

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الإنسانية

شعبة علم الاجتماع



مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في علم الاجتماع الحضري

واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة

دراسة ميدانية بحي 300 مسكن بسيدي علي

ولاية مستغانم

إشراف:

د. ذردذاري محمد

إعداد الطالبة:

مقدم خيرة

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
أ.د. مرقومة منصور	أستاذ التعليم العالي	رئيسا
د. ذردذاري محمد	أستاذ محاضر أ	مشرفا مقرا
د. قرينعي قرادي	أستاذ محاضر ب	مناقشا



السنة الجامعية: 2022/2021

الإستاذ محمد ذردذاري
حاليك للادري من الملتقى

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم العلوم الإنسانية
شعبة علم الاجتماع
مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في علم الاجتماع الحضري



واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة
دراسة ميدانية بحي 300 مسكن بسيدي علي
ولاية مستغانم

إشراف:

د. ذردذاري محمد

إعداد الطالبة:

مقدم خيرة

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
أ.د. مرقومة منصور	أستاذ التعليم العالي	رئيسا
د. ذردذاري محمد	أستاذ محاضر أ	مشرفا مقرا
د. قرينعي قرادي	أستاذ محاضر ب	مناقشا

السنة الجامعية: 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتَى
إِنَّ رَبَّهُ لَسَمِيعٌ عَلِيمٌ
الَّذِي خَلَقَ الْمَرْءَ مِنْ
سُلْطَانٍ مِّنْ عِظْمِهِ
فَبِئْسَ الْكَاذِبُ الْغَائِبُ
الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ اللَّيْلَ
سُكُوتًا وَالنَّهَارَ نَبَاطًا
وَإِن تَدْعُهُمْ غُرَابًا
مِّمَّنْ جَعَلَ لَكُمُ اللَّيْلَ
سُكُوتًا وَسِوَاكَ لَا يَسْمَعُونَ
دُعَاءَهُمْ وَإِن يَدْعُهُمْ
إِلَّا يَسْتَجِيبُ لَهُمْ سَمْعًا
بَلْبَلًا لِّئَلَّا يَتَّخِذَ
الَّذِينَ كَفَرُوا مِنْكُمْ
أَوْلِيَاءَ لَكُمُ اللَّهُ وَلِيُّ
الَّذِينَ كَفَرُوا وَاللَّهُ
كَافٍ بِلِقَاءِ رَبِّهِمْ
عَلِيمٌ

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتويات
	ملخص بالعربية
	ملخص بالانجليزية
أ	شكر وعرفان
ب	إهداء
ج-هـ	مقدمة
الفصل التمهيدي	
02	الإشكالية
03	الفرضيات
03	أهداف الدراسة
03	أسباب اختيار الموضوع
04	المفاهيم
08	الدراسات السابقة
الفصل الأول: ماهية النقل الحضري	
13	تمهيد

14	تعريف النقل الحضري
14	أنواع النقل الحضري
22	كفاءات نظام النقل الحضري
22	1- تقسيم إدارة النقل
23	2- تقسيم كفاءات نوع وسائل النقل
23	3- تقسيم كفاءات خدمات النقل على مستوى المدينة
23	4- تقسيم الكفاءة للطاقة الإستيعابية للشوارع
24	5- تقسيم كفاءة حركة المرور في الشوارع
25	6- تحديد منشأ الرحلات إلى العمل واتجاهاتها
25	7- المشاكل التي تقلل من كفاءة خدمات النقل
26	8- مشاكل حركة المرور العامة
26	نوعية الخدمة في النقل الحضري
32	الطلب على النقل في الوسط الحضري
32	1- أسباب الطلب على النقل
35	2- العوامل والمتغيرات المؤثرة في النقل الحضري
37	3- أهمية النقل الحضري

37	4- علاقة النقل بالمجال الحضري
38	5- الفاعلون في تسيير النقل الحضري
42	الهياكل القاعدية للنقل الحضري
44	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: التجمعات الحضرية الجديدة	
46	تمهيد
47	تعريف التجمعات الحضرية الجديدة
47	أنواع التجمعات الحضرية الجديدة
48	أسس تكوين المجتمعات الجديدة
49	مراحل تحقيق المجتمعات الجديدة
50	الغرض من تسيير المجتمع الجديدة
52	عوامل إنشاء المجتمعات الجديدة
53	أنواع المدن الجديدة
56	شروط إنشاء المدن الجديدة
57	أهمية إنشاء المدن الجديدة
60	استراتيجيات التخطيط وتنمية المدن الجديدة

64	أهداف تخطيط المدن الجديدة واعتبارات اختيار موضعها
68	خلاصة الفصل
الفصل الثالث: الإجراءات المنهجية للدراسة	
68	تمهيد
69	مجالات الدراسة
70	منهجية الدراسة
71	التقنيات المستعملة
72	العينة وكيفية اختيارها
74	خلاصة الفصل
الفصل الرابع: عرض وتحليل البيانات الميدانية ونتائج الدراسة	
76	تمهيد
77	تحليل الاستبيان
104	نتائج الدراسة
104	الاستنتاج العام
106	نتائج الدراسة في ضوء الدراسات السابقة
107	خلاصة الفصل

108	خاتمة
110	قائمة المصادر والمراجع
	ملاحق

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	رقم الجداول
23	الفرق بين النقل الخاص والعام	.1
25	عدد العربات المارة على الطريق ما ونسبة تدفق المرور	.2
77	يوضح الجنس	.3
78	يوضح السن	.4
79	يوضح المستوى التعليمي	.5
80	يوضح الحالة العائلية	.6
81	يوضح الحالة المهنية	.7
82	يوضح الإجابة عن المسافة	.8
83	يوضح الحالة العامة للمواقف ومحطات	.9
84	يوضح عملية التنقل	.10

85	يوضح أسباب ازدحام	.11
86	يوضح الوسائل المتوفرة في المواقع	.12
87	يوضح مشاكل التنقل	.13
88	يوضح موصلية خطوط النقل	.14
89	يوضح نوعية الخدمة في الحافلة	.15
90	يوضح مدة الانتظار في المواقع	.16
91	يوضح حالة الخطوط	.17
92	يوضح إجابات عن الوقت	.18
93	يوضح اقتراح تحسين الخدمة	.19
94	يوضح تسعيرة النقل	.20
94	يوضح زمن الرحلة	.21
95	يوضح وضعية النقل الجماعي داخل الحي	.22
96	يوضح النوع الملائم	.23
97	يوضح استعمالات النقل الجماعي	.24
98	يوضح استعمال النقل الفردي	.25
99	يوضح النوع الأفضل	.26

100	يوضح الوسيلة المستعملة بكثرة	.27
101	يوضح الوسيلة المختارة	.28
102	يوضح كفاية النقل الجماعي	.29
103	يوضح سهولة حصولهم على المقعد في الحافلة	.30
104	يوضح رضى استخدامهم للنقل الحضري الجماعي	.31

فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	رقم الجداول
14	هيكله المذكرة	.1
30	عناصر نوعية الخدمة في النقل الحضري.	.2
35	أسباب التنقلات	.3
42	الفاعلون في سير النقل الحضري	.4
77	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب الجنس (ذكر، أنثى)	.5
78	دائرة نسبية لتوزيع عدد الأفراد العينة حسب السن	.6
79	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب المستوى التعليمي.	.7
80	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب الحالة العائلية	.8
81	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب الحالة المهنية	.9

82	دائرة نسبية لتوزيع إجابة أفراد العينة حول المسافة بين الموقف ومكان الإقامة	.10
83	دائرة نسبية لتوزيع إجابة أفراد العينة عن الحالة العامة للمواقف ومحطات	.11
84	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب عملية التنقل داخل الحي	.12
85	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب أسباب ازدحام في المواقف والطرق	.13
86	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب الوسائل المتوفرة في المواقف الانتظار	.14
87	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب المشاكل التي تواجههم أثناء تنقلاتهم	.15
88	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب موصلية خطوط النقل داخل الحي	.16
89	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب نوعية الخدمة في الحافلة	.17
90	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب مده الانتظار في المواقف	.18
91	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب حالة الخطوط داخل الحي	.19
92	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب إجاباتهم حول وقت انطلاق الحافلة ووصولها	.20
93	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب اقتراحهم لتحسين خدمة النقل	.21
94	دائرة نسبية لتوزيع إجابة أفراد العينة حسب تسعيرة النقل	.22
94	دائرة نسبية لتوزيع زمن الرحلة	.23
95	دائرة نسبية لتوزيع وضعية النقل الجماعي داخل الحي	.24
96	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب نوع المناسب	.25

97	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب استعمال النقل الجماعي	.26
98	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة الذين يستعملون النقل الفردي نظرا ل (توفره، سرعته، الراحة...)	.27
99	دائرة نسبية لتوزيع عدد أفراد العينة حسب تشجيع العائلة والأصدقاء على النوع الأفضل	.28
100	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب الوسيلة التي يستعملونها بكثرة	.29
101	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة بسبب استعمالهم الوسيلة المختارة	.30
102	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب كفاية النقل الجماعي	.31
103	دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب سهولة حصولهم على المقعد في الحافلة	.32
104	عدد أفراد العينة حسب رضى استخدامهم للنقل الحضري الجماعي	.33

فهرس الخرائط والصور

الصفحة	العنوان	الرقم
18	التنقل على الأقدام	.1
18	النقل بالدراجة	.2
20	النقل بالسيارة	.3
20	الأنفاق قطار	.4
21	القطار الحضري	.5
22	الحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة أو الحافلات السريعة	.6
22	العربات المجهزة	.7
23	القطار السلكي	.8
43	الطرق الخاصة	.9
43	الجسور	.10
44	المفتحات	.11
44	أماكن التوقف	.12

ملخص:

تناولت هذه الدراسة موضوع نقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة والتي هدفت إلى معرفة الخدمات التي يقدمها النقل داخل حي 300 مسكن ومعرفة الفرق بين النقل الفردي والنقل الجماعي، وتمثلت إشكالية الدراسة في ما يلي:

➤ ما هو واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية؟

لتبثق منه الأسئلة الفرعية التالية:

- ما نوعية الخدمات التي يقدمها النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة؟
- ما الفرق بين النقل الفردي والنقل الجماعي؟

وت التوصل إلى فرضيتين:

1. نوعية الخدمات التي يقدمها النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة غير كافية وملائمة.
2. يكمن الفرق بين النقل الفردي والنقل الجماعي في طبيعة الخدمة المقدمة.

وقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي كونه مناسب للدراسة، من خلال عينة عشوائية منتظمة، وتم استخدام الاستمارة كأداة أساسية لجمع البيانات، حيث وزعت 50 إستمارة على أفراد العينة القاطنون في 300 مسكن بمدينة سيدي علي، تضمنت 29 سؤال.

وتم التوصل إلى نتائج التالية:

- نقص عدد الحافلات.
- نقص مواقف الانتظار وتوقف عدم تهيئتها.
- عدم مراعاة موصلية خطوط النقل داخل الحي.

➤ انعدام وسائل الراحة داخل الحافلة ومواقف الانتظار.

الكلمات المفتاحية:

النقل الحضري، التجمعات الحضرية الجديدة، المدن الجديدة، حي 300 مسكن.

Summary:

This study dealt with the issue of urban transportation within urban complexes, which aimed to know the services provided by transportation within the neighborhood of 300 residences and to know the difference between individual transportation and mass transportation. The problem of the study was as follows:

- What is the reality of urban transport within urban complexes?
- The following sub-questions emerge from it:
- What is the quality of services provided by urban transport within urban complexes?
- What is the difference between individual transportation and mass transportation?

Two hypotheses are reached:

.1The quality of services provided by urban transport within urban complexes is insufficient and adequate.

.2The difference between individual transportation and mass transportation lies in the nature of the service provided.

The descriptive analytical method was relied upon as being suitable for the study, through a regular random sample, and the questionnaire was used as a basic tool for data collection, as 50 forms were distributed to the sample members residing in 300 dwellings in the city of Sidi Ali, which included 29 questions.

The following results were obtained:

- Shortage of buses.
- Lack of parking lots and stop not preparing them.
- Failure to observe the conductivity of transmission lines within the neighborhood.
- Lack of amenities inside the bus and parking lots.

key words:

Urban transport, new urban agglomerations, new cities, neighborhood of 300 dwellings.

الشكر والتقدير:

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات وبفضله تنزل البركات

له الشكر أولا وأخيرا على هذا اليوم الجميل.

وبأبهى الكلمات وأنقى العبارات لأعبر عن شكري وامتناني كبير

لأستاذي القدير "درداري محمد" لك الشكر والتقدير على جهودك

وتضحياتك وعطائك الذي لا تعد وعلى توجيهاتك التي أخذتني من الظلومات

إلى النور شكرا لك أستاذي الفاضل لتكن لك السعادة والسلام على مجهودك معي.

تقديرا وشكرا إلى من ساعدوني في إنجاز هذا العمل

وبالأخص "موساوي عبد القادر" وصديقتي الوفية "مفلاح رحمة"

وشكرا لِنفسي التي تحملت كل الضغوطات وتألّمت في صمت لتصل إلى هنا.

وأخيرا الحمد لله والشكر لله

إهداء:

رغم طول الانتظار وقساوة الأيام ومرارتها أخيرا انتهت الحكاية
برفع قبعة تخرجي احتراما وتقديرا لسنين التي مضت وتوديعا لأحبي والمكان الذي ضمني.

أهدي تخرجي إلى من سقتني الحب والحنان

إلى ما سهرت ودعت الله وتمنت هذا النجاح أمي الحبيبة

وإلى من حصد الأشواك عند دربي ليمهد طريق العلم لي روح قلبي

وسندي في هذه الحياة أبي العزيز

وإلى من زرعوا في داخلي حب المثابرة

والنجاح إخوتي وجدتي المتوفاة رحمها الله.

مقدمة

مقدمة:

يعد النقل الحضري من أبرز المواضيع التي حظيت بالاهتمام الفائق لدى الفكر البشري منذ القدم ولا تزال مستمرة إلى يومنا هذا حيث يعتبر النقل عصب وشريان المدن والتجمعات الحضرية الجديدة التي تحتوي في طياتها على مجموعة من الأفراد الذين تربطهم علاقات وصلات مختلفة وهذا ما يدفعهم إلى الاتصال والتنقل بغرض ممارسته متطلبات الحياة المبلورة في التنقل إلى العمل والت مدرس وغيرها من التنقلات الأخرى.

ومع تطور الأزمنة وتقدمها شهدت المدن حركة في النسيج العمراني مما نتج عنها الامتداد والاتساع في فضائها وزيادة عدد سكانها حين أصبح الطلب على النقل الحضري من أولى الحاجيات والمتطلبات التي تخدم الأشخاص وهذا ما دفع السلطات المعنية بالأمر بانتهاج مخططات للتقليل من حدة التوتر والزيادة في الكثافة السكانية التي نتج عنها الازدحام والمشاكل التي مست جوانب المدينة مهددة ومقللة من قيمتها وذلك بطرح فكرة إنشاء التجمعات الحضرية الجديدة التي تشكل مركز توازن اجتماعي وبشري والتي تعد كحل بديل للتقليل من أزمة النقل الحضري.

والجزائر مثلها مثل باقي الدول التي عاشت وشهدت نكبات على مستوى النقل الحضري وهذا ما دفع بنا إلى إنجاز هذه الدراسة المتواضعة المقدمة تحت عنوان واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة بهدف الوصول إلى جملة من النتائج المتمثلة في معرفة الخدمات التي يوفرها النقل الحضري داخل التجمعات ومعرفة أي من النقل الفردي والجماعي المحب لدى الناقلين والمستعمل بكثرة ولم يكن هذا سهل وذلك بسبب صعوبات التي تم تلقيها على مستوى هذه الدراسة التي تمثلت في قلة الدراسات السابقة والمطابقة لهذه الدراسة الحالية صعوبة التواصل مع بعض المؤسسات زيادة على ذلك صعوبة التعامل مع بعض أفراد العينة إضافة إلى قلة المصادر والمراجع.

في حين احتوت هذه الدراسة على خمس فصول وهي كالآتي:

الفصل الأول: احتوى موضوع الدراسة حيث تطرقنا فيه إلى تحديد مشكله الدراسة والفرضيات وأهداف الدراسة وأسباب اختيار موضوع وتحديد المفاهيم الأساسية للدراسة، وأخيرا الدراسات السابقة التي تناولت نفس الموضوع مع ذكر هيكل المذكرة.

فيما يخص الفصل الثاني المعنون بمهية النقل الحضري تطرقنا فيه إلى أنواع النقل وعرجنا فيه إلى النقل الفردي والجماعي، إضافة إلى كفاءات نظام النقل الحضري، عناصر نوعية الخدمة في النقل وكذا الطلب على النقل في الوسط الحضري إضافة إلى العوامل والمتغيرات المؤثرة في النقل وأخيرا تطرقنا فيه إلى أهمية النقل وعلاقته بالمجال الحضري والمشاكل المترتبة عليه .

الفصل الثالث :جاء بعنوان التجمعات الحضرية الجديدة والذي تضمن المجتمعات الجديدة وما ترتب عنها من تعريف وأنواع إضافة إلى أسس تكوينها والمراحل المساهمة في تحقيقها،مباشرة إلى الغرض من تشيد المجتمع الجديد وعوامل إنشاء المجتمعات الجديدة كما تطرقنا في هذا الفصل إلى المدن الجديدة وتضمن أنواعها وشروط إنشائها وأهميتها البالغة من إنشائها إضافة إلى إستراتيجيات تخطيط وتنمية المدن الجديدة و الأهداف من تخطيطها وكذا الاعتبارات من اختيار موضعها .

الفصل الرابع :احتوى هذا الفصل على الإجراءات المنهجية للدراسة من خلال التعرف على مجالات الدراسة البشري والمكاني والزماني ،تم منهجية الدراسة والتي تضمنت المنهج المستخدم ،وتقنيات البحث الميداني وأخيرا تحديد العينة وكيفية اختيارها .

الفصل الخامس : وهو آخر فصل تم التطرق إليه تحت عنوان عرض وتحليل البيانات الميدانية ونتائج الدراسة ،حيث قسم إلى جزأين الجزء الأول خاص بغرض مناقشة بيانات الاستمارة، والجزء الثاني خاص بنتائج الدراسة.

الفصل التمهيدي

1_الإشكالية:

يمثل النقل الحضري عصب الحياة الحضرية وشريان المدن ويعتبر عامل أساسي لا غنى عنه فهو يعمل على تنمية وتطوير التجمعات الحضرية الجديدة، حيث يمثل عامل من عوامل الجذب السكاني خاصة إذا تم تنظيمه وتخطيطه بالطريقة والمستوى الملائم ووضعه في المكان المنشود.

فالنقل في التجمعات الحضرية الجديدة والمدن هو العنصر الذي يربط جميع أوجه النشاط الإنساني والخدمات التي يحتاجها الأفراد ليديرو أمورهم، كما أن هذه الخدمات تختلف من مدينة إلى أخرى ومن تجمع إلى آخر لهذا نجد التجمعات الجديدة تواجه بعض المشاكل في نقص الخدمات الحضرية وبالأخص خدمات النقل الحضري وذلك راجع لسوء التسيير و التنظيم سواء من الناحية التصميمية أو التنظيمية أو حتى الاجتماعية، ومع زيادة حجم التنقلات الفردية وحتى الجماعية بدأ ينعدم دور النقل في التجمعات الحضرية عن الخدمة العمومية والاحترافية وذلك لعدم استجابته لمتطلبات وضروريات السكان من النوعية والجودة التي يقدمها وضمان الأمن خاصة من ناحية النقل الحضري الجماعي.

كما هو الحال في حي "300 مسكن" نظرا لموقعة الجغرافي إضافة إلى وجود تجهيزات ذات بعد جهوي.

ومن خلال هذا البحث نحاول التحدث عن واقع خدمات النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية قصد فهم وتغيير المشاكل التي تواجه المتنقلين داخل الحي الجديد ومعرفة أي نوع من النقل مستعمل بكثرة ويناسب سكان الحي ويلبي المتطلبات التي يرغبون فيها والتي تسهل لهم حياتهم اليومية.

وقد وقع الاختيار على حي "300 مسكن" لولاية مستغانم لتكون مجالاً للدراسة وذلك بعدما لاحظنا أن هناك مشاكل ونواقص في خدمة النقل الحضري التي يشكو منها السكان وتؤرقهم طوال حياتهم.

ومن خلال هذا نتوصل لطرح الإشكال التالي:

❖ ما هو واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية ؟

وللإجابة على التساؤل الرئيسي تم تقسيمه إلى ثلاث سؤاليين فرعيين:

— ما نوعية الخدمات التي يقدمها النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية ؟

— ما الفرق بين النقل الفردي والنقل الجماعي ؟

2_الفرضيات:

— نوعية الخدمات التي يقدمها النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية غير كافية وملائمة.

— يكمن الفرق بين النقل الفردي والنقل الجماعي في طبيعة الخدمة المقدمة.

3_أهداف الدراسة:

— دراسة حالة وضعية النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية.

— معرفة مستوى الخدمة التي يقدمها النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة.

— التعرف على أسباب تدهور حالة النقل الحضري في التجمعات الحضرية الجديدة.

— الوقوف عند أهم النقاط السوداء والعوائق التي تواجه الأحياء ومحاوله تقليصها والحد منها.

— وصف طبيعة النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة وفهمها وتفسيرها.

— الوقوف على ظروف معرفة ظروف وطريقة تنقل الأفراد داخل التجمعات الحضرية الجديدة.

4_أسباب اختيار الموضوع:

— الحاجة الماسة للنقل طبقا لأهميته على مختلف الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية .

— عدم تغطية المجتمعات الجديدة بخدمات النقل الحضري المطلوبة.

— ضرورة النقل الحضري بالحياة اليومية السكان ومدى تأثيرها به.

— إثراء الدراسات الخاصة بالنقل الحضري.

— الرغبة الشخصية للتطرق لهذا الموضوع بحكم المعاشة اليومية له.

5_المفاهيم:

5_1_ مفهوم المجتمعات الجديدة:

يرتبط مفهوم المجتمع الجديد من ناحية ارتباطا وثيقا بمفهوم التخطيط الشامل المتكامل من ناحية، والتنمية من ناحية أخرى.

ويعرف المجتمع الجديد بأنه مجتمع له مقومات معينة من حيث بناء النظام الاجتماعية والاقتصادية، والتي تتصل بصفة خاصة بالعوامل الايكولوجية، والسياسية اللازمة لبقائه، وقد أنشئ هذا المجتمع من خلال إرادة إنسانية مخطط لها لتحقيق أهداف اقتصادية واجتماعية في المحل الأول من أجل التغلب وإبعاد المشاكل التي فرضها المجتمع القديم التي وقعت بسبب زيادة السكان أو نقص الموارد¹.

كما يشير مصطلح المجتمع الجديد إلى مجموع من الناس يشغلون منطقة جغرافية، ويشتركون في النشاط الاقتصادي والسياسي، حيث يشكلون وحدة اجتماعية تحكم ذاتيا ببعض القيم العامة وخبرة الشعور بالانتماء لبعضهم².

كما يعتبر المجتمع الجديد على أنه مجتمع غرضي خطط له تخطيطا شاملا ليصبح منطقة جذب لأعداد من البشر وليحقق أهدافا معينة³.

ومن خلال هذا تعريف إجرائي للمجتمع الجديد: هو جزء من مجتمع قائم ذو عادات وتقاليد اجتماعية واقتصادية حيث يكون مجتمع مخطط له أي محاولة إنشائه و تنميته بطرق مقصودة ومخطط لها بنسق معتمد وواعي بهدف خلق مراكز حضارية جديدة.

¹ مصطفى عمر حمادة: المدن الجديدة - دراسة في الأنثروبولوجيا العصرية-، دار المعرفة الجامعية للنشر والتوزيع، جامعة الإسكندرية، ط163-487، سنة 2011، ص27.

² فادية عمر الجولاني: علم الاجتماع الحضري، دار عالم الكتب للنشر والتوزيع، الطبعة1404هـ - 1984م، الرياض، ص31.

³ مريم أحمد مصطفى: علم الاجتماع المجتمعات الجديدة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص84.

5_2 مفهوم المجتمع:

المجتمع هو عبارة عن أفراد يتفاعلون معا ويقيمون في الإقليم نفسه ويتشاركون في ثقافة عامة، والمجتمع يعتبر شبكة من العلاقات الاجتماعية التي توجد بين عدد من الأفراد، الذين يكونون وحدة مكثفية بذاتها إلى درجة ما، ولها القدرة على الاستمرار خلال أجيال المتعاقبة. ويتميز المجتمع بوجود شعور بالوحدة بين أفرادها كما ينظرون إلى أنفسهم ككيان مميز¹، ويمتلكون مجموعاتهم الخاصة، وتتوافر لديهم الجمعيات والمؤسسات المتوافقة مع الاحتياجات الأساسية².

كتعريف إجرائي للمجتمع:

هو مجموعة من الأفراد يتواجدون بنفس الإقليم ويشتركون في نفس العادات والتقاليد والقيم الثقافية ويشتركون في مصالح واهتمامات خاصة، حيث يشكلون وحدة اجتماعية تتمثل ببعض الخبرة بشعورهم بالانتماء لبعضهم البعض.

5_3 مفهوم النقل:

التعريف الاصطلاحي: يعرف سكوت حرير النقل بأنه "دورة الأفراد والطاقة والبضائع والخدمات يقوم بها فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية.

ومن الناحية التشريعية نجد في المادة (16) من القانون (88/ 17) يعد نقلا في نظر القانون كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها. في حين يكون هذا النقل عمومي كما ذكر في المادة (18) من نفس القانون: يعد عموميا بمعنى كل نقل يتم مقابل أجرة وللحساب الغير على خلاف النقل الخاص كما جاء في المادة (17) بعد نقل للحساب الخاص هو كل نقل يقوم به أشخاص طبيعيون أو معنويون لحاجاتهم الخاصة بوسائل نقل يملكونها. ويمكن أن يكون باستخدام عدة وسائل النقل

¹ عبد العزيز عبد الله الدحيل: معجم مصطلحات الخدمة الاجتماعية، دار المناهج للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الرياض، ص208.

² ريام محمد الصغير محمود المرشدي، تصميم التجمعات العمرانية - الاستدامة الاجتماعية كأداة لرفع كفاءة المجاورات السكنية - رسالة دكتوراه في الهندسة المعمارية، جامعة القاهرة، 2015، ص09.

على نفس الخط كما نصت عليه المادة (19) بعد نقلا مشتركا متعدد الأنماط كل نقل ينجز بموجب سند وحيد بنمطان مختلفان من النقل على الأقل ويغطي المسافة من بدايتها إلى نهايتها تحت مسؤولية متعامل وحيد تجاه المتعاقد.¹

المفهوم الإجرائي:

هو نشاط يقوم به فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية من خلال وسائل مختلفة يساهم في نقل وإصال مجموعة من السلع والأشخاص من مكان إلى آخر مقابل مبلغ مالي متفق عليه.

4_5 مفهوم النقل الحضري:

النقل الحضري هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري تخص تنقل الأفراد والسلع وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكافل والانسجام بشكل وثيق، بهدف إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين، كما أنه نقل يتم بمقابل بحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو اعتباريون مرخص لهم لهذا الغرض.²

هو تغيير مواقع الأفراد والأشياء ببذل الطاقة واستخدام إحدى وسائل الانتقال، وذلك بغرض الحصول على منفعة أو زيادتها أن يتم ذلك في زمن معين ومكان محدد حيث أنه يقع داخل نطاق المدن أو الحضر يشمل حركة الأفراد أو البضائع في نطاق المدن أو غيرها العمراني.³

التعريف الإجرائي:

هو نقل الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر عن طريق إحدى وسائل التنقل ويتم داخل نطاق المدينة وفق خطة هدفها تحقيق الاحتياجات للأفراد وتسهيل عملية التنقل يكون لحساب الغير ضمن أشخاص طبيعيين مسموح لهم هذا الغرض.

¹ عيسى لجر: أثر العوامل الاجتماعية والمهنية لسائقي الحافلات على تنظيم النقل الحضري العمومي، مذكرة الماجستير في علم الاجتماع تنظيم وعمل، جامعة زيان عشور، الجلفة، سنة 2012، ص19.

² عبد الغني الدباغي، محمد ميوسي: دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية، بمواش مدن القطاعات السفوية، بالمغرب، مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد 01، 2020، جامعة السلطان مولاي سليمان.

³ أحمد كمال الذين عفيف: تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة، مكتبة الكلية، جامعة الأزهر، كتاب إلكتروني، ص69.

6_5 مفهوم المدن الجديدة:

هي مفهوم محدد يطلق على أحد أنماط التجمعات العمرانية الجديدة ذات الطابع الحضري، وهي تلك التي تكون نشأتها وفقا لأساليب التخطيط والتصميم العمراني¹.

كما عرفها "دونيتش" بأنها المدينة التي يتمتع سكانها بعدد من المزايا التي لا تتوفر لسكان المدن الكبرى الضخمة مثل السكن المناسب والبيئة الصحية غير الملوثة وقرب المسافة بين السكان والعمل، كما تتوفر بها معظم الخدمات الحضرية الرئيسية وخدمات البنية الأساسية، كما يتمتع السكان في هذه المدينة بالحياة الاجتماعية والخدمات ويشعرون بالانتماء ويستمتعون بجمال بيئة المدينة الحضرية كما يرى أن المدينة الجديدة تختلف عن المدن الكبرى القائمة وأن هناك مميزات تجذب السكان للتوطن في تلك المدينة الجديدة ونجد تعريف "كاستيلز" الذي عرفها بمجتمع المعلومات المعاصرة التي تتميز بظهور "الشبكات" واقتصاد الشبكات خاصة أن النظام الاقتصادي الرأسمالي السائد اليوم على ثورة الاتصالات العالمية ويرى أن مجتمع المدينة في عصر المعلومات هو مجتمع جديد إلكتروني من يدخل فيه على شبكة المعلومات ينتمي إليه كما يعرفها "سكوت" على أنها مدينة تبني في موقع خالي من التركيز الحضري وهو موقع بكر لم يكن به أي استقرار من قبل مما يتيح لمخططيها تقديم كافة المخططات إنجاحها، كما تتميز بالاتساع الكافي لجعلها كيانا اقتصاديا مستقلا².

وعرفها "القانون الجزائري" في نص المادة 03، ف.4 من القانون 20/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2007 المتعلق بهيئة الإقليم وتنمية المستدامة على أنها تجمع حضري مبرمج بكامله في موقع خال أو انطلاقا من خليته أو خلايا سكنية موجودة من أجل إعادة توازن البيئة العمرانية من جمع وإعادة توزيع السكان من جهة أخرى مع مراعاة الخصوصية الثقافية والاجتماعية لكل منطقة³.

¹ وليد سمير عبد العمار عبد الدائم: مقومات نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية، مذكرة ماجستير في العلوم والهندسة المعمارية، جامعة المنوفية، سنة 2017، ص3.

² محمد محمود عبد الله يوسف: أثر الامتداد الصناعي في المدن الجديدة على توطن السكان دراسة تطبيقية على مدينة العاشر، رسالة ماجستير في التخطيط العمراني، جامعة القاهرة، السنة 2008، ص34-35.

³ مصطفى عوني: المدن الجديدة حلم الأمس وأزمة المستقبل، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، 2019/01/11، ص71.

وكمفهوم إجرائي: في أنماط ذات تجمعات جديدة داخل الوسط الحضري تبنى في مواقع خالية لم تعمر من قبل تتم من خلال دراسات ومخططات التوازن البيئية العمرانية وتوزيع السكان بها تتميز بالاتساع مما تساهم في جذب السكان للعيش بها.

6_الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى:

أجريت هذه الدراسة في مدينة الكويت من طرف محمد عزيز وعجيل تركي الطاهر سنة 2000م. تحت عنوان التحليل المكاني لشبكة النقل الحضري في مدينة الكويت.

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز العلاقة المكانية بين الكثافة المكانية لشبكة النقل الحضري الرئيسية وتوزيع السكان من جهة أخرى، وبين شبكات الطرق الرئيسية من جهة أخرى ومراكز جذب الحركة اليومية للركاب من جهة ثالثة، في حين تمثلت نتائج هذه الدراسة فيما يلي:

– يتميز النطاق الحضري في الكويت بتوفر شبكة جيدة من الطرق والشوارع وأن محاور انطلاق خطوط شبكة النقل الحضري وكذلك وصولها بمثابة مراكز جذب للحركة اليومية سواء في السكن أو بالعمل.

– توجد علاقة مكانية قوية بينا شبكة النقل الحضري وبين مراكز الجذب اليومية للركاب وخاصة في شرق وشمال النطاق الحضري، بينما تضعف هذه توجد العلاقة في الجنوب والمغرب.

الدراسة الثانية:

دراسة لمذكرة الماجستير قام بها فادري الدراجي تحت عنوان "النقل الحضري وآثره في التنمية العمرانية للمدينة (دراسة حالة مدينة برج بوعرييج)، حيث هدفت هذه الدراسة إلى محاولة التوزيع العقلاني للتجهيزات والمرافق العمومية لضمان وصول الأشخاص لأهدافهم بسهولة، وللوصول إلى مدينة منسجمة ومترابطة بين أجزائها من خلال إنشاء شركة من الطرق الحضرية، وكذلك هدفت لمعرفة أسباب تدهور حالة النقل الحضري في المدينة ومدى تأثيره في نمو

المدينة من خلال الإشكال التالي: ما هي الأسباب التي أدت إلى إعاقة النقل الحضري داخل مدينة برج بوعريبيج من تحقيق أهدافه المرجوة منه وخاصة المتعلقة بمواكبة النمو العمراني للمدينة؟

حيث تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي.

وتوصلت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج المتمثلة في:

— عدم كفاية وسائل النقل الحضري وخاصة الجماعي من تلبية الطلب المتزايد للتنقلات الحضرية عبر كافة أنحاء المدينة.

— الحركة في المدينة متركزة على ثلاثة محاور رئيسية باعتبارها طرق مزدوجة مما يسبب الازدحام فيها.

— سوء حالة حظيرة وسائل النقل الجماعي.

— قلة طاقة استيعاب المنشآت القاعدية للطرق الحضرية كونها طرق ضيقة لأتطابق المعايير الحديثة لتحمل جميع أنماط النقل إضافة إلى عدم تهيئة المحطات والمواقف والتي تقع في معظمها على قارعة الطريق مما يسبب الاختناق المروري.

ومن توصيات هذه الدراسة نذكر ما يلي:

— إعطاء أهمية كبرى للنقل الحضري الجماعي وتطويره ورفع طاقته.

— إعادة توزيع التجهيزات وتنظيمها على مستوى المدينة.

— إعادة النظر في الشبكة العامة للطرق قصد خلق توازن فيها مع محيطها.

— تهيئة مشرفات الطرق العامة في المدينة.

الدراسة الثالثة:

أجريت هذه الدراسة في المغرب من طرف عبد الغني الدباعي ومحمد ميوسي تحت عنوان دور النقل الحضري في

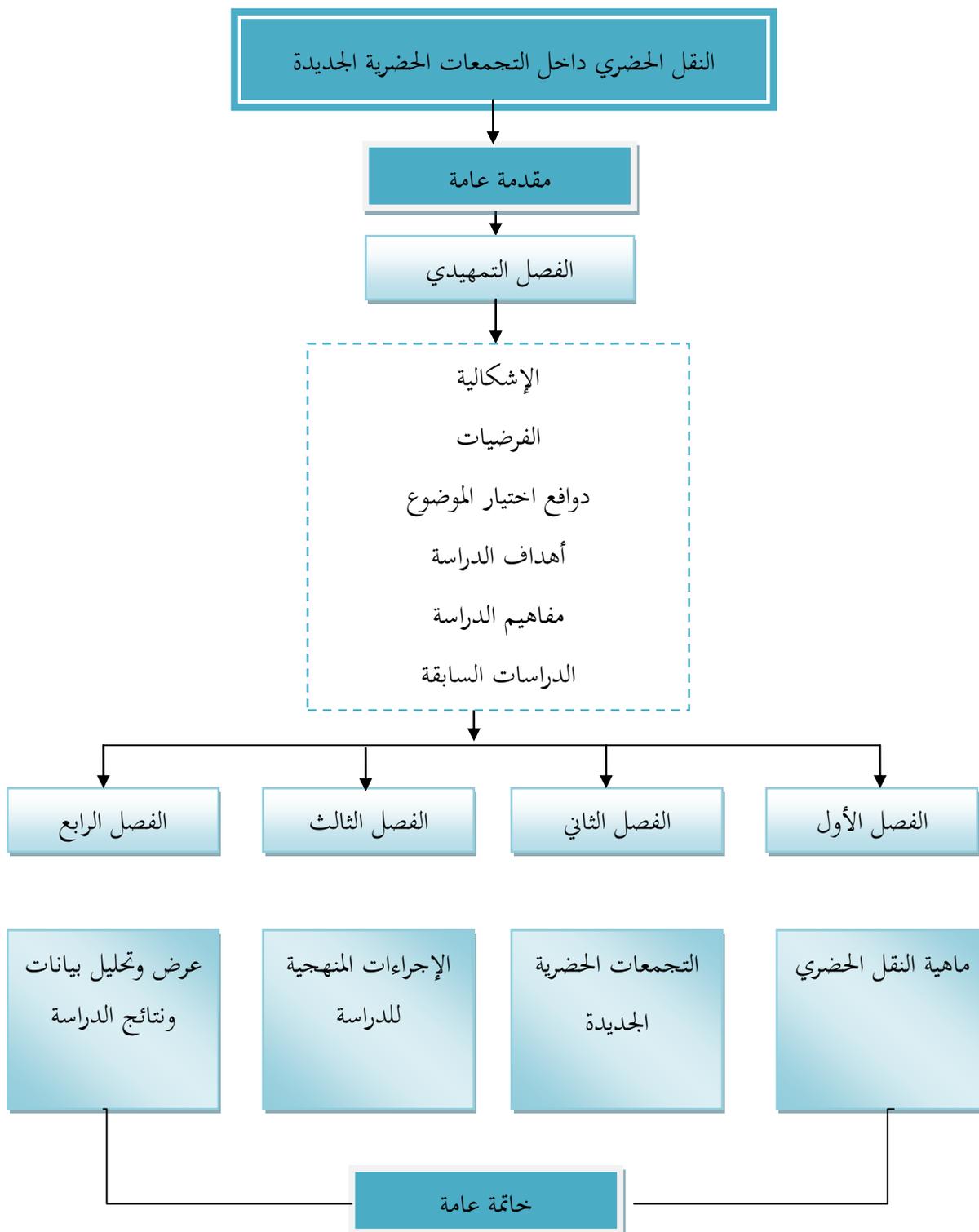
اندماج التجمعات الجديدة هوامش مدن القطاعات السقوية بالمغرب.

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز دور النقل الحضري في اندماج تلك الهوامش من خلال الإشكال التالي: كيف يساهم النقل الحضري في تحقيق اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدينتي بني ملال والفيقيه بن صالح.

حيث تم الاعتماد على المنتج السقي المقارن، والملاحظة والاستمارة كأداتين للبحث وتوصلت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

- لا توجد فروقات إحصائية في وضعيته التجمعات السكنية.
- لا توجد فروقات ذات دلالة إحصائية في مظاهر الاندماج حسب وسائل النقل الحضري والشبكة الطرقية.
- حيث أوصت هذه الدراسة بضرورة توفير وسائل النقل الحضري خصوصا بمدينة الفيقيه بن صالح شكل مناسب ومع ساكنة المدينة، بالأخص الحافلات وسيارات الأجرة من الحجمين الصغير والكبير.

الشكل رقم (01): يوضح هيكلية المذكرة



المصدر: من إعداد الطالبة



الفصل الأول:
ماهية النقل الحضري

تمهيد:

يعتبر النقل الحضري عنصر أساسي و فعال تفرضه طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة كونه الفضاء الذي تحدث فيه التبادلات والنشاطات من خلال التحركات اليومية للسكان بمختلف الوسائل المتعددة واتجاهات متنوعة، حيث يمثل دور مهم في تحقيق التواصل داخل المدينة وربط أجزائها في ظل التجمعات الحضرية التي نتج عنها تباعد المسافات بين المسكن والعمل ومراكز توفر الخدمات التي يحتاجها السكان ولتقديم النقل الحضري بحلة مناسبة وواضحة، تطرقنا في هذا الفصل إلى مبحثين أساسيين حيث شمل المبحث الأول على ماهية النقل الحضري والإلمام بجميع المعطيات المتعلقة به من أسباب وكفاءات استخدامه، والعوامل المؤثرة فيه... في حين تمثل المبحث الثاني في نوعية الخدمة في النقل الحضري حيث حضر هذا المبحث في النوعية ومستوياتها والعناصر المتمثلة في خدمة النقل والهياكل القاعدية للنقل الحضري.

أولاً: النقل الحضري

1_1 تعريف النقل الحضري:

يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة.

كما يعتبر مجموع التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل التي تهدف في مجتمعه أو في مجملها إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة، فالنقل الحضري يضم جميع وسائل النقل التي تتلائم مع خصائص الوسط الحضري كالكثافة السكانية وتوزع الأنشطة، حيث يتطلب تنظيمًا جيدًا لحركة الأشخاص والبضائع داخل وسط الحضري¹.

كما يعرف على أنه هيئات حضرية تتركز على شبكة طرق وعلى وسائل الحركة التي تجرى فيها كذلك مختلف عناصر الشبكة الحضرية لمجال قليل أو كثير الاتساع مرتبطة ببعضها البعض بتراتب طرق المواصلات المتنوعة والممتدة في هذا المجال².

2) أنواع النقل الحضري:

1_2. النقل الفردي:

1_1_2. التنقل على الأقدام:

إذا كانت حركة الراجلين هي طريقة التنقل الطبيعية التي لا تتطلب أي مساعدة ميكانيكية، فهي أيضاً طريقة التنقل المتفوقة في المدينة والملائمة لها، فهذه النوع يخص الفئة داخل الدخل الضعيف كما أن المسافة تتغير حسب

¹ زكرياء مقلاني: دراسة تحليلية لتسيير النقل الجماعي داخل الوسط الحضري، مذكرة لمستوى 2 في اقتصاد وتسيير الخدمات، جامعي الحاج لخضر، باتنة. سنة 2010، ص 46.

² بجياوي إيمان وزمليتها: تأثير تمديد خط ترامواي قسنطينة على حركة النقل بمدينة علي منجلي - دراسة الواقع وبدائل المستقبل، شهادة الماستر في مدن الديناميكية المحلية، جامعة منتوري قسنطينة، السنة 2019، ص 03.

المدينة فإذا كانت طبقات المجتمع كلها أشخاص راجلين فإن البعض يكون أكثر تحركاً من الأخر، ومنه فإن المشي على الأقدام هو المهيمن والغالب، والمشى على الأقدام يتطلب طاقة جسدية تجعل بذلك تنقلات الراجلين محدودة من حيث المسافة والزمن¹.

صورة رقم (01) مواقف الإنتظار



المصدر: تم التقاطها من طرق الطالبة 2022

2_1_2. النقل بالدراجة:

كثرة الازدحام الناتج عن حركة السيارات، التلوث، الضجيج، الاستهلاك الكثير للطاقة كل هذه المشاكل لا تكون عند استعمال ذات العجلتين مثل: الدراجة الهوائية والنارية ذات المحرك لكن الأكثر استعمال هي الأولى لأنها لا تتطلب مساحات واسعة للتوقف ولأحدث ازدحام ولا ضجيج ولا حتى تلوث. وتعتبر الدراجات النارية أدوات خاصة في أوقات الفراغ والسياحة وتعتبر كذلك رياضة حيث أن سباق الدراجات تطور من القرن العشرين²

¹قادي الدراجي: النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة، مذكرة ماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة مسيلة، 2011، ص21.
1 دربال سارة: النقل الحضري الجماعي بالحفلات في إطار التنمية المستدامة، مذكرة ماستر في تسيير تقنيات الحضرية، جامعة أم البواقي، سنة 2015، ص08.

صورة رقم (02) النقل عن طريق الدراجة



مصدر: تم التقاطها من طرف الطالبة 2022

2_1_3. النقل بالسيارة:

تستخدم السيارة على نطاق واسع في عمليات التنقل من مكان لآخر سواء كانت سيارة خاصة أو ذات نقل عام¹

فعدد السيارات في تزايد سريع لعدة عوامل وهي:

- لتطور الموجود والحركة وأسلوب السير في كل دولة.
- المستوى المعيشي بالنسبة للعائلة يترجم العمل الفردي.
- سياسة الدولة الخاصة بصناعة السيارات العليا أو إستردادها من دول أخرى².

حيث يتمثل النقل بالسيارة من خلال نوعين:

2_1_4. السيارة الخاصة:

¹ خلف حسين علي الدليمي: تخطيط المدن _ نظريات اساليب، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة 1، عمان، ص45.

² دربال سارة، مرجع سابق ذكره، ص8.

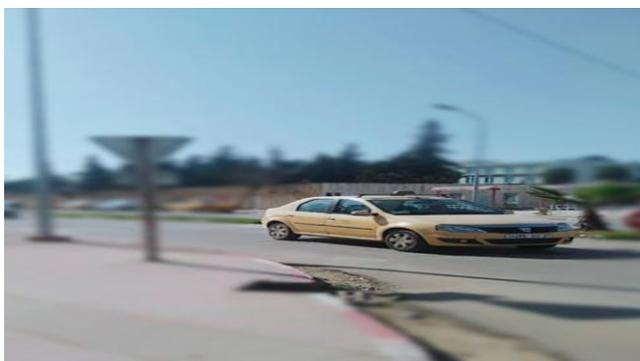
هي واسطة النقل الفردي بامتياز وذات موقف في المسافات القريبة لها مجموعة من المزايا مقارنة مع الوسائل الأخرى، فهي نمطية بمعنى تنقل شخص واحد أو تنقل خمسة أشخاص، كما تستخدم في المسافات القصيرة والطويلة على حد سواء وفي مختلف الأماكن والاتجاهات التي تتطلب الوصول إليها سلك طرق وعرة أو صحاري أو مناطق نائية.

5_1_2 سيارة الأجرة:

تعتبر كنمط نقل فردي في حالة نقل راكب واحد، كما يمكن تصنيفها ضمن النقل الجماعي وفي حال تعدد الركاب المنقولين خلال نفس الرحلة ونحو نفس الوجهة.

فضلا عن مزايا السيارة الخاصة توفر سيارة الأجرة مزايا إضافية وهي تريح المسافر من القيادة، عكس السيارة الخاصة وكذلك ليس له حاجة في البحث عن توقف سيارته، وبالتالي فإن سيارة الأجرة تجمع المزايا السيارة الخاصة ومزايا أخرى إضافية¹.

صورة رقم (04) سيارة أجرة



صورة رقم (03) سيارة خاصة.



المصدر: تم التقاطها من طرق الطالبة 2022

¹ يعقوب حريز: دراسة مؤشرات المواصلات في شبكة النقل، مذكرة ماستر، 2010، ص34_35.

2_2 النقل الجماعي:

2_2_1 - قطار الأنفاق:

يعد من أكثر وسائل الاتصال اقتصادا في الطاقة، مقارنة بالوسائل الأخرى، حيث يحتل المرتبة الأولى من حيث مساحة المسار والحركة والوقوف يستخدم من خلال الطاقة الكهربائية كما يوفر مساحات كبيرة للمدينة، ذات سعة وكفاءة عالية¹.

صورة رقم (05) قطار الأنفاق



المصدر: تم التقاطها من طرق الطالبية 2022

2_2_2 القطار الحضري:

القطار الحضري (Tramway) هو أحد وسائل النقل في الوسط الحضري وهو عبارة عن عربات مقطورة تسير فوق سطح الأرض، يتم استخدامه إذا كانت مسافات التنقل تزيد عن 2 كم وتقل عن 10 كم².

¹ خلف حسين علي الدليمي: تخطيط المدن، مرجع سابق، ص 11.

² سارة دربال، مرجع سابق ذكره، ص 11.

صورة رقم (06)القطار الحضري



المصدر: Google image

3_2_2 الحافلات:

تحتل الحافلة النسبة الكبيرة من الاستعمال وذلك لأسباب كثيرة منها انخفاض تكلفة النقل وقدرة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص، بالإضافة إلى تغطية خطوطها لمعظم المدينة مما يسهل حركة التنقل الأشخاص وقضاء حاجاتهم بالإضافة إلى مرونتها بحيث تعبر الشوارع المتلوية والضيقة بشكل جيد، إلا أنها ملوثة للبيئة باستخدامها البنزين¹.

4_2_2 الحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة أو الحافلات السريعة:

هذا النوع من الحافلات يمتاز بخدماته الخاصة لكافة الأفراد مختلفة الفئات، كما تمتاز بمحطات مزودة بالأت لإصدار التذاكر ولوحات إعلامية عن حركة الحافلات. حيث تعطي المعلومات في الزمن الحقيقي، وبعد ذلك لتوفرها على مسارات خاصة بها فقط دون غيرها وتكون تكلفتها أقل بالمقارنة مع التكاليف التأسيسية للقطار الحضري وقطار الأنفاق... أي لا تتطلب بنية تحتية خاصة و بالقول أن الحافلات السريعة تقبل الوسيلة المثلى لتحسين القدرة على الحركة بتكلفة منخفضة كما لها إمكانات أكبر لخفض الانبعاث الغازي².

¹ قليل كلثوم: تنظيم وتطوير النقل الحضري بمدينة أدرار، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة مسيلة، 2016، ص11.

² محمد بوقلعة: دراسة تحليلية الرشادة الإقتصادية لسلوك المتنقل بين خدمات النقل الحضري الجماعي والسيارة شخصية، مذكرة ماجستير، 2012، ص44.

صورة رقم (07) حافلات ذات المستوى العالي



المصدر: Google image

5_2_2 العربات المجهزة:

إن هذه العربات تتميز بخصائص معينة تسمح لها بالتوغل في مختلف الأنسجة العمرانية التي تتميز بضيق طرقها وعدم تنظيم شبكتها، وتستخدم هذه العربات للتنقلات الجماعية في مختلف الأحياء ويمكن تنسيق الخدمة مع الحافلات بتكاملة إحداها للأخرى¹.

صورة رقم (08) العربات المجهزة



المصدر: Google image

¹ محمد بوقلعة، مرجع نفسه، ص45.

2_2_6 القطار السلكي:

يعتبر وسيلة من وسائل النقل الجماعي عبر السكك الحديدية، يستخدم عادة في المناطق شديدة الانحدار والمسافات القصيرة أقل من 1500م حيث يسير على سكة حديدية وتتم عملية الجر بواسطة سلك معدني، وهو يتكون من عربتين مرتبطتين ببعضهما البعض بواسطة سلك معدني، يتحكم في تحركه وزن العربة النازلة التي تحرك العربة الصاعدة وفقاً للقوانين الجاذبية حيث يتم ملء خزان إحدى العربتين بالماء من أجل الحصول على الوزن المطلوب. تكلفة تأسيسه معتدلة وسرعته كبيرة وهو قليل الانتشار مع امتلاكه لمستقبل واعد كما أنه غير ملوث للبيئة ويتسلق المرتفعات بكل سهولة¹.

صورة رقم (09) القطار السلكي



المصدر: Google image

¹ بلخضر شاكر: مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة، مذكرة الماجستير في علوم التسيير، سنة 2010، ص 18-19.

جدول رقم(01): بين الفرق بين النقل الخاص والعام

النقل الخاص	النقل العام
1- يستخدم للمسافات الطويلة والقصيرة.	1- ربط مناطق محددة ببعضها ويتضمن عدة محطات الوقوف.
2- النقل من الباب إلى الباب.	2- يبدأ النقل من نقطة محددة بعيدة أو قريبة من وسيلة أخرى.
3- سهولة الوصول إلى أية نقطة دون الحاجة إلى وسيلة أخرى.	3- قد يتطلب الوصول إلى بعض المناطق استخدام أكثر من وسيلة.
4- تستخدم في أي وقت وبأي اتجاه.	4- يكون في اتجاهات ومواعيد محددة.
5- توفر مقعد جلوس لكل فرد.	5- قد لا تتوفر مقاعد كافية لجميع الركاب.
6- سرعة السير عالية.	6- محدد السرعة.
7- ملك خاص للأفراد.	7- ملك عام للدولة أو القطاع الخاص.

المصدر: تخطيط المدن (نظريات - معايير - تقنيات)

3) كفاءات نظام النقل الحضري:

3_1 تقييم إدارة النقل:

يتم تنظيم عملية النقل داخل المدينة عن طريق جهة معينة حين تشرف تلك العملية على كل الأمور والمتعلقات الخاصة بالنقل وتعمل المؤسسات الحكومية التابعة لوزارة النقل مع أجهزة المرور ومنظمات نقابية على توزيع وسائل النقل على أرجاء المدينة، ومتابعة مشاكل النقل ووضع لها الحلول مناسبة، فتراجع كفاءات أداء إدارة النقل تنعكس سلباً، لذلك يجب وضع مكاتب منتظمة لمتابعة سير الحافلات في الاتجاهات المرسومة لها وحل أزمة الخطوط التي بها ازدحام كبير.

3_2- تقييم كفاءات نوع وسائل النقل:

يستخدم في النقل سيارات مختلفة الحجم والنوع وقد شهد قطاع السيارات تطورا كبيرا في تطوير نوعيات حديثة ومكيفة، حيث يتم معرفة تلك السيارات ومدى كفاءة أدائها ومواصفاتها من حيث النظافة والموديل والطاقة الإستيعابية، والمسافة التي تقطعها نطاق خدمتها، كذلك نوع النظام المتبع في خطوط النقل، إن كان نظام ذهاب وإياب أم مستمر والوقت المستغرق في الرحلة.

3_3- تقييم كفاءات خدمات النقل على مستوى المدينة:

يتم التعرف على كفاءات خدمة النقل من خلال نطاق الخدمة والمناطق التي تغطيها، ومدى أجزاء المدينة الداخلية والخارجية وكذلك كراجات النقل الموزعة في المدينة تكون ملائمة للحافلات والركاب من خلال توفير خدمات كالمكاتب الحجر وغيرها ويتم تحديد اتجاهات المستحوذة على النقل التي بها أنشطة محددة التي تحتاج النقل المنظم لسهولة الوصول إليها شاغل أرجاء المدينة وتحديد المسارات، الموجهة لتلك المنطقة، ويجب منع سيارات في الطرق الرئيسية لتفادي عرقلة حركة المرور.

3_4- تقييم الكفاءة للطاقة الإستيعابية للشوارع:**3_4_1. تحديد الطاقة الإستيعابية الحالية:**

الطاقة الإستيعابية مهمة في تقديم خدمة النقل، حيث تكون الشوارع نظيفة وخالية من الحفر والمطبات فانسيابية الحركة على الشوارع راجعة لتوفر محطات وقوف عند المرافق العامة والأنشطة المختلفة ومن المشاكل التي تواجه حركة المرور وزيادة عدد السيارة التي تفوق الطاقة الإستيعابية للشوارع في معظم الدول.¹

وهذا ما يجب التخطيط له في الطرق الجديدة ووجود بعض العيوب في الشوارع بين تقليل كفاءة أدائها وتتطلب دراسة الطاقة الاستيعابية للشوارع حساب حجم المرور اليومي المتوسط كما موضح في الجدول:

¹ خلف حسين علي الدليمي: تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية-أسس، معايير، تقنيات،، دار صفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، 2013م-1434هـ، ص454-455.

الجدول رقم (02): يوضح عدد العربات المارة على الطريق ما ونسبة تدفق المرور

التوقيت	عدد العربات المارة	نسبة التدفق عبر ساعة
07:16 – 07:00	1000	4000
07:33 – 07:15	1100	4400
07:45 – 07:30	1000	4000
08:00 – 07:45	900	3600
المجموع	4000	

3_4_2. تحديد حجم المرور المستقبلي:

أ. حجم المرور الحالي على الطريق.

ب. الزيادة الطبيعية في عدد المركبات الناتجة عن زيادة عدد السكان والتطورات الاقتصادية والتكنولوجية وغيرها.

3_4_3. حجم المرور الناتج عن إنشاء الطرق:

وتعد فترة عشرة سنوات فترة زمنية مقبولة عند تقرير حجم المرور الذي يحتاج إلى تصميم طرق مستقبلا.

3_5- تقييم كفاءة حركة المرور في الشوارع:

حركة المرور تحكمها عدة عوامل منها عدد السيارات ونوعها وحركة المرور في الشارع وسعة الطريق وعدد التقاطعات ونوعها ودور شرطة المرور ونوع الأنشطة على جانب طريق حيث تمثل انسيابية الحركة في الشوارع بالنسبة للإنسان الساكن في المدينة، فرمما تتوفر الإمكانيات النقل، إلا أن صعوبة الحركة وزحمة الشوارع تعمل على إضافة مزيدا من الوقت لغرض الوصول إلى مكان العمل، إن دراسة انسيابية حركة المرور تساعد في تحديد الخلل لغرض وضع المعالجة، فعدم كفاءة التقاطعات المرورية التي تعمل على تكديس السيارات في بعضها، فتحتاج المعالجة لعمل طرق دائرية تربط بين أطراف المدينة لغرض تأمين الاتصال بين أجزاء المدينة الخارجية دون المرور في وسطها.

3_6- تحديد منشأ الرحلات إلى العمل واتجاهاتها:

تحتاج دراسة كفاءة النقل إلى التعرف على منشأ الرحلات أي بدايتها وإتجاهاتها والمواقع المقصودة في الرحلة وذلك من خلال إعداد دراسات مسحية شاملة لاتجاهات خطوط النقل وتحديد الخطوط التي فيها خلل وتشخيص هذا الخلل¹.

لمعالجته ويمكن حساب حركة الرحلات بين المناطق المختلفة في المدينة وحسب الغرض من الرحلة باستخدام النماذج الإحصائية ويطبق النموذج على عدد مجاميع من الرحلات في الأغراض المتشابهة منها:

(أ) الرحلات من المنزل إلى أماكن العمل.

(ب) الرحلات إلى أسواق أو المناطق الترفيهية.

(ت) الرحلات من العمل إلى أماكن أخرى.

3_7- المشاكل التي تقلل من كفاءة خدمات النقل:

إن خدمة النقل في الغالب تواجه مشاكل كبيرة تعمل على الحد من كفاءتها وقدرتها في تلبية حاجات السكان ويعود ذلك لعدة أسباب:

1. عدم اهتمام الدولة بقطاع الخدمات بصورة عامة والنقل بشكل خاص.

2. عدم توفر طرق جيدة تربط بين أطراف المدينة الواحدة أو بين المدينة والمدن الأخرى.

3. تختلف القيادات الإدارية المسؤولة عن النقل.

4. عدم الاهتمام بنوعية وسائل النقل المستخدمة، وفي الغالب تكون من الأنواع الرديئة، وغير الكفوءة.

¹ خلف حسين علي الدليمي، مرجع نفسه، 457_485.

5. عدم توفر الدعم المالي الكافي في تطوير خدمات النقل.

6. ترك خدمات النقل القطاع الخاص والذي يكون همه الأساسي جمع الأموال دون تطوير تلك الخدمات.

7. عدم توفر ساحات لوقوف السيارات قرب الدوائر والمؤسسات المختلفة مما يحنط ما إلى استخدام جزء من

الشوارع لغرض وقوف السيارات

8. تجمع عدة مؤسسات في مكان واحد، مما يخلق حركة كبيرة نحوها ينتج ازدحام مروري يعرقل السير في تلك

الشوارع المؤدية إليها¹.

8- مشاكل حركة المرور العامة:

1- الاعتماد على مركز حيوي واحد للخدمات الإدارية والتجارية والمالية مما جعل زحم الحركة اليومي باتجاه هذا

المركز وأغلب المراكز لا تتلائم مع نظم المواصلات الحديثة من حيث سعة الشوارع وساحات الوقوف، فنتج عنها اختناق مروري.

2- ضعف دور المواصلات العامة عموماً، وضعف ترابط نظم المواصلات المختلفة فمن يستخدم وسائل العامة

يحتاج إلى استعمال أكثر من وسيلة للوصول إلى مكان المحدد.

3- الاعتماد على النقل الخاص لعدم كفاءة النقل العام، وهذا يسبب إزدحام مروري فضلاً عن المشاكل البيئية

وهذا سبب رئيسي في الاختناق المروري.

4) نوعية الخدمة في النقل الحضري:

4_1- نوعية الخدمة²:

¹ خلف حسين علي الدليمي: تخطيط الخدمات الاجتماعية والبنية التحتية، أسس معايير، تقنيات، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، 2013م-

² سكال ريمة، السلطة لتنظيمية للنقل الحضري ودورها في تحسين، أداء نظام النقل الحضري في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، 2010، ص33.

في الوقت الحالي وفي ظل كل التغيرات، أصبحت نوعية تقديم الخدمة متغير استراتيجي ذو أهمية بالغة في مجال النقل وكذلك طريقة إنجاز عملية النقل حيث أن ظهور عدد كبير من الناقلين وبمساعدة وسائل النقل متطورة، هذا أدى إلى دفع الزبائن بالبحث عن نوعية خدمة عالية، تهدف لمساعدة المسافرين للوصول إلى الراحة البدنية والنفسية والرفاهية الاجتماعية، حيث تضم خدمة النقل الجانب التقني للمركبة والجانب التنظيمي في التسيير لضمان الفعالية في أداء الوظيفة في الواقع.

إذ أن خدمة النقل تركز على عدة معايير:

4_2_ عناصر نوعية الخدمة في النقل: (خصائص)¹

نجد جميع الخدمات مرتبطة بالتنوع سواء كانت خدمات نقل أو توزيع للمنتجات ومن هنا فإن النقل هدفه الخدمة فقط، فتخصص مؤسسة إنتاجية وسيلة النقل لعمالها والهدف منه تحسين ظروف المعيشية للعمال لتحسين المردودية ولتحديد نوعية الخدمة في ميدان النقل هناك أربعة عناصر أساسية هي:

(أ) **الوقت**: من الملاحظ أن المتنقل دائماً يأخذ بعين الاعتبار الوقت المستغرق أثناء تنقله من نقطة إلى أخرى، وهذه الخدمة تمكن المتنقل من ربح الوقت أكثر، و في حقيقة الأمر هذا الوقت يختلف من شخص لآخر حسب النشاط المزاول، ومن هنا يتبين أن للوقت أهمية كبيرة بالنسبة للأفراد، وهذا التأثير على النشاط المزاول.

(ب) **الراحة**: تعتبر عنصر هام في التنقل وتعرف للمتنقل أهمية كبيرة حيث يفضل أحيانا في دفع ثمن أكثر من أجل التنقل الأحسن، وتتمثل في تجهيز وسائل النقل بأحسن تجهيزات خاصة فيما يخص أماكن الجلوس في الحافلة أو القطار أو السيارة.

(ج) **الأمّن**: ويقصد به وصول المتنقل أو الأشياء المتنقلة إلى المكان المقصود بسلامة وذلك لتفادي أي خسارة في الأرواح واللوازم، ويعتبر هذا العنصر من أهم العناصر التي تعمل مؤسسات النقل المختلفة على تطويره.

¹ محمد بوقلعة، دراسة تحليلية للرشادة الاقتصادية لسلوك المتنقل بين خدمات النقل الحضري الجماعي والسيارة الخاصة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في اقتصاد التنمية، 2012، ص 67.

(د) **المعاملة:** إن عمال قطاع النقل بصفة عامة وخاصة السائقين والقابضين أكثر الناس احتكاكا بالزبائن، ويشترط فيهم التميز بمجموعة من الصفات التي تتطلبها طبيعة عملهم ومن بينها:

- يجب أن يتحلوا بشخصية قوية لتعامل مع جميع الشخصيات حسب الحالة النفسية والاجتماعية.
- التميز بالثقافة العالية وتكون هذه الميزة خاصة في قطاع النقل الجوي والبحري لأنهم يتصادفون مع أشخاص ذات عادات وتقاليد ولغات مختلفة.

(هـ) **التسعيرة:** تعرف بأنها القيمة المقابلة لخدمة النقل المدفوعة من قبل الزبون نظير حصوله على هذه الخدمة، وتحدد بطريقة مراعاة حاجيات الزبون وتحقيق مردودية للناقل وهي نتيجة لتكوين عقد النقل وتسعيرة خدمة النقل للمسافرين تتواجد في عدة أنواع منها التسعيرة المثلى والتسعيرة العمومية¹.

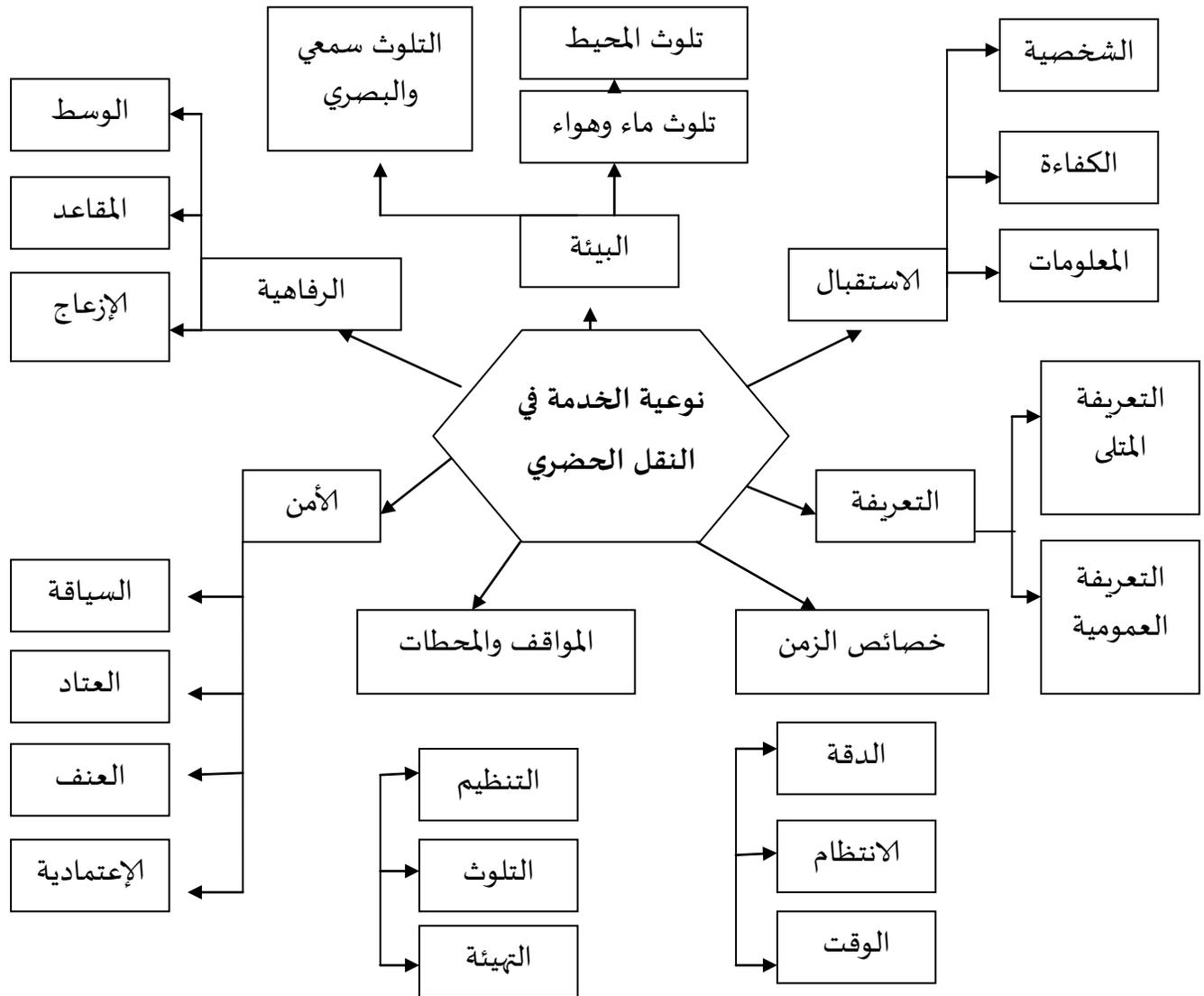
(و) **المحطات والمواقف:** تمثل المحطات والمواقف بالنسبة للركاب البوابة الأولى لقبول النقل لأنها تثير أو تنبسط شهية المسافر في استعمال وسائل النقل العمومي أو الوسائل البديلة وتعرف المحطات النقل: على أنها بداية الخط أو نهايته وهي مجموعة من المرافق وملحقاتها التي تنشأ فيها رحلات النقل وتنتهي فيها والتي يتم فيها التحويل من مركبة إلى أخرى قبل تحركها على الطريق أو أثناء أو بعده وتشمل مرافق الصيانة².

وهذه العناصر هي عبارة عن مؤشرات الحكم عن مستوى نوعية الخدمة المقدمة، وتتمثل في الشكل التالي:

¹ سكحال ريمة، مرجع سابق، ص38.

² ريمة سكحال، مرجع، نفسه، ص39.

الشكل (02) يوضح عناصر نوعية الخدمة في النقل الحضري.



المصدر: مذكرة لنيل شهادة الماستر، السلطة التنظيمية للنقل الحضري ودورها في تحسين أداء نظام النقل

الحضري.

4_3_3 مستوى الخدمة:

تعني مستوى الخدمة "كمية النقل اللازمة لتغطية الطلب المعين" وترتبط بحجم المرور ويتضمن مستوى الخدمة في النقل المعايير التالية:

4_3_1 السعة: يقصد بها في ميدان النقل على أنها قدرة نظام النقل على استيعاب حجم معين من الطلب

عليه وتقاس بكمية المنتجات وعدد المسافرين الذين يمكنهم التنقل خلال مدة معينة بين مكانين بواسطة وسيلة نقل معينة، وتتضمن السعة في مستوى خدمة النقل العناصر الآتية:

(أ) **سعة المركبة:** تعتمد على عدة عوامل تشمل أبعاد المركبة وقوة العجلات وقوة الدفع (يعني تحمل المركبة وإستعاب العمولة).

(ب) **عدد الركاب:** يتضمن طرقاً عملية التقدير كمية الطلب من أجل الحصول على العدد المثالي للمركبات المطلوبة حتى تكون الخدمات مقدمة بنوعية جيدة.

(ج) **سعة المسار:** يمثل الحد الأقصى لعدد المركبات التي تمر على نقطة معينة في اتجاه واحد من خلال فترة زمنية معينة والسعة ثلاث مصطلحات هي (السعة المحتملة والسعة الأولية والسعة التصميمية).

4_3_2 سهولة الوصول والتكرار:

(أ) **سهولة الوصول:** تعتمد على سهولة الوصول لمركبات النقل على موقع المسار ومرونة وسيلة النقل المعينة وحجم الحركة وشبكة الطرق في ساعات الذروة التي في غالب الأحيان تكون مزدحمة.

(ب) **تكرار الخدمة:** يتطلب الصعوبات المتعلقة بالجدولة الرئيسية للمركبات ومقدار توفرها إشراف في إنتاج خدمة نقل أكثر من الحاجة إليها، فتنخفض نسبة مستوى الخدمة بسبب عدم كفاية السعة في خدمة النقل، وهذا ما

يؤدي إلى انخفاض الطلب على الخدمة وفقد السعة الحسنة، فيتوجه الزبائن إلى وسائل أخرى ذات نوعية وحدة أحسن من الأولى¹.

4_4_ كمية الخدمة:

تسهر الدولة على تحسين توزيع العرض والطلب لخدمة النقل فهي تتدخل بالتأثير على العرض أو الطلب في ظل معرفة جيدة بنقاط الاختلاف وفترات الذروة والركود والتركيز السكاني وعامل التأخر راجع لنتيجة الازدحام.

يكون للدولة حضور في قطاع النقل من خلال ضوابط منها:

- قيد الترخيص.
- تحديد عدد الرحلات في كل خط خلال فترة زمنية معينة مع ضرورة التوفيق بين السرعة والأمان.
- تنظيم النقل بسن القوانين التشريعية بالإضافة إلى ذلك تستغل قوتها المالية.
- اهتمام بالنقل من خلال أهميته الكبيرة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية لخاصيته في نقل الأشخاص من مكان لآخر ولفك العزلة عن المناطق النائية ومناطق المحيط.
- يسمح النقل للمواطنين من تلبية حاجياتهم المختلفة، أي يعتبر الوسيلة المثلى للتنقل إلى أماكن العمل فضلا عن التقارب الذي يحدثه بين الأفراد في الجهات المختلفة، كما يرفع مستوى معيشة التجمعات، فانتشار السكان والتقدم الذي يطرأ على أي إقليم يتوقف على مدى توفر وسائل النقل.
- تهدف منظومة النقل البري إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل لعدة أسباب:
- يعمل النقل الجماعي على تقليص الفوارق الاجتماعية في ميدان استقلال المجال الحضري.
- غياب النقل الجماعي يؤدي إلى زيادة السيارات الفردية، وهذا ما يؤدي إلى الاكتظاظ داخل المحيط الحضري.

¹سكحال ريمة: السلطة للنقل الحضري ودورها في تحسين أداء نظام النقل الحضري في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، 2010، ص33-34

إذا فدور وسائل النقل الحضري في المدينة هو تأمين السريع والمريح قدر الإمكان بين أحياء المدينة من جهة وبين المدينة وضواحيها من جهة أخرى، فكلما كانت وسائل النقل الجماعي كثيرة كما قلت وسائل النقل الفردية التي لها سبب في عرقلة الحركة¹.

تانيا: (2) الطلب على النقل في الوسط الحضري:

2_1_1_ أسباب الطلب على النقل:

يعود السبب لطلب النقل من طرف الأفراد إلى عدة أسباب:

التنقلات اليومية: هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تربط بين مكان العمل ومكان الإقامة هذه التنقلات جلبت أهمية كبيرة في المناطق الحضرية نظرا لكثافتها وانتظامها، الأمر الذي أدى إلى ضرورة تنظيم النقل داخل معظم التجمعات الحضرية الجديدة وهذه التنقلات تذكر على نحو منتظم في معظم الأحيان وبشكل يومي.

2_1_1_2- التنقلات المهنية:

تتمثل هذه التقنيات المهنية في التنقلات التي تتعلق بمهنة عمل كل فرد وهي ضرورية طيلة يوم العمل (المقابلات، وخدمة العملاء) حجم هذه التنقلات ضعيف بالنسبة لمجمل التنقلات اليومية.

2_2_2- التنقلات الشخصية:

تكون بشكل طوعي واختياري ونجد منها ما يلي:

التنقل من أجل الشراء هذا التنقل غالبا ما ينجر عن طريق المشي على الأقدام يوميا يغطي مسافة قصيرة لكن أحيانا حسب المناسبة قد يقتضي اللجوء إلى وسيلة النقل.

أ). التنقل من أجل أعمال شخصية:

كالتنقل إلى مختلف المرافق العمومية بنك- بلدية- مؤسسات... إلخ.

¹ رواحي سناء: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة باتنة، سنة 2008، ص68.

(ب). الترفيه كالتنقل إلى المسرح: مدن الملاهي... إلخ

2_2_3_ تنقلات الدراسية:

تتوافق التنقلات الدراسية مع التنقلات لغرض العمل وهي تعلق كثيرا بتوافر التعليم لكل أطوار في هذه التنقلات مختلف وسائل النقل هي مرتبطة بقرب المراكز التعليمية من السكنية وغالبا ما يكون السير على الأقدام الأكثر استعمالا بالنسبة لتلاميذ الطور الأول والثاني وحتى استخدام الدراجات الهوائية في الطور الثالث في حين تستغل الحافلة ووسائل النقل الجماعية الأخرى التنقلات الجامعي¹.

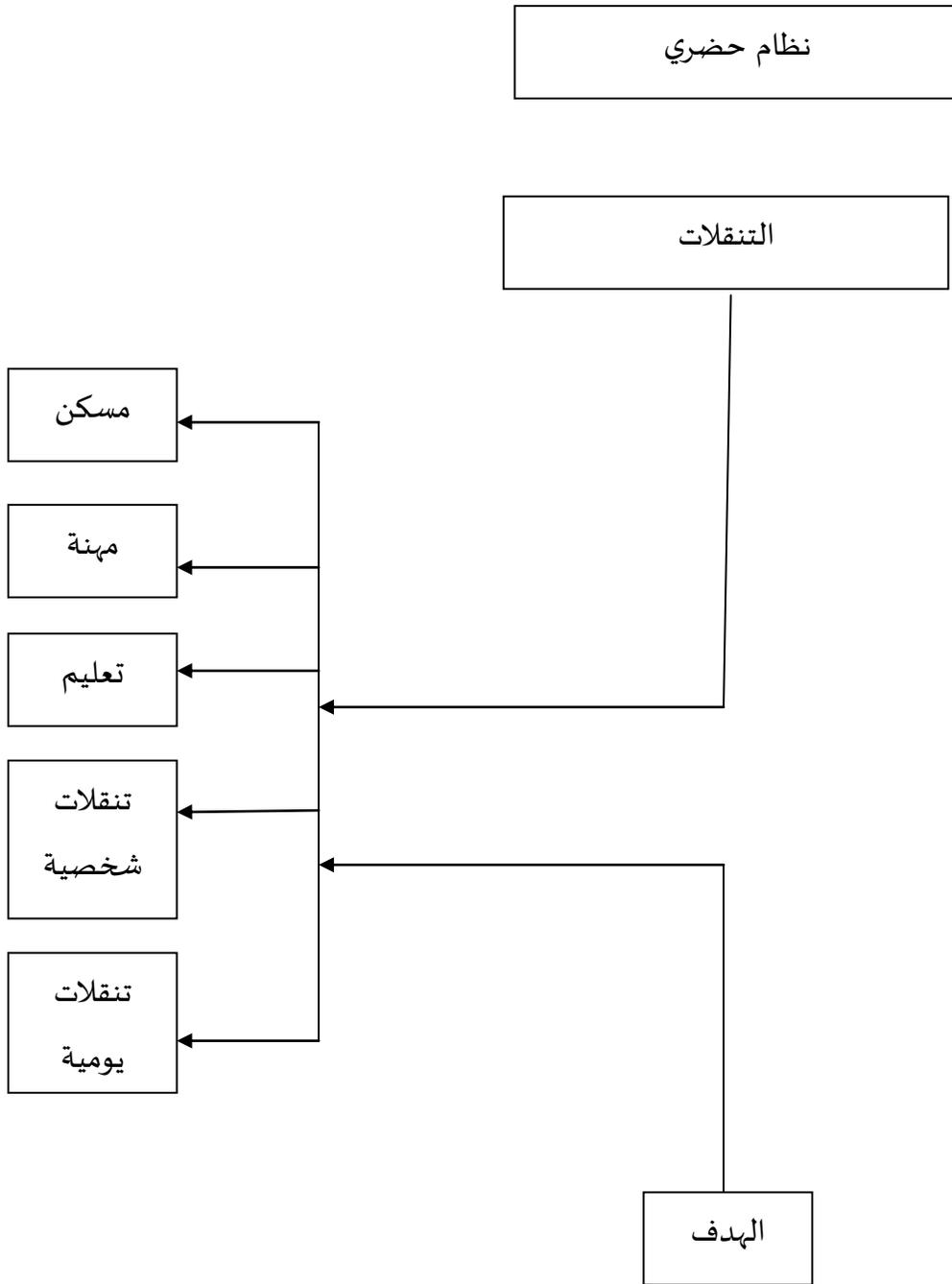
2_2_4_ تنقلات دورية: هي تنقلات ضرورية لا بد منها، تتمثل في التنقل بين أماكن الإقامة وأماكن العمل، تتمتع بدرجة عالية من الدورية ذلك لأنها تتكرر على النحو المنتظم في معظم الأحيان بشكل يومي لذلك يمكن التنبؤ بها². انطلاقا مما سبق نجد أن النقل له أهمية في حياة الفرد حيث يساعدهم على تنقلاتهم لقضاء وتلبية حاجاتهم³.

¹ سليم بوقفة، د. عمر شريف، التنقلات الحضرية والتنمية المستدامة النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد 06، ص 06.

² عفاف بن نصر، تخطيط النقل ودوره في المدينة - تجرّبي مدينة دبي واستانبول نموذجا، مذكرة لنيل شهادة الماستر في اقتصاد النقل والإمداد، جامعة الحاج لخضر، باتنة، سنة 2010، ص 33.

³ عبد السلام بغرم، خدمات النقل الحضري في الأحياء الجديدة: التسيير والمشكلات، المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، المجلد 09، العدد 02، جويلية 2020، ص 8.

شكل رقم (03): يوضح أسباب التنقلات



المصدر: إعداد الطالبة

2_2- العوامل والمتغيرات المؤثرة في النقل الحضري:

ترتبط العوامل المؤثرة على النقل ببعض المتغيرات الهامة والتي لها تأثير كبير على حركة النقل.

2_2_1- الزيادة السكانية:

إن تداخل المدينة سكانيا وتوسع رقعتها وامتدادها العمراني أدى إلى التزايد في حجم التنقلات لتولد فيها، وتعتبر الزيادة السكانية من المتغيرات الهامة في عملية التحليل الإحصائية للنقل والمرور وتعد إحدى العوامل المؤثرة عن مجموع الرحلات اليومية حيث أن زيادة عدد أفراد الأسرة والعاملين فيها يؤدي إلى زيادة عدد الرحلات اليومية نفسها.

2_2_2- متوسط الدخل الشهري:

تشير أغلب الدراسات التخطيطية المتعلقة بالنقل إلى وجود علاقة طردية بين متوسط الدخل الأسرة الشهري وإعداد الرحلات اليومية التي يقوم بها الأفراد، ذلك يعني أن زيادة دخل الأسرة يؤدي إلى المقدرة الشرائية لديها تنوع الاحتياجات اللازمة لمعيشتها الأمر الذي يولد عدد أكبر من الرحلات لسد هذه الاحتياجات وتحقيق جميع رغباتها.

2_2_3- ملكية المركبات:

أصبح استخدام المركبات الخاصة في الوقت الحالي ضرورة لبدأ منها مما تقدمه من تسهيلات واختصار للمسافة والوقت وهذا ما أدى إلى انتشارها بدرجة كبيرة بحيث لم تعد الكثير من شبكات الطرق في معظم مدن العالم أن تستوعب أعدادها الكبيرة.

2_2_4- اختيار وسائل النقل:

تفرض التنقلات داخل المدينة على اختيار وسيلة نقل فهناك من يستعمل وسائل عامة أو خاصة، إلا أن استعمال وسائل النقل الخاصة حتى وإن كانت توفر نوع من الراحة الفردية إلا أن لها انعكاسات سلبية على الحركة

داخل المدينة لذا يعتمد معظم مسير المدن سياسة النقل التي توفر الراحة المطلوبة في وسائل النقل الجماعي والاقتصاد في وسائل النقل الفردية¹.

2_2_5_ النشاط الاقتصادي:

التفاعل عميق وطردي بين النشاط الاقتصادي والنقل ففي أحيان كثيرة يكون النشاط الاقتصادي مؤثرا في النقل وسابقا له بمعنى أن يكون التصريف مد شبكات النقل وتوجيهها يمثل الاستجابة لضرورة ربط بين مناطق الإنتاج الاقتصادي بعضها بعض من ناحية، وربطها بأسواق التصريف المختلفة.

ومن جهة أخرى يكون مد شبكات سابقا للنشاط الاقتصادي معنى ذلك أن مد الطرق هنا بسبق عمليات الإنتاج إذا تشتغل -الطرق- في توصيل هذه المجتمعات الزراعية الجديدة بالإضافة إلى مستلزمات خدمة الأرض. وتتكرر الصورة نفسها في مناطق الإنتاج المعدني حيث تكون عمليات مد شبكات الطرق وإنشاء موانئ التصدير أحيانا سابقا لعملية الإنتاج².

2_2_6_ أصل ومنبع الحركة:

هو المكان أو نقطة انطلاق الشخص نحو مقصد معين ففي المتوسط فإن الفرد الواحد يقوم بثلاثة أو أربع تنقلات في الوسط الحضري يوميا لأغراض متنوعة، حيث في كل مرة يتم فيها تلبية الغرض من خلال توليد نقل جديد وتغري الفترة الزمنية بين تنقل وتنقل آخر جديد حسب الغاية من التنقل.

2_2_7_ نمط النقل:

يتحدد نمط النقل انطلاقا من نوع الممر أو المسلك المتبع أثناء التنقل فالنمط عادة ما يرتبط بهيكل النقل حين نجد نمط النقل البري، البحري، الجوي، لكن هذا لا ينفي إمكانية وجود أنماط أخرى كنمط النقل الجماعي والفردى³.

¹ عبد القادر مهداوي: تنظيم وتخطيط النقل الحضري الجماعي في مدينة أدرار، مذكرة ماستر، سنة 2014، ص 22.

² محمد خميس الزوكة: جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 46.

³ عبد السلام بغيرم، مرجع سابق، ص 8.

2_3 أهمية النقل الحضري:

يمكن التعبير عن النقل الحضري من خلال معيارين:

2_3_1- المعيار الأول:

إذا بدون النقل والأرض التي يشغلها، لا يمكن للمدن أن تتطور وتنمو ولا يمكن أن تتفاعل مع بعضها البعض، ويصبح من الصعب أن تؤدي الاستعمالات الأخرى في المدينة التجارية، الصناعية والسكنية وغيرها وظائفها¹.

2_3_2- المعيار الثاني:

أ) المعيار السكاني الكمي: يدل على أهمية هذا الصنف من استعمالات الأرض ويمثل بمقدار الأراضي التي تخصص لهذا الغرض في بنية المدينة، ففي حالة المدن الحديثة يأتي هذا المقدار بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني من حيث المساحة وقد وحد في مدن البلدان المتقدمة بأن نسبة الأرض التي تخصص للشوارع وسكك الحديدية والمطارات وأرض الميناء ومرافقة قد تزيد على ثلث أرض المنطقة المعمورة من المساحة الكلية للمدينة، وقد تظهر هذه النسبة قليلة إذا ما أضيف إليها استعمالات الأرض التي تخصص لوقوف السيارات².

2_4 علاقة النقل بالمجال الحضري:

يبرز التفصيل بين النقل الحضري وبين التعمير كعامل مهم في تحسين تسيير النقل الحضري، ولا ننسى بأن الكثافة السكانية تمثل طلبا عن النقل، وهما متناسبان طرديا. ولا شك أن عملية تقسيم المجال تقسيما عمرانيا اعتمادا على المقاربة وظائفه (سكن، عمل، خدمات...) التي تتحكم في الحاجة إلى التنقل وفي توليدها، وهذا الأمر يتطلب ضمان حد أدنى من التناسق بين تنظيم حركة النقل الحضري وبين شبكات الربط داخل المدينة وحولها. كما أنه يؤثر على سهولة الوصول من منع الحركة إلى وجهتها أو نقطة الوصول، ويمكن أن نلاحظ على أن الشكل العام للمدينة،

¹ فادري الدراجي، مرجع سابق، ص21.

² فادري الدراجي، مرجع نفسه، ص19.

خصائص شوارعها وأزقتها، هي التي تحدد أسس النماذج المختلفة للتدفق، وهذه الأخيرة تختلف حسب حجم المدينة (صغيرة، متوسطة، كبيرة)¹.

2_5- الفاعلون في تسيير النقل الحضري:

يشرف النقل في الجزائر مجموعة من الهيئات والمؤسسات المكلفة بدراسة وإعداد أو استغلال أنظمة النقل البري منها معاهد التكوين والمدارس التقنية والمؤسسات العمومية للنقل الحضري ويمكن التطرق لأهمها نشاطا وتأثيرا².

2_5_1. وزارة النقل:

تعتبر الهيئة الأساسية المشرفة والمنظمة لقطاع النقل على المستوى الوطني، مجال تدخلها الواسع حيث يشرف على كل المهام المرتبطة بالنقل والإرصاد الجوي.

تحدد المواد 1، 2، 3 من المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 29 أوت 1989 صلاحيات في ميدان الأرصاد الجوية والأعمال المرتبطة بها وزير النقل في اقتراح عناصر السياسة الوطنية في ميدان النقل، وتشمل مهام الوزارة في:

- ضمان نقل الأشخاص والأملاك عبر الطرق والسكك الحديدية وبحرا وجوا.
- تطوير أعمال النقل والأرصاد الجوية وتنظيمها وتسويقها لتلبية الطلب في ظروف ملائمة.
- تنظيم إستراتيجية القطاع وإعداد المخطط الرئيسي للنقل والإشراف على إعداد الوثائق والنصوص ومتابعة نشاط المتعاملين العموميين والخواص في مختلف ميادين النقل.
- إقامة أدوات التخطيط في جميع المستويات وتحديث شبكات النقل وتنظيم أنظمة النقل الجماعي والفردى (النقل سيارة الأجرة).

¹ فرجي أمين، بلعباس زكرياء: دور النقل الحضري الجماعي في إدماج الأحياء المهمشة في المدينة، مذكرة لنيل شهادة ماستر، 2017، ص 49.

² عبد الحكيم كبيش: التمدد المركزي الحضري والتنقل الحضري في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مذكرة دكتوراه في تهيئة المجال، جامعة قسنطينة، 2011، ص 130-132.

2_5_2 المجلس الوطني للنقل:

- مجلس ينتظر التفعيل: يبرز الاهتمام المبكر للهيئة التشريعية بتكوين هيئات مركزية وعلى مستوى الولايات تسهر على متابعة قطاع النقل وتنظيمه.

يرأس المجلس ممثل الوزير المكلف بالنقل ويتكون المجلس من 15 عضوا منهم 12 يمثلون وزارات مختلفة و3 ممثلين منتجين عن منظمات النقل.

3_5_2 الهيئات التي تشرف عليها وزارة النقل: تتعدد الهيئات وغياب الكفاءات

- تشرف وزارة النقل على مجموع من الهيئات والمكلفة بدراسة النقل:

- المعهد الوطني للتقنيات النقل.

- مكتب دراسات في النقل الحضري.

- المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

- مؤسسة النقل الحضري.

4_5_2 مديرية النقل الولائية:

تتعدد مهام مديرية النقل الحضري في ما يلي:

- تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل وبالإرصاد الجوية.

- تنسيق تنظيم مختلف أنماط النظام وتنفيذه ومراتبه.

- تطبيق تدابير الوقاية والسلامة والطريق.

- جمع الإحصائيات المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرور.

2_5_5_وزارة الأشغال العمومية:

تحدد مهام ومجالات التدخل لوزارة الأشغال العمومية في ما يلي:

- إنجاز وتحديث وصيانة الهياكل والشبكات.

- تهيئة المراكز الحضرية الكبرى.

2_5_6_البلدية:

تحدد مهام ومجالات البلدية في:

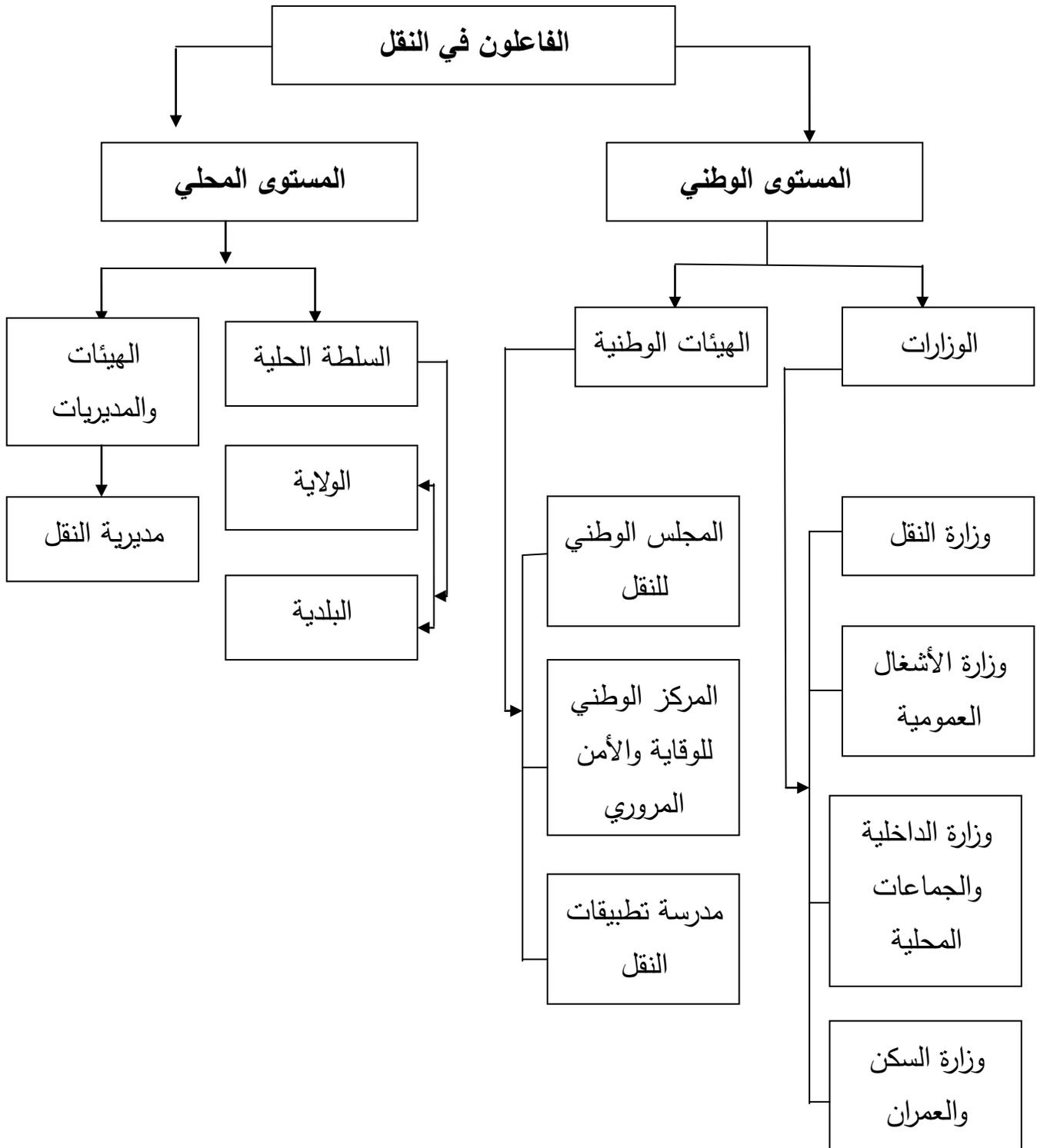
- مخطط النقل والمرور .

- المؤسسة العمومية للنقل الحضري.

- الإشارات.¹

¹ بو جريو مهدي: المشروع الحضري كوسيلة لتطوير النقل الحضري بالمدينة الجديدة، مذكرة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة أم البواقي، سنة 2015، ص16.

الشكل (04): يوضح الفاعلون في سير النقل الحضري



المصدر: بوجريو مهدي، مرجع نفسه+ معالجة الطالبة.

2_6_2_ الهيكل القاعدية للنقل الحضري:

2_6_2_1_ الطرق الخاصة:

تستعمل فيها في غالب الأحيان، قاطرات كهربائية وتختلف حسب الوسيلة التي تسلكها إلى: مسار القطار والترامواي الذي يكون على سطح الأرض، مسار المترو والذي يكون في الأنفاق.

صورة رقم (10) الطرق الخاصة



المصدر: Google image

2_6_2_2_ الجسور:

عبارة عن منشأة يتم استخدامها للعبور من مكان إلى آخر بينهما الخرسانة المسلحة أو مواد أخرى وقد يكون هذا العائق مائي أو أرض وعمره يتم إنشاء الجسر من الخرسانة المسلحة أو مواد أخرى.

صورة رقم (11) الجسور.



المصدر: Google image

المصدر: Google image

2_6_3_المفتقات:

هي نقاط هامة في النظام العام سيرة والمرور مكان التقاء وتقاطع التحركات وتلعب دورا هاما في تنظيم الحركة والمرور.

صورة رقم (12) مفتقات الطرق



المصدر: Google image

2_6_4_أماكن التوقف:

هي مساحة مهيأة لتوقيف المركبات سواء على الأرض أو تحتها (تحت المباني أو تحت الطريق العمومي، أو في مبنى ذو طوابق)¹.

صورة رقم (13) أماكن توقف



المصدر: تم التقاطها من طرق الطالبة 2022

¹عبد القادر مهداوي، مرجع سابق ذكره.

خلاصة الفصل:

وفي ختام فصلنا هذا نتوصل إلى أن النقل الحضري حضري باهتمام كبير لتطور وسائله التي ازداد الطلب عليها من خلال المستعملين في التنقلات اليومية، إذ أن النقل الحضري له مكانة أساسية ومهمة في نمو وتطور المدن وتفاعلها مع بعضها البعض بحيث يسمح بسهولة تحرك الأشخاص والوسائل بين مختلف الأماكن ويمكن نجاحه في رضى مستعمليه من خلال ما يقدمه من خدمات المتمثلة في النوعية والراحة، الأمن، حسن المعاملة.

الفصل الثاني:
التجمعات الحضرية
الجديدة

تمهيد:

تعتبر ظاهرة المدن الجديدة من أقدم الأفكار التي طرحت للنقاش على مستوى طاولة الأبحاث العلمية بمختلف أنواعها وأنساقها في الحياة حيث نجد أن هذه المدن الجديدة رافقة فكرة المجتمعات الجديدة التي تحتوي تجمعات بشرية ذات طابع اجتماعي حضري تستند إلى مجموعة من النوى السكنية.

و في هذا الفصل تطرقنا إلى ماهية التجمعات الجديدة ومراحل تحقيقها كما تطرقنا إلى المدن الجديدة وإستراتيجية تخطيطها وتنميتها.

أولاً: المجمعات الجديدة :

1_1_1_ تعريف المجمعات الجديدة:

تعرف المجمعات الجديدة على أنها مساحة مبنية في المدينة أو القرية المتكونة من مختلف الأنشطة، حيث تحتوي هذه المساحة أرضنا أو فضاء أو مزرعة حين تقترب أيضا على أنها وحدات سكنية ذات مكان يتكون من السكن والاحتياجات التي يحتاجها الفرد الموجودة في نطاقات مقبولة بعضها البعض¹.

1_2_1_ أنواع المجمعات الجديدة:

إن المجمعات الجديدة أو المستحدثة قد تكون قديمة أو حضرية مستحدثة ومنه فلها عدة أنواع نذكر أهمها:

1_2_1_1_ المجتمع المستحدث التلقائي:

إن المجتمع المستحدث تلقائي هو مجتمع سكانه جاؤوا من مناطق مختلفة من حيث المكانة وثقافة، ولهذا فإن المجتمع يتسم بعدم التجانس ومنه حدوث اضطرابات بسبب كون سكان هذا المجتمع التلقائي الجديد يتأرجحون بين المجتمع القديم الذي جاؤوا منه والمجتمع الجديد الذي جاءوا إليه.

1_2_2_1_ المجتمع المستحدث المخطط:

المجتمع المستحدث والمخطط هو الذي ينشأ ويقام بصورة مخططة ومقصودة وليس بصورة عشوائية أو تلقائية. فالمجتمع المستحدث المخطط هو مجتمع يتكون من أفراد أو سكان تم تحريكهم أو إدخالهم فيه بعد وضع خطه تنفيذية سابقة، يقوم بها مخططون متخصصون يعتمدون على أسلوب العلمي ودراسة شاملة يتم فيها توطين السكان بناء على طلبات وملحة قصد تحسين أوضاعهم من جميع الجوانب².

¹ عبد الغاني الدباغي: دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية بمواش مدن القطاعات السقوية بالمغرب، مذكرة دكتوراه في الجغرافيا الحضرية، جامعة السلطان مولاي سليمان، المغرب، سنة 2019، ص139.

² حفيظي ليليا: المدن الجديدة ومشكلة الإسكان الحضري، مذكرة ماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري قسنطينة، سنة 2008، ص14.

ومنه لمواجهة المشاكل في مجتمعا وإحداث ظفرت جديدة في بناء المجتمع الجديد ولا بد من خلق إنسان جديد في عاداته وعلاقته بالبيئة وتفاعله معها ونظرتة حول الحياة.

وكاستنتاج لما سبق فالمجتمع الجديد أو المستحدث هو مجتمع مخطط له لتهجير عناصر بشرية من مكانها الأصلي إلى مكان محلي جديد مع توفر المكان على كل متطلبات الحياة من نقل الإقامة ومرافق... الخ

1_3_ أسس تكوين المجتمعات الجديدة:

إن هدف أساسي من إنشاء المجتمع الجديد هو الوصول به إلى مستوى اجتماعي واقتصادي وثقافي يمكن من خلاله التغلب على المشاكل التي طرحها الواقع في المجتمع التقليدي.

هناك مجموعة من الأسس التي يتركز عليها قيام مجتمع جديد:

- المجتمع الجديد مجتمع سكني ويقام أساسا على تحقيق أهداف اقتصادية واجتماعية معينة ولا بد من توفير العمل لغالبية سكانه.
- ضمان التكامل الخدمات واستكمالها قبل بدء عملية التهجير والتوطن وفي هذا المجال لا ينبغي الاهتمام بنوع معين وإنما ينبغي ضمان تحقيق الاهتمام المتوازي والمتكامل بكافة أنواع الخدمات لضمان فعاليتها.
- إن قدرة المشروعات التنموية على مواجهة احتياجات الأساسية والمباشرة للأفراد وإمكانيات الاستفادة منها لذلك ترتبط تحديات ومعوقات تنمية المجتمع الجديد بمسائل تمس أبعاد البناء التحتي للمجتمع الجديد بصفه خاصة.
- قيام مجتمع جديد له مميزات تجعله يتعدى به ويمكن الاستفادة منه في المجتمعات التقليدية، وهي وضوح الإيديولوجي الموجه لعملية التغيير والتنمية في المجتمع الجديد الذي يتطلب تحقيق الاتفاق والوحدة بين مواطنيه لدفع عمليات المشاركة ولوحدة بين مواطنيه.
- يتطلب نجاح المجتمع الجديد في عملية التطوير والتنمية على عاتق القيادات ووسائل التغيير وقدرتهم على عملية التوجيه والتوعية والإقناع حيث إن الأمر يتطلب الدقة في الاختيار قيادات المحلية والواعية.

- تنطلق عمليات التغيير والتنمية في المجتمع الجديد من خلال تخطيط شمولي ينطلق من الإمكانيات والأهداف المحلية باعتبارها جزء متكامل من الأهداف القومية الكبرى فضلا عن تطوير تنظيمات قادرة على المتابعة والتنفيذ، تستمر خاصة في وسائلها وأهدافها بغض النظر عن تغيير قياداتها.
- يرتبط نجاح المجتمع الجديد بمستوى التكامل بين الجماعات ببعضها البعض وبين التنظيمات المختلفة داخل المجتمع، الأمر الذي يبرز أهمية التوازن الاجتماعي كأساس من أسس التكوين للمجتمع الجديد.
- تحقيق التكامل بين الجماعات في مجتمع الجديد يرتكز على إحياء القيمة الأصلية للمجتمع القومي، تلك القيم التي تشارك فيها الجماعات في المجتمع الجديد رغم تنوع ثقافتها الفرعية¹.
- ضمان توفر مناخ الملائم والبيئة اللازمة للمشاركة الجماهيرية في تنمية المجتمع الجديد، ويرتبط مفهوم المشاركة بمفهوم الوعي ومفهوم الحاجات الأساسية².

1_4_1_ مراحل تحقيق المجتمعات الجديدة:

1_4_1_1 مرحلة إسكان المجتمع الجديد:

هناك ما ينفر بعض السكان من المدن الجديدة خاصة تكاليف النقل اليومي، الذين يعملون بأماكن بعيدة عن مسكنهم فيجب على مخططين القائمين على المدن الجديدة أن يحاولون جذب السكان والمؤسسات والمستثمرين من خلال خفض تكلفة الوحدة السكنية داخل المدينة وربط العمل بالإقامة والإعتماد على عناصر شتى، منها جمال وزينة ورحابتها الهندسية والمعمارية الجديدة مع الأخذ في الاعتبار وسائل نقل اليومي وتكاليفه.

1_4_1_2 الحرص على تركيب التنوع السكاني:

يجب أن يكون المجتمع الجديد متنوع في التركيز السكاني، وهذا التركيز يؤدي بطبيعة الحال إلى انخفاض في تمثيل شرائح الاجتماعية والمهنية العليا من الجهة وشرائح الدنيا من جهة أخرى، فسياسات السوق السكن وتنوع أشكاله

¹ مريم أحمد مصطفى: علم الاجتماع المجتمعات الجديدة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص 84.

² مريم أحمد مصطفى، مرجع نفسه، ص 84.

وأسعاره من الوسائل التي تساعد على إيجاد الحل للخلل الاجتماعي، وهنا يهتم القائمون على مجتمعات الجديدة على نسبة معينة من مساكن الإيجار الرخيصة والموجهة إلى فئات اجتماعية خاصة من جهة ومن جهة أخرى الفئات التي تهتم باشتراك القطاع الخاص في بناء أحياء راقية لشرائح الاجتماعية العليا.

1_4_3_ استقلالية المجتمع الجديد:

إن فكرة تحقيق الاكتفاء الذاتي للمدينة التي طغت على اهتمامات المخططين الأوائل في مدينة الجديدة تحتاج إلى تعميق نسبي في التصورات الأولى للمدينة الجديدة، حيث أخذت أشكالاً تطبيقية مختلفة سعت في معظمها إلى ترجمة العلاقة بين السكان في المدن الجديدة وبين أعداد وأنواع فرص العمل وخدمات فيها إلى علاقات متوازنة.

وهكذا يبدو أن الاكتفاء الذاتي المستهدف في حالة معظم المدن الجديدة يمكن تحقيقه في حالة قدرة المدينة الجديدة على إشباع حاجات العدد الأكبر من ساكنيها وساكني إقليمها القريب في مجالات الخدمات والتجارة والثقافة والترويج وفرص العمل متنوعة¹.

1_5_1_ الغرض من تسيير المجتمع الجديدة:

تعمل الحكومة على بناء المناطق الحضرية الجديدة من أجل توفير مقومات الحياة الكريمة لأفرادها، وينتقل الغرض من ذلك في النقاط التالية:

1_5_1_ تخفيف الضغط على المدن الحضرية:

تحتوي المدن الكبيرة على معدلات نمو سكاني هائل تفوق عدد منازل بنسبة كبيرة فمعظم هذه المدن تحتوي على كثافة مليونية العدد حيث ينتج عنها اكتظاظ كبير من الأفراد في جل مناطق المدينة الخاصة داخل الأحياء الشعبية و الفقيرة.

¹ محمد محمود عبد الله يوسف، مرجع سابق ذكره، ص 47-48.

حين أصبحت المدن الكبيرة يعاني أفرادها من ضغوطات نفسية رهيبة بسبب النمو الديمغرافي المتزايد، حيث تبدأ مظاهر انفجار الديمغرافي بتزايد المنازل والاحتفاظ الشوارع والأزقة بالمارة ليشكل في النهاية المطاف تسلسل في حركه السير.

1_5_2_ تعزيز البنى التحتية:

يعد الصندوق النقد الدولي FMI البنى التحتية العمود الفقري للحياة اليومية، وقوام أي نشاط اقتصادي حيث يتم ترميم البنايات القديمة التي تدل على تاريخ الشعوب أو قضية يتم ترحيل سكانها من أجل الاستفادة من تلك الأراضي بخلق استثمارات ومشاريع التنمية.

1_5_3_ إنشاء مساحات خضراء:

تقوم بعض الدول المتقدمة بهدم البنايات الآيلة للزوال من وسط المدن لأنها تشكل عائق كبير لقاطنيها، واستبدال تلك الأماكن بمساحات خضراء وفضاءات لتشكيل التوازن البيئي والإيكولوجي في المدن التي تعاني من عدة ملوثات التي تهدد الحياة، بمعنى أن فضاءات الخضراء تساهم في التقليل من مخاطر التلوث الضوضائي الذي أصبح يؤرق السكان بداخل المدن ومناطق صناعية.

1_5_4_ الحد من أزمة السكن:

يعاني الكثير من أزمة السكن و بدرجة كبيرة في مدن الحضارية وذلك بسبب التدهور الأمني الذي شهدته البلاد بما يسمى بـ "المأساة الوطنية" والتي فرضت على السكان نزوحهم من الأرياف نحو المدن للبحث عن الأمان والأمن مما أدى إلى ظهور الأحياء القصديرية والتي شوهدت جمالية النسيج العمراني الحضري¹.

¹ عزالدين ريطاب: تحليل ظاهرة الإجرام في التجمعات السكنية الجديدة بالجزائر، رسالة دكتوراه، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، ص104-105.

6_1 عوامل إنشاء المجتمعات الجديدة:

1_6_1 زيادة السكانية:

هي زيادة التي تؤثر على هياكل اقتصادية وازدياد التصدع الاجتماعي وأتاحة الفرصة للقلق السياسي فضلا عن استمرار الزيادة في معدلات الفقر والجريمة مع ما يصاحب ذلك كله من هبوط الكفاءة الدولية في مواجهه أعباء التنمية، إن الغالبية العظمى من دول العالم الثالث في خلق مجتمعات جديدة تكون قوة دافعة للتطور وتحقيق أهداف التنمية بل أن الفاقد في المشروعات والبرامج التنموية أصبحت ظاهرة تزعج الدارسين في أجهزة المعنية الفنية والمالية في مختلف دول العالم.

2_6_1 تجربة الولايات المتحدة:

في إنشاء المجتمعات الجديدة وكذلك خبرة بريطانيا وفرنسا وألمانيا في البلاد التي استعمرتها في إفريقيا وآسيا وذلك أن الكثير من المدن والقرى التي تم إنشاءها تعتبر من المجتمعات الجديدة التي خطط لها وبين بصورة تفوق فاعلية مثيلاتها في البلاد الأصلية لهذه الدول.

- ظهر من دراسات علم الاجتماع والانثروبولوجيا رواسب التقليدية السلبية المعوقة للنمو أو التحديث تحدث تأثيرات سلبية عند تنفيذ مشروعات التنمية في المجتمعات القائمة بالفعل والمستقرة لعشرات ومئات السنين الماضية وهذه الرواسب تفقد كثيرا من حدودها وتأثيرها في البناءات الاجتماعية الجديدة كما أن هياكل اقتصادية الجديدة يمكن أن تتحرر من السلبية والقيم المعوقة¹.

- إن الزيادة معدلات الفقر والبطالة والجريمة دفعت بالعديد من البلدان إلى التفكير في بدائل وحلول من خلال مدن جديدة بعلاقات إجتماعية وخاصة عندما يتعلق الأمر بالحد من انتشار الأحياء والأكواخ وسكنات الغير لائقة المنتشرة سواء على أطراف المدينة أو المحيطة بالمناطق الصناعية.

¹ عبد الله عبد الرحمان وغيره: علم اجتماع المجتمعات الجديدة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1995، ص 57-58.

إذن يرجع سبب نشأة التجمعات الجديدة إلى قرار سياسي لتسيير وتفعيل تطبيق البرامج لمجموعة متجانسة من الاختبارات الحضرية بمعنى أن التخطيط مرتبط بالموقع وحجم المجال والتهيئة والمخطط التوجيهي ومختلف الوظائف والتجهيزات¹.

2) المدن الجديدة :

2_1 أنواع المدن الجديدة:

تنوع أنواع المدن الجديدة حسب تنوع موقعها واستقلالها اقتصاديا

2_1_1_2 المدن المستقلة:

وتعرف أيضا بالمدن الواقعة خارج المناطق المعمرة ذات كيان مستقل اقتصاديا لا تعتمد على مجتمع موجود لديها مقومات استمرار تسعى للوصول إلى أهداف مختلفة بجانب الإسكان، كما تسعى لبناء قاعدة اقتصادية خاصة بها تحقق بها التوازن لمحيطها وتكون أداة جذب للسكان أي تحقق نوع من الاستقلال عن المدينة الأصلية بمعنى آخر هي تجمع تنموي كبير أو مدينة مستقلة ذاتيا لا تتأثر بنطاق عمراني كما يسمى القطب المستقل أي أنه قاعدة اقتصادية مستقلة هي مدن ذات طاقة الاستيعابية كبيره وتنشأ على مقومات اقتصادية خاصة بها، ولا تعتمد على مدن أخرى في علاقات التبادلية، تقام في موقع بعيد عن المدينة القائمة بمسافة كافية لتحقيق الاستقلال المادي والإداري، كما يعرف هذا النوع من المدن بسياسة عمرانية، تهدف لضمان تنمية متوازنة، ولهذا يكون اختيار موقعها بعيد عن المدينة القائمة، حيث اعتمدت هذه المدن أيضا في دول أوروبا الشرقية وأوروبا الغربية².

2_1_2 المدن التابعة:

هي تجمعات واقعة في نطاق التأثير العاصمي، تتبع المدينة الأم اقتصاديا لوقوعها ضمن نطاق نفوذها وغالبا ما تكون في موقع خال، بمعنى هي المدن التي يتم إنجازها في مناطق غير مركزه عمرانية، وذلك بجمع العديد من الأحياء

¹السعيد رشيد: لجان الأحياء في التجمعات الحضرية الجديدة، مذكرة لشهادة ماجستير لعلم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري، قسنطينة، سنة 2007، ص89.

²كتاف كريمة: مفهوم المدن الجديدة من خلال القانون 08/02، مذكرة ماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة، سنة 2012، ص53.

والمناطق المجاورة للمدينة الكبرى، وتوطن عليها المدن الجديدة والهدف منها هو امتصاص النمو الحضري للحد من البناء الفوضوي، وتقام هذه المدن حول المدينة الأم وبالقرب منها لامتصاص الكثافة السكانية المتزايدة على المدى القصير، وتقوم المدينة التابعة بتخفيف العبء عن المرافق وخلق فرص العمل ونشاطات اقتصادية ترتبط مع المدينة الأم. كما تعتبر المدينة الجديدة قطب متعدد الزراعة والصناعة الإستراتيجية والبيوتقنية على الطاقات المتجددة وتبنى كشریان لوجستي حيوي لنقل الناس والبضائع، ومشتلة خصبة للبحث العلمي، إضافة إلى الصناعات الغذائية، فضلا عن تموقعها كمركز أعمال وخدمات راقية¹.

2_1_3 المدينة التوأم:

وهي تقام قرب المدينة الأم وتمثل توسعا عمرانيا في الأراضي الصحراوية له قاعدية الاقتصادية ولكن على اتصال وثيق بالمدينة الأم في عده مستويات من الخدمات والمرافق².

وهي تجمعات عمرانية مستحدثة داخل المدينة، وتحقق إمكانية الاستفادة من البيئة الأساسية، وخدمات القائمة دون اللجوء إلى الامتداد الأفقي خارج الكتلة العمرانية وتمثل توسعا عمرانيا له قاعدته الاقتصادية ولكن على اتصال وثيق بالمدينة الأم في بعض المستويات الأعلى من الخدمات وهي عبارة عن أنجاز مدن جديدة داخل المدن الكبيرة وفق استمرارية في العمران على شكل تجمع تنموي صغير، يفصل بينه وبين المدينة الأم فاصل طبيعي.

ويتم الرجوع إلى هذا النوع إذا كانت "المدينة الجديدة" المقترحة صغيرة الحجم وتفتقر للتجهيزات إلى عدد مقبول بين الفرص العمل والذي من شأنه خلق توازن مع المدينة الكبيرة، ولعل أفضل مثال هو مدن الضاحية الباريسية مدينه إيفري (Evry)³.

¹ بوزيدة صورية وزميلتها: المدن الجديدة بين التصور والتجسيد دراسة حالة المدينة الجديدة، مذكرة ماستر² في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، سنة 2014، ص 40-41.

² حفيظي ليليا، مرجع سابق، ص 75.

³ وناس نادية، رؤية مستقبلية لجيل جديد من المدن الجديدة، مذكرة ماستر في التقنيات الحضرية، جامعة أم البواقي، سنة 2014، ص 16.

4_1_2 المدن الجديدة الضواحي:

هي امتداد حضري للمدينة تقع أطرافها بها وظيفيا، وبالتالي كيانا مستقلا يتخذ أشكالا كثيرة فهو أحيانا نمو خلقي مستمر حول المناطق المعمورة، وأحيانا أخرى نمو شريطي خطي على امتداد الشرايين الهامة للاتصال مع المدن.

1_4_1 المدن الجديدة حسب الوظيفة:

تصنف وظائف المدن الجديدة كما يلي:

1_ المدن الجديدة الصناعية:

مدن تحتوي على العديد من المناطق الصناعية، هدفها الأول تطوير النشاط الصناعي ودعم الاقتصاد المحلي.

2_ المدن الجديدة السياحية:

مدن تحتوي على المنشآت السياحية والمنتجعات والفنادق، عادة ما تشيد كمشاريع استثمارية لدعم الاقتصاد باستقبالها للسياح وإظهار المعالم الأثرية والصناعة التقليدية كما تعتبر معظمها ساحلية.

3_ المدن الجديدة التجارية:

أنشأت لاستيعاب عدد من الأنشطة التجارية المتنوعة من خلال توفرها على مجموعة من المنشآت القاعدية التي تضمن لها عملية تسهيل التجارة¹.

4_ المدن الجديدة السياسية:

غالبا ما يتم إنشائها لضبط التنظيم الإداري واحتضان الفعاليات السياسية الدولية والوطنية.

¹ بورجال سيد أحمد، سياسة المدن الجديدة من متطلبات التخطيطية وواقعها -دراسة حالة المدينة الجديدة علي منجلي، مذكرة ماستر، جامعة المسيلة،

2_2 شروط إنشاء المدن الجديدة:

تعتبر المدينة مركز لكل السلطات السياسية والاقتصادية والثقافية والتكنولوجية وهي المرآة العاكسة لكل أنشطة

الإنسان ومع امتداد المدينة واتساع نطاقها العمراني والذي صاحبه التطور الهائل في جميع القطاعات¹.

لذا حدد المشروع الجزائري في الباب الثاني من القانون 08/02 المؤرخ في 8 ماي 2002 شروطا ثلاثة لإنشاء

المدن الجديدة مفضلة على النحو التالي:

2_2_1 الموقع:

الجزائر من المدن التي تعاني مدنها الكبرى من ظاهرة التوزيع غير العادل للسكان "كونه يمثل جانب عظيم في العواصم لأنها من نوع خاص وأخطاؤها لا تصحح نفسها بتدرج"²، فيكون التوجه أكبر يكون نحو مدن العاصمة التي تشكل على الدوام قطب جاذبا، وتلبية المدن الأخرى ولهذا الأسباب لا يمكن إنشاء مدن جديدة إلا في الهضاب العليا والجنوب، غير أنه بصفة استثنائية وتخفيفا للضغط على المدن الكبرى يمكن إنشاء مدن جديدة في المناطق الشمالية للبلاد وهذا يهدف إلى خلق الظروف الملائمة لتنمية الثروة الوطنية والحث على التوزيع المناسب بين المناطق والأقاليم.

2_2_2 العقار:

تطبيقا لأحكام القانون 90/ 25 المؤرخ في 18 سبتمبر 1990 المتعلق بالتوجيه العقاري لا يمكن إنشاء هذه المدن بصفة كلية أو جزئية فوق أراضي صالحة للزراعة وذلك لمراعاة الأحكام القانونية والتنظيمية المتعلقة العمرانية الرامية إلى تحديد القواعد العامة التي تنظم إنتاج الأراضي القابلة للتعمير وتكوين الإطار المبني في إطار التسيير اقتصادي للأراضي تهدف الموازنة بين وظيفة المسكن ووظيفة الفلاحة والصناعة، ولوقاية المحيط والوسط الطبيعي والتراث التاريخي والثقافي مع احترام مبادئ السياسة الوطنية وأهدافها.

¹ أحمد كمال الدين عفيفي: نظريات في تخطيط المدن، كتاب إلكتروني، جامعة الأزهر، ص 197.

² جمال حمدان: جغرافية المدن، كتاب إلكتروني، عالم الكتب، الطبعة الثانية، ص 88.

2_2_3 الإجراءات:

يقرر إنشاء المدن الجديدة بموجب مرسوم تنفيذي اعتمادا على أدوات التهيئة الإقليمية الموافق عليها، وهذا من خلال الرأي الجماعات الإقليمية المعنية، ويتمثل نص الإنشاء على خصوص التالية:

- أ. تعيين أو ذكر البلدية أو البلديات المعنية.
- ب. تحديد المحيط لتهيئة المدينة الذي يشمل كامل تراب البلدية المعنية أو جزء منها.
- ج. البرنامج العام للمدينة الجديدة ووظائفها الأساسية¹.

فإنشاء مدينة جديدة لا يكون بالضرورة واقعا على إقليم بلدية واحدة، بل يستمر أكثر من بلدية، بسبب عدم تغطية العقار الموجود بالبلدية الواحدة للمساحة المحددة قانونا للمدينة الجديدة هذا من جهة، ومن جهة أخرى ففكرة الشراكة بين بلديات موسومة بنجاعة التسيير².

2_3 أهمية إنشاء المدن الجديدة:

تعتبر المدن الجديدة مركز توازن اجتماعي واقتصادي وبشري بما يوفره من إمكانيات التشغيل والإسكان وتجهيز وعلى هذا الأساس فإن سياسة المدن الجديدة انبثقت عن السياسة العامة التي خططت لها المدن في الميادين الاقتصادية والاجتماعية والثقافية على مستوى المجال الحضري.

2_3_1 من الناحية الاجتماعية:

يمثل العامل السكاني عنصر مهم حين يؤخذ بعين الاعتبار، وتطلع إحصائيات السكان في العالم واقعا مخيفا، لأن زيادة تترجم إلى مطالب واحتياجات في كافة القطاعات، حيث أصبحت المدينة ذات كثافة سكانية كبيرة، لهذا تهدف المدن إلى تحقيق احتياجات المواطنين في مجال الاجتماعي من خلال:

¹ دوار جميل: المدن الجديدة في التشريع الجزائري، مجلة التواصل في الإقتصاد والإدارة والقانون، العدد38، جوان2014، جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة-، ص229-230.

² ككتاف كريمة، مرجع سابق ذكره، ص38.

- تحسين الظروف داخل المدينة بمكافحة الآفات الاجتماعية والإقصاء والانحرافات.
- توفير خدمات الأساسية المتمثلة في المرافق الصحية والتربية وغيرها.
- الاهتمام بالواسع بالنظافة والصحة العمومية¹.
- توفير فرص عمل لسكان المدينة من خلال خلق الأنشطة متنوعة خدمية وإنتاجية، سواء ضمن المدينة أو بالقرب منها.
- تخطيط شبكة الطرق ومواصلات تخدم جميع السكان ويسهل عملية انتقالهم بين أجزاء المدينة ومع المدن الأخرى، ومراعاة عدد السيارات وتوفير مواقف كافية تنسجم مع الكثافة السكنية وتركز الأنشطة المختلفة، والحد من توقف السيارات في الطرق الرئيسية لضمان حرية انسيابية المرور².
- تشجيع التنمية الإقليمية عن طريق اجتذاب القطاع الخاص الاستثماري نحو مناطق النائية³

2_3_2 من الناحية السياسية:

يقصد بها قيام المدن الجديدة لأسباب متصلة بإستراتيجية الدولة سياسياً أو عسكرياً بحيث تقوم الدولة بتغيير العاصمة إدارية بنقل الإدارات المركزية إلى مدينة جديدة بمعنى حل مشكلات الضغط على المدن العواصم ولو بشكل نسبي، أو بسبب عسكري كالمدينة الجديدة الحدودية ذات الوظائف العسكرية.

2_3_3 من الناحية الطبيعية:

أصبحت المدن اليوم تواجه العديد من التحديات فيما يخص نوعية البيئة الحضرية حيث تزدحم المدن الكبرى بشتى أنواع وسائل النقل المفترزة لأكسيد الكربون، وكذلك تركز القاعدة الصناعية بها مما أدى إلى تدهور البيئة أي أن الدوافع

¹علام زيد المال بنجوى: المدن الجديدة في الجزائر الواقع والأفاق، مجلة متون، جامعة سعيدة، 2017، ص153.

² خلف حسين علي الدليمي: تخطيط المدن - نظريات، أساليب، معايير، تقنيات، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى 2015م -1436هـ، ص13.

³ وليد سمير: مقومات نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية، مذكرة ماجستير في العلوم في الهندسة المعمارية، جامعة المنوفية، سنة 2017، ص5.

البيئة من أهم الأسباب التي أدت إلى إنشاء المدن الجديدة تكون صديقة للبيئة أو كما يطلق عليها المدن الخضراء التي تعتمد على الطاقات النظيفة وإعادة الرسكلة، بالإضافة إلى ملامحها العمرانية المتميزة بوجود حزام أخضر محيط بها، والأمر الذي يشكل بيئة صحية للسكان عكس المدن الكبرى هو اهتمامها بالمساحات الخضراء¹.

2_3_4 من الناحية الخدمائية:

مد جميع أحياء المدينة بالخدمات اللازمة كالمياه والإنارة والمجاري التي تتفق في حجمها ومرونتها مع حجم السكان وكثرة المباني، وبجيث لا تكون هناك وفرة في بعض الأحياء ونقصا في بعضها الآخر.

- تقصير رحلة العمل من محل السكن إلى مواقع العمل وذلك إما بوضع سكان العمال قريبا من المناطق العامة أو تسيير وسائل المواصلات وخفض أجورها.

- سهولة وسير اتصال المدينة بالمناطق أخرى بالموانئ والعواصم أو المناطق الخدمات أو بمراكز الأسواق.

2_3_5 من الناحية العمرانية:

- تحسين العلاقة بين المساكن والشوارع والمناطق الصناعية والخدمات العامة.

- إمكان الإبقاء على المنتزهات العامة ومناطق المكشوفة في الأحياء السكنية لتكون متنفسا للسكان.

- فصل المناطق السكنية عن مناطق الصناعية لتقليل الضوضاء التي تخلفه الصناعة بدخانها وروائحها الكريهة.

- تخصيص مناطق خاصة بالأسواق وأماكن انتظار عربات، الدراجات حيث تكون هذه المناطق في متناول المناطق الأخرى².

-

¹ علام زيد المال نجوى، مرجع سابق، ص 153-154.

²² صبري فارس الهيتي: التخطيط الحضري، مكتبة الإكسبر الإلكترونية، ص 42-43.

2_2 استراتيجيات تخطيط وتنمية المدن الجديدة:

إن المدينة متغيرة الشكل والحجم والوظيفة، لذا هي تستمر بالنمو والتطور بمرور الزمن بغرض توفير حاجه الإنسان من سكن ونقل وترفيه وخدمات، ويجب أن تتوفر على ارض مناسبة لتوسع المدينة عليها حيث تسمح بتوسع بعض المدن من خلال حجمها¹، حتى تدفع لإيقافها وإيجاد حلول لها وللحد من المشاكل الكبرى للمدينة الكبرى سنعرض في ما يلي استراتيجيات تخطيط وتنمية المدن الجديدة.

1_2_2 استراتيجيات تخطيط المدن الجديدة:

لتفادي المشكلات الموجودة في المدن والحد منها لبدأ من وضع خريطة جديدة للمدن تحتوي على قفزة هائلة من الفكر الذي يشمل على:

- إن الحي السكني يجب أن يكون في أفضل الأماكن داخل المدينة من حيث الموقع والمناخ قربه من المساحات الخضراء ووصول أشعة الشمس له.
- عند تخطيط المساكن يجب أن ينال كل مسكن ولو قسط قليل من أشعة الشمس.
- يجب أن تكون المناطق الصناعية معزولة عن المناطق السكنية بمساحات خضراء كافية.
- يجب ربط منطقة وسط المدينة والأنشطة العامة بالأحياء السكنية بشبكة من الطرق والمواصلات تفي باحتياجات حركة نقل الأفراد اليومية.
- الاهتمام بالمناطق الخضراء داخل المدينة ومحاولة زيادة رقعتها لتشكّل أيضاً في تكوين مناطق عزلة بين محاور الطرق الرئيسية ذات أحجام مرور عالية والمناطق السكنية المحيطة بها.

¹ حفيظي ليليا: المدن الجديدة ومشكلة الإسكان الحضري، مرجع سابق، ص 81-82.

- إن التلوث بأنواعه المختلفة (تلوث الهواء، الماء، المناخ، التلوث بالنفايات وفضلات والضوضاء...) يمثل مختلف المخاطر البيئية التي يتعرض لها أفراد وتكون عائق على حياتهم ومنها يجب إحداث تغيير وتخطيط يدرس فيه عملية التقليل أو الحد من هذه الظاهرة.
- ومن خلال هذا تتبين أهمية تحقيق السكن المناسب للأفراد داخل المدن الجديدة مع النظر إلى أهمية تواجد عامل الشمس والهواء اللذان يوفران تحسين الصحة ، ولا يتم ذلك إلا من خلال تطبيق استراتيجيات التخطيط ملائمة ومدرسة لإنشاء مناطق سكنية مناسبة لإقامة والعمل والترفيه والراحة في هذه المدن الجديدة.
- ولهذا يعتمد المخططون على محاوله تفادي أخطاء والمشكلات في المدن الكبرى خاصة في مجال التخطيط الحضري وذلك عند إنشاء "مدن جديدة" حيث تهدف عملية التخطيط إلى:
- تحسين العلاقة بين المساكن والشوارع والمناطق الصناعية والخدمات العامة بحيث لا يطغى قسم منها على الآخر.
- تحقيق التوازن بين عدد السكان في المدينة الجديدة وبين حجمها ومساحتها الجغرافية.
- إنشاء المساحات الخضراء وفضاءات الترفيهية في أحياء السكنية لتكون متنفسا للسكان ومكان لقضاء أوقات الفراغ.
- محاوله تقليل أو الحد من ظاهرة التلوث التي أصبحت تهدد الحياة البشرية والبيئة وذلك من خلال فصل المناطق الصناعية عن المناطق السكنية¹.

2_2_2 استراتيجيات تنمية المدن الجديدة:

إن عملية إنشاء المدن الجديدة يأتي كحل لتحقيق الضغط السكاني على مدن القائمة بغية زيادة الدخل القومي وتوفير فرص العمل مع توسيع الصناعات في مناطق متعددة بهدف الاستفادة من الناتج الاقتصادي لها، بمعنى أن أي

¹حفيظي ليليا، مرجع سابق نفسه، ص83.

إستراتيجية توضع للتنمية هذه المدن بمختلف المقومات والمعايير الاقتصادية والاجتماعية لتنسيق بين عناصر التنمية المختلفة والاستغلال الأمثل لمواردها ومن هنا تطرح استراتيجيه تنميه المدن الجديدة في نقاط التالية:

❖ استراتيجية التنمية الاجتماعية:

يمثل البعد الاجتماعي واحد من المكونات الأساسية والحيوية الواجب اتخاذها في تنميه المدن الجديدة، بخصائصها المتميزة بتعقيد والتركيب حيث لها سمات محلية مؤثرة على الإنساق والمعايير السلوكية لبناء مجتمع مرتقب.

لذا تكون إستراتيجية التنمية الاجتماعية بالمدن الجديدة للتعرف على المجتمع البشري جديد كالتالي:

- إن السكان يمثلون المحور الحيوي لهذه المدن ويشكلون العمود الفقري له، إذ أنه يستهدف نقاط جغرافية لم تعمر من قبل فيجب أخذ تحدي كبير لتشجيع السكان في الإقامة والاستقرار في أماكنهم الجديدة.

- التخطيط الاجتماعي للمدن الجديدة ينبغي أن يحرص على تلاقي الأخطار بالمجتمعات القديمة القائمة، بحيث يجب دراسة الأرض والبشر الذين يستعملون عليها بدقة محكمة.

- تمثل العلاقات الاجتماعية جانباً مهماً يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار، بمعنى آخر تمثل العلاقات تلك الإطار الاجتماعي الذي يتعامل بمقتضى سكان هذا المجتمع.

- إن فكرة تكوين المدن الجديدة في الشغل الشاغل للمخطط فهي التي تجسد المحور الحيوي للتنمية¹.

❖ إستراتيجية التنمية الصناعية:

إن إستراتيجية التنمية الصناعية لا تنفصل عن إستراتيجية الأخرى بل مساندة بدور فعال في عملية التنمية حيث تساعد على التمتع بمقومات الإنتاج الزراعي بالمنطقة وتحدد إستراتيجية التنمية الصناعية في النقاط التالية:

- إقامة صناعات غير ملوثة للبيئة.

¹ وناس نادبة: مرجع سابق، ص 23_24.

- تحقيق إنتاج صناعي يغطي احتياجات الدولة والتصدير جزء آخر للدولة.
- توسيع مساهمة القطاع الخاص في التنمية لقطاع الصناعة.
- استراتيجيه التنمية العمرانية.
- تتمثل بالانطلاق من المعمور الحالي إلى المناطق الإمكانيات الصالحة للتعمير حيث يجب توفر ظهير عمراي قائم يدعم الانطلاق على عمليات تعمير المختلفة حيث تتمثل إستراتيجية التنمية العمرانية في:
 - أ- تجنب إقامة تجمعات العمرانية في المناطق الصالحة لعملية الاستزراع للحفاظ على الثروات الموجودة.
 - ب- تجنب إقامة التجمعات العمرانية في الكثبان الرملية ومجاري السيول.
 - ج- تجنب إقامة التجمعات العمرانية في مناطق المحميات.
 - د- مراعاة تصميم المباني مع المناخ باختيار موارد البناء الجيدة والفكر التصميمي المناسب.

❖ إستراتيجية الجذب السكاني:

- تشكل عملية الجذب السكاني محور أساسي لعملية التنمية، فلا تكون التنمية إلا بتوفر السكان وتتمثل هذه الإستراتيجية في:
- الإغراءات المادية من خلال فرض فرص العمل والعائد المجري الذي يغنيهم عن التفكير في البحث عن البديل.
 - إغراءات التوطين بتوفير مساكن ملائمة للشباب حديثي الزواج وخصوصا المدن يفتقدونها على المسكن المناسب في موطنهم القديم.
 - توفير وسائل الأمن والأمان والتعليم والترفيه للسكان الجدد.

ومنه فإن إستراتيجية تخطيط وتنمية المدن الجديدة تمثل دور مهم في عملية جذب السكان والتنمية، أي الوصول إلى تحقيق الأهداف التي أنشأت لأجلها المدن الجديدة من خلال الوصول إلى زيادة الدخل القومي ومنه دفع عجلة التنمية في الدولة، هذا ما يساعدها على التغلب على مشاكلها بالتواصل إلى حلول وبدائل يحقق لها ذلك¹.

2_2_3 أهداف تخطيط المدن الجديدة واعتبارات اختيار موضعها:

*الأهداف التخطيط للمدن الجديدة:

إن تخطيط المدن الجديد أكثر مرونة من إعادة تخطيط المدن القائمة وذلك لوضع تصاميم لها وفق أسس علمية وعملية باستخدام جميع التقنيات التكنولوجية في خدمة تنفيذ تلك المخططات وإمكانية تجاوز سلبيات المدن القائمة والموضع الجديد يكون ذا مرونة عالية في الاستجابة للتغيرات الاقتصادية والاجتماعية ويكمن الهدف من تخطيط المدن الجديدة ما يأتي:

— إنشاء مراكز استقطاب جديدة للتنمية الصناعية في المناطق المختلفة وبطيئة التطور لإعادة توزيع الأنشطة والسكان.

— إنشاء عاصمة جديدة لعدم كفاءة العاصمة القديمة.

— إقامة مدن علمية تضم مؤسسات علمية من جامعات ومعاهد ومدارس.

— إقامة مدن جديدة حول العواصم الكبرى لاستيعاب الزيادة السكانية وخلق أقطاب جذب للهجرة القادمة إليها أو لمواجهة الزيادة السكانية الطبيعية.

*اعتبارات اختيار موضع المدن الجديدة:

— توفير مساحات من الأرض الكافية لاستيعاب السكان المخطط إسكانهم.

— توفير موارد طبيعية معدنية وغير معدنية.

¹ وناس نادبة، مرجع نفسه، ص 24-25.

- سهولة الاتصال بالمدن والمناطق المجاورة من خلال ووسائل النقل.
- بناء الخدمات الإدارية بعيدة عن المراكز التجارية.
- انسجام مخطط المدينة مع طبيعة الموقع وما يتضمنه من مؤثرات.
- تخطيط الأنشطة والخدمات بشكل متجانس لمساعدة المدن على أداء دورها.
- تخطيط مركز المدينة بشكل منتظم وكفوء ليخدم كافة سكانها.

خلاصة الفصل:

من خلال ما سبق لنا ذكره نستنتج أن التجمعات الحضرية الجديدة جاءت كفكرة وحل بديل انتهجته الدولة للحد من أزمة السكن وما يصاحبها من خدمات (النقل، السكن، المرافق العمومية) كما نتجت بغيت تحولات سياسية واقتصادية واجتماعية التي عاشها المجتمع الإنساني.

الفصل الثالث:
الإجراءات المنهجية
للدراسة

تمهيد:

يستخدم الباحث من خلال رحلة بحثه العديد من الإجراءات المنهجية من أجل الإلمام بجميع جوانب الدراسة حيث تمثلت هذه الإجراءات في تبيان المنهج المتبع في الجانب النظري من الدراسة إضافة إلى عرض مجالات الدراسة المتكون من مجال المكاني والزماني والبشري للدراسة، كما حدد تقنيات جمع البيانات من خلال تقنيتين (الملاحظة والاستمارة)، وختم هذا الفصل بالعينة وكيفية اختيارها من المجتمع الكلي.

أولا :مجالات الدراسة:

إن تحديد مجالات الدراسة من أهم الخطوات التي لا يمكن الاستغناء عنها في أي دراسة كانت حيث يمكننا من التعرف على مجال الذي تجرى فيه الدراسة وأفراد العينة المعنيين بالأمر وكذلك معرفة الفترة الزمنية المستغرقة خلال فترة البحث حيث يتم ذلك من خلال ثلاث مجالات المعرفة بالمجال الزمني والمجال البشري والمجال الجغرافي وهي كالتالي في نقاط التالية:

1_1المجال المكاني (الجغرافي):

يعتبر حي 300مسكن من المشاريع التي تمت في مشروع بناء المدن الجديدة "سيدي علي"، فهو يقع في مدخل مدينة سيدي علي، يحده الطريق الولائي من جهة الجنوب ويفصله عن المؤسسة الإستشفائية العمومية، ويحده من الجهة الغربية مساحات فارغة ، ومن جهة الشرق مسجد الشهداء والملعب الجوّاري، وقد ضم نمط العدل رقم 2، ويتكون من 300 وحدة سكنية متكونة من 10 عمارات.¹

1_2المجال الزمني:

يتمثل المجال الزمني في هذه الدراسة من خلال البيانات العلمية في الجانب النظري المستغرق أربعة أشهر انطلاقا من شهر ديسمبر 2021 إلى غاية شهر مارس 2022.

حيث استغرقت فترة جمع البيانات الميدانية 3 أشهر بداية من أواخر شهر مارس إلى غاية شهر جوان 2022، وتم ذلك من خلال عدة مراحل المتمثلة في جمع البيانات المتعلقة بالمجال الخاص بالدراسة من قبل المؤسسات، وأخيرا تم التوزيع الاستمارة في مجال الدراسة.

1_3المجال البشري:

أقيمت الدراسة في سيدي علي بالتحديد في تجمع السكاني الذي يضم 300 وحدة سكنية ذات نمط العدل الواقع في مدخل المدينة وعليه فيتمحور مجتمع الدراسة في السكان (حي 300 مسكن) كما موضح في الجدول:

¹ مديرية السكن، وجمع المعلومات عن طريق البحث الميداني.

عدد الأفراد المعانيين في كل عمارة	أرقام العمارات	عدد المساكن	عدد العمارات	اسم الحي
5	1	300.	10	حي
5	2	مسكن		300
5	3		10	مسكن
5	4		عمارات	
5	5			
5	6			
5	7			
5	8			
5	9			
5	10			
50	10	300	10	المجموعة

ثانياً: منهجية الدراسة:

تتمثل منهجية البحث دور مهم في البحث العلمي لكونها الأسلوب الذي يعتمد عليه الباحث والإطار الذي يخطط له للوصول للهدف المنشود لذلك لا بدأ اختيارها بشكل مناسب وملائم لتقديم صورة واضحة عن واقع النقل

الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة تبين أن المنهج الذي يتماشى مع طبيعة الموضوع لهذه الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي بجمع أكبر قدر ممكن من المعلومات التي تخدم دراستنا وتزيد من إثرائها تم إتباع عدة مراحل في هذه الدراسة وهي:

المرحلة الأولى: مرحلة البحث النظري:

تم الإلمام بجميع جوانب الموضوع من خلال الإطلاع على مختلف المراجع التي تساهم بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بالموضوع من كتب، أطروحات ماجستير ودكتوراه، مذكرات تخرج، مواقع الانترنت التي بها روابط منشورة حول موضوع.

- المخططات والجرائد الرسمية.

المرحلة الثانية: مرحلة العمل الميداني:

تتمثل في العمل الميداني التطبيقي وذلك بزيارات الميدانية التي تمت في حي 300 مسكن وزيارة مختلف المصالح الإدارية المعنية من أجل جمع معطيات المرتبطة بالموضوع حيث تمثلت في إدارة التالية:

- مديرية النقل لولاية مستغانم.

- مديرية السكن لولاية مستغانم.

2_2 التقنيات المستعملة:

لوصف وتقديم أي دراسة لا بد من استخدام جملة من التقنيات التي تساعد على جمع المعلومات المكتملة للدراسة وتمثلت هذه التقنيات في:

2_2_1 الملاحظة:

تعتبر الملاحظة مشاهدة ومراقبة السلوك أو ظاهرة معينة بأساليب مناسبة للدراسة¹ كونها أهم الأدوات المستخدمة في الدراسات الوصفية حين تمكننا من جمع المعطيات والبيانات حول واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة ومعرفة وضعية المواقف والنواقص التي تفتقر لها من خلال آراء المستعملين للنقل الحضري ومن خلال ما نلاحظه شخصيا.

2_2_2 الاستمارة:

تعد من أوسع الطرق انتشارا فهي وسيلة لجمع البيانات تحتوي على مجموعة من الأسئلة المكتوبة التي تسعى للوصول إلى حقائق معينة أو آراء ذاتية عن موضوع الدراسة². وتتم من خلال توزيع الاستمارة على فئة من الأفراد المعنيين الذين تم اختيارهم من أجل معرفة واقع النقل الحضري والخدمات التي يقدمها داخل الحي المدروس حيث يتواجدون في أماكن التوقف الحافلات، أصحاب المحلات الموجودة بالحي وذلك لجمع معلومات اللازمة حول النقل الحضري وخدماته المقدمة.

ثالثا: لعينة وكيفية اختيارها:**3_1_1 العينة:**

العينة عبارة عن جزء محدود من المجتمع يتم اختياره بطريقة معينة لتمثيل ظاهرة من ظواهر المجتمع في موضوعنا الذي يهدف إلى معرفة واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة بحي (300 مسكن) والاستحالة القيام بالدراسة على كل المجتمع لاحتوائه على 300 وحدة سكنية فتم استعمال العينة العشوائية المنتظمة حيث يتم اختيار المبحوثون المنتمون إلى حي عن طريق الصدفة داخل الحي.

¹ ذ- محمد سرحان علي الحمودي: مناهج البحث العلمي، مكتبة الوسيطية للنشر والتوزيع، الطبعة الثالثة، 1443هـ/2019م، ص149.

² ذ- عبد الناصر سليم حامد: معجم مصطلحات الخدمة الاجتماعية، دار أسامة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، ص154.

3_2 كيفية اختيار العينة:

تم اختيار العينة من مجتمع سكاني الذي يحتوي على 300 وحدة سكنية إذن النسبة المئوية القادرة على تمثيل خصائص مجتمع الدراسة الكلي هي 17%.

- وبالتالي يكون حجم العينة على الشكل التالي:

$$51 \text{ مفردة} = \frac{17 \times 300}{100}$$

والآن نقوم بحساب المدى لمعرفة موقع المفردات وتحديد من عينة الدراسة كالتالي:

$$5.88 = \frac{300}{51}$$

ثم تم ترقيم مجموعة من قصاصات الورق من رقم 01 إلى رقم 10، بعدها نقوم باختيار ورقة بطريقة عشوائية فكان الرقم المختار هو 05.

ثم نبدأ بتوزيع العينة على الشكل التالي:

المبحوث الأول: هو الذي يمثل الرقم 5

المبحوث الثاني: هو الذي يمثل الرقم (5+5=10)

المبحوث الثالث: هو الذي يمثل الرقم (5+10=15)...

وهكذا حتى نصل إلى الرقم تسلسلي (255) الذي يكون تسلسله في العينة هو الرقم 51.

خلاصه الفصل:

قد تم معالجة هذا الفصل لإجراءات المنهجية التي تم استخدامها في هذه الدراسة التي اعتبرت كقالب عام في البحث من خلال إدراج المنهج الوصفي والتقنيات التي اقتنينا بها المعطيات وكذا العينة المعتمدة، وكانت مفصل بين الجانب النظري للدراسة وأساليب نتائج النهائية.

الفصل الرابع:

عرض وتحليل البيانات
الميدانية ونتائج الدراسة

تمهيد:

تتطرق الدراسة الحالية إلى واقع النقل الحضري في التجمعات الحضرية الجديدة ويتم ذلك من خلال مجموعة من التساؤلات التي تم صياغتها وطرحها في هذا الفصل بغية الوصول للأهداف المنشودة في الدراسة بعرض المعطيات المتحصل عليها في ميدان الدراسة، تم اعتماد على الأسلوب الكمي في العرض من خلال الأرقام والنسب المئوية، وتم استخدام الأسلوب الكيفي لقراءة الجداول والنسب.

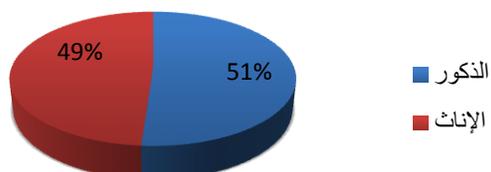
تحليل الاستبيان:

محور الأول: المعلومات الشخصية:

1. حسب الجنس:

الجدول رقم (03): يوضح الجنس

الشكل رقم (05): دائرة نسبية
... لتوزيع أفراد العينة حسب الجنس

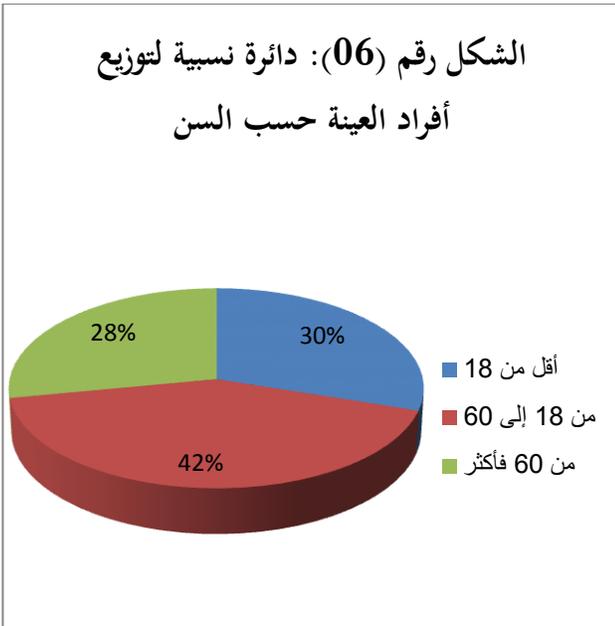


النسبة المئوية	التكرار	
54%	27	الذكور
46%	23	الإناث
100%	50	المجموع

تمثلت عينة الدراسة من ناحية الجنس (ذكور وإناث) في نسبة متفاوتة حيث بلغت نسبة الذكور (54%) من (27) فرد من أفراد العينة، في حين بلغت نسبة الإناث بـ (46%) من خلال (23) فرد من أفراد العينة وهذا يبين أن النسبة التي تستعمل النقل الحضري هي نسبة الذكور. وهذا راجع أساساً إلى وضعية الأسر التي تتسم بالمحافظة وخروج الإناث بنسبة قليلة عكس الذكور الذين يقضون جل أوقاتهم خارج البيت من أجل العمل وقضاء حاجيات البيت ومن هنا تتوضح صورة الذكور من المجتمع البحث في استعمال النقل مقارنة بالنسبة للمرأة.

2. حسب السن:

الجدول الرقم (04) يوضح السن



النسبة المئوية	تكرار	السن
30%	15	أقل من 18
42%	21	من 18 إلى 60
28%	14	من 60 فأكثر
100%	50	المجموع

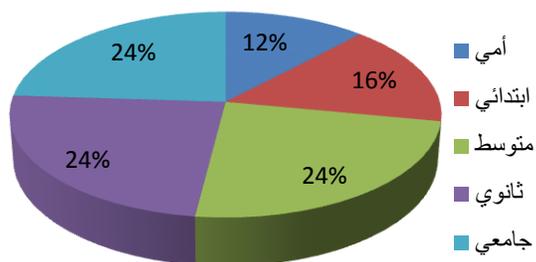
يتبين لنا من خلال الجدول أعلاه ومن التمثيل البياني أن الفئة التي تستعمل النقل الحضري بكثرة هي التي تتراوح (18 سنة إلى 60) سنة حيث تمثلت نسبتها بـ(42%) اختلافًا مع باقي الفئات وهذا راجع لعدة تنقلات منها تنقلات العمل إضافة إلى التنقلات الضرورية، في حين بلغت الفئة (الأقل من 18 سنة) بنسبة (30%) حين شملت طلاب المدارس الذين يستعملون الحافلة أو على الأقدام وبالنسبة للفئة (الأكثر من 60 سنة) التي شملت المتقاعدين وقدرة بنسبة (28%) وهذا يبين أن المعطيات والآراء التي جمعت من خلال موضوع الدراسة دقيقة وموضوعية أي يميلون للتنقل بكثرة لأغراض متنوعة (للعمل - للتنزه...).

حسب المستوى التعليمي:

الجدول الرقم (05) يوضح المستوى التعليمي.

النسبة المئوية	التكرار	المستوى التعليمي
12%	6	أمي
16%	8	ابتدائي
24%	12	متوسط
24%	12	ثانوي
24%	12	جامعي
100%	50	المجموع

الشكل رقم (07): دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي



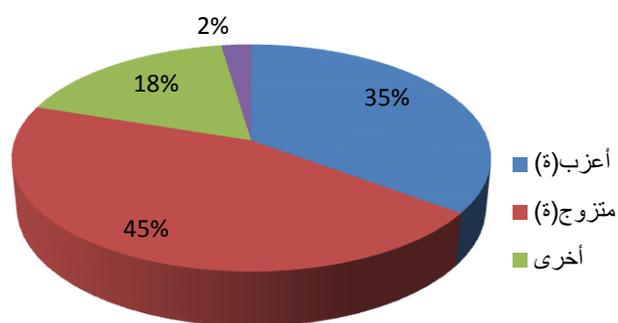
نلاحظ من خلال الجدول السابق أن النسبة الأكبر قدرت بـ (24%) حيث كانت متساوية في ثلاثة مستويات المستوى المتوسط المتكون من (12) فرد من أفراد العينة المبحوثة و المستوى الثانوي الذي يشمل كذلك (12) فرد، والمستوى الثالث هو المستوى الجامعي كذلك يشمل (12)، في حين يليه المستوى الابتدائي المتكون من (8) أفراد من العينة حيث قدر بنسبة (16%) و يبقى آخر مستوى هو الأمي الذي قدر بنسبة (12%) وتحليل سوسولوجي نقول بأن النقل الحضري يستعمل بكثرة ويوميا لطلاب المدارس والجامعيين وكذا العمال بمختلف رتبهم، عكس المستوى الأمي الذين تكون تنقلاتهم قليلة وبالنسبة للمستوى الابتدائي فمعظمهم يتنقلون عبر سيارات شخصية رفقة أوليائهم أو مشي على الأقدام لقرب مكان تدرسهم.

3. حسب الحالة العائلية:

الجدول الرقم (06) يوضح الحالة العائلية

الشكل رقم (08): دائرة نسبية لتوزيع أفراد

العينة حسب الحالة العائلية



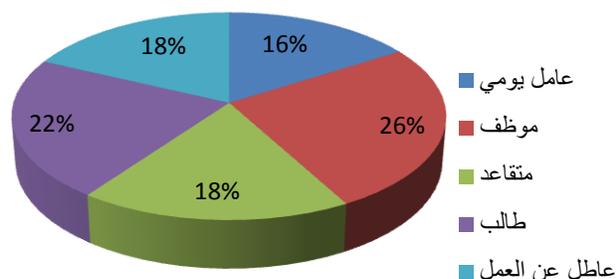
النسبة المئوية	التكرار	الحالة العائلية
36%	18	أعزب(ة)
46%	23	متزوج(ة)
18%	9	أخرى
100%	50	مجموع

يتضح لنا من خلال جدول أعلاه وتمثيل البياني أن النسبة أكثر استعمال في النقل الحضري قدرت بنسبة (46%) من (23) فرد من أفراد العينة المتزوجين في حين بلغت النسبة التي تليها بـ (36%) من (18) فرد من أفراد العينة العزاب وتبقى نسبه (18%) من (9) أفراد في حالة العائلية الأخرى التي تشمل (الأرامل، المطلق...). وهذا راجع إلى أن المتزوجون لهم مسؤوليات كبيرة عكس غيرهم وذلك لتنقلاتهم للعمل و التسوق و إقتناء ضروريات ولوازم البيت و إصطحاب أولادهم وجلبهم من للمدارس وغيرها من الحاجيات التي تستدعي تنقلاتهم لتوفيرها لعائلاتهم .

حسب الحالة المهنية:

الجدول رقم (07) يوضح الحالة المهنية

شكل رقم (09): دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب الحالة المهنية



النسبة المئوية	تكرار	الحالة المهنية
16%	8	عامل يومي
26%	13	موظف
18%	9	متقاعد
22%	11	طالب
18%	9	عاطل عن العمل
100%	50	المجموع

من خلال جدول السابق يتبين لنا أن الموظفون هم فئة الأكثر استعمالاً للنقل الحضري التي قدرت نسبتها (26%) حيث قدرت فئة الطلاب بنسبة (22%) و تليها نسبة (18%) مشتركة بين المتقاعدين والعاطلين عن العمل من (9) أفراد من المجتمع المبحوث في حين تبقى أحر نسبة الخاصة بالعامل اليومي المقدرة بنسبة (16%)

من (8) أفرا. أي أن الحالة المهنية تبين المستوى المعيشي للأسرة، وعليه فإن أفراد العينة معظمهم ينتمون إلى الطبقة الوسطى دون نسيان الفرق الموجود بين النوع الوظيفة والدخل الشهري أيضا.

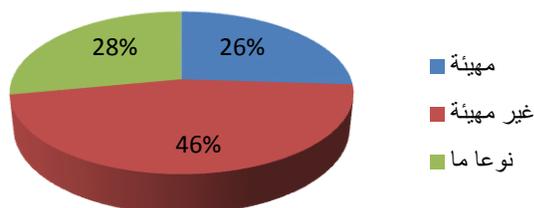
المحور الثاني: الخدمات التي يقدمها النقل الحضري داخل الحي الجديد

إجابة أفراد العينة على المسافة بين موقف ومكان الإقامة

الجدول رقم (08) يوضح الإجابة عن المسافة

المسافة	تكرار	النسبة المئوية
قريبة	14	28%
متوسطة	21	42%
بعيدة	15	30%
المجموع	50	100%

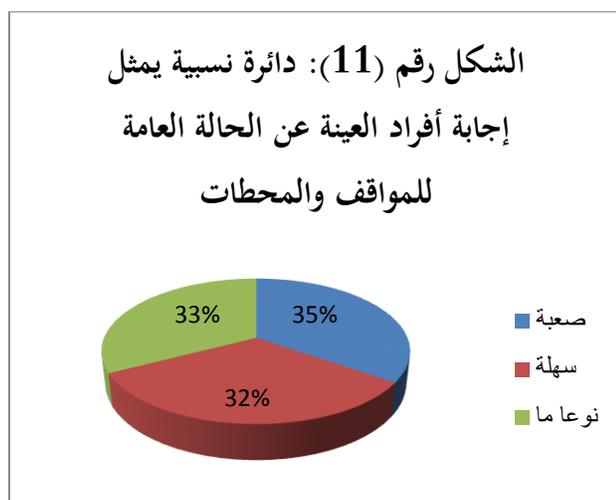
الشكل رقم (10): دائرة نسبية يوضح إجابة أفراد العينة حسب المسافة بين الموقف ومكان الإقامة



يوضح الجدول أعلاه المسافة بين مكان الإقامة والموقف متوسطة حيث صرحها أفراد العينة بنسبه (42%) من (21) مبحوث، في حين نجد تصريح (15) فرد من العينة يصرحون بأن المسافة بعيدة وذلك لتقليلهم عن طريق المشي دون إستعمال أي وسيلة جيت بلغت نسبتهم بـ (30%)، في حين تبقى نسبة قليلة المقدرة بـ (28%) تصرح بأن المسافة قريبة من خلال (14) فرد، وذلك راجع لتقليلهم عبر سيارة شخصية ودراجة وغيرها من الوسائل السريعة عكس الأشخاص الذين يتنقلون عن طريق المشي.

حسب الحالة العامة للمواقف والمحطات:

جدول رقم (09) يوضح الحالة العامة للمواقف ومحطات



حالة المواقف	تكرار	النسبة المئوية
مهينة	13	26%
غير مهينة	23	46%
نوعا ما	14	28%
المجموع	50	100

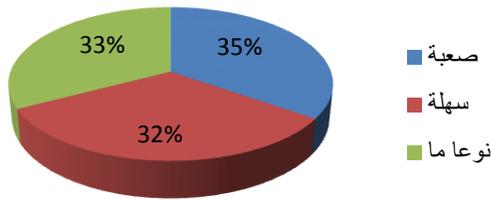
تعود النسبة الأكبر للأفراد العينة الذين صرحوا بأن الحالة العامة لمواقف والحافلات غير مهينة بنسبه (46%) من خلال (23) فرد من أفراد المجتمع المبحوث في حين نجد الأفراد المبحوثين الذين كانت إجاباتهم عن التهيئة الجزئية للمواقف قدرت بنسبة (28%) التي أدلى بها (13) مبحوث في حين تبقى النسبة الأقل المقدرة بنسبة (26%) عن تهيئة المواقف. أي عدم اهتمام المسؤولين حول وضعية النقل الحضري وعدم تقديم له الإمكانيات والضروريات للنهوض به نظرا لسوء تخطيط المواقف وتهيئتها وترميمها كما يجب وتوفير بها وسائل الراحة والتهوية والأمن وغيرها من الوسائل التي يحتاجها المتنقل أثناء إنتظاره الحافلات .

حسب عملية التنقل:

الجدول الرقم (10) يوضح عملية التنقل

عملية التنقل	التكرار	النسبة المئوية
صعبة	18	36%
سهلة	16	32%
نوعا ما	16	32%
المجموع	50	100%

الشكل رقم (12): يمثل توزيع أفراد العينة حسب عملية التنقل داخل الحي



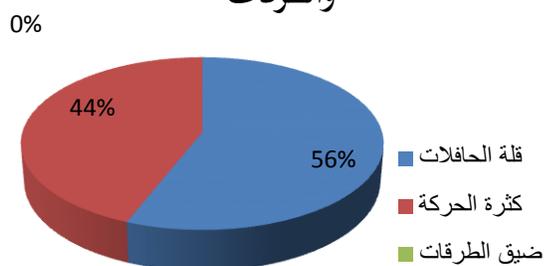
تفسر النتائج بأن أفراد العينة الذين تم استجوابهم حول عملية التنقل داخل الحي يصرحون بأنها عملية صعبة وهذا ما أدى به (18) فرد حيث بلغت نسبتهم ب (36%) في حين نجد نسبة متساوية بين عدد الباحثين الذين أجابوا عن سهولة التنقل وتوسطها بنسبة (32%) من خلال (16) من الباحثين. في حين يعود سبب ذلك لانعدام موصولية خطوط النقل الحضري داخل الحي وعدم تغطيته وإهمال تنظيم شبكة النقل.

حسب أسباب الازدحام:

الجدول رقم (11) يوضح أسباب ازدحام

أسباب الازدحام	تكرار	النسبة المئوية
قلة الحافلات	28	56%
كثرة الحركة	22	44%
ضيق الطرقات	0	0%
مجموع	50	100%

الشكل رقم (13): يوضح أفراد العينة حسب أسباب ازدحام في المواقف والطرقات

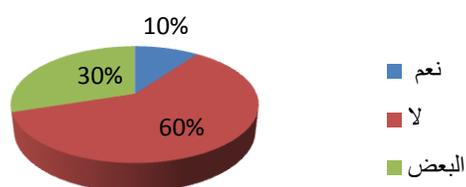


أوضحت نتائج الفرز أن الأسباب التي تؤدي إلى الازدحام في المواقف والطرقات هي قلة الحافلات وهذا ما أدلى به أفراد العينة بنسبه (56%) من (28) فرد من أفراد المجتمع المبحوث، في حين نجد (22) من أفراد العينة يتبين لهم أن أسباب الازدحام راجعة لكثرة الحركة وهذا ما بلغت نسبته ب(44%)، وذلك لعدم إهتمام المسؤولين بهذا المجال وعدم تخطيطه وتنظيمه بالطريقة المنتظمة التي تخدم المدينة بكل أجزائها .

حسب الوسائل التي تتوفر في مواقف

الجدول رقم (12) يوضح الوسائل المتوفرة في المواقف

الشكل رقم (14): يوضح توزيع أفراد العينة حسب الوسائل المتوفرة في المواقف الانتظار



وسائل النقل	تكرار	النسبة المئوية
نعم	5	10%
لا	30	60%
البعض	15	30%
مجموع	50	100%

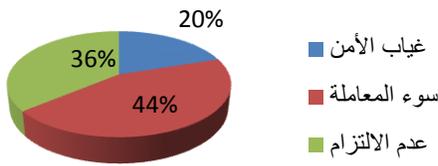
نلاحظ من خلال جدول أعلاه أن نسبة أفراد العينة الذين أجابوا ب "لا" عن انعدام وسائل التهوية والإضاءة والمقاعد المريحة قدرت نسبتهم ب(60%) من خلال (30) مبحوث في حين يصرح البعض من أفراد العينة بتوفر بعض الوسائل في المواقف بنسبة (30%) من (15) فرد، كما نجد في المقابل نسبة (10%) من (5) مبحوثين يصرحون بأن مواقف الانتظار تحتوي على المقاعد المريحة ووسائل التهوية .

أي تم تهيئة المحطات والمواقف دون دراستها ومراعات جوانبها بالكامل وتوفير البعض من اللوازم فقط

حسب المشاكل النقل

الجدول رقم (13) يوضح مشاكل التنقل

الشكل رقم (15): يوضح توزيع
...أفراد العينة حسب المشاكل



مشاكل أثناء التنقل	التكرار	النسبة المئوية
غياب الأمن	10	20%
سوء المعاملة	22	44%
عدم الالتزام	18	36%
المجموع	50	100%

من خلال الجدول أعلاه يتبين لنا أن (22) من أفراد العينة يرون أن المشاكل التي تواجههم أثناء تنقلاتهم هي سوء المعاملة ف حيث بلغت نسبتهم ب 44%، في حين نجد نسبة (36%) من (18) فرد من أفراد العينة وهذا يعني أن المشاكل التي يواجهونها يعود سببها لعدم الالتزام والاهتمام بهذا المجال من ناحية المسؤولين بهذا المجال، وتبقى نسبة (20%) التي يمثلها (10) أفراد يرونها راجعة لغياب الأمن، وهذا راجع لسوء تهئية الطرقات وضيق الطرقات عدم توفر إشارات المرور في بعض الطرقات وانعدام اللافتات الموجهة وغيرها أي عدم تنظيم شبكة النقل ككل .

حسب موصلية خطوط النقل:

الجدول رقم (14) يوضح موصلية خطوط النقل

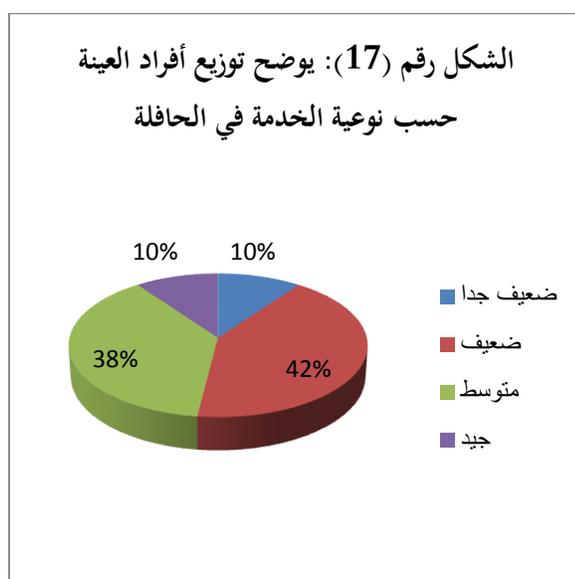


خطوط النقل	تكرار	النسبة المئوية
لا	29	58%
نعم	21	42%
المجموع	50	100%

من خلال جدول تبين لنا أن نسبة (58%) من (29) فرد من أفراد العينة يرون أن الحي على موصولية بخطوط النقل الحضري، في حين أفراد العينة الذين يرون عدم موصولية الحي بخطوط النقل الحضري قدرت نسبتهم ب (42%) و هذا ما صرح به (21) فرد من المبحوثين ، ويعود هذا إلى التخطيط العشوائي للأحياء والطرق داخل الحي وعدم مراعات موصولية كل الخطوط الموجودة بالحب وهذا ما يعرقل حركة التنقل بالتالي يؤدي هذا المشكل لشكوى ساكني الحي وعدم راهم عن النقل الحضري .

حسب نوعيه الخدمة في الحافلة:

الجدول رقم (15) يوضح نوعية الخدمة في الحافلة



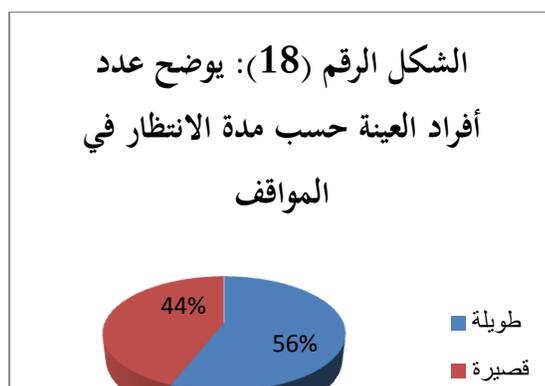
النسبة المئوية	التكرار	نوعية الخدمة
10%	5	ضعيف جدا
42%	21	ضعيف
38%	19	متوسط
10%	5	جيد
100%	50	مجموع

نستنتج من خلال جدول أعلاه أن (21) فردا من أفراد العينة الذين يصرحون بأن نوعية الخدمة داخل الحافلة ضعيفة حيث قدرت نسبتهم ب (42%)، في حين نجد نسبة (38%) من أفراد العينة يصرحون بأن نوعية الخدمة التي تقدم داخل الحافلة متوسطة وهذا ما أدلى به (19) فرد ، في حين تتساوى نسبة أفراد العينة الذين يصرحون بضعف الخدمة المقدمة داخل الحافلة والنوعية الجيدة بنسبة (10%) ويمثلها (5) أفراد . حين يعود ذلك لإنعدام الأمن و الكلمات اللفظية التي تحدث نتيجة تناوشات بين الركاب من أجل الحصول على المقاعد وتصرفات بعض السائقين والقابضيين مع الركاب التي يتحلون بها من كلام غير لائق وعدم إحترام الكبير و الصغير وعدم تلبية طلب

الركاب وتوقف لهم في المكان المطلوب وغيرها من الخدمات الرديئة التي اخذت يوميا داخل الحالة وهذا ما يعكس سن القابض والسائق وتصرفاتهم الغير لائقة بمجال عملهم .

حسب مدة الانتظار في المواقف:

الجدول الرقم (16) يوضح مدة الانتظار في المواقف

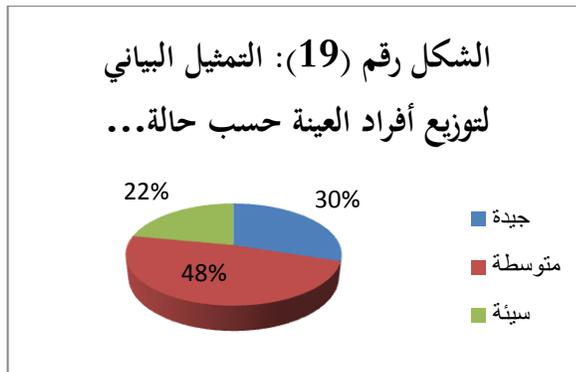


النسبة المئوية	التكرار	مدة الانتظار
56%	28	طويلة
44%	22	قصيرة
100%	50	المجموع

يتبين لنا من خلال الجدول الأعلى أن (28) من أفراد العينة الذين يصرحون بأن مدة الانتظار في المواقف طويلة حيث بلغت نسبتهم ب(56%) من أفراد المجتمع المبحوث، في حين يرى (22) من أفراد العينة الذين تقدر نسبتهم (44%) أن مدة الانتظار في المواقف قصيرة. حبت يعود السبب في ذلك لقلّة الحافلات وعدم إحترام مواقيت الوصول والإنطلاق بسبب الإزدحام في الطرقات وضيقها وهذا ما يعيق نوعيو الخدمة وقلت الطلب على النقل الحضري الجماعي.

حسب حالة الخطوط:

الجدول رقم (17) يوضح حالة الخطوط



حالة الخطوط	التكرار	النسبة المئوية
جيدة	15	30%
متوسطة	24	48%
سيئة	11	22%
المجموع	50	100%

يوضح الجدول السابق أن أفراد العينة يرون أن حالة خطوط النقل الحضري داخل حي (300 مسكن) في حالة متوسطة وهذا ما أدلى به (24) فرد بنسبة (48%) في حين نجد نسبة (30%) التي يمثلها (15) فرد من أفراد العينة حيث يصرحون أن حالة خطوط النقل الحضري جيدة، بينما تبقى نسبة (22%) من (11) فرد يرون أن خطوط النقل في حاله سيئة و يعود ذلك إلى الإهمال في التنسيق الوظيفي من ناحية المهندسين ولجان الحي والمسؤولين عن خدمة النقل الحضري بأنواعه .

حسب الوقت:

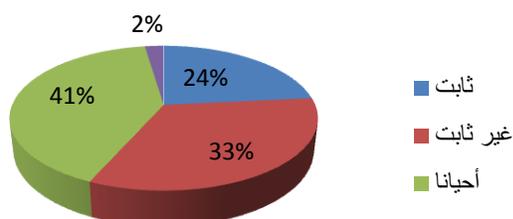
الجدول رقم (18) يوضح إجابات عن الوقت

وقت الحافلة	التكرار	النسبة المئوية
ثابت	12	24%
غير ثابت	17	34%
أحيانا	21	42%
المجموع	50	100%

الشكل رقم (20): دائرة نسبية لإجابة

أفراد العينة حول وقت انطلاق ووصول

الحافلة



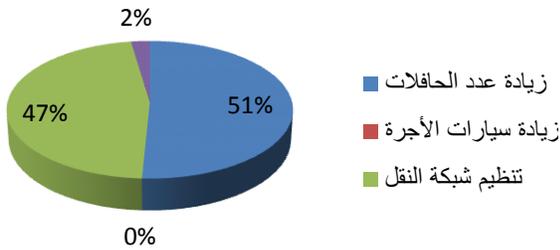
يتضح لنا من خلال الجدول الموضح أعلاه أن نسبة (42%) من أفراد العينة يرون أن وقت انطلاق الحافلة ووصولها أحيانا ثابت وأحيانا غير ثابت وهذا ما صرح به (21) فرد، في حين صرح (17) من أفراد العينة بأن وقت وصول الحافلة وانطلاقها غير ثابت، حيث قدرت نسبتهم ب(34%)، بينما تبقى نسبة (24%) من أفراد العينة يصرحون بأن وقت وصول الحافلة ثابت التي تمثلها فئة المكونة من (12) فرد. حيث يعود سبب ذلك لقلّة الحافلات والازدحام عبر الطرقات وكثرة الحافلات بها وعدم احترام مواقيت من طرف السائقين بعدم اهتمامهم بهذا المجال وتقصيرهم في عملهم .

حسب اقتراح تحسين الخدمة:

جدول رقم (19) يوضح اقتراح تحسين الخدمة

النسبة المئوية	التكرار	اقتراحات تحسين النقل
52%	26	زيادة عدد الحافلات
0%	0	زيادة سيارات الأجرة
48%	24	تنظيم شبكة النقل
100%	50	المجموع

الشكل رقم (21): التمثيل البياني
لاقتراحات أفراد العينة لتحسين خدمة النقل
الحضري



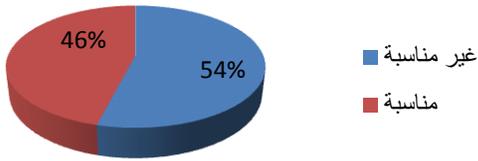
يوضح لنا الجدول السابق أن الاقتراحات التي يرونها أفراد العينة مناسبة لتحسين خدمه النقل الحضري داخل الحي هي زيادة عدد الحافلات وهذا ما أجاب به الأفراد المبحوثين التي قدرت نسبتهم ب(52%)، في حين تمثل الاقتراح الثاني بتنظيم شبكة النقل الحضري من خلال إجابات (24) فرد من أفراد العينة بنسبة (48%) من طرف (24) فرد من أفراد العينة . وهذا يعني لتحسين توعية الخدمة و النهوض بهذا القطاع وجعل كثرة الطلب عليه لبدا من توفير الحافلات وسيارات الأجرة وتنظيم شبكة النقل من كل جوانبها وإحداث تغيير في كل ما يعيق هذه الخدمة .

حسب تسعيرة النقل:

الجدول رقم (20) يوضح تسعيرة النقل

تسعيرة النقل	التكرار	النسبة المئوية
غير مناسبة	27	54%
مناسبة	23	46%
المجموع	50	100%

الشكل رقم (22): يوضح إجابة أفراد العينة حسب تسعيرة النقل



نلاحظ من خلال الجدول أن تسعيرة النقل غير

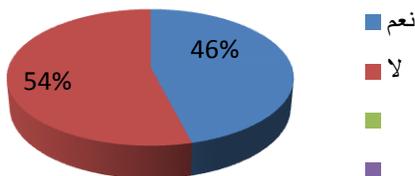
مناسبة بالنسبة لأفراد العينة وهذا ما أدى به (27) فرد حيث بلغت نسبتهم ب (54%) حيث تمثلت هذه الفئة معظمها في فئة الطلبة والتلاميذ والبطالين الغير قادرين على توفير تكاليف النقل لتنقلاتهم اليومية ولضعف مدخولهم اليومية في حين قدرت نسبة أفراد العينة التي كانت إجاباتهم بمناسبة تسعيرة النقل لهم بنسبة (46%) التي مست فئة العاملين وذلك لقدرتهم على توفيرها كل يوم من خلال مدخولهم .

حسب زمن الرحلة:

الجدول رقم (21) يوضح زمن الرحلة

زمن الرحلة مناسب	التكرار	النسبة المئوية
نعم	23	45%
لا	27	54%

الشكل رقم (23): دائرة نسبية يوضح أفراد العينة لإجاباتهم نحو زمن رحلة



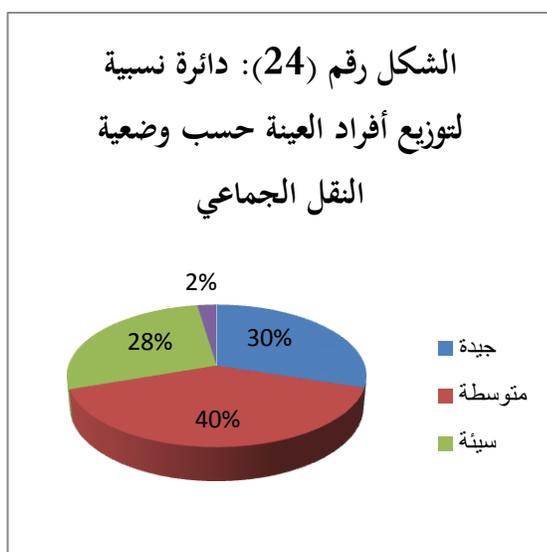
المجموع	50	100%
---------	----	------

يتضح لنا من خلال جدول أعلاه أن زمن الرحلة غير مناسب لأفراد العينة التي بلغت نسبتهم ب(54%) حي شملت هذه النسبة (27) فرد وذلك ما أدلى به العاملين والطلاب لتقيدهم بالوقت للوصول للمكان المنشود الواجب عليهم التقيد به ،في حيث يصرح (23) من أفراد العينة بأن زمن الرحلة مناسب بنسبة (45%) حيث كانت الأسباب في ذلك هي ازدحام الطرقات وعدم وصول الأفراد إلى مكان عملهم ووجهتهم وهذا ما يجعل التنقل غير مناسب لهم ويجعل الطلب عليه قليل و هذا ما يدفع الأفراد بشراء سيارات خاصة مما يؤدي ذلك لكثرة الحركة والازدحام

المحور الثالث: الفرق بين النقل الفردي والنقل الجماعي

حسب وضعية النقل الجماعي:

الجدول رقم (22) يوضح وضعية النقل الجماعي داخل الحي



الضعية الجماعية	التكرار	النسبة المئوية
جيدة	16	32%
متوسطة	20	40%
سيئة	14	28%
المجموع	50	100%

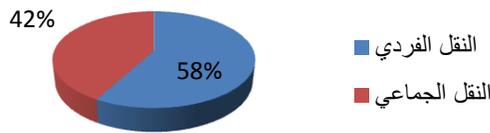
يتوضح لنا من خلال الجدول أعلاه أن وضعية النقل متوسطة وهذا ما أقرت به أفراد العينة بنسبة (40%) من خلال (20) فرد من أفراد العينة، في حين تبقى نسبة (32%) من أفراد العينة الذين أجابوا بأن وضعية النقل الحضري داخل الحبي جيدة وهذا ما أدلى به (16) فرد، بينما تبقى وضعية النقل الحضري سيئة بنسبة (28%) و هذا ما مثله (14) فرد وهذا راجع بعدم تغطية النقل الحضري الجماعي من كل جوانبه وللخدمة المقدمة به .

حسب النوع الملائم:

الجدول الرقم (23) يوضح النوع الملائم

النسبة المئوية	التكرار	النوع المناسب
58%	29	النقل الفردي
42%	21	النقل الجماعي
100%	50	المجموع

الشكل رقم (25): دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب نوع الملائم ((الفردي، الجماعي

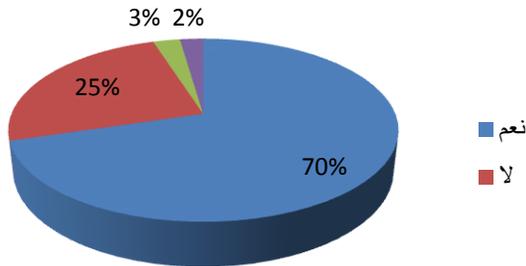


نستنتج من خلال الجدول أعلاه أن النقل الفردي ملائم لأفراد العينة حيث قدرت إجاباتهم بنسبة (58%) التي مثلتها فئة مكونة من (29) فرد في حين قدرت نسبة المبحوثين الذين صرحوا بأن النقل الجماعي ملائم ومناسب لهم بنسبة (42%) و ذلك راجع لعدة أسباب حيث نجد منها المعاملة التي يتلقونها داخل النقل الجماعي وكذلك قلة الأمان المنعدم في الحافلات، عدم انتظام أوقات الحافلات ويبقى سبب النقل الفردي ملائم لقدرة الأشخاص على امتلاكهم سيارة شخصية وفي حين يبقى أصحاب الدخل الضعيف يستعملون النقل الجماعي ويكون مناسب لهم بعدم وجود البديل.

حسب الاستعمال النقل الجماعي:

الجدول الرقم (24) يوضح استعمال النقل الجماعي

الشكل رقم (26): دائرة نسبية لتوزيع أفراد العينة حسب استعمال النقل الجماعي



النسبة المئوية	التكرار	استعمال النقل الجماعي
74%	37	نعم
26%	13	لا
100%	50	المجموع

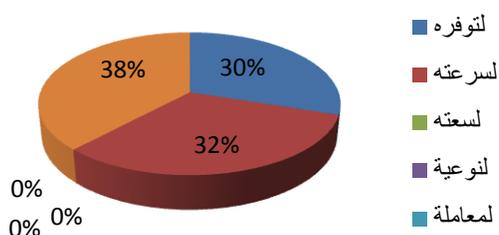
يتضح لنا من خلال التمثيل البياني والجدول أعلاه أن (37) من أفراد العينة يستعملون النقل الجماعي باستمرار في تنقلاتهم اليومية كون المتنقلين لا يملكون سيارات خاصة بسبب دخلهم أو ربما أسبابا أخرى التي قدرت نسبتهم ب(74%) في حين تبقى نسبة (26%) من أفراد العينة يستعملون النقل الجماعي أحيانا فقط وذلك لقلّة تنقلاتهم ولامتلاك البعض منهم سيارات شخصية ودراجات نارية مما يجعلهم يتخلون عن النقل الحضري الجماعي.

حسب استعمال النقل الفردي

الجدول الرقم (25) يوضح استعمال النقل الفردي

النسبة المئوية	التكرار	استعمال النقل الفردي
30%	15	لتوفره
32%	16	لسرعته
00%	00	لسعته
00%	00	لنوعيته
00%	00	لمعاملة
38%	19	للراحة
100%	50	مجموع

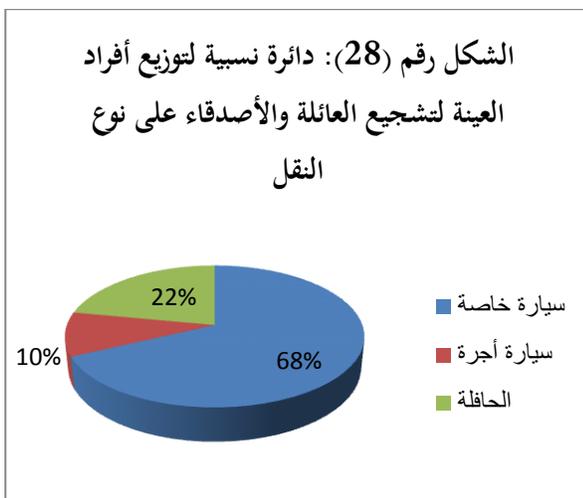
الشكل رقم (27): التمثيل البياني لتوزيع أفراد العينة الذين يستعملون النقل الفردي



نستنتج من خلال الجدول الأعلى أن معظم أفراد العينة يستعملون النقل الفردي نظرا للراحة التي يقدمها حيث قدرت نسبتهم ب (38%) من أفراد العينة المتمثلين في (19) فرد، في حين يستعمله البعض نظرا لسرعته وهذا ما أدلى به (16) فرد من الباحثين حيث بلغت نسبتهم ب (32%) ونجد البعض الآخر يستعملونه نظرا لتوفره المقدره نسبتهم ب (30%) التي تمثلت في عينة متكونة من (15) فرد. ومن هنا يتبين لنا أننا لسوء خدمة النقل الحضري الجماعي أدت إلى الطلب على النقل الفردي نظرا لتوفره لدى البعض وسرعته .

حسب نوع الأفضل:

الجدول الرقم (26) يوضح النوع الأفضل



النسبة المئوية	التكرار	
68%	34	سيارة خاصة
10%	5	سيارة أجرة
22%	11	الحافلة
100%	50	المجموع

يوضح الجدول السابق أن أفراد العينة يشجعون أفراد

عائلتهم وأصدقائهم على استعمال السيارة الخاصة بنسبة

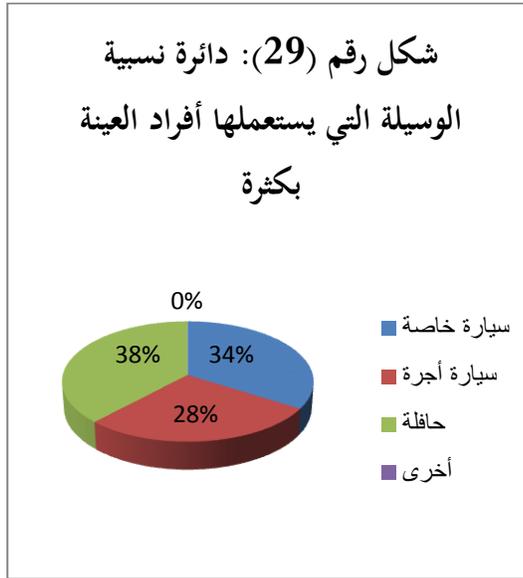
68% نظرا للراحة التي يقدمها النقل الفردي ولسرعتها في حين تشجع أفراد العينة على الحافلة بنسبة 22% بينما

تبقى نسبة قليلة تشجع على استعمال سيارة الأجرة، وذلك راجع للراحة التي يتلقاها المتنقل داخل سيارته الخاصة

الوقت الذي يسلكه.

حسب الوسيلة المستعملة بكثرة:

الجدول الرقم (27) يوضح الوسيلة المستعملة بكثرة



الوسيلة المستعملة	التكرار	النسبة المئوية
سيارة خاصة	17	34%
سيارة أجرة	14	28%
حافلة	19	38%
أخرى	0	0%
المجموع	50	100%

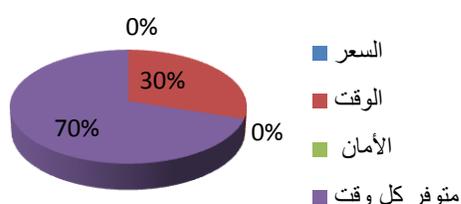
نلاحظ من خلال الجدول السابق أن نسبة (38%) من أفراد العينة يستعملون الحافلة حيث يمثلها (19) فرد ، في حين نجد نسبة (34%) المكونة من (17) فرد من أفراد العينة يستعملون سيارة خاصة ، كما نجد نسبة قليلة من الأفراد الذين يستعملون سيارات الأجرة التي قدرت نسبتهم بـ (28%) من (14) فرد . ويعود سبب ذلك إلى أن معظم أفراد العينة لا يملكون سيارات خاصة بسبب مدخولهم وهذا ما يدفعهم لاختيار وسيلة الحافلة للذهاب إلى وجهتهم المنشودة رغم ما يواجهونه وما يعترضهم أثناء تنقلاتهم اليومية .

حسب سبب اختيار الوسيلة المستعملة:

الجدول رقم (28) يوضح الوسيلة المختارة

سبب اختيار هذه الوسيلة	التكرار	النسبة المئوية
السعر	00	0%
الوقت	15	30%
الأمان	00	0%
متوفر كل وقت	35	70%
المجموع	50	100%

الشكل رقم (30): دائرة نسبية يوضح توزيع أفراد العينة حسب سبب اختيارهم للوسيلة المستعملة بكثرة



نلاحظ من خلال الجدول الذي تم عرض فيه نتائج الدراسة حول سبب إختيار الوسيلة المستعملة بكثرة حيث صرح (35) فرد على وفرتها وفرتها كل وقت التي بلغت نسبتها ب(70%) بينما يعود السبب الأخر الذي أدلى به أفراد العينة المتبقون المتكونون من (15) فرد في الوقت المستغرق حيث بلغت نسبتهم ب(30%) وهذا يعني أن أفراد العينة يستعملون وينجذبون الوسيلة المتوفرة كل وقت لتنقلاتهم اليومية حيث معظمهم تنقلاتهم صباحا مما يسهل عليهم ذلك.

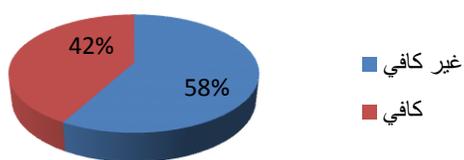
حسب كفاية النقل الجماعي

الجدول رقم (30) يوضح كفاية النقل الجماعي

الشكل رقم (31): دائرة نسبية لتوزيع

أفراد العينة حسب كفاية النقل

الجماعي

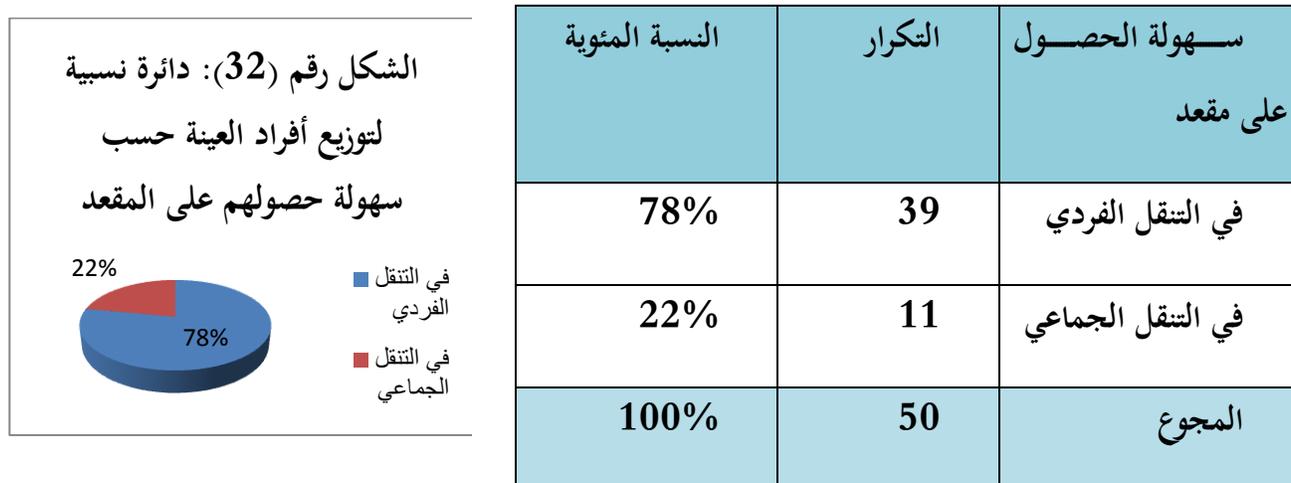


النسبة المئوية	تكرار	كفاية النقل الجماعي
58%	29	غير كافي
42%	21	كافي
100%	50	المجموع

يتضح لنا من خلال الجدول أعلاه والتمثيل البياني أن النقل الجماعي كافي بالنسبة لـ (19) فرد من أفراد العينة التي بلغت نسبتهم بـ (58%) بينما يراه البعض الآخر من أفراد العينة المكونة من (21) فرد على أنه غير كافي حيث قدرت نسبت تصريحاتهم بـ (42%). ويعود سبب ذلك لكثرة استعمال السيارات الخاصة بكثرة وهذا ما أدى إلى تراجع وسائل النقل الحضري الجماعي.

حسب سهولة الحصول على المقعد:

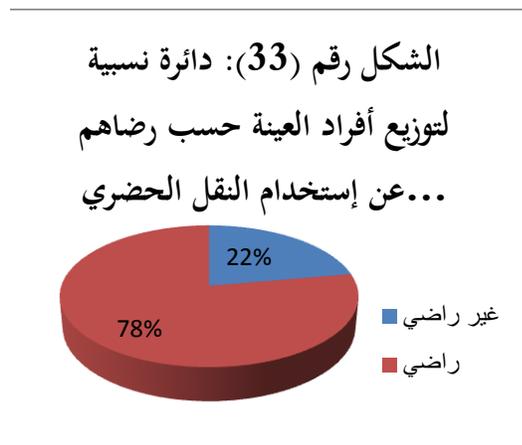
الجدول رقم (30) يوضح سهولة حصولهم على المقعد في الحافلة



نستنتج من خلال الجدول السابق أن (39) من أفراد العينة يجدون سهولة في حصولهم على مقعدهم في النقل الفردي حيث قدرت نسبتهم ب(78%) وذلك للراحة التي يجدها وتحكمهم فيه بكل حرية، في حين نجد (11) من أفراد العينة يصرون بسهولة حصولهم على المقعد في النقل الجماعي الذين قدرت نسبتهم ب(22%) أي إن النقل الفردي يحصل أفرادهم على الخدمة التي يريدونها وذلك لتحكمهم بها بنفسهم وذلك لوصولهم للمكان المنشود بسرعة وفي أي وقت يريدون إضافة إلى توقفهم وقت ما يحتاجون لذلك عكس ما في الحافلة .

حسب رضی استخدام النقل الجماعي:

الجدول رقم (31) يوضح رضی استخدامهم للنقل الحضري الجماعي



النسبة المئوية	تكرار	رضی استخدام النقل الجماعي
12%	6	غير راضي
42%	21	راضي
28%	14	راضي نوعا ما
18%	09	راضي تماما
100%	50	مجموع

يتضح لنا من خلال الجدول أعلاه أن نسبة (42%) التي يمثلها (21) فرد من أفراد العينة راضون عن استخدامهم للنقل الجماعي الحضري، بينما نجد نسبة (28%) من نسبة أفراد العينة الذين أجابوا بنوعا ما ونجد في الجهة الاخرى (9) أفراد من المبحوثين راضون تماما عن النقل الجماعي بنسبة (18%) وفي الأخير تبقى فئة مكونة من (6) أفراد غير راضون عن النقل الحضري الجماعي حيث قدرت نسبتهم ب(12%). ويبقى هناك اختلاف بين آراء مستعملين النقل الحضري الجماعي وذلك حسب وجهة نظر كل منهم عما يواجهه ويعترضه أثناء رحلاته في استعماله النقل الحضري الجماعي.

ثانيا: نتائج الدراسة :

2_1_ الاستنتاج العام

من خلال تحليلنا لنتائج الدراسة التي تطرقنا لها وجدنا بأن الفرضية الخدمات التي يقدمها النقل الحضري داخل المجمعات الجديدة غير ملائمة حيث تم إثباتها وتحقيقها فهي غير ملائمة وكافية وهذا ما تم استنتاجه من الجداول

(10،15،16،18،20،21) توضح ذلك واعتمادا على الترتيب الجداول التي تكمل بعضها البعض فإن الجدول الرقم (10) اثبت أن أعلى نسبة تواجه صعوبة في التنقل داخل الحي التي قدرت نسبتها بـ 43% وكذلك يبين الجدول (15) نسبة متساوية بين عملية النقل سهلة ومتوسطة داخل الحي.

ومن خلال الجدول رقم (16) فإن نوعية الخدمة داخل الحافلة خدمة ضعيفة وهذا ما أدلى به أفراد العينة بنسبة 38% وفي نفس المطاف نجد جدول رقم (18) لذي وضح مدة الانتظار في المواقف فهي طويلة حيث قدرت نسبتها بـ 56%.

إضافة إلى الجدول رقم (20) نجد أوقات انطلاق الحافلات غير منتظم.

زيادة على ذلك فإن تسعيرة النقل غير مناسبة وهذا ما يمثل الجدول رقم (21)

من خلال ما اعتمده في إجراءات اللازمة لإثبات صدق وصحة الفرضية "يكمل الفرق بين النقل الفردي والجماعي في طبيعة الخدمة المقدمة" ثم إثباتها وتحقيقها من خلال نتائج الدراسة وذلك بالعودة إلى الجداول (22،23،25،27،28،29)

نلاحظ بأنه في الجدول رقم (22) كانت نسبة الذين صرحوا بأن وضعية النقل داخل الحي متوسطة بالنسبة 40%.

وفي جدول رقم (23) يبين إن النقل الفردي مناسب لأفراد العينة حيث بلغ نسبة 58% وفي الجدول رقم (25) يوضح ان أفراد العينة يفضلون استعمال النقل الفردي نظرا لسرعته.

كما نجد في جدول رقم (27) الذي يوضح لنا أن الأفراد العينة يستعملون الحافلة بنسبة 38%، وفي جدول رقم (28) يوضح إجابة الجدول رقم (27) وذلك استعمال الحافلة نظرا لتوفرها ونجد تصريح أفراد العينة بأن النقل الجماعي غير كافي وفي الأخير نجد الجدول رقم (29) بأن أفراد العينة يحصلون على مقاعدتهم بسهولة في النقل الفردي.

إذن تتمحور نتائج هذه الدراسة حول معرفة الخدمات التي يقدمها النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة تبين لنا أن المشاكل التي يعاني منها حي 300 مسكن، هي مجرد جزء من المشاكل التي تعانيها المدينة. ويعود ذلك إلى نقص عدد الحافلات وسيارات الأجرة ، وسوء تنظيم شبكة النقل إضافة إلى نقص مواقف الانتظار والتوقف وانعدام وسائل الراحة بها وعدم مراعاة موصولية خطوط النقل داخل الحي من طرف مؤسسات المسؤولية عدم إحترام السائقين لوقت إنطلاق الحافلة وتوقفها ، وهذا ما انعكس سلبا على نوعية الخدمات التي يقدمها النقل في ميدان الدراسة.

ومن هنا فالنقل الحضري بحاجة ماسة إلى نظرة شاملة لتخطيطه وتنظيمه من أجل رفع مستوى الخدمة التي يقدمها والنهوض بهذا القطاع ولجذب المستعملين وبالأخص النقل الحضري الجماعي.

2_2 نتائج الدراسة في ضوء الدراسات السابقة :

توصلت الدراسة الراهنة إلى مجموعة من النتائج العامة و الجزئية ترتبط بسياق الدراسة . ومنه يمكن ربطها بالدراسة التي قام بها قادري الدراجي تحت عنوان النقل الحضري و أثره في التنمية العمرانية للمدينة حيث تمثلت نتائجها في عدم كفاية وسائل النقل الحضري و خاصة الجماعي . سوء حالة حالة حضيرة وسائل النقل الجماعي و هذا ما أكدته الدراسة الراهنة

كما يمكن ربط الدراسة الراهنة بالدراسة التي قام بها محمد عزيز و زميله و وعنوانها التحليل المكاني لشبكة النقل الحضري في مدينة الكويت

وتوصل من خلالها إلى أنه يوجد علاقة مكانية قوية بين شبكة النقل الحضري و بين مراكز الجذب اليومية للركاب و خاصة في شرق و شمال النطاق الحضري و هذا ما أكدت عليه الدراسة الراهنة و يمكن ربط دراسة عبد الغني الدباغي و زميله و عنوانها دور النقل الحضري في إندماج التجمعات الجديدة بمواش مدن القطاعات السنوية والتي توصلت إلى أنه لا توجد فروقات ذات دلالة احصائية في مظاهر الاندماج حسب وسائل النقل الحضري و الشبكة الطرقية و هذا ما يتطابق مع الدراسة الراهنة و ذلك بعدم موصولية خطوط النقل الحضري داخل الحي.

خلاصة الفصل :

من خلال تحليلنا للبيانات وعرضها حول واقع النقل الحضري داخل الحي تم التوصل إلى جملة من النتائج وهي قلة الحافلات وتذبذب في مواقيت الوصول والانطلاق ، قلة مواقف الانتظار والتوقف، سوء ، عدم تهيئة المحطات ، وغيرها من المشاكل والنواقص التي تشهدها المدينة الأم في قطاع النقل .

خاتمة

خاتمة:

وفي خلاصة القول نستنتج أن النقل الحضري هو من مواضيع التي تستحق الدراسة والتعمق فيها نظرا لأهميته البالغة التي يقدمها للأفراد، والدور الذي يمثله داخل المدينة، حيث تربط بينه وبين التجمعات الحضرية الجديدة علاقة وتفيد كونه المحرك الأساسي الفعال للحركة داخل المدن أي لا يمكن الاستغناء عن النقل الحضري عند تخطيط وإنشاء أي مجمع حضري جديد.

ومن خلال دراستنا التي ناقشت واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة بحج (300 مسكن) توصلنا إلى جملة من النتائج الخاصة بالعينة المدروسة، حيث لاحظنا أنها تواجه العديد من النواقص المتعلقة بالنقص الحافلات والسيارات الأجرة إضافة إلى نقص مواقف الانتظار وغياب تهيئتها ومن ناحية التنظيم والتسيير نجد سوء في تنظيم شبكة النقل وعدم تغطيته لكل جوانب الحي مع انعدام وسائل الراحة والأمان في وسائل النقل والمواقف.

وكخلاصة للدراسة التي تطرقنا إليها توضح لنا مجموعة من التوصيات والاقتراحات التي تشمل الهياكل القاعدية للنقل الحضري والوسائل المستعملة داخل الحي ومن هذه الاقتراحات نجدها متمثلة في:

- ✓ تحسين تخطيط التجمعات الحضرية الجديدة من ناحية اتساع الطرقات ومواقف السيارات.
- ✓ تهيئة المحطات ومواقف وتوفير كل الضروريات التي يحتاجها المسافر.
- ✓ العمل على تنظيم أوقات انتظار الحافلات للجذب الركاب الخدمة.
- ✓ تحسين الخدمة المقدمة داخل الحافلات.
- ✓ تشجيع المتقنين على استخدام النقل الحضري بالأخص الحافلات.
- ✓ العمل على تغطية كل جوانب الحي بخطوط النقل.
- ✓ توفير العدد اللازم من الحافلات والسيارات الأجرة لتقليل من حدة الازدحام طول الانتظار بالمواقف.

قائمة المصادر والمراجع

المراجع والمصادر:

❖ كتب:

1. جمال حمدان: جغرافية المدن، كتاب إلكتروني، عالم الكتب، الطبعة الثانية.
2. عبد العزيز عبد الله الدحيل: معجم مصطلحات الخدمة الاجتماعية، دار المناهج للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى.
3. مريم أحمد مصطفى: علم الاجتماع المجتمعات الجديدة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2012.
4. عبد الناصر سليم حامد: معجم مصطلحات الخدمة الاجتماعية، دار أسامة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان.
5. فادية عمر الجولاني: علم الاجتماع الحضري، دار عالم الكتب للنشر والتوزيع، الطبعة 1404هـ - 1984م، الرياض.
6. محمد سرحان علي الممودي: مناهج البحث العلمي، مكتبة الوسيطية للنشر والتوزيع، الطبعة الثالثة، 1443هـ/2019م .
7. عبد الله عبد الرحمان وغيره: علم اجتماع المجتمعات الجديدة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1995.
8. أحمد كمال الدين عفيفي: نظريات في تخطيط المدن، كتاب إلكتروني، جامعة الأزهر.
9. خلف حسين علي الدليمي: تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية، أسس معايير، تقنيات، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، 2013م - 1434هـ.
10. خلف حسين علي الدليمي: تخطيط المدن - نظريات، أساليب، معايير، تقنيات، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى 2015م - 1436هـ.

11. السيد عبد العاطي،:علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق جزء2، دار المعرفة الجامعية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2011.
12. صبري فارس الهيتي:التخطيط الحضري، مكتبة الإكسبر الإلكترونية.
13. صبري فارس الهيتي: تخطيط المدن والقرى، الوراق للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2016.
14. محمد خميس الزوكة: جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
15. مصطفى عمر حمادة: المدن الجديدة - دراسة في الأنثروبولوجيا العصرية-، دار المعرفة الجامعية للنشر والتوزيع، جامعة الإسكندرية، ط163-487، سنة2011.

❖ مقالات :

16. سليم بوقنة، د.عمر شريف، التنقلات الحضرية والتنمية المستدامة النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد06.
17. دوار جميلة: المدن الجديدة في التشريع الجزائري، مجلة التواصل في الإقتصاد والإدارة والقانون، العدد38، جوان2014، جامعة 20 أوت 1955 -سكيكدة-.
18. عبد السلام بغريم، خدمات النقل الحضري في الأحياء الجديدة: التسيير والمشكلات، المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، المجلد09، العدد02، جويلية2020.
19. علام زيد المال نجوى: المدن الجديدة في الجزائر الواقع والأفاق، مجلة متون، جامعة سعيدة، 2017.
20. مصطفى عوفي: المدن الجديدة حلم الأمس وأزمة المستقبل، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، 2019/01/11 .

❖ رسائل جامعية:

21. بلخضر شاكر: مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة، مذكرة الماجستير في علوم التسيير، سنة 2010.
22. بو جريو مهدي: المشروع الحضري كوسيلة لتطوير النقل الحضري بالمدينة الجديدة، مذكرة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة أم البواقي، سنة 2015.
23. بورحال سيد أحمد، سياسة المدن الجديدة من متطلبات التخطيطية وواقعها -دراسة حالة المدينة الجديدة علي منجلي، مذكرة ماستر، جامعة المسيلة، 2012.
24. بوزيدة صورية وزميلتها: المدن الجديدة بين التصور والتجسيد دراسة حالة المدينة الجديدة، مذكرة ماستر 2 في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، سنة 2014.
25. حفيظي ليليا: المدن الجديدة ومشكلة الإسكان الحضري، مذكرة ماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري قسنطينة، سنة 2008.
26. دربال سارة: النقل الحضري الجماعي بالحفلات في إطار التنمية المستدامة، مذكرة ماستر في تسيير تقنيات الحضرية، جامعة أم البواقي، سنة 2015.
27. رواجي سناء: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، لجامعة باتنة، سنة 2008.
28. ريام محمد الصغير محمود المرشدي، تصميم التجمعات العمرانية - الاستدامة الاجتماعية كأداة لرفع كفاءة المجاورات السكنية -، رسالة دكتوراه في الهندسة المعمارية، جامعة القاهرة، 2015.
29. كريات مقلاني: دراسة تحليلية لتسيير النقل الجماعي داخل الوسط الحضري، مذكرة ماستر 2 في اقتصاد وتسيير الخدمات، جامعي الحاج لخضر، باتنة سنة 2010.
30. السعيد رشيد: لجان الأحياء في التجمعات الحضرية الجديدة، مذكرة لشهادة ماجستير لعلم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري، قسنطينة، سنة 2007.

31. سكحال ريمية: السلطة للنقل الحضري ودورها في تحسين أداء نظام النقل الحضري في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، 2010.
32. عبد الحكيم كبيش: التمدد المركزي الحضري والتنقل الحضري في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مذكرة دكتوراه في تهيئة المجال، جامعة قسنطينة، 2011.
33. عبد الغاني الدباغي: دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدن القطاعات السقوية بالمغرب، مذكرة دكتوراه في الجغرافيا الحضرية، جامعة السلطان مولاي سليمان، المغرب، سنة 2019 .
34. قادر مهداوي: تنظيم وتخطيط النقل الحضري الجماعي في مدينة أدرار، مذكرة ماستر، سنة 2014.
35. عز الدين ريطاب: تحليل ظاهرة الإجماع في التجمعات السكنية الجديدة بالجزائر، رسالة دكتوراه، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة.
36. عفاف بن نصر، تخطيط النقل ودوره في المدينة –تجربتي مدينة دبي واستانبول نموذجا، مذكرة لنيل شهادة الماستر في اقتصاد النقل والإمداد، جامعة الحاج لخضر، باتنة، سنة 2010.
37. عيسى لجرب: أثر العوامل الاجتماعية والمهنية لسائقي الحافلات على تنظيم النقل الحضري العمومي، مذكرة الماجستير في علم الاجتماع تنظيم وعمل، جامعة زيان عشور، الجلفة، سنة 2012.
38. فرجي أمين، بلعباس زكرياء: دور النقل الحضري الجماعي في إدماج الأحياء المهمشة في المدينة، مذكرة لنيل شهادة ماستر، 2017.
39. قادري الدراجي: النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة، مذكرة ماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة مسيلة، 2011.
40. قليل كلثوم: تنظيم وتطوير النقل الحضري بمدينة أدرار، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة مسيلة، 2016.

41. كشاف كريمة: مفهوم المدن الجديدة من خلال القانون 08/02، مذكرة ماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة، سنة 2012.
42. محمد بوقلعة: دراسة تحليلية الرشادة الاقتصادية لسلوك المتنقل بين خدمات النقل الحضري الجماعي والسيارة شخصية، مذكرة ماجستير، 2012.
43. أحمد محمود عبد الله يوسف: أثر الامتداد الصناعي في المدن الجديدة على توطن السكان دراسة تطبيقية على مدينة العاشر، رسالة ماجستير في التخطيط العمراني، جامعة القاهرة، السنة 2008.
44. وليد سمير عبد العمار عبد الدايم: مقومات نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية، مذكرة ماجستير في العلوم والهندسة المعمارية، جامعة المنوفية، سنة 2017.
45. وناس نادية: رؤية المستقبلية لجيل جديد من المدن الجديدة- إقتراح إنشاء مدينة جديدة، مذكرة تخرج ماستر 2 في تسيير المدن وتنمية المستدامة، جامعة أم البواقي، 2014.
46. يجياوي وزمليتها: تأثير تمديد خط ترامواي قسنطينة على حركة النقل بمدينة علي منجلي -دراسة الواقع وبدائل المستقبل، شهادة الماستر في مدن الديناميكية المحلية، جامعة منتوري قسنطينة، السنة 2019.
47. عقوب حريز، دراسة مؤشرات المواصلات في شبكة النقل تحليل كمي ونوعي ببكة مدينة باتنة، مذكرة لنيل شهادة ماستر، 2010.

ملاحق

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم

تخصص علم الاجتماع

فرع علم الاجتماع الحضري

أخي الكريم أختي الكريمة

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته ،أما بعد:

أتقدم لكم بهذه الإستمارة والتي تتعلق بدراسة التي سيتم إنجازها بعنوان:

واقع النقل الحضري داخل التجمعات الحضرية الجديدة في حي 300 مسكن

ودالك استكمالا لمتطلبات نيل شهادة ماستر في علم الاجتماع الحضري

من إعداد الطالبة :مقدم خيرة

وأحيطكم علما بأن هذه البيانات في الإستمارة سرية وموجهة لأغراض البحث

العلمي فقط ولدا أتمنى أن تكون إجابتكم صريحة ليكون الإستبيان خادما للدراسة

أشكركم على تعاونكم.

الاستمارة

المحور الأول: المعلومات الشخصية

1. الجنس: ذكر أنثى
2. السن: أقل من 18 سنة من 18-60 سنة 60 سنة فأكثر
3. المستوى التعليمي: أمي ابتدائي متوسط ثانوي

جامعي

4. الحالة العائلية: أعزب (ة) متزوج (ة) أخرى
5. الحالة المهنية: عامل يومي موظف متقاعد عاطل عن العمل

المحور الثاني: الخدمات التي يقدرها النقل الحضري داخل الحي الجديد

6. المسافة بين الموقف ومكان الإقامة: قريبة متوسطة بعيدة
7. تقييم الحالة العامة للمواقف والمحطات:
مهينة غير مهينة نوعا ما
8. كيف هي عملية التنقل داخل الحي:
سهلة صعبة نوعا ما
9. ما هي الأسباب التي تؤدي إلى الازدحام في المواقف والطرق:
قلة الحافلات كثرة الحركة ضيق الطرقات

.....أخرى

10. هل تتوفر وسائل الراحة والتهوية داخل مواقف الإنتظار:

لا نعم

11. ما هي المشاكل التي تواجهكم أثناء تنقلاتكم

سوء المعاملة غياب الأمن عدم الإلتزام

.....أخرى:

12. الحي على موصولية بخطوط النقل الحضري: نعم لا

13. ما هو تقييمك لمستوى نوعية الخدمة المقدمة في الحافلة؟

ضعيف جدا ضعيف متوسط جيد

14. مدة الانتظار في المواقف: طويلة قصيرة

15. خطوط النقل داخل الحي: جيدة متوسطة سيئة

16. هل وقت وصول وانطلاق الحافلة: ثابت غير ثابت أحيانا

..... في رأيك ما السبب:

17. ما هو اقتراحك لتحسين خدمة النقل الحضري الجماعي؟

زيادة عدد الحافلات زيادة سيارات الأجرة تنظيم شبكة النقل

18. تسعيرة النقل: مناسبة غير مناسبة

في حلة (لا) ما هي الأسباب:.....

المحور الثالث: الفرق بين النقل الفردي والنقل الجماعي

19. كيف هي وضعية النقل الجماعي داخل الحي:

جيدة متوسطة سيئة

20. أيهما ملائم بالنسبة لك: النقل الفردي النقل الجماعي

21. تستعمل النقل الجماعي باستمرار: نعم لا

22. تستعمل النقل الفردي نظرا ل:

توفره سرعته سعته نوعيته لمعاملة الراحة

23. على أي نوع تشجع عائلتك أو أصدقائك:

سيارة خاصة سيارة أجرة الحافلة أخرى

24. ما الوسيلة التي تستعملها بكثرة:

سيارة خاصة سيارة أجرة الحافلة تابعة للخواص أخرى

25. سبب اختيارك لهذه الوسيلة: السعر الوقت الأمان

متوفر كل وقت

26. النقل الجماعي داخل الحي: كافي غير كافي

27. في أي نوع تحصل على مقعدك بكل سهولة: في النقل الفردي في النقل الجماعي

28. ما مدى رضاك عن استخدام النقل الحضري الجماعي:

غير راضي راضي راضي نوعا ما راضي تماما