارع ومداخل المدن وأماكنه الوقوف حتى تتناسب مع هذا العدد الكبير والمتزايد لوسائل النقل"[1].

2-مشاكل الضواحي: هي أقل حدة وتعقيدا من سابقتها وهيكل المشاكل المتعلقة بالنقل الحضري والمتواجدة في الضواحي وبالتالي مركز ككل النشاطات في وسط المدن مما يخلق حركة كثيفة موجهة نحو المركز وهذا يصعب النقل أغلب سكان المدن الموجودين في الضواحي ذات كثافة عالية ومتوسطة إلى المراكز.

1- شاكر بخضر، **مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة –دراسة استشرافية** ،مذكرة ماجستير ، 2011 ،ص 27

3-مشكلة حوادث السير: ويمكن حصر أهم الحوادث المرور في الوسط الحضري في الأسباب التالية:

- الزيادة السكانية المرتفعة والنمو لاقتصادي والإيجابي
- قصور في التخطيط السليم لاستخدامات الأراضي والتطور العمراني
- انخفاض معدل استخدام وسائل النقل الجماعي ووسائل النقل غير الآلية مثل استخدام
- الدراجة والسير على الأقدام
- زيادة معدلات مرور مركبات النقل الثقيل

4- التأثير على البيئة : تتميز المجتمعات الحضرية التي يسكنها مئات ألاف الأفراد بوجود أعداد كبيرة ومتزايدة من وسائط النقل ذات المحركات التي تنفث الدخان المليء بالمركبات الكيميائية الضارة والتي تؤذي الأجساد والأرواح وتتسبب في حوادث ووفيات كثيرة".[1]

صعوبة ربط الضواحي بمراكز المدن ومشكلة التجمعات الهامشية للمدينة:

تركز النشاطات في وسط المدن ينتج عنه حركة كثيفة متجهة نحو مراكز المدن وقد أدى هذا إلى صعوبة تنقل السكان في الضواحي إلى المراكز، وتعتبر مشاكل النقل في الهوامش أكثر تعقيدا منها في مراكز المدن"[2].

ويعتبر توزيع وتنظيم الخدمات العامة أحد الأهداف الرئيسية في تخطيط المدن لعلاقته المباشرة بخدمة سكان المدينة وتلبية احتياجاتهم المعيشية وتسهيل وصولهم إلى هذه الخدمات، وتعاني بعض المدن من التوزيع العشوائي للخدمات العامة وعدم اعتماد معايير تخطيطية تركز على حجم وكثافة السكان ونطاق تأثير هذه الخدمات، بالإضافة إلى وجود صعوبة لدى السكان في بعض الأحياء السكنية وخاصة الطرفية وضواحي المدينة في الوصول إلى الخدمات، في حين أن التعمير المبعثر في الجوار والتجمعات الهامشية تعد هي الأخرى مشكل من مشاكل النقل والعمران على حد سواء"[3].

---

[1]- نفس المرجع

[2]- حسين عبد الحميد، أحمد رشوان: **مشكلات المدينة**، دراسة في علم الاجتماع الحضري، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، ص 123.

[3]- آيت عثمان، حمدي الحاج، **،التمفصل بين النقل والعمران وفق الابعاد التحليلية للمجال بسعيدة**، ،مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، المدينة والنقل الحضري معهد تسيير التقنيات الحضرية ، قسم هندسة حضرية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، 2018/2017 . ص 17.

مشكلة النقل الحضري في الجزائر:

"تعرف المدن الجزائرية كبقية مدن العالم توسعا حضريا كبيرا أثر على مختلف أوجه الحياة فيها، ومنها النقل الحضري المسؤول عن ضمان تنقلات الافراد والجماعات داخل المحيط الحضري وقد أدى ذلك إلى ظهور العديد من المشاكل كالإزدحام والاختناقات المرورية والتلوث واحتياج الاحياء الجديدة لخطوط نقل حيث صارت تعيش عزلة بسبب التوسع العمراني الغير مدروس

إن التوسع الكبير الذي شهدته المدن, خصوصا في السنوات الأخيرة, جذب إليها أعدادا متزايدة من السكان, وما يرافق ذلك من نمو هائل في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية اليومية, هذا النمو صاحبه تزايد الطلب على خدمات النقل سواء الخاص بالبضائع أو الأفراد, هذا الأخير الذي يتنوع بين الجماعي بكل وسائطه والفردي بوسائطه كذلك, وهو ما أدى إلى ظهور مشاكل تعرقل سير الحياة في المدينة وتؤثر على عصبها الحساس ألا وهو النقل الحضري ومن بين أهم المشاكل الرئيسية للنقل في الجزائر:

- **نقص أماكن التوقف والمرائب:** ويعود ذلك إلى سوء استخدام الاراضي وتوزيعها بين مختلف أجزاء المدينة ومرافقها، خاصة مع زيادة الإقبال على استثمارات والتنافس على الاراضي الضرورية لاقامة المشاريع.
- **الإزدحام والإختناق المروري:** وينجم هذا المشكل عن عدم مواكبة المرافق والهياكل القاعدية للزيادة في الطلب على النقل نظرا لزيادة حركتهم وتنقلاتهم، ويعود ذلك إلى تركز الانشطة في المناطق الحضرية مع زيادة التوجه نحو امتلاك السيارات الخاصة إلى جانب وسائل النقل الجماعي التي لم تعد الطرق قادرة على استيعابها وبشكل بارز في أوقات الذروة.
- **حوادث المرور:** من أخطر الآثار السلبية على الحياة البشرية ومن أهم التحديات التي ترافق النقل بشكل عام والنقل الحضري بشكل خاص, إذ تحصد سنويا مئات الآلاف من الضحايا خاصة في الدول النامية وخاصة الجزائر التي شهدت في السنوات الاخيرة معدلات مرعبة في "حوادث المرور حيث تخلف 13 قتيلا و 175 جريحا يوميا في المتوسط أي بمعدل 4500 قتيل سنويا و 3500 شخص

بعاهات مستديمة".[1] كل هاته الحوادث والأرقام تزامنت مع تزايدا في امتلاك السيارات وقلة في وعي السائقين، وضعف صيانة الطرق وتخطيطها، إظافة إلى عوامل أخرى كالسرعة والقيادة المتهورة لصغار السن. كل عوامل ساهمت بشكل أو بأخر بمشكلة حوادث المرور.

- **التلوث والآثار البيئية السلبية:** إن وجود وسائط نقل كثيرة ومتعددة في الوسط الحضري يعني وجود مصدر دائم لتلوث الهواء كونها مصدر رئيسي للعديد من الغازات السامة المنبعثة كثاني أكسيد الكربون المتسبب في الاحتباس الحراري و العدبد من المشاكل البيئية الناجمة عن وسائط النقل الحضري.
- **الآثار الصحية:** كل الآثار السلبية المشار إليها أعلاه تؤدي في النهاية إلى التأثير على الصحة من خلال انتشار الامراض الصدرية والتنفسية، الضغط العصبي وضغط الدم، مرض السكر أمراض الكبد والأزمات القلبية، إظافة الى العديد من الامراض النفسية يعد الاكتئاب أخطرها، إلى جانب ما تخلفه حوادث المرور من عاهات وإعاقات مستديمة"[2].

- **وإذا ما سعينا إلى تشخيص مشاكل النقل في المجال حضري في مدينة الاغواط فإنه يعاني من:**
- سوء تخطيط وتوزيع فيما يخص شبكات النقل في مجال الحضري حيث تجد بعض المناطق فيها حركية وخط نقل فردي وجماعي نشط و يمتاز بوفرة و خط أخر يعاني قلة وتهميش وذلك راجع لعدم دراسة خط النقل مع مشروع التوسع العمراني في المجال حضري.
- مشاكل في وسائل النقل الحضري الجماعي حيث صارت بعض حافلات النقل الجماعي داخل المدينة منتهية الصلاحية وتشكل تهديدا على الصحة العامة داخل الحافلة وخارجها.
- ارتفاع تسعيرة النقل الفردي والذي أثر على الطبقات المتوسطة حيث طالب العديد من سكان المدينة عدم رضاهم عن هاته التسعيرة، وعن تزايدها كلما زادت مسافة الوجهة، هذا في ظل مشكلة عدم توفر وسائل النقل الجماعي من وإلى تلك المناطق. الأمر الذي جعل المواطن أمام حتمية اللجوء إلى النقل الفردي.

[1]- رحيمة حوالف، **التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر**، مجلة الباحث، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، العدد 11، 2012، ص 103.

[2]- محمد مداحي وسوسن زيرق ،**حوكمة النقل الحضري في الجزائر**، مجلة دراسات اقتصادية،كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، العدد 03، 2016 ، ص ص 262-264.

خلاصة الفصل

تم في هذا الفصل التطرق إلى أهم المفاهيم والقضايا ذات الصلة بموضوع النقل بشكل عام كأهمية النقل ومكانته والتركيز على حركة الأفراد ودور النقل في توفير حلقة الوصل بين البيت،مقر العمل،المدرسة..الخ فضلا عن رحلات التواصل الاجتماعي بين الناس والتسوق التنزه و أسباب أخرى كثيرة توجب النقل علاوة على ذلك تم التطرق إلى تخطيط النقل الحضري ودراسة الخطة لضمان وتشجيع المواطنين المقيمين على استخدام النقل الجماعي (الحافلات) لتلبية مختلف أنواع التنقلالات التي تتنوع من شخص لأخر ومن تجمع سكاني لأخر مع إبراز أهم المشاكل التي تواجه النقل الحضري كنقص المرافق واختناق المرور وحوادث السير والتلوث البيئي المتزايد باستمرار و إبراز أهم الحلول الممكنة للقضاء أو التخفيف من حدة هذه المشاكل.

تحتل التنقلات الحضرية مكانة هامة ضمن النشاطات المختلفة التي يقوم بها الإنسان لتلبية حاجياته و بحكم اختلاف حاجيات الإنسان من جهة و تباعد المناطق المقصودة من جهة أخرى فان تنقلات الإنسان تختلف من حيث أنواعها و أسبابها.

الباب الثاني

الجانب الميداني للدارسة

- **الفصل الرابع:** الإجراءات المنهجية للدراسة الميدانية
- **الفصل الخامس:** تحليل بيانات الدراسة

الفصل الرابع

الإجراءات المنهجية للدراسة الميدانية

- مجالات الدراسة
- الدراسة الاستطلاعية
- عينة الدراسة
- منهج الدراسة
- أدوات جمع البيانات
- العينة
- خصائص العينة

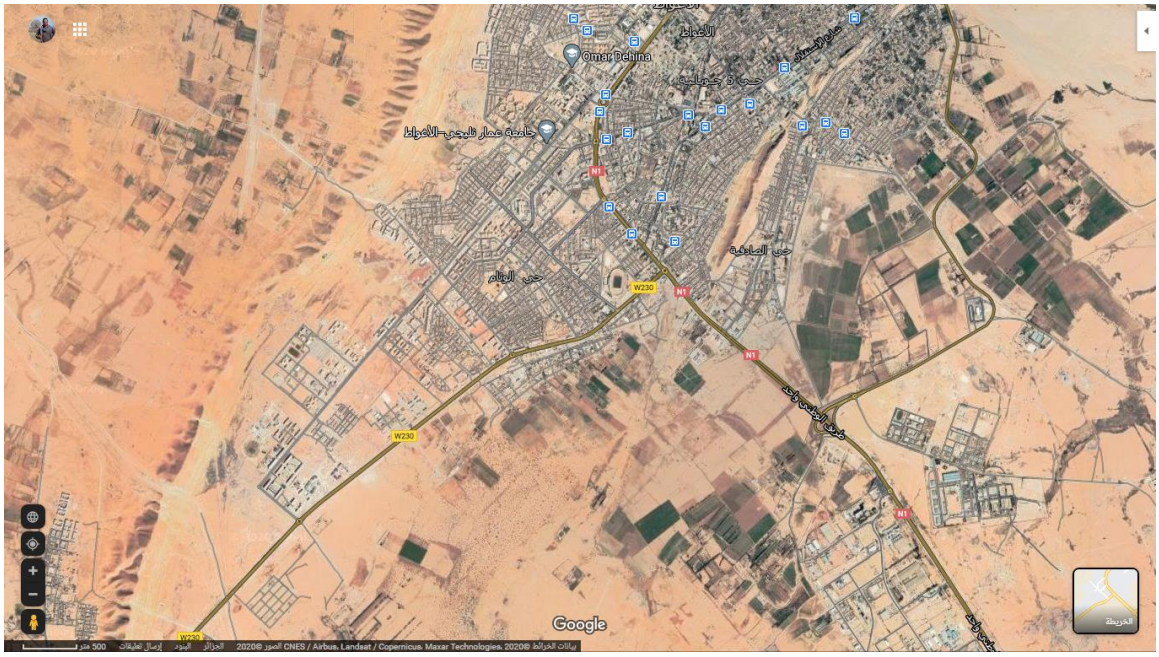
مجالات الدراسة

- **المجال الزمني**

نتوقع أن تتطلب دراستنا حوالي شهرين ، إذ تتطلب إعداد الاستمارات و ضبطها ثم عملية توزيعها واسترجاعها، وتحليلها. كما تتطلب القيام بعدة مقابلات مع مديرية النقل ، ومديرية البناء التعمير و مكتب مشروع AADL ومقابلات مع بعض المختصين في مجال النقل والتخطيط الحضري مع بعض سكان الحي والتي تتطلب استخراج تصاريح .

- **المجال المكاني**

بلدية الأغواط، حي AADL، والذي يعتبر حيا معزولا عن النسيج الحضري لبلدية الأغواط



الشكل رقم (03) يوضح النسيج الحضري لمدينة الأغواط

- ***المجال البشري:***

سكان حي AADL الذين يبلغون سن 18 سنة فأكثر لكلا الجنسين، سواء أصحاب المنازل أو المستأجرين.

الدراسة الاستطلاعية.

- ***أهدافها:***

كانت دراستنا الاستطلاعية تهدف إلى :

- *اكتشاف ميدان البحث و معرفة ظروفه، والمتمثل في حي AADL ، ذلك حتى قبل تحديد موضوعنا بدقة، وذلك لاهتمامنا بالحي ذاته باعتباره ظاهرة حضرية جديدة على مدينتنا، مما جعلنا نرى فيه الكثير من المواضيع التي يمكن ان تكون محل دراسة حضرية اجتماعية ومشكلة بحث لم يسبق التطرق لها في مدينتنا.*
- *احصاء المشكلات الخاصة بالمجتمع وتحديد أولوياتها، فقد عرضت لنا الكثير من المشكلات القابلة للتناول البحثي، كأزمة المرافق العمومية ، وأزمة تسيير النفايات، ومشكلة الكراء، ومشاكل النقل الحضري.*
- *بعد تحديدنا لمشكلة النقل في الحي قمنا باختبار قابلية الموضوع للدارسة وتحديد الصعوبات والعراقيل المتوقعة ومشاورة المشرف وبعض الأساتذة في الميدان وعرض أهم الأفكار الأولية حوله.*
- *تحديد معالم البحث وجمع معلومات حوله.*

- ***خطواتها :***

- *تحديد الحي المقصود بالدراسة.*
- *غربلة أهم الظواهر و المشاكل المتعلقة به.*
- *تحديد الخطوط العريضة لكل من المواضيع المطروحة .*
- *عرض أهم ما توصلنا إليه على المشرف وبعض المختصين و استشارتهم حول المواضيع و قابلية دراستها.*

- *البحث ودراسة كل المواضيع المطروحة في جانبها النظري من مذكرات وكتب ومقالات متعلقة بشتى المواضيع المطروحة.*
- *تحديد الموضوع المدروس في مذكرتنا هذه.*

- ***عينة الدراسة الاستطلاعية***

كانت عينة دراستنا الاستطلاعية مقسمة إلى أربع فئات:

1. *بعض الأساتذة و الباحثين في ميدان علم الاجتماع عموما و علم الاجتماع الحضري خصوصا.*
2. *المختصين في ميدان النقل من شتى الجوانب ، مختصون في تقنيات النقل الحديثة وبعض الناقلين ، والعاملين في النقل من وإلى الحي.*
3. *بعض المختصون في جوانب فرعية من موضوعنا كالهندسة المعمارية والهندسة الحضرية ومختصون في التخطيط الحضري .*
4. *بعض سكان الحي والذي أقتصر عددهم على **15 مبحوث** تم توزيع الإستمارات عليهم وطرح الأسئلة بخصوص الحي وبخصوص جوانب مختلفة من موضوعنا، ونظرا للظروف الإستثنائية التي يمر بها العالم عموما بسبب جائحة كورونا، تم الإعتماد على هاته الدراسة كعينة نهائية للبحث .*

منهج الدراسة

اخترنا **المنهج الوصفي التحليلي** لدراستنا هذه، إذا نعتقد أنه الأكثر ملاءمة لها، فظاهرة العزل الحضري تعتبر جديدة على مدينة الأغواط لذلك فهي تحتاج دراسات علمية لوصفها بناءا على ماهو موجود في الواقع و ماهو مكتوب نظريا في الكتب والمقالات و النظريات التي تتناولها.

كما أن ربط التوسع العمراني بمشكلة النقل يحتاج وصفا علميا دقيقا للمشكلة على جميع مستوياتها النظرية و الامبريقية والتعبير عليه كيفيا وكميا وهذا ما سعينا له لتحديد حجم المشكلة وأبعادها وجمع معلومات كافية عنها لتكون منطلقا لبحثنا ومساعدة لنا في تحديد أهم عواملها واسبابها وطرق حلها وتأسيسا لبحوث أخرى.

ولكون دراستنا دراسة ارتباطية (علائقية) كان **المنهج الوصفي التحليلي** هو المنهج المناسب لها.

أدوات جمع البيانات

نعتقد أن دراستنا هاته تتطلب منا استعمال أكثر من أداة، وذلك لارتباطها بأكثر من جانب علمي للموضوع ، والأدوات المقترحة هي كالتالي:

- الملاحظة: ويجدر بنا استعمال الملاحظة في ميدان البحث حيث تمكننا هذه الأداة من تحديد جوانب المشكلة وفق نظرتنا العلمية لها والمبنية على ما اطلعنا عليه من تراث أدبي نظري حول موضوع البحث.
- المقابلة: حيث يمكننا القيام بمقابلات مع سكان الحي ولتحديد نظرتهم و ارائهم حول الموضوع ومعرفة اثره عليهم و على واقعهم ، باعتبارهم الفئة الأولى المتأثرة بالموضوع.

كما يمكنا القيام بمقابلات مع المسؤولين على النقل في الولاية و اطلاعهم على أهم ما توصلنا عليه وأراء سكان الحي حول ذلك و معرفة وجهة نظرهم حول ذلك باعتبارهم عنصرا مؤثرا في جانب النقل و تنظيمه.

كما يمكننا مقابلة مسؤولو مشروع AADL لمناقشة اسباب وكيفية اختيار موقع الحي و معرفة مدى اطلاعهم على تبعات ذلك على ساكنته .

- الاستبيان : يمكننا الاستبيان من تحويل المعطيات الكيفية إلى كمية وسيكون أداة دعم مناسبة للمقابلة خاصة مع سكان الحي، إذا يمكننا الاستبيان من تحديد توجهاتهم وأرائهم حول جوانب محددة ومضبوطة بطريقة علمية أكثر وستساعدنا ذلك على تحليلها و استنباط الحلول المناسبة منها.

العينة :

تعتبر هذه المرحلة أساسية في البحث، إذ لا يتسنى للباحث دراسة جميع أفراد مجتمع البحث، لذا يتعين عليه إختيار عينة تمثيلية لإجراء الدراسة عليها

من المفروض أن تتكون عينة دراستنا من 200 مبحوث تتوفر فيهم الشروط التالية :

- ✓ أن يكون المبحوث قاطنا بحي ADDL بالأغواط
- ✓ السن 18 فما فوق .

طريقة إختيارها :

نظرا لطبيعة الموضوع تم إختيار العينة بإستخدام **العينة العشوائية البسيطة،** وتم إستخراجها كالتالي:

- عدد المنازل بحي ADDEL هي 800 سكن .
- متوسط عدد الأفراد في الاسر هو 05 أفراد .

ومنه : 800 * 5 = 4000.

المجتمع الكلي = 4000 مبحوث .

وتم إختيار 5 % كقاعد صبر .

وبالتالي :

$$\frac{800}{100} * 5 = 200.$$

وبالتالي العينة 200 مبحوث، يتم إختيارهم بإستعمال القرعة من خلال إعطاء كل مبحوث رمز معين وإجراء القرعة وإستخراج العدد من المجتمع الكلي .

ملاحظة : هذا الإجراء كان مقرر القيام به سابقا ونظرا للظروف الإستثنائية التي يمر بها العالم بسبب جائحة كورونا تم الإعتماد على العينة الإستطلاعية التي قمنا بها سابقا والمكونة من 15 مبحوث .

خصائص العينة

جدول رقم (01): يوضح توزيع المبحوثين حسب السن

السن	ك	%
22-18	1	6.66
27-23	3	20
32-28	2	13.33
37-33	5	33.33
42-38	2	13.33
47-43	2	13.33
52-48	/	/
57-53	/	/

وجدنا في الجدول أعلاه، الذي يوضح لنا توزيع المبحوثين حسب السن أن نسبة 33.33 % تتراوح أعمارهم بين 33-37 سنة في حين كانت أقل نسبة 6.66 % للذين تتراوح أعمارهم ما بين 18-22 سنة.

جدول رقم (02): يوضح توزيع المبحوثين حسب الجنس

الجنس	ك	%
ذكور	11	73.33
اناث	4	26.66

وجدنا في الجدول أعلاه، الذي يوضح لنا توزيع المبحوثين حسب الجنس أن نسبة 73.33 % ذكور بينما بلغت نسبة الاناث 26.66 من مجموع العينة.

جدول رقم (03): يوضح توزيع المبحوثين حسب الوضعية المهنية

الوضعية المهنية	ك	%
عامل/ة	13	86.66
غير عامل	2	13.33

وجدنا في هذا الجدول ، الذي يبين لنا توزيع المبحوثين حسب الوضعية المهنية أن نسبة 86.66 % من المبحوثين عمال في حين مثلت نسبة 13.33 % فئة المبحوثين الغير عمال.

الفصل الخامس

تحليل بيانات الدراسة

- مشكل النقل والتنقل وعلاقته بامتلاك السيارة
- علاقة الحالة المهنية بميزانية النقل
- الرضا بالسكن في الحي وخدمات النقل المتوفرة به.
- الحالة السكنية وإمكانية تغيير الحي

الجدول : رقم (01) يوضح علاقة إمتلاك المبحوثين للسيارة من عدمها بأفراد العائلة الأكثر تأثرا بمشكل النقل من وإلى الحي .

	نعم		لا		المجموع	
	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة
أنا	-	-	3	% 33.33	3	% 20
الأبناء	1	% 16.67	1	% 11.12	2	% 13.33
البنات	2	% 33.33	3	% 33.33	5	% 33.33
الزوجة	3	% 50	2	% 22.22	5	% 33.33
المجموع	6	% 100	9	% 100	15	% 100

وجدنا في الجدول أعلاه، الذي يوضح لنا علاقة إمتلاك المبحوثين لسيارة بالاشخاص الاكثر تأثرا بمشكلة النقل من والى الحي نسبة 33.33 % أجابوا بأن الأفراد الأكثر تأثرا بخدمات النقل هن البنات والزوجات ، بالنسبة للذين يرون أن البنات أكثر تأثرا دعمت هاته النسبة بـ 33.33 % لكلا الإجابتين سواء الذين يملكون السيارة والذين لا يملكوها، أما بالنسبة للذين أجابوا بأن الزوجات أكثر تأثرا بخدمات النقل نجد أن تلك النسبة مدعمة بـ 50% من الذين أجابوا بأنهم يملكون سيارة، ثم تليهم نسبة 20 % يرئ فيها المبحوثين أنهم هم الاكثر تأثرا بمشكل النقل مدعمة بنسبة 33.33 % أجابوا بأنهم لا يملكون سيارة، وسجلت اقل نسبة 13 % يرون ان الاكثر تاثرا هم الابناء مدعمة بنسبة 16.67 % من الذين يمتلكون هم أو أحد أفراد الأسرة سيارة .

نلاحظ أنّ الزوجات والبنات هن الأكثر تأثرا بمشكل النقل، رغم توفر السيارة أحيانا لدى العائلة، ويعزى ذلك أن موقع الحي بعيد عن المراكز الحيوية (مقرات العمل أو الدراسة) التي تقصدها هاته النسوة ، وذلك نتيجة لانعزاله عن النسيج الحضري الممتد للمدينة، وهذا مؤشر هام على أن خطوط النقل الى هذا الحي غير كافية، لا من حيث العدد ولا من حيث التنظيم، وما ذاك إلا انعكاس لتخطيط النقل الذي لم يراعي خصوصية الحي، إذ – وحسب أحد المبحوثين – يضطر السكان الى التنقل مشيا إلى حي الوئام (البعيد نسبيا) وهناك يجدون خطوط

النقل الخاصة بحي الوئام متوفرة. وحسب مقابلتنا مع أحد الناقلين أخبرنا ان عند ذهابهم إلى حي AADL يجدون السكان فعلا قد توجهوا إلى حي الوئام مما جعلهم لا يكملون مسلك الحافلة، لذلك نجد أن المشكل مضاعف يستدعي التصرف من مديرية النقل، كما يستدعي أن يقوم سكان الحي بالتنسيق مع المديرية.

كما نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، أن الأبناء والأباء أقل تأثرا، فبعد تحليلنا لنتائج الاستمارة، وجدنا أن لديهم فرص تنقل أكثر، فجلهم يستعمل الدراجات الهوائية والدرجات النارية مما يعتبر ممنوعا أو محرجا بعض الشيء للاناث في المجتمع الأغواطي.

ومن خلال الجدول عموما، نستشف أن سياسة استخدام الأرض كانت معزولة تماما عن الخلفية الاجتماعية والثقافية والاقتصادية والحضرية لسكان المدينة.

الجدول رقم (02) : يوضح علاقة الحالة المهنية للزوجة بالميزانية المخصصة للنقل في الشهر.

	تعمل		لا تعمل		المجموع	
	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة
5000 – 1000	4	%36.36	3	% 75	7	% 46.67
10000 - 6000	6	%54.55	1	% 25	7	% 46.67
أكثر من 10000	1	%9.09	0	0	1	% 6.67
المجموع	11	% 100	4	% 100	15	% 100

وجدنا أن هناك نسبة 46.67 % أجابوا بأن الميزانية المخصصة لمصاريف النقل تتراوح ما بين 1000-5000 دينار جزائري، مدعمة بنسبة 75 % من الذين نساؤهم ماكثات في البيت، ونفس النسبة سجلت بالنسبة للذين صرحوا بأن المصاريف المخصصة للنقل تتراوح ما بين 6000-10000 دينار جزائري في الشهر، مدعمة بنسبة 54.55 % من الذين نساؤهم عاملات، في حين شكلت أقل نسبة 6.67 % أجابوا بأن المصاريف الشهرية المخصصة للنقل أكثر من 10000 دينار جزائري في الشهر، مدعمة بنسبة 9.09 % من الذين نساؤهم عاملات.

من خلال الجدول، نلاحظ أن الميزانية المخصصة للنقل من طرف الأسر مرتفعة نسبيا، إذ تتراوح بين 1000 دج إلى 10000دج شهريا، وذلك أن جل أفراد العائلة – كم بينت لنا إستمارة الاستبيان- وخاصة النساء يستعملون سيارة الأجرة لتفادي التأخر ولاضطرارهم التردد على البيت مرتين تقريبا في يوم العمل أو الدراسة، مع العلم أن تسعيرة سيارة الأجرة إلى الحي هي الأغلى في المدينة، مما يثقل كاهل ميزانية الأسرة، وهذا يتنافى جدا مع الحق في النقل الذي يعرفه فانست كوفمان في كتابهles paradoxes de la mobilité " هو التنقل الحر، والمريح، والرخيص" [1]، غير أن واقع حي AADL يجعل يناقض هذا التعريف، فساكنة الحي مضطرون للتبكير

[1]

جدا ، ويعانون صعوبة في الرجوع إلى أعمالهم أو دراستهم وقت الظهيرة، خاصة في فصل الصيف، حيث تشهد المدينة نقصا في وسائل االنقل، لاسيما سيارات الأجرة التي تركز عملها في وسط المدينة وما يتعلق به.

الجدول رقم (03) يوضح علاقة الرضا بالسكن في الحي وخدمات النقل المتوفرة به.

	راض تمام		نوعا ما		غير راض		المجموع	
	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة
نعم	01	% 100	1	% 33.33	-	-	02	% 13.33
لا	-	-	02	% 66.67	11	% 100	13	% 86.67
المجموع	1	% 100	03	% 100	11	% 100	15	% 100

وجدنا في الجدول أعلاه أن هناك نسبة 86.67 % غير راضين بخدمات النقل المخصصة مدعمة بنسبة 100% من الذين أجابوا بأنهم غير راضين بالسكن في حي عدل، في حين نجد أن نسبة 13.33 % أجابوا بأنهم راضين بخدمات النقل، مدعمة بنسبة 100 % من الذين أجابوا بأنهم راضين تماما بالسكن في حي عدل.

يوضح الجدول أن أغلبية سكان الحي غير راضين بالسكن في حي AADL وذلك نتيجة عدم رضاهم على الخدمات بشكل عام وخدمات النقل بشكل خاص، ذلك ما انعكس على حياتهم اليومية مما صعب تنقلهم خاصة التنقلات الرئيسية إلى ومن أماكن العمل والدراسة، إذا تقع هاته الأخيرة في النسيج الحضري الممتد للمدينة، بينما الحي منعزل عنه وبمسافة طويلة نوعا ما. بالاضافة اضطرارهم التأخر في كثير من الأحيان – كما صرح بعضهم– خاصة من الطلبة، والذين يعانون أحيان من غلاء التنقل . مما جعل جل المبحوثين يقولون أنهم يمكن أن يغيروا مسكنهم من الحي في حالة ما سنحت الفرصة.

الجدول رقم (04) يوضح نوع السكن وأثره على إمكانية تغيير الحي في حالة سنحت الفرصة .

	إيجار		ملك		المجموع	
	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة
نعم	06	% 75	4	% 57.14	10	% 66.67
لا	02	% 25	3	% 42.86	05	%33.33
المجموع	08	% 100	7	% 100	15	%100

يوضح الجدول أعلاه نوع السكن وعلاقته بإمكانية تغيير الحي في حال سنوح الفرصة، وجدنا أن هناك نسبة 66.67 %من المبحوثين يرغبون في تغيير الحي، مدعمة بنسبة 75 %من الذين هم مستأجرون السكن بحي عدل، في حين شكلت نسبة 33.33%من الذين لا يرغبون بتغيير الحي مدعمة بنسبة، 42.86 %من الذين يمتلكون مسكن في حي عدل ويقطنون به.

تطلعنا النتائج الإحصائية لهذا الجدول أن أغلب ساكنة الحي ينوون تغييره والسكن في حي أخر في أول فرصة سانحة، حيث نجد أن جل المبحوثين أيضا صرحوا في بعض أسئلة الاستمارة أن أهم مشاكل حيهم هو خدمات النقل غير الكفؤة وغير الكافية، كما أن جلهم يعانون من ارتفاع تكاليف تنقلهم إلى مقار سكنهم وذلك لاضطرارهم لاستعمال سيارة الأجرة التي تعتبر الأعلى تكلفة، وفي ضوء هاته المعطيات نجد أن المؤجرين يتحملون أعباء أكثر، فبعضهم جاء للحي نتيجة رخص أسعار التأجير نوعا ما، غير أنه يعاني من تضاعف أعباء تنقله وباقي أفراد أسرته.

أما بالنسبة لمالكي السكنات، فيعاني من مشكل النقل من لايملك سيارة منهم وكثير ممن يملكون سيارات فقد صرحوا أن بعض أفراد الأسرة الأخرين يجدون صعوبة في التنقل خاصة في الأوقات التي يغيب فيها صاحب/ة

السيارة، وكحوصلة للجدول نجد أن التوسع العمراني غير المنتظم للمدينة من جهة الحي المقصود كان السبب الرئيس لكل هاته التداعيات السلبية.

نتائج الدراسة

نتائج الدراسة

- لا يعتبر امتلاك الأسرة الساكنة بحي عدل AADL بالاغواط للسيارة حلا لمشكل التنقل من وإلى الحي، فبعض أفراد العائلة – وخاصة الاناث – قد تحتاج أن تتنقل في أوقات لا يكون فيها صاحب/ة السيارة حاضرا، مما يضطرها استعمال النقل الحضري أو سيارات الأجرة، وذلك فيه انتظار وتأخر.
- مشكل النقل من وإلى الحي باستعمال حافلات النقل الحضري هو انعكاس لتخطيط مسالك النقل والتخطيط الحضري، أي أنه مشكل تنظيمي بالدرجة الأولى.
- تتدخل الثقافة الاجتماعية لتكون سببا في تضاعف مشكل التنقل، فالمجتمع الأغواطي يعيب ركوب المرأة أو الفتاة في الدراجات النارية – نسجل هنا بروز بعض ملامح التسامح مع هذا النوع خصيصا– والهوائية، مما يعقد المشكل عند الاناث على عكس الذكور.
- الجانب الاقتصادي لمشكل التنقل من وإلى الحي بارز جدا، فجل الأسر – كما توصلنا – تخصص نسبة معتبرة من الأجرة الشهرية من أجل التنقل اليومي.
- سياسة استخدام الأرض المتبعة من طرف السلطات، غير مؤسسة على الثقافة الحضرية والاجتماعية لدى السكان ولا تراعي واقعهم الاقتصادي.
- مشكلة التنقل/النقل لها انعكاسات شتى، حيث أنها قد تؤثر في مردودية العمال، ومستوى تحصيل الطلبة، فالكثير منهم اشتكى التأخر بسبب قلة او انعدام وسائل النقل الحضري في بعض أوقات اليوم، مما سبب له مضايقات في عمله أو دراسته.
- مشكل النقل/ التنقل، وعدم دراسة الموقع واستخدام الأرض بشكل معمق وجدي يؤدي إلى انتشار بعض الظواهر التنقلية السلبية كظاهرة سيارات الأجرة غير المرخصة، وما يتبعها من ظواهر سلبية.
- مشكل النقل/ التنقل أكبر من أن تنحصر في كونها مشكلة حضرية، فالموضوع يحتاج إلى دراسات ضمن تخصصات أخرى، كالعلوم الاقتصادية والتسيير، والديموغرافيا، والجغرافيا الحضرية، وتقنيات النقل الحضري .

الخاتمة

خاتمة

بعد الخوض في موضوع النقل والتنقل وعلاقته بالتوسع العمراني والحضري وجدنا أن الموضوع ذو تناول عالمي، حيث يقوم على سياسات دول، مرتبطا بخطط اقتصادية، واجتماعية، وتنظيمية، وتقام من أجله الملتقيات، وتؤلف فيه الكتب. وفي الجانب النظري منه وجدنا أنه موضوع محوري في كثير من التخصصات، إذ يتداخل فيه علم الاجتماع الحضري، والريفي، والعلوم الجغرافية، وعلم الاقتصاد، وتقنيات النقل وتخطيطه.

كما أن التراث النظري الخاص بهذا الموضوع ثري جدا بالنظريات المفصلة حوله، حيث – ومن بين العديد من الخيارات – وقع اختيارنا على نظرية واحدة لكل متغير، إذ هناك الكثير من النظريات التي تناولت الموضوع، غير أن السلبية الكبيرة هنا هي أن النظريات غربية، وقد تتوافق في بعض الجوانب التقنية مع واقع أي مدينة، بينما جوهر النظريات قد لا يتوافق مع طبيعة المدن العربية أو المغاربية، فمن الصعب – والمستحيل أحيانا – تطبيق مخرجات دراسة حول مدينة لندن أو بازل على مدينة جزائرية، فلا الطبيعة نفسها ولا التطور التقني والتنظيمي متقارب، ولا الواقع الاجتماعي والثقافي متماثل.

أما واقع النقل والتوسع الحضري في مدينة الأغواط عموما، فينطوي على الكثير من المميزات التي تختص بها المدينة سواء من الجانب الطبيعي والمساحة المستغلة للنسيج الحضري، والجانب التنظيمي والاداري والواقع الحضري. فعموما جغرافية مدينة الأغواط تتميز بكونها مستوية، قليلة التضاريس، مما يسمح باستغلال الأرض بسلاسة وسهولة، ويعطي فرصا أكبر للمهندسين المدنيين والهيئات الرسمية في اختيار أراض المشاريع والتحكم بالمجال الحضري لقلة العوائق الطبيعية وانبساط المساحة الحضرية. غير أن وجود بعض الوديان والجبال – رغم قلتها – عرقل التوسع الحضري المنتظم وكان سببا في تعقيد شبكات النقل وتداخل خطوطها، مما اضطر المخططين الحضريين والخاصين بالنقل إلى اعتماد تقسيمات اقليمية للمدينة تتداخل أحيانا وتنعزل عن بعضها في أحيان أخرى.

أما الواقع الحضري وجوانبه الإدارية فمدينة الأغواط مدينة صغيرة نسبيا وذات كثافة سكانية قليلة، وفي المقابل تتميز بمساحة واسعة نسبيا، مما يسهل عمليات التخطيط الحضري والهندسة المدنية والتوزيع السكاني في المجال الحضري، كما يعزز احتواؤها على الكثير المناطق المنطوية على الثروات الباطنية المهمة من

تلافي مشكل التموين، بل يزيد من فرص خلق مشاريع خدماتية وانتاجية مما يجعل منها مدينة جاذبة للسكان، الذي بدوره يكون سببا في ثروة وحركية اجتماعية مستمرة، فتتوسع المدينة عمرانيا وحضريا.

وختاما، بناءا على كل ما سبق، تظهر لنا أهمية الموضوع جلية، مما يجعلها منطلقا وأساسا لدراسات أخرى، فالظواهر المتعلقة بالنقل الحضري والتوسع العمراني – وبالرغم من تناولها في كثير من الدراسات– كثيرة نظريا وإمبريقيا ومترابطة، فدراسة آفاق النقل مثلا في ظل تكنولوجيات الاتصال وشكل المدن المستقبلية التي توصف في بعض الدراسات بأنها مدن ذكية تتغير فيها مفاهيم الحضرية والسكن والنقل والتنقل وسائلهما بل وقد تتغير الاحتياجات والتطلعات – دراسة هذا – قد تنقل الموضوع إلى مستويات اشترافية اعلى وأكثر تعمقا و تناسبا مع اللغة العلمية، التي ستطبع عصر الآلات والتواصل الرقمي محققة نقلة علمية وعملية ربما مشابهة لتلك النقلة التي حققتها اختراع وسائل النقل البخارية التي طبعت عصر بداية المدنية. لذلك فهذه المفاهيم تفتح أفاقا لعصر مدنية جديدة تختلف فيها ثقافة المدينة وشكلها، و الظواهر التي تطبعها لذلك تبقى دراستنا لبنة واحدة تحتاج إلى الكثير من الدراسات الأخرى لتحقق تراكمية العلم مما ينعكس بالفائدة على واقع التحضر في مدينتنا وغيرها.

التوصيات والاقتراحات

- اعادة النظر في التخطيط الحضري خاصة فيما يتعلق بالأحياء الجديدة.
- الانتقال من المدينة المركزية التي تجتمع فيها كل المرافق الحيوية وأهم مراكز النشاط في مركز واحد إلى المدينة متعددة المراكز حيث يتجنب السكان الانتقال إلى المركز الرئيسي إلا لحالات الضرورة وبهذا يقل الضغط والازدحام المروري في المركز ويسهل على السكان قضاء مصالحهم.
- تخطيط المدينة بعقلية مستقبلية ، تستشرف توسع المدينة وامتداد النسيج الحضري، والتخلي عن عقلية الأمر الواقع في التخطيط التي تستجيب للمشكلات الواقعة فقط، دون خطط منهجية متناسبة مع التطور الحضري و العمراني .
- إعادة النظر في تخطيط النقل والتركيز على ربط الأحياء الجديد إما بإنشاء خطوط جديدة أو بمد الخطوط القديمة لتشمل الأحياء الجديدة.
- اعتماد أليات وتكنولوجيات نقل حديثة، حيث ترتبط وسائل النقل بتكنولوجيات التواصل السريعة كاعتماد تطبيقات هاتفية تربط الناقلين بالسكان، وتسهل وصول الناقلين إلى الزبائن في الوقت المناسب.
- إنشاء خط ترامواي يجوب أطراف المدينة و يربطها ببعضها مما يسهل حركة السكان من الأطراف إلى الوسط و بين الأطراف ذاتها ، إذا بإمكانه إحداث حركية جديدة اقتصاديا واجتماعيا في الأطرف خصوصا والمدينة عموما.

قائمة المراجع

قائمة المراجع العربية

I. الكتب

1. ابن منظور ، **لسان العرب المحيط**، المجلد الثاني ، بيروت ، لبنان .
2. ابن منظور: **لسان العرب المحيط**،مج 3 ،بيروت، لبنان.
3. الاتفاقية الدولية بشأن الحقوق الاقتصادية والاجتماعية.
4. بشير التيجاني، **التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر**، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
5. بوجمعة خلف الله، **المدينة وتسيير النقل الحضري – حالة مدينة المسيلة-** جامعة المسيلة الجزائر، المدينة العربية، العدد 165 أكتوبر – نوفمبر – ديسمبر، 2014.
6. بوزغاية باية، **توسع المجال الحضري ومشروعات التنمية المستدامة مدينة بسكرة انموذجا**، أطروحة لنيل شهادة دكتوراة في علم الاجتماع، تخصص علم الإجتماع الحضري، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2015-2016.
7. ثائر شاكر محمود الهيتي، علاقة سلامة الطرق الحضرية مع عملية التخطيط الحضري للمدن العراقية، 1988.
8. جيلاني عمران، **أزمة السكن آفاق التنمية الاشتراكية في الجزائر**، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1980.
9. حسين عبد الحميد، أحمد رشوان: **مشكلات المدينة**، دراسة في علم الاجتماع الحضري، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية.
10. حمادة فريد منصور، **مقدمة في إقتصاد النقل**، مركز الإسكندرية للكتاب مصر 1998.
11. رحيمة حوالف، **التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر**، مجلة الباحث، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، العدد 11، 2012.
12. زين العابدين علي :**مبادئ تخطيط النقل الحضري** ،،دار صفاء للنشر ، 2000 .
13. سوسن زيرق، محمد مداحي، **أهمية حوكمة النقل الحضري في الحد من مشكلاته في المدن الجزائرية**، المؤتمر الدولي حول إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية: التحديات والحلول، مكتبة العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة الجزائر، يومي 14 – 15 أكتوبر 2014 .

14. السيد عبد العاطي السيد : **علم الأجتماع الحضري** ،ج 2 ، دار المعرفة الجامعية ، 2000

15. شريف محمد ماهر: **تخطيط النقل وسياسة الفعاليات وعوامل الجدارة** الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر.

16. صلاح حميد الجنابي، **جغرافية الخضر : الأسس والتطبيقات**، مديرية دار الكتب للطباعة ، جامعة الموصل، العراق، 1987.

17. ظافر إبراهيم العزاوي ، **التوسع العمراني وأثره على إستعمالات الأرض الزراعية في ناحية يثرب** ، مجلة الفتح، العدد الثاني والعشرون، 2005 .

18. ظافر إبراهيم العزاوي، **مرجع سبق ذكره** .

19. عبد اللطيف اشنهو، **الهجرة الريفية في الجزائر، مركز الأبحاث في الإقتصاد التطبيقي،** المؤسسة الوطنية للمطبعة التجارية، الجزائر، دون سنة النشر.

20. عبد الله عطوي: جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 2001.

21. محمد مداحي وسوسن زيرق ،**حوكمة النقل الحضري في الجزائر**، مجلة دراسات اقتصادية،كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة 20 أوت 1955،.

22. مسلم كاظم حميد الشمري، **التحليل المكاني للتوسع والامتداد الحضري للمراكز الحضرية الرئيسية في محافظة ديالي**، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه فلسفة في الجغرافيا، جامعة بغداد، دورة2006 .

II. المذكرات

1. آيت عثمان، حمدي الحاج، **،التمفصل بين النقل والعمران وفق الابعاد التحليلية للمجال بسعيدة،** ،مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، المدينة والنقل الحضري معهد تسيير التقنيات الحضرية ، قسم هندسة حضرية، جامعة محمد بوضياف المسيلة.
2. أيوب مختار محمد أبكر وخنساء عوض محمد ، **التوسع العمراني وأثره على الخدمات في مدينة سنجة،** مذكرة لنيل شهادة البكالوريوس في الجغرافيا، قسم الجغرافيا، كلية الأداب، جامعة الخرطوم، السودان، ب ت .
3. جعفري جلول وإيدرعبدالله ،**دراسة النقل الجماعي بمدينة أدرار** ،مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، المدينة والنقل الحضري معهد تسيير التقنيات الحضرية ، قسم هندسة حضرية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، 2016/2015
4. رمضان شيكوش شوقي، **التوسع العمراني بين التخطيط والتطبيق، مذكرة تخرج ماستر تخصص تسيير مدينة،** معهد تسيير التقنيات الحضرية، قسم تسيير مدينة، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، 2016-2017.
5. روابحي سناء، **النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري،** مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستير في علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، كلية العلوم الاجتماعية والاسلامية، جامعة الحاج لخضر – باتنة –، الجزائر، 2009/2008.
6. زاوي فاتح، **التوسع العمراني على حساب الأراضي الزراعية،** مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة العمرانية والبيئة، جامعة قسنطينة، دورة جوان، الجزائر، 2015.
7. زبيدي بدر الدين وآخرون، **حتمية التوسع العمراني لمدينة الوادي وفضاءاته المستقبلية 2024،** مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة تسيير تقنيات حضرية، أم البواقي، دفعة 2007.

8. سياري نوارة، دراسة **سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات- دراسة حالة مدينة قسنطينة-** مذكرة ماجستير في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري قسنطينة، 2013.

.

9. شاكر بخضر، **مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة –دراسة استشرافية** ،مذكرة ماجستير ، 2011 .

10. عبد العزيز محمد قندوز، **التوسع العمراني لمدينة الجلفة**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة الجزائر، 2008 – 2009.

11. غربي سهام، **دور وسائل النقل الحديثة في تطوير منظومة النقل الحضري، حالة مدينة قسنطينة**، مذكرة ماجيستير في التهيئة العمرانية والبيئة ، تخصص تهيئة حضرية، فسم التهيئة العمرانية، كلية علوم الارض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2016.

12. لوهابي وليد، **النقل الحضري والجماعي دراسة حالة الخط الحضري بوزوران – باتنة.** ،مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر، إقتصاد النقل والامداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم اقتصاد وتسيير خدمات، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2011/2010 .

13. مداح عبد الرحمان و بومهدي عبد المجيد، **مشكلات النقل الحضري بمدينة مستغانم** ، مذكرة علم الاجتماع تخصص مدن وتنمية، كلية العلوم الاجتماعية ، جامعة عبدالحميد بن باديس- مستغانم،، 2017-2018.

14. هجران رشيد كطفان، **النقل الحضري في المدن " بمدينة القادسية – العراق** –، مذكرة لنيل شهادة البكالوريوس في الجغرافيا، قسم الجغرافية، كلية الأداب، جامعة القادسية، العراق، 1987.

15. وشام حمزة، بغلول مريم، **النمو الحضري وإشكالية التوسع العمراني**، مذكرة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، تخصص : مدن ومشروع الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية ، جامعة العهربي بن مهيدي بأم البواقي، الجزائر، 2014–2015.

III. المراجع الأجنبية

1. Alberto Zuchelli : "Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine .«EPAU. Vol 3, 1993.
2. E.ZER . HAWARD : **les cités jardins de demain** – du nord
3. EBNEZER HAWARD , LES CITES JARDAIN DE DEMAIN , DANOD (1976)
4. Jean Paul Rodring, the Geography of Transport Systems, Oxom, 2006.

IV. مواقع الأنترنت

1. الموقع الرسمي لمكتب الاحصاء الألماني، تاريخ الزيارة 2020/08/16 https://bit.ly/359Xu3x

2. Vincent Kaufmann (2016, 7th of June), « Mobility, motility: What determines our ability to move? », Mobile Lives Forum. https://bit.ly/2QXGu8d تاريخ الزيارة 2020/07/15

3. موقع جامعة الزوراء تاريخ الزيارة 2020/06/22 https://bit.ly/3jFQ4sC

قائمة الملاحق

ملحق (01) : إستبيان الدراسة

جامعة عمار ثليجي بالأغواط

كلية العلوم الإجتماعية

قسم علم الإجتماع والديموغرافيا

تخصص علم الإجتماع الحضري

في إطار التحضير لإنجاز مذكرة ماستر تخصص علم الإجتماع الحضري نضع أمامكم هذا الإستبيان المتعلق بموضوع :

التوسع العمراني وعلاقته بمشكلات النقل

دراسة ميدانية بحي AADL بمدينة الأغواط

وهذه الإستمارة موجهة لساكنة حي عدل الذين تتجاوز أعمارهم **18 سنة** من كلا الجنسين، ونرجو منكم الإجابة على هاته الأسئلة مساهمة منكم في تشجيع البحث العلمي .

ملاحظة :

لملأ هذا الإستبيان يرجى الإجابة على هذه الأسئلة بوضع علامة (x) في المكان المناسب ، والإجابة على الأسئلة التي تستدعي تعليق .

وشكرا

من إعداد الطالب :

حسام بن لحبيب

تحت إشراف الدكتور :

علي بوخلخال

السنة الجامعية : 2020/2019

أولا / محور البيانات الشخصية

1 – الجنس : ذكر ☐ أنثى ☐

2- السن : ☐ سنة

3- الوضعية المهنية : عامل (ة) ☐ بطال (ة) ☐

4- الحالة الاجتماعية : أعزب (ة) ☐ متزوج (ة) ☐ مطلق (ة) ☐ أرمل (ة) ☐

5- عدد الأولاد : ☐

6 – الوضعية المهنية لـ الزوج / الزوجة : عامل (ة) ☐ بطال (ة) ☐

7- هل تملك سيارة ؟ : نعم ☐ لا ☐

ثانيا:محور خاص بالحي :

8- نوع السكن : ملك ☐ تأجير ☐

9- في حالة التأجير ما سبب اختيارك لهذا الحي؟

سعر الكراء ☐ قربه من مكان عمل ☐ الدراسة ☐ لم أجد بديلا عنه ☐

سبب أخر ☐

10- سنة السكن في الحي ☐

11- ما مدى رضاك بالسكن في هذا الحي؟ راض تمام ☐ نوعا ما ☐ غير راض ☐

12- برأيك، ما هي أهم المشاكل الخاصة بالحي؟

.....

.....

13- هل تغير الحي إذا توفرت الفرصة لذلك؟ نعم ☐ لا ☐

14- في حالة الإجابة بنعم لماذا ؟

.....

ثالثا: محور خاص بخدمات النقل من وإلى الحي :

15- هل أنت راض عن خدمات النقل إلى حيكم بشكل عام؟ نعم ☐ لا ☐

16- ماذا تستعمل في أغلب تنقلاتك من وإلى الحي؟ المشي ☐ الحافلة ☐ سيارة أجرة ☐

سيارة أجرة غير مرخصة ☐ السيارة الخاصة ☐ سيارة العائلة ☐ دراجة ☐

دراجة نارية. ☐

17- في كلا الحالات لماذا؟

.....

.....

18- كم الميزانية الشهرية التي تخصصها للنقل تقريبا؟ .....

19- ما هي الأماكن التي تجد صعوبة في التنقل إليها؟ العمل ☐ المدرسة أو الجامعة ☐

وسط المدينة ☐ الأقارب والأصدقاء ☐ أخرى ☐

20- هل يؤثر ذلك على التأخر في مواعيدك؟ نعم ☐ لا ☐

21- هل تحترم الحافلات المسالك الخاصة بها ؟ نعم ☐ لا ☐

22- هل ترى أن خطوط النقل من وإلى الحي كافية؟ كافية ☐ غير كافية ☐

23- في كلا الإجابتين لماذا؟

.....

.....

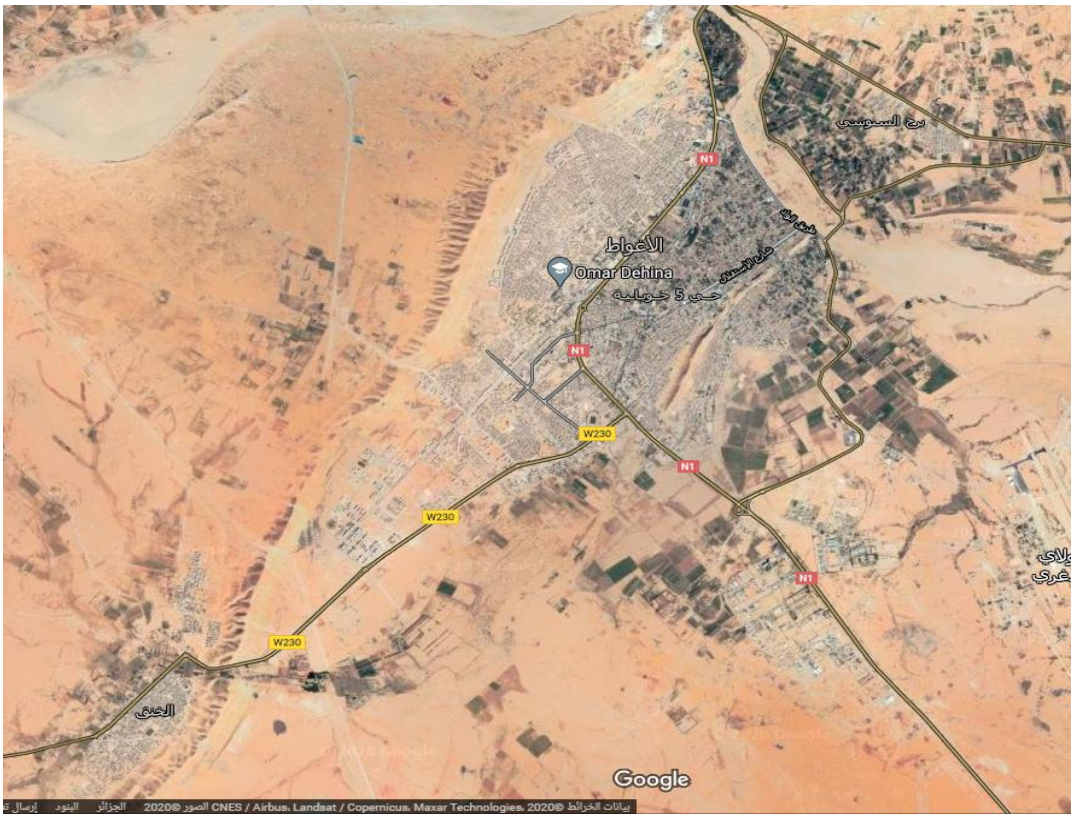
24- من من أفراد عائلتك الأكثر تأثرا بمشكل النقل من وإلى الحي؟

.....

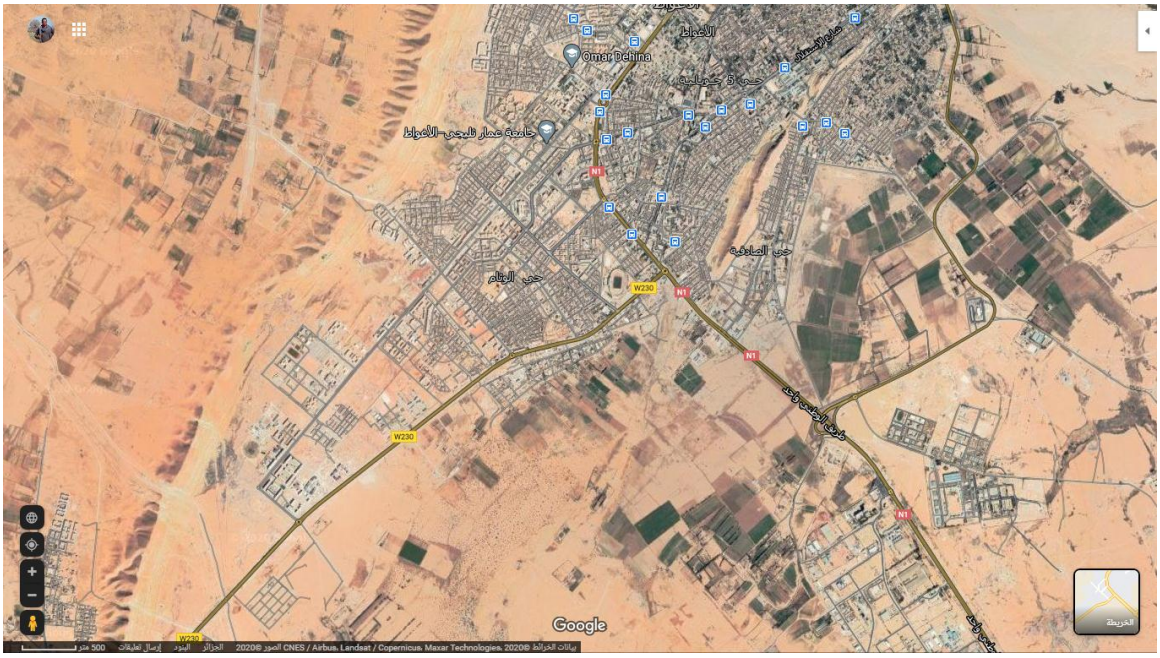
.....

ملحق رقم (02) خرائط توضيحية

الشكل (01) خريطة توضح العوائق الطبيعة التي أثرت في التوسع الحضري المنتظم للمدينة



الشكل (02) خريطة توضح موقع حي عدل بالنسبة لنهاية النسيج الحضري



الشكل رقم (03) يوضح النسيج الحضري لمدينة الأغواط