

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: الهندسة المعمارية وعمران ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: مدينة ونقل حضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم هندسة حضرية

رقم: 15STUVTU84

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالب(ة): بلال بن بتيش

تحت عنوان

دور الصورة الذهنية في تحسين خدمة خطوط النقل الحضري

-حالة خطوط النقل الحضري لمدينة المسيلة-

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة محمد بوضياف المسيلة	أ/ وفاء أهرارو
مشرفا و مقررا	جامعة محمد بوضياف المسيلة	أ/ إيمان كعواش
مناقشا	جامعة محمد بوضياف المسيلة	أ/ عادل بديار

السنة الجامعية: 2017/2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

الحمد لله والشكر لله الذي وفقني إلى ما وصلت إليه والصلاة والسلام على من

بكي شوقاً لرؤيتنا رسول الله كل الله عليه وسلم صلاة دائمة لا تنقطع

إلى من قال فيها الخالق بأن لاجنة لي بغير رضاها إلى التي أشرقتم الأمل في

حياتي، وإلى من وهبتني عمرها وفضلتني عن نفسها إلى التي كان دعائها في

الليل والنهار عوناً في مسيرتي يا أعز إنسانة وهبها الله لي أمي ثم أمي ثم أمي

إلى رمز العز والشموخ إلى من وطأ الأشواك حافياً لي وطني إلى ما وصلت إليه

اليوم، إلى من أنار لي درب الحياة... إلى أبي الغالي.

إلى كل إخوتي وأخواتي الذين أتخذ لهم قلبي مسكناً وكل من عرفته في

مسيرتي الدراسية كل واحد باسمه وإلى كل معلم علمني حرفاً

إلى من تقاسمت معهم حلاوة وتعجب هذا العمل كل واحدة باسمها.

إلى الذين لم يذكرهم اللسان ويذكرهم القلب.

إلى من تركوا لي أثراً طيباً في حياتي ومشواري الدراسي

بلال

تشكرا

الشكر والحمد لله عز وجل

الذي أمدني بالقوة والصبر وأثار عقلي و ثبت خطاي حتى وصلت إلى

مبتغاي و أنجزت مذكرة تخرجي، فالحمد له حمدا كثيرا.

فلا يسعني إلا أن أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذة المؤطرة "كعواش ايمان " التي
رسمت لي الطريق ولم تتوانى في توجيهي وكذلك إلى الموجه الاستاذ المشرف
"بن عيسى فاتح توفيق "الذي منحني فسحة من وقته الثمين ولم يبخل علي
بتوجيهاته القيمة حفظه الله وجعله ذخرا للعلم وطلبته.

ونشكر أيضا نخبة الأساتذة الذين ساهموا في تكويننا وأناروا دربنا على مدى
السنوات الماضية

كما نشكر من ساعدنا في جمع المعلومات

وفي الأخير نشكر كل من ساهم من قريب أو بعيد وكل يد و قلب و لسان ساعدنا
لبلوغ و إتمام هذا العمل

-ملخص:

تعتبر منظومة النقل الحضري الجماعي والمسارات المخصصة لها احد العناصر الهامة في تكوين المدينة ,والتي يتم من خلالها قياس مدى نجاح العملية التخطيطية لها كما تلعب هذه المسارات والتنقلات عبر نقاط متعددة وأجزاء مختلفة دورا هاما في تكوين خلفية للسكان عن مختلف اجزاء مدينتهم وتعزيز تصوراتهم عنها وما يصطلح عليها بالصورة الذهنية .

ومن تلك الاهمية هدفت الدراسة الى تسليط الضوء على واقع منظومة النقل الحضري الجماعي ومحاولة التحسين من حالتها باستغلال الصورة الذهنية خاصة في ظل التزايد العمراني المتسارع والتوسعات العشوائية للمدينة مما يستوجب التخطيط المسبق والسليم لضمان النجاح المستمر لها .

وقد اعتمدنا في بحثنا على المنهج التحليلي الذي يهتم بفهم الظاهرة وتحليلها عن طريق جمع المعلومات الخاصة بالنقل الحضري ومعرفة واقع الصورة الذهنية بمدينة المسيلة من اجل الوصول الى الهدف المرجو .

وخلصت الدراسة الى ان منظومة النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة تعاني من مشاكل تخطيطية اضافة لغياب التكامل بين التوسعات والنقل الحضري وما تسببه هذه الاخيرة من تشوهات في الصورة الذهنية واختلالات في تصورات المدينة عند المستخدمين لذا وجب على المختصين الاهتمام بالنقل الحضري من خلال دراسة واقع وحالة الصورة الذهنية للمدينة وذلك للعلاقة المتبادلة بينهما .

الكلمات المفتاحية : الصورة الذهنية ، النقل الحضري، مسارات النقل ،المدينة

محتوى المذكرة

1-المقدمةص1

2 ص

الفصل التمهيدي:مدخل عام

4-الاشكالية.....ص4

2-الفرضيات.....ص5

3-اهداف البحث.....ص5

4-اسباب اختيار الموضوع.....ص6

5-منهجية البحث.....ص6

6-تقنيات البحث المستعملة.....ص7

7-هيكل المذكرة.....ص8

الفصل الاول : الصورة الذهنية والنقل الحضري

تمهيدص10

I -الصورة الذهنية:

1-المقاربة الادراكية لكيفن لينش.....ص11

2-التحليل عن طريق المقاربة الادراكية.....ص12

12	ص.....	2-1:الخطوة الاولى
13	ص.....	2-2:الخطوة الثانية .
14	ص.....	3عناصر الصورة الذهنية للمدينة
14	ص.....	3-1:المسارات
14	ص	3-2:الأحياء
15	ص.....	3-3:المعالم
15	ص.....	3-4:العقد
15	ص	3-5:الحدود
17	ص.....	4-المعالجات البصرية لتشكيل الصورة الذهنية للمدينة
17	ص.....	1.4- التفرد والانفراد.....
17	ص.....	2.4 - بساطة التشكيل
17	ص.....	3.4-استمرارية عناصر التشكيل
18	ص.....	4.4-وضوح نقاط الاتصال.....
18	ص.....	5.4- التفاصيل في توجيه الحركة.....
18	ص.....	6.4-تأكيد النطاق البصري
18	ص.....	7.4-تأكيد الادراك الحركي
19	ص.....	8.4-التتابع الزمني لعناصر التشكيل
19	ص.....	9.4-الاسماء والمعاني.....
19	ص.....	5- تحسين الصورة الذهنية للمدينة عن طريق عناصرها.....

- 1-5- المسارات: ص 19
- أ-الاستمرارية ص 19
- ب- تأكيد خاصة التوجيه..... ص 20
- 2-5- المعالم ص 20
- 3-5- العقد..... ص 20
- 4-5- الاحياء ص 20
- 5-5- الحدود ص 20
- 6- الصورة الذهنية العامة للمدينة..... ص 21
- 1-6: المشاكل البصرية التي تؤثر في تكوين صورة ذهنية واضحة المعالم..... ص 21
- 2-6:العوامل المؤثرة في بناء شخصية المدينة..... ص 21
- II-النقل الحضري**
- 1-تعريف النقل..... ص 22
- 2-النقل الحضري..... ص 22
- 3-النقل العمومي للمسافرين..... ص 23
- 4-اهمية النقل الحضري..... ص 23
- 5-النقل الحضري الجماعي ص 24
- 6-شبكة النقل الحضري الجماعي..... ص 24

- 1-6- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي.....ص 25
- 1-1-6- المنشآت الطرقية.....ص 25
- 2-1-6- حسب وسيلة النقل.....ص 26
- 7- رؤوس الخطوط.....ص 27
- 8- النقل بالحافلات.....ص 27
- 9- الاهداف التي يرمى الى تحقيقها نظام النقل الحضري الجماعي.....ص 27
- 10- التنظيم الحالي للنقل الحضري الجماعي بالجزائر.....ص 28
- 1-10- كيفية الاستثمار في قطاع النقل الجماعي بالحافلات.....ص 28
- 2-10- كيفية تحديد تسعيرة النقل الحضري الجماعي.....ص 29
- 3-10- كيفية تمويل النقل الحضري الجماعي.....ص 29
- 11- ادوات تنظيم وتخطيط النقل الحضري.....ص 30
- 1-11- مخطط النقل الحضري.....ص 30
- أ- تعريف مخطط النقل الحضري.....ص 30
- ب- اهداف مخطط النقل الحضري.....ص 30
- ج- اعداد مخطط النقل الحضري.....ص 31
- د- مراحل اعداد مخطط النقل الحضري.....ص 31
- هـ- كيفية المصادقة والاعتماد على مخطط النقل الحضري.....ص 32
- و- تطبيق مخطط النقل الحضري.....ص 32

III -علاقة الصورة الذهنية بالنقل الحضري :.....ص 33

-خلاصة الفصل.....ص 34

الفصل الثاني :دراسة تحليلية شاملة لمدينة المسيلة

-تمهيد.....ص 36

I-تقديم المدينة.....

1-تقديم ولاية المسيلة.....ص 37

2-تقديم بلدية المسيلة.....ص 38

3-الدراسة العمرانية.....ص 39

4-الدراسة السكانية.....ص 43

5- اهم المسارات والطرق المهيكلة لمدينة المسيلة.....ص 44

6- اهم المعالم الموجودة في المدينة.....ص 46

7- اهم الاحياء والعقد الموجودة في المدينة.....ص 47

8- اهم الحدود الموجودة بمدينة المسيلة.....ص 48

9-شبكة التجهيزات.....ص 49

II شبكة النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة.....ص 50

II-1-بداية ونشأة النقل الحضري بالمدينة.....ص 50

II-2-شبكة النقل الجماعي الحالية.....ص 50

II-3-التحليل.....ص 56

II -3-1-مسارات الخطوط وانواعها:.....ص 57

II -3-1-1-الخطوط القطرية :.....ص 57

II -3-1-2-الخطوط الدائرية.....ص 60

II-3-1-3-الخطوط المماسية :.....ص 61

II-3-1-4-الخطوط الشعاعية.....ص 63

II-4-التسعيرةص 63

II-5- اختيار الخطوط التي سيتم عليها اجراء الدراسة الخاصة بالصورة الذهنيةص 63

خلاصة الفصل.....ص 64

الفصل الثالث :تحليل خطوط الدراسة

-تمهيدص 66

1-تحليل ارضية الدراسة.....ص 66

أ-تقديم المسار رقم (3).....ص 67

ب-تقديم مسار الخط (11).....ص 68

2-دراسة تحليلية لمواقف الخط (3)والخط (11).....ص 69

2-1:المحطات المشتركةص 69

2-1-1-موقف القطب الجامعي.....ص 70

2-1-2-محطة مطاحن الرياض.....ص 71

2-1-3-محطة حي 206 مسكن.....ص 72

2-1-4-محطة المسافرين الجديدة.....ص 73

2-2-المحطات غير المشتركة.....ص 74

فهرس المحتويات

74	ص	.....	03	رقم	للخط	التابعة	المحطات	1-2-2
74	ص	.....					محطة الكاليتوس	-
75	ص	.....					محطة 1000 مسكن	-
76	ص	.....					محطة حي الورود:	-
76	ص	.....	11	رقم	للخط	التابعة	المحطات الغير مشتركة	2-2-2
77	ص	.....					محطة البلدية	-
78	ص	.....					محطة السوق المغطاة	-
79	ص	.....	(16)	والخط	(4)		تقديم الخط	3-
79	ص	.....	4	رقم			تقديم الخط رقم	3-1-
80	ص	.....	16-				تقديم الخط رقم	3-2-
82	ص	.....	(16):	والخط	(4)		دراسة تحليلية لمواقف الخط	4-
82	ص	.....					المواقف المشتركة	4-1-
82	ص	.....					موقف محطة المويحة	4-1-1-
83	ص	.....					محطة كيا	4-1-2-
84	ص	.....					محطة 5 جويلية	4-1-3-
85	ص	.....					موقف حي اشيليا	4-1-4-
86	ص	.....					محطة الجامعة	4-1-5-
87	ص	.....	500	مسكن			محطة حي	4-1-6-
88	ص	.....					موقف ساحة الشهداء	4-1-7-
89	ص	.....					محطة الجعافرة	4-1-8-
90	ص	.....					المواقف غير المشتركة	4-2-

4-2-1- التابعة للخط رقم 04: محطة مديرية التجهيز.....ص 90

4-2-2- المحطات التابعة للخط 16.....ص 91

محطة مسجد الحسن البصري.....ص 91

5- الاشارات المرورية.....ص 92

6- النقاط السوداء.....ص 93

خلاصة الفصل.....ص 94

الفصل الرابع: نتائج واقتراحات

تمهيد.....ص 96

I - نتائج الاستمارة.....ص 97

-العينة.....ص 97

1- توزع افراد العينة حسب الجنس.....ص 97

2- توزع افراد العينة حسب مكان الاقامة.....ص 98

3- توزع افراد العينة حسب الوضعية الوظيفية.....ص 99

4- توزع افراد العينة حسب سبب التنقل.....ص 100

5- توزع افراد العينة حسب وسيلة النقل المستعملة في التنقلات الحضرية.....ص 101

6-كيفية تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري.....ص 102

6-1- من ناحية التغطية.....ص 102

6-2- من ناحية السعر.....ص 103

6-3- من ناحية حالة وموقع المواقع.....ص 104

فهرس المحتويات

106	ص.....	4-6- من ناحية الراحة
107	ص.....	5-6- من ناحية اماكن الجلوس المتوفرة
108	ص.....	6-6- من ناحية النظافة
110	ص.....	7-6- من ناحية الامن
111	ص.....	7- كيفية استعمال الخطوط
112	ص.....	8- الصورة الذهنية
112	ص.....	1-8- العناصر المكونة للصورة الذهنية
112	ص.....	2-8- اهم العناصر البنائية المشتركة للمدينة حسب خرائط الصورة الذهنية
113	ص.....	3-8- العناصر التي تم ذكر موقعها او الغائها من خرائط الصورة الذهنية
113	ص.....	-المسارات
114	ص.....	-الاحياء
115	ص.....	-المعالم
115	ص.....	-الحدود
116	ص.....	-العقد
116	ص.....	9- نتائج الاستمارة
117	ص.....	10- التحقق من الفرضيات
118	ص.....	II -التوصيات:1-الجانب التسييري
119	ص.....	2-الجانب الفضائي والاجتماعي
120	ص.....	خلاصة الفصل
121	ص.....	-خاتمة عامة

فهرس الجداول

الفصل الاول :الصورة الذهنية والنقل الحضري		
الرقم	العنوان	الصفحة
01	الفرق بين مخطط النقل الحضري ومخطط الحركة والمرور	33
الفصل الثاني :دراسة تحليلية شاملة لمدينة المسيلة		
02	التطور السكاني لمدينة المسيلة من سنة 1966 م إلى غاية 2015	43
03	الخطوط الحضرية المستغلة من طرف الخواص	45
04	الخطوط الحضرية التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري	54
05	الخطوط التابعة للمؤسسة العمومية والخواص والنسب الخاصة بكل نوع	56
06	الخطوط القطرية في شبكة النقل الجماعي بمدينة المسيلة	57
07	الخطوط الدائرية في شبكة النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة	60
08	الخطوط المماسية في شبكة النقل الجماعي بمدينة المسيلة	61
الفصل الثالث :تحليل خطوط الدراسة		
09	بطاقة تقنية للخط رقم -3-	67
10	يوضح بطاقة تقنية للخط رقم -11-	68
11	بطاقة تقنية للخط -4-	79

81	بطاقة تقنية للخط رقم-16-	12
الفصل الرابع: نتائج واقتراحات		
97	توزع افراد العينة حسب الجنس	13
98	توزع افراد العينة حسب مكان الإقامة	14
99	توزع افراد العينة حسب الوضعية الوظيفية	15
100	توزع افراد العينة حسب سبب التنقل	16
101	توزع افراد العينة حسب تنوع وسيلة النقل	17
102	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: التغطية	18
103	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: السعر	19
104	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: حالة وموقع المواقف	20
106	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: الراحة	21
107	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: اماكن الجلوس	22
108	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: النظافة	23
110	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: الامن	24
111	كيفية استعمال الخطوط من طرف افراد العينة	25
113	اهم العناصر البنائية المشتركة التي رسمها افراد العينة	26

فهرس الاشكال البيانية

الفصل الثالث: تحليل خطوط الدراسة		
الرقم	العنوان	الصفحة
01	مسار الخط رقم 3	68
02	مسار الخط رقم 11	69
03	مسار الخط رقم 4	80
04	مسار الخط رقم 16	81
الفصل الرابع: نتائج واقتراحات		
05	دائرة نسبية توضح توزيع افراد العينة حسب: الجنس	97
06	دائرة نسبية توضح توزيع افراد العينة حسب: مكان الإقامة	98
07	دائرة نسبية توضح توزيع افراد العينة حسب: الوظيفية	99
08	دائرة نسبية توضح توزيع افراد العينة حسب: سبب التنقل	100
09	دائرة نسبية توضح توزيع افراد العينة حسب: وسيلة التنقل	102
10	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: التغطية	102
11	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: السعر	104
12	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: موقع وحالة المواقف	105
13	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: الراحة	107
14	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: اماكن الجلوس	108
15	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: النظافة	109
16	تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري من ناحية: الامن	110
17	كيفية استعمال الخطوط	111

فهرس الصور

الفصل الاول :الصورة الذهنية والنقل الحضري		
الرقم	العنوان	الصفحة
01	مدينة بوسطن حسب خطوات المقاربة الادراكية لكيفن لينش	12
02	المسارات (القصبة)	15
03	الحدود(نهر السين)	15
04	المعالم (مقام الشهيد)	16
05	العقد(قوس النصر)	16
06	الاحياء (بروكسل)	16

مقدمة

مقدمة:

ان ارتباط المستخدم بالمكان امر مهم جدا وهذا لتوثيق العلاقة بينه وبين المكان سواء كان هذا المستخدم يعيش فيه او زائر دائم ,او سائح,ولهذا تعمل الدول دوما على ربط الفرد بمجاله لما له من اهمية كبيرة في ديمومة المجال وتطوره وتحضره وذلك بزيادة الشعور بالأمان والراحة والاستقرار وهنا يأتي دور المفكرين في بحث السبل التي تعمل على تعميق هذه العلاقة وكيفية تحسينها من خلال دراسة الصورة الذهنية للمدينة لدى المستخدمين وكيفية تكوينها عندهم وأيضا على البحث في بعض العناصر التي يمكن اعتبارها من مكونات هذه الصورة وكذا دراسة مدى دورها في دعم هذا الانطباع .

فالملامح التخطيطية للمدينة هي احد المكونات البصرية لأي تكوين حضري ويمكن اعتبارها من مكونات هذا الفكر و تعتبر خطوط النقل الحضري الجماعي ومسارات الحركة التي تسلكها احد هذه العناصر التي تعمل على تشكيل صورة ذهنية قوية للمدينة من خلال استخدامها او المرور بها فقوة الصورة الذهنية لاي مدينة تعني بشكل كبير نجاح عدة منظومات ترتكز المدينة عليها لعل ابرزها منظومة النقل الحضري الجماعي التي تساهم في التنقل داخل المدن وتمس أجزاء كبيرة ونقاطا متعددة في المدينة .

ومدينة المسيلة من بين المدن التي عرفت نموا سريعا وتعددت اجزاؤها دون حملات تخطيطية لهذه التوسعات مما خلق بعض التشوهات في الصورة الذهنية لدي بعض سكانها والسبب في ذلك يرجع لنقص التكامل بين جميع اجزاء المدينة بسبب نقص التغطية الخاصة بالنقل الحضري الجماعي تارة و غياب مواقف النقل الحضري كلية عن هذه المناطق تارة اخرى .





كل هذا ادى بنا الى محاولة استغلال طبيعة الصورة الذهنية (قوية /ضعيفة) في القضاء على هذه التشوهات من خلال تحسين جانب النقل الحضري الجماعي في المدينة ولم لا القضاء على جميع المشاكل التي تمس هذا القطاع الحساس والمهم وأيضا محاولة منا لاعطاء تصورات واضحة ودقيقة للسكان عن المدينة التي تعيشون فيها .



الفصل التمهيدي: مدخل عام

1-الإشكالية

2-الفرضيات

3-اهداف البحث

4-اسباب اختيار الموضوع

5-منهجية البحث

6-تقنيات البحث المستعملة

7-هيكلية المذكرة



1- الإشكالية:

المدينة هي مستقرة بشرية بالغة الكثافة تتميز بالتعقيد والتنظيم في آن واحد صممها الانسان تلبية لمتطلباته واحتياجاته المختلفة والمتنوعة ولممارسة تنقلاته اليومية هذه الاخيرة هي من الاساسيات التي تقوم عليها حياته ولا تصلح إلا بوجود منظومة بالغة الدقة والتنظيم وهي منظومة النقل الحضري.

في جميع دول العالم تعتبر منظومة النقل الحضري من اهم عوامل تقدم وتطور المدن لما لها من اهمية في بعث روح الحياة فيها واعطاء ديناميكية لها كما تربط مختلف نقاطها وتضمن التنقلات اليومية لمستعملها .

يعتبر النقل الحضري الجماعي في الجزائر من اهم العناصر التي تساهم في احياء المدن باعتباره خدمة متوفرة في الوسط الحضري وتتصف باستمراريته وانتظامها مع الوقت واتخاذها مسارات معلومة وطرق محددة الاتجاهات هذه المسارات بدورها تنظم حركة النقل داخل المدينة و النسيج الحضري

على هذا الاساس نجد أن فان التنقلات عبر مسارات محددة وخطوط معلومة تساهم في تحسين وظائف النقل الحضري ورفع مستوى الاداء فيها ويؤدي بالمستعمل الى تكوين خلفية ترسخ بالأذهان لبعض نقاط وأجزاء المدينة ومختلف مكوناتها او مايصطلح على تسميتها بالصورة الذهنية والتي تعتمد على خمس عناصر وهي المسارات الحدود العقد المعالم والحدود

وهنا نجد ان خطوط النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة على غرار الخطوط رقم (3). (4). (16). تعاني بعض المشاكل فيها ونقص ملحوظ في معرفة بعض نقاطها وأجزائها وضعف في تكوين خلفية قوية عنها





وبغية محاولة معرفة حال ووضعية خطوط النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة من خلال استغلال

الصورة الذهنية طرحنا اشكالية تستلزم دراسة معمقة وهي :

-كيف تساهم الصورة الذهنية في تحسين خطوط النقل الحضري الجماعي للمدينة؟

2-الفرضيات

-للبحث عن اجابات موضوعية يتطلب منا بحثا عميقا عبر فرضيات لتحديد المسار الذي يتم اعتماده

لبلوغ النتائج المرضية

الفرضية الاولى:

-يرجع تدني مستوى خدمة خطوط النقل الحضري الى وجود ضعف في طبيعة الصورة الذهنية .

الفرضية الثانية :

-الترايط الشبه كلي بين مسارات خطوط النقل الحضري خلق ضعف في الصورة الذهنية للمدينة.

3-اهداف البحث:

في محاولة منا و من خلال الفرضيتين السابقتين حاولنا تحديد هدفين للبحث تمثلا فيما يلي:

- محاولة معرفة دور الصورة الذهنية في عملية التحسين من حالة خطوط النقل الحضري الجماعي .

-معرفة العلاقة بين خطوط النقل والصورة الذهنية للمدينة .





4- اسباب اختيار الموضوع :

تعتبر معرفة مختلف نقاط المدينة من اهم العناصر التي تؤدي الى اعطاء ديناميكية وحركية نحوها وعلى

هذا الاساس تم اختيار موضوعنا لما له من اهمية كبيرة حيث ترجع اسباب اختياره الى:

-اهمية الموضوع وذلك لمحاولة معرفة الوضعية الراهنة لخطوط النقل الحضري الجماعي وعلاقتها

بطبيعة الصورة الذهنية للمدينة (قوية - ضعيفة)

-حدائة الموضوع وذلك لقلّة المواضيع التي تعالج خطوط النقل الحضري من خلال الصورة الذهنية .

-محاولة تفعيل دور النقل الحضري واعطائه بعدا اخر .

-اثراء البحوث السابقة واعتباره كمرجع للبحوث المقبلة.

-الارتباط المباشر لموضوع الدراسة بميدان تخصصنا.

-الرغبة في اكتساب معارف علمية تطبيقية في هذا المجال.

5- منهجية البحث:

-تعتبر منهجية البحث من اهم عوامل نجاح العمل العلمي فهي الاسلوب الذي يتبعه الباحث لبلوغ اهدافه

لذلك تكتسي اهمية كبيرة في البحث لذا وجب علينا حسن اختيار المنهجية التي تتلاءم مع طبيعة البحث





-من اجل فهم اعمق لمحتوى الموضوع ومن اجل الحصول على بيانات دقيقة عمدنا الى المنهج الوصفي الذي يقوم على وصف الظاهرة وتحليلها معتمدا في ذلك على بعض التقنيات التي ساعدتنا في فهم الظاهرة .

6-تقنيات البحث المستعملة:

من خلال المنهجية المتبعة في بحثنا حاولنا الاعتماد على بعض التقنيات و التي تساعدنا في فهم الظاهرة منها:

-الوثائق قمنا بالإطلاع على الكتب والمذكرات السابقة والمواقع الالكترونية

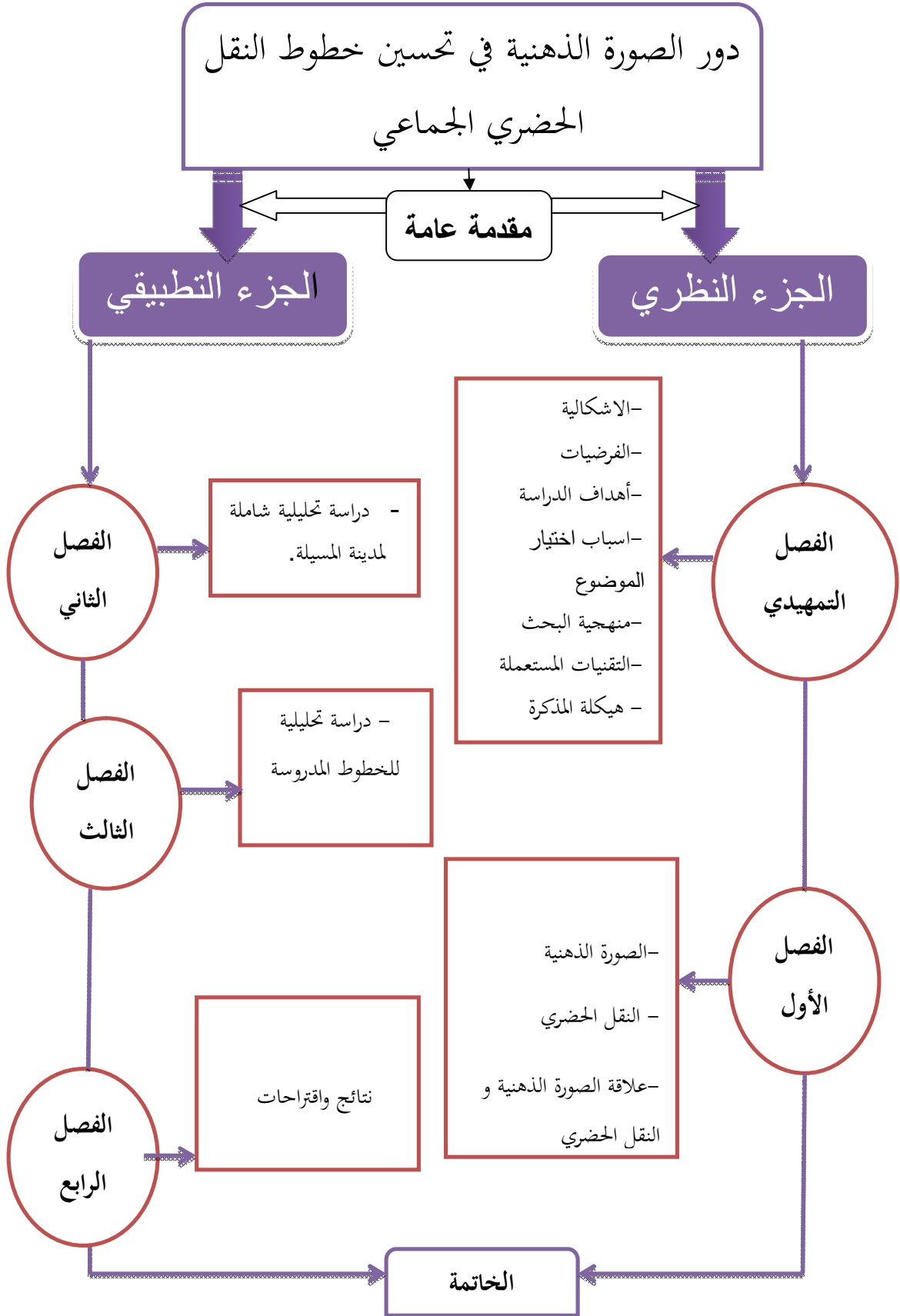
-المخططات لما لها من اهمية كبيرة في الدراسة التحليلية حيث تعطينا نظرة شاملة وتقرب لنا الافكار لفهم المشكلة واقتراح الحلول

-الملاحظة تساعدنا في وصف العناصر المكونة للمجال واعطاء انطباع حول المشكل المطروح

-الصورة الذهنية وذلك من اجل معرفة الوضعية الحالية وتدعيم البحث

-البرامج التطبيقية المساعدة مثل اوتوكاد , SPSS, word, gis, arc, snagit.





الفصل الاول: الصورة الذهنية والنقل

الحضري

I - الصورة الذهنية :

- 1-المقاربة الادراكية لكيفن لينش
- 2-التحليل عن طريق المقاربة الدراكية
- 3-عناصر الصورة الذهنية للمدينة
- 4-المعالجات البصرية لتشكيل الصورة الذهنية للمدينة
- 5- تحسين الصورة الذهنية للمدينة عن طريق عناصرها
- 6- الصورة الذهنية العامة للمدينة

II -النقل الحضري :

- 1-تعريف النقل
- 2-النقل الحضري
- 3-النقل العمومي للمسافرين
- 4-اهمية النقل الحضري
- 5-النقل الحضري الجماعي
- 6-شبكة النقل الحضري الجماعي
- 7-رؤوس الخطوط .8-النقل بالحافلات .9- الاهداف التي يرمي الى تحقيقها نظام النقل الحضري الجماعي .10- التنظيم الحالي للنقل الحضري الجماعي بالجزائر .11- ادوات تنظيم وتخطيط النقل الحضري

III -علاقة الصورة الذهنية بالنقل الحضري

-خلاصة الفصل



تمهيد

لا شك أن للمفاهيم وتعريفاتها أهمية كبيرة في الصياغة النظرية لأي بحث أو دراسة من ناحية وتوجيه سيرها من ناحية أخرى، وذلك أن للمفاهيم دور كبير في تحديد الإطار النظري الذي يوجه الدراسة ويحدد مبادئها كما أن لها دور في توضيح الرأي بأبعاد الواقع المرتبط بالظروف العامة أين تتواجد الظاهرة المدروسة.

انطلاقاً من هنا سنحاول في هذا الفصل التطرق إلى جملة من المفاهيم والتعريفات المتعلقة بالصورة الذهنية ومختلف النقاط الخاصة بها من خلال استغلال بعض المراجع المهمة التي تساعدنا في إثراء هذا الجانب وذلك للفهم الجيد لهذا الموضوع المهم رغم نقص المراجع والكتب التي تعالج موضوع الصورة الذهنية وفي الجزء الثاني التطرق لمفاهيم تتعلق بالنقل الحضري باعتباره جزء مهم فحاولنا في هذا الجزء الإلمام ببعض المفاهيم المهمة التي تساعدنا في البحث وذلك لتقريب الصورة من أجل فهم سهل للموضوع .

وفي الأخير قراءة للعلاقة الموجودة بين الصورة الذهنية وخطوط النقل الحضري الجماعي وعلى التأثير المتبادل بينهما من أجل وضوح الفكرة الخاصة بموضوع الدراسة .





I - الصورة الذهنية:

1- (المقاربة الإدراكية) كيفن لينش¹:

ظهرت مقارنة التحليل عن طريق الإدراك على يد العمراني والمعماري الأمريكي كيفن لينش سنة 1960 واثرت بصورة كبيرة على العمارة بأعماله حول إدراك محيط المدينة، حيث كان هدفه من هذه المقاربة هو تحويل مظهر المدن واستنتاج الخاصية البصرية بالاعتماد على الإدراك البصري لدى السكان من أجل استخراج إمكانيات التغيير بهدف وضوح أكبر .

ثم إن الفكرة التي يعالجها كيفن لينش تتعلق بصورة المحيط من خلال بناء الصورة، البنية، الهوية، والقدرة على إنشاء الصور فعلا، فهو يستند للحالة التي يكون فيها سكان مدينة ما فاعلين أساسيين ولهم مكانة هامة فيها وفي تطورها، وبهذا يستطيع تحديد مكانه في المدينة دون أن يتيه وتصبح مدينة واضحة حين تكون أحيائها ومعالمها ومساراتها سهلة التعرف ومجموعة ضمن مخطط شامل موحد.

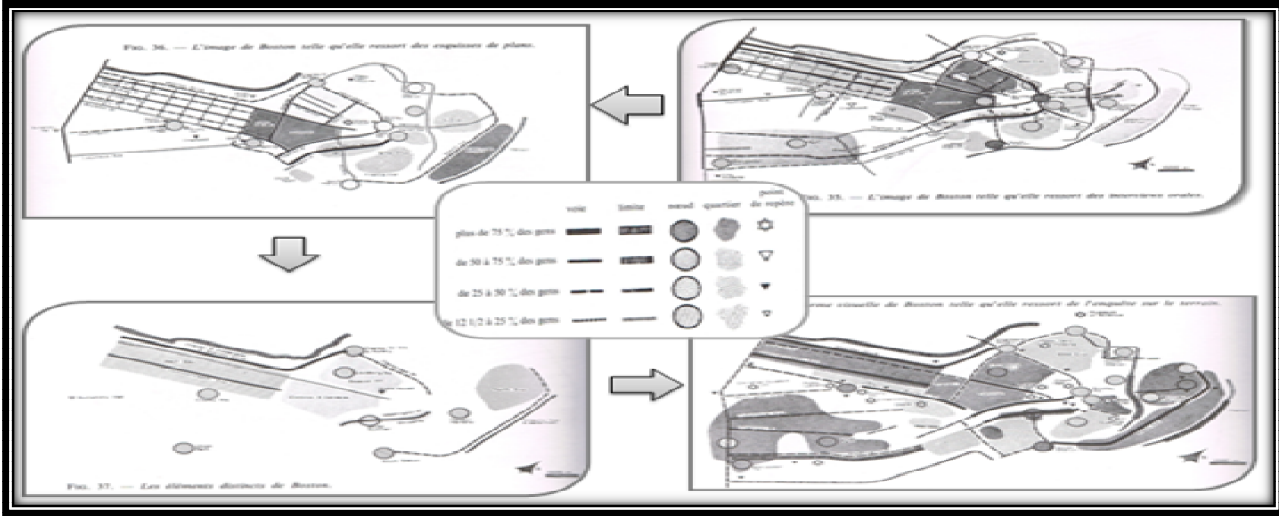
ولقد قام كيفن لينش بدراسته هذه على ثلاث مدن أمريكية هي: بوسطن، جيرزي سيتي و لوس انجلس والتي سمحت له بالتعرف على الكثير من المشاكل وإيجاد حلول لها .

¹Kevin Lynch, l'image de la cité (Cambridge: M.I.T Press 1960)





الصورة رقم (01): توضح مدينة بوسطن حسب خطوات المقاربة الإدراكية لكيفن لينش



المصدر : كيفن لينش (كتاب الصورة الذهنية)

2- التحليل عن طريق المقاربة الإدراكية¹:

تمر عملية التحليل عن طريق المقاربة الإدراكية بخطوتين أساسيتين هما :

2-1- الخطوة الأولى: تتم عن طرق ملاحظة الباحث ودراسته للمنطقة وتحليل نسيجها العام وينتج عنه ما

يسمى بالخريطة الطبيعية

2-2- تتم عن طريق إجراء استبيان ومقابلة مع بعض سكان المنطقة حول تصور المحيط وينتج عنه ما يسمى

بالصورة او الخريطة الذهنية

المقابلة الشخصية والاستبيان:

-الذين يعيشون في المنطقة او يعملون فيها وبالتالي مرتبطين بها بصورة يومية

¹ عبد البصير عبدالرحيم محمد السيد، فهم الملاحة الحضرية: إيجاد الطريق داخل المدينة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في التخطيط

العمرواني، جامعة عين شمس، كلية الهندسة، القاهرة ، مصر 2010، ص7





-الذين يزورون المنطقة لأغراض مختلفة غير يومية

-الذين يزورون المنطقة في فترات مختلفة بغرض السياحة وغيرها

-يتم اختيار الأشخاص الذين يتراوح عمرهم بين (20-60) حيث وجد ان افراد هذه الفئة العمرية القدرة على

رسم خرائط تصل حتى مستوى قريب الدقة

-يتم تنويع الفئة المختارة بين ذكور واناث ايضا المستوى التعليمي

-يطلب من الشخص رسم خريطة تقريبيه للمدينة مينا عليها اكثر الاماكن جذبا للانتباه موضحا عليها اكبر

عدد من التفاصيل

-يطلب منه ان يرسم مسار تخيلي لرحلة معينة في المنطقة شارحا عليها كل الاحداث والمشاهد التي يمر

بها على ان يكون المسار شاملا لأجزاء كثيرة من المنطقة

-يطلب منه ان يكتب قائمة تحوي اكثر الاشياء تميزا عن غيرها

-يطلب منه الاجابة على عدة اسئلة مثل اين تقع في المدينة؟ ماذا يجاورها؟ كيف تميزها اثناء رحلتك؟

2-2- الخطوة الثانية : من بين الأسئلة المطروحة لكيفن لينش والتي استعان بها في الاستبيان الشفوي هي

كالآتي :

-ماذا يخطر في بالك عند سماع (اسم المدينة).؟

-كيف تصف عموما المدينة من الناحية الفيزيائية؟

-تحبذ ان ترسم لنا مخطط سريع للجزء الداخلي للمدينة ؟





-هل تستطيع ان ترسم المسار الذي تتبعه عادة من والى منزلك من خلال ماتراه،تسمعه او تحس به ؟

-هل تستطيع ان تحدد لي على مخططك اتجاه الشمال ؟

-هل تعتقد ان مدينة سهل ان نجد طريقنا فيها وبمكنا الوصول الى مختلف اجزائها بسهولة ؟

-يتم بعد ذلك تحليل المعلومات السابقة وفقا لتكرار ذلك العنصر وعلاقة العناصر ببعضها البعض وكذلك

تحليل تتابع العناصر في الخريطة ومدى دقة الخريطة واكتمالها .

-وفي الاخير يتم مقارنة النتائج المتحصل عليها (الخريطة الذهنية) بالخريطة الطبيعية للمنطقة واستخلاص

نقاط القوة ونقاط الضعف الخاصة بالعناصر الخمس المكونة للصورة الذهنية

3-عناصر الصورة الذهنية للمدينة¹:

تتكون الصورة الذهنية من خمسة عناصر جوهرية ومحورية تقوم عليها وهي :

3-1- المسارات : هي قنوات الحركة الرئيسية التي من خلالها تدرك المدينة وهي تختلف من مكان لآخر

وفق الوظيفة التي تؤديها فقد تكون طريقا للسيارات او ممرات للمشاة....إلخ. لذلك فالمسارات تعتبر العنصر

الرئيسي المهيمن على الادراك الذهني لدى السكان اتجاه مدينتهم ,فهم يشاهدون المدينة من خلال حركتهم

عبر هذه المسارات التي تنتظم حولها مختلف الاجزاء المكونة للمحيط الحضري الذي يسكنون فيه.

3-2- الاحياء: هي مناطق في المدينة تتشابه في مبانيها بحيث تشكل في مجموعها المدينة وهي ذات

تجانس كبير بين اجزائها قد تكون ذات طابع ديني ,ثقافي واجتماعي وتساهم في تكوين الصورة البصرية

للمدينة

¹كيفن لينش ،الصورة الذهنية للمدينة ،ترجمة صلاح الدين يوسف 1983 الطبعة الاولى ص7





3-3-المعالم:

هي عبارة عن علامات حسية و قد تكون مادية وهي من العناصر التي يمكن تمييزها والتعرف عليها وتستخدم لإعطاء احساس بالمكان والتعرف عليه من خلالها ويمكن ملاحظتها من اماكن وزوايا مختلفة قد تكون مبني متميز عن غيره في التصميم والأبعاد

3-4-العقد : وهي عنصر مهم لايمكن الاستغناء عنه في اي تكوين بصري للمدينة وهي مكان تلاقي او تقارب الطرق والمسارات او تقاطعها وتكون مميزة بحركة المشاة .

3-5-الحدود: هي عبارة عن خطوط تفصل بين اجزاء مختلفة من المدينة كان يقطعها نهر , سلسلة جبلية ...الخ وقد تكون فاصل بين طرفين فهي تساهم في فصل المساحات ولها اهمية كبيرة في الادراك البصري

صورة رقم(03) : تمثل الحدود(نهر السان)



المصدر : WWW .DREAMS-AR.COM

صورة رقم (02): تمثل المسارات(القصبية)



المصدر : WWW .ELCHOROUKONLINE.COM





صورة رقم (05) : تمثل العقد (قوس النصر)



صورة رقم (04) : تمثل المعالم (مقام الشهيد)



المصدر : (2017): WWW .FANANESTRIK.COM

المصدر : (2017): WWW .4ALGERIA.COM

صورة رقم (06) : تمثل الأحياء (حي بروكسل)



المصدر : (2017): WWW .FANANESTRIK.COM





4-المعالجات البصرية لتشكيل الصورة الذهنية للمدينة¹ :

هناك العديد من المعالجات البصرية التي يتم إجراؤها لتأكيد وضوح التشكيل وسهولة ادراكه وتحقيق

صورة ذهنية متكاملة وغنية ومن ابرز المعالجات البصرية الواجب مراعاتها في تشكيل المدينة وفق تلك

الرؤية هي مايلي :

1.4- التفرد والانفراد:

كوضوح الحدود البصرية للتشكيل مع تحقيق خاصية الانغلاق كالميدان سبه المقفل وتحقيق التباين

في صوره المختلفة في السطح والتشكيل والكثافة والتنظيم والحجم والاستخدام والموضع في الفراغ وغير ذلك.

2.4 - بساطة التشكيل :

ويتم من خلال وضوح وبساطة وتنظيم الشكل المرئي هندسيا مع قلة عدد الاجزاء في التكوين العام

,فالتشكيلات التي تتميز بالبساطة والوضوح تكون اسهل ادراكا من التشكيلات المعقدة والمركبة .

3.4-استمرارية عناصر التشكيل :

وهي اما الاستمرارية في حدود التشكيلات او في اسطحها (مثل خط السماء والارتداد في المباني)

مع تقارب الاجزاء بحيث تشكل وحدة او وحدات في المجموعة المتكاملة من التشكيلات وتحقيق التكرار

الايقاعي لنواصل التشكيل ,والتجانس,والتماثل والمحاكاة في الاسطح والاشكال والاستخدامات ,فكل هذه

المعالجات في الاستمرارية تعمل على تأكيد ادراك العناصر الفيزيائية كعنصر بصري واحد او كعدة عناصر

متداخلة العلاقة وذات طابع او شخصية واحدة متميزة .

¹كيفن لينش،الصورة الذهنية للمدينة،ترجمة صلاح الدين يوسف 1983 ،الطبعة الاولى،ص9





4.4- وضوح نقاط الاتصال:

حيث تساعد نقاط الاتصال القوية الواضحة بين عناصر التشكيل على سهولة ادراك وتميز هذه العناصر مثل قوة ووضوح التقاطع بين طريقين او وضوح اتصال مبنى بالفراغ المحيط به .

5.4- التفاصيل في توجيه الحركة :

مثل الميل في الطريق المؤدي بين وظيفتين مختلفتين (مركز مدينة وشاطئ بحر) فاختلاف المنسوب يعمل على توجيه الحركة بالصعود الى مركز المدينة او النزول الى شاطئ البحر و الوسائل الأخرى التباين في كثافة التشكيل وعرض الطرق وانحناءاتها .

6.4- تأكيد النطاق البصري :

بزيادة فرص الرؤية او الاسقاط البصري خلال التشكيل سواء كان ذلك بشكل حقيقي او مجازي ,كالشفافية في الحائط غير المستمر من الاشجار او التداخل مثل رؤية اهداف بعيدة متداخلة مع تكوين النظر العام للتشكيلات القريبة او المنظر المقفل مثل وضع عنصر مهم في نهاية طريق محوري والذي يزيد عمق وثرء الرؤية مثل منطقة مفتوحة واسعة او منظر مفتوح من مكان عالي او التقعير مثل الطريق المنحني الذي يتميز بمجال رؤية مليء بالعناصر ,وبوجه عام فتأكيد النطاق البصري بالوسائل السابقة يزيد من فرص الادراك البصري للعناصر ويعطي للصورة الذهنية المرسومة للمنطقة قوة وثرء.

7.4- تأكيد الادراك الحركي :

حيث تتولد احساس الحركة من التنظيم الفيزيائي لعناصر التشكيل بالمدينة من خلال وضوح المنحنيات والميول والاتجاهات وديناميكية الفراغات التشكيلية وغير ذلك.





8.4-التتابع الزمني لعناصر التشكيل :

حيث يجب تصميم المنتابعات التشكيلية في شكل ميلودية نغمية بما يؤكد استيعابها ويقوي الإدراك الكلي لعناصرها ,وكلما زادت سعة المشاهدة كلما تطلب ذلك عناية فائقة بتصميم التتابع النغمي للفراغات والنسيج والحركة والإضاءة.... الخ

9.4-الاسماء والمعاني:

وهي الخصائص ذات الطابع غير التشكيلي والتي تؤكد وضوح العنصر ,فالاسماء على وجه التحديد ذات اهمية بالغة في بلورة شخصية العنصر او المكان ,فهي عادة تعطي دليل ارشادي (ذهني) عن مكان العنصر داخل التشكيل العام .كذلك فان عملية تلقيب الاماكن او اعطائها رقما تسلسليا يؤدي الى سهولة عملية الإدراك الحسي لعناصر التشكيل اما المعنى ,سواء كان اجتماعيا ,تاريخيا او وظيفيا او اي معنى خاص.... فهو يؤثر على شدة وضوح العنصر او المكان وسهولة ادراكه .

5-تحسين الصورة الذهنية للمدينة عن طريق عناصرها¹ :

لتحسين الصورة الذهنية للمدينة يجب تحقيق بعض النقاط عند تصميم الهيكل العام لعناصرها بغرض تقوية الإدراك الذهني بها وذلك بمايلي:

5-1-المسارات: وذلك من خلال

أ-الاستمرارية : والتي تتكون من العناصر التالية :

لمس ونوع الواجهات والأرضيات ، تركيز النشاطات ، نوعية الإضاءة ، ، استعمال التناظر

¹كيفن لينش ،الصورة الذهنية للمدينة ،ترجمة صلاح الدين يوسف 1983، الطبعة الاولى،ص6





ب- تأكيد خاصة التوجيه : و ذلك من خلال توضيح البداية والنهاية -التغير في الميل

5-2- المعالم :

- -التميز بالانفراد والوحدة
- -التباين مع النسيج المحيط
- -وضوح الشكل العام
- -اعطاء توجيه اثناء الحركة ,اثناء التوقف ,في النهار والليل
- -اتساع المدى الزمني لرؤيتها

5-3- العقد :

- -تأكيد وضوح الحدود واستمراريتها
- -مراعاة وجود عنصر او اكثر من العناصر التي تجذب الانتباه ,اضافة الى تكوين هوية خاصة

5-4- الاحياء: وذلك ب:

توحيد الألوان ، الطبوغرافيا، استمرارية التشكيل الفراغي، تحديد نوعية النباتات ،
استمرارية النسيج الحضري، استمرارية خط السماء و اخيرا استمرارية الطابع المعماري.

5-5- الحدود:

بوجه عام فان تأكيد رؤية الحد البصري وإدراكه ذهنيا يتطلب فرص الوصول اليه او تنمية الاهمية
الوظيفية له (استعمال خاص) وتأكيد استمراريته .





6- الصورة الذهنية العامة للمدينة:

هي تلك التصورات الذهنية للمدينة من اغلب سكانها والتي تلعب الفراغات المفتوحة والبيانات البصرية

وكذا احساس الحركة داخل مساراتها دورا هاما في تكوين صورة عن المدينة من خلال:¹

6-1: المشاكل البصرية التي تؤثر في تكوين صورة ذهنية واضحة المعالم عن المدينة :

✓ عدم تكامل العناصر البصرية

✓ اختلاط و تداخل العناصر البصرية

✓ الحدود الضعيفة

✓ عزلة بعض العناصر

✓ عدم الاستمرارية في العناصر

✓ التشتيت عند نقاط اتصال المسارات

✓ عدم وجود طابع خاص بالمدينة

6-2:العوامل المؤثرة في بناء شخصية المدينة :

-التكوين الفيزيائي للمنطقة او المدينة .

-المعنى الاجتماعي للمنطقة او المدينة.

-الوظيفة التاريخية للمنطقة او المدينة .

-قيمة المنطقة او المدينة.

¹ كيف لينش ،الصورة الذهنية للمدينة ،ترجمة صلاح الدين يوسف 1983، الطبعة الاولى،ص3





II - النقل الحضري :

لا شك أن للمفاهيم وتعريفاتها أهمية كبيرة في الصياغة النظرية لأي بحث أو دراسة ، وذلك لأن للمفاهيم دور كبير في تحديد الإطار النظري الذي يوجه الدراسة ويحدد مبادئها، بدون المفاهيم والتعريفات الدقيقة لها لا نستطيع أن نقدم التعريفات الإجرائية للمفاهيم التي نستخدمها في دراستنا، خاصة أن تلك المفاهيم ما تزال تحتاج لمزيد من الوضوح وذلك لتحديد الإطار النظري للموضوع. سنحاول من خلال هذا الجزء الثاني من الفصل تقريب مفاهيم بعض المصطلحات المستعملة في البحث الخاصة بالنقل الحضري .

1-تعريف النقل :

النقل حسبما جاء في قاموس (لاروس) : (هو عملية حمل من مكان لآخر).

- يعرفه القانون انه (كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر)¹.

كما يعبر عن النقل بكل حركة يتم فيها تحويل مادة أو سلعة من موضعها .فمفهوم النقل مفهوم واسع يختلف حسب نوع الاختصاص وهذا المفهوم يقترن في كثير من الأحيان بالحركة، و يمكن القول أنه خدمة من أجل جلب منفعة في الزمان والمكان ، حيث يتم نقل المواد و الاشخاص من نقطة إلى أخرى باستعمال وسائل مختلفة التي تعتبر العتاد المادي للنقل.

2-النقل الحضري:

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري ، تخص تنقل الافراد و السلع وفقا لخطة تغطي الاحتياجات و تحقق التكامل و الانسجام و بشكل وثيق ، كما يهدف إلى إعطاء

¹-الجريدة الرسمية،العدد 44 المؤرخة في اوت 2001،المادة 2،ص5





ديناميكية للحياة في المدينة و ضمان التنقلات لكل المستعملين¹.

3-النقل العمومي للمسافرين:

عرفت المادة رقم (01) من القرار المؤرخ في 20 يوليو 1983 النقل العمومي للمسافرين كما يلي:

" تعني عبارة نقل الأشخاص المشترك نقل ما يزيد عن (08) أشخاص عدا السائق"²

من خلال هذا التعريف يتضح لنا أن النقل العمومي أو المشترك، له خصائص معينة بالنظر إلى عدد المقاعد، والتي لا تقل عن (9) تسعة لذا فقد أعطته الدولة أولوية خاصة وميزته بتنظيم معين بالنظر إلى السعات الكبيرة التي تحتويها المركبات، وكذا للأهمية البالغة المتعلقة بخدمة الأفراد، والتي نستطيع أن نلخصها فيما يلي:

- تقليص نسبة السيارات الفردية في الطريق وبالتالي تقليص حجم الحركة والتخفيض من نسبة استهلاك الطاقة والتقليل من نسبة التلوث.
- تمكين جميع شرائح المجتمع من التنقل بين مختلف النواحي خاصة الذين لا يملكون سيارات فردية.

4-اهمية النقل الحضري :

حسب ما يعرف النقل بأنه مجموعة من العوامل التي تهدف إلى نقل السلع و البضائع و قد تكون حركة الناس هي الأهم لدى البعض و خاصة في وسط المدينة،و لهذا فإن حركة الناس و البضائع يعدان عاملين أساسيين في نمو المجتمع اقتصاديا واجتماعيا.

¹ - الجريدة الرسمية : العدد 44 بتاريخ 8 أوت 2001. المادة 28 ص 8.

4- القرار الوزاري المؤرخ في 20 يونيو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية سنة 20، العدد 38، ص 2290.





حيث نجد أن الوظيفة الأولى للنقل هي ربط العلاقات بين السكان و استعمالات الأراضي تحديدا وهو كعامل مهم في تكامل المجتمع الذي يزداد تطورا يوما بعد يوم وهذا ما نراه في مدننا. وكما يلعب النقل دورا في حركة البضائع، بمعنى القدرة على تلبية حاجيات السكان في هذه الحالة تبرز قيمته الاقتصادية. أما داخل المدن فالنقل يوفر حلقة الوصل بين البيت و مقر العمل و الواقع ، تقريبا إن 50% من الرحلات داخل المدن هي رحلات تتعلق بالعمل كما أن التسوق و التنزه و باب أخرى توجب النقل، كل هذه تعتمد على سهولة التنقل التي تجعل الوصول إلى الأماكن المطلوبة سهلة وممكنة حيث تتطلب حركة الناس خاصة في مراكز المدن وجود وسائل نقل و نظم من طرق و حافلات غيرها من وسائل النقل الحضري وذاك لتسهيل الحركة و تحقيقها على أفضل وجه، حيث يمكن القول بان النقل في أي بلد يؤدي دورا مهما في تنسيق أنشطة المجتمع و تكاملها أي أنه يربط توزع السكان مع استعمالات الأراضي ويوجد جميع المناطق في وحدة متكاملة .

5- النقل الحضري الجماعي : عرفه القانون بانه* كل تنقل يتم مقابل أجرة أو لحساب الغير ، ضمن المجال الحضري يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض ، و يتميز بتقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة توفر شروط اقتصادية و تقنية متساوية و ملائمة للجميع¹

6- شبكة النقل الحضري الجماعي² :

فهي عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وترتبط بين مختلف أحيائها .

تتأثر شبكة النقل الحضري بالوسط الذي توجد فيه و الذي يتكون من مجموعة من الأنسجة العمرانية تختلف خصائصها حسب طبيعتها، فنجد أن هناك أنسجة قديمة وأخرى حديثة ونوع آخر يتوسط مجموعة

¹ - الجريدة الرسمية العدد 45 القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001. المادة 03

² - حليم شيوخ و بوغريس صابر ، دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري و تنظيمها و تنظيفها - دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200 مسكن) مذكرة تخرج ENATT ، جامعة باتنة، 1999، ص 17.





من التضاريس الوعرة، وبالتالي نجد أن هناك تباين في نوعية واتساع الطرق التي تتخلل هذه الأنسجة، وهنا يتأكد التأثير الكبير لشبكة النقل بطبيعة الأنسجة العمرانية.

6-1- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي :

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي مما يلي:

- المنشآت الطرقية وتضم الخطوط، المواقع، الحطائر والمحطات.

- وسائل النقل وهي الوسائل المستعملة في النقل الحضري الجماعي.

ونحاول فيما يلي التطرق إلى تفاصيل هذين العنصرين :

6-1-1- المنشآت الطرقية¹: تنتظم خدمة النقل الجماعي حسب شبكة طرقية تتكون من الخطوط

(المسالك)، رؤوس الخطوط، نقاط التوقف والمحطات الحضرية .

❖ ترتيب الخطوط:

إن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري يتم على أساس المعايير التالية :

✓ - حسب طبيعة الخطوط أي حسب مدى أهميتها بالنسبة لانتقالات المواطنين :

✓ - الخطوط الضرورية : وهي الخطوط التي تضمن الربط بين مختلف الأحياء للمنطقة العمرانية

بالمركز الرئيسي، أو مناطق الجذب والنشاطات المدنية وذلك بالمرور عند الاقتضاء بمراكز ثانوية إلى

جانب المراكز ذات المنفعة العمومية الأكثر أهميه كالمراكز الاستشفائية، المحطات (السكك الحديدية

والطرقية المدارس ، والطرق... الخ.)

✓ - الخطوط النفعية : وهي التي تربط الأحياء فيما بينها .

¹ - يعقوب حريز ، ، دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي و نوعي لشبكة مدينة باتنة ، مذكرة تخرج ماستر، جامعة باتنة ، 2011 ، ص 45-46.





✓ -الخطوط الملائمة : وهي خطوط ليست ضرورية أو مهمة جدا، ولكنها تمكن المستعملين من التنقل عليها بسهولة وبسرعة وبكل راحة .

إن ترتيب الخطوط يكون أيضا إلى أساس معايير عمرانية تتعلق بدراسة وتخطيط المسالك إضافة إلى اختيار وسيلة النقل المستعملة، ويكون هذا الترتيب على النحو التالي :

❖ حسب انواع المسالك :

✓ خطوط شعاعية : وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة للمدينة.

✓ خطوط مماسية : وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة فيما بينها، وتمر مماسيا بوسط المدينة.

✓ خطوط دائرية : وهي الخطوط التي تربط جميع نقاط المنطقة العمرانية بعضها دون قطع وسط المدينة أو مرور مماسيا به، ولكنها تحيط بالمنطقة العمرانية على شكل حلقة.

✓ خطوط قطرية : وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة فيما بينها مروراً بوسط المدينة .

6-1-2 حسب وسيلة النقل :

-الخطوط عبر المواقع الخاصة او ذات الطريق الثابت: ويقصد بها تلك الخطوط التي تستغلها وسيلة نقل ذات حركة حرة مثل :الترامواي والمصعد الهوائي .

-الخطوط ذات الطريق الثابت جزئيا: حيث تتبع فيه المركبات مسالك محددة وتكون لها نوعين من حرية الحركة في تنقلها مثل الحافلات التي تستعمل الاسلاك الكهربائية .

-الخطوط ذات الطريق الحر: وتكون فيها حركة المركبات ذات حرية كبيرة في الاتجاهين مثل مسالك الحافلات .





7- رؤوس الخطوط¹: المقصود برؤوس الخطوط بداية كل خط ونهايته، وتكون البداية عادة في وسط

المدينة أما النهاية فتكون في المنطقة الموصولة بالمدينة، وهذا في مرحلة الذهاب أما في مرحلة العودة

فتصبح نهاية الخط للمرحلة السابقة هي بدايته والعكس.

-انواع النقل الحضري العمومي للمسافرين:

يتم هذا النشاط إما بواسطة الحافلات أو العربات المجهزة بعدد مقاعد يزيد عن (09) تسعة ويخضع هذا

النشاط إلى التسجيل في سجل تجاري وفي سجل النقل العمومي للمسافرين.

8-النقل بالحافلات :

يمارس هذا النوع بواسطة مؤسسات وطنية أو مؤسسات نقل تابعة للجماعات المحلية

لقد استفاد القطاع الخاص من ممارسة نشاط النقل العمومي للمسافرين سنة 1987 سواء بالنسبة للخطوط

ذات المنفعة الوطنية أو ذات المنفعة المحلية والذي رجع بالفائدة الكبيرة على المواطن.

النقل بالمركبات المجهزة: هذا النوع من النقل عرف تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة نظرا لميل عدد كبير

من المستثمرين في مجال النقل العمومي للمسافرين إليه، وذلك بسبب المرونة الكبيرة في شروط استغلال

هذا النوع من النقل وهو ما أحدث تخلي لدى هؤلاء المستثمرين على النقل الجماعي بواسطة الحافلات

العادية والصغيرة، والتوجه نحو استغلال العربات المجهزة²

9-الاهداف التي يرمي الى تحقيقها نظام النقل الحضري الجماعي³ :

¹- سليم العايب وزملائه ، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة ، مذكرة تخرج ENATT ، جامعة باتنة ، 2003 ، ص 20.

²-سليم العايب وزملائه ،مرجع سابق ص 7

³-حليم شيوخ وبوغريس صابر ،مرجع سابق ،ص17-18





- يعتبر نظام النقل الحضري الجماعي وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل إلى كل الوجهات (مقر العمل ، المسكن ، الخدمات ، المراكز التجارية...) في أحسن الظروف (السرعة ، الامن ، الراحة) و للوصول إلى هذا الهدف العام لابد من تحقيق الاهداف الفرعية التالية:-1-
- سهولة التنقل : و يكون ذلك بضمان تنقل المستعملين إلى كل وجهاتهم (اماكن العمل و اماكن الترفيه و الدراسة ، المعاملات اليومية و قضاء الحاجيات) في المكان و الزمان المناسبين -
- الوقت المستغرق في التنقل : و يكون ذلك بتقليل الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله.
- الراحة : ضرورة وجود شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي (النظافة ، التهوية ، الامن)
- التكلفة: : تخفيض التكاليف التي يستعملها مستعملو النقل اثناء التنقلات .

-التأثير على البيئة: تجنب التأثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط الذي تتسبب فيه وسائل النقل إلى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات.

10-التنظيم الحالي للنقل الحضري الجماعي بالجزائر¹: لقد حددت الحكومة الجزائرية مجموعة من

القوانين والمراسيم التي تنظم تساهم في تسيير عملية النقل الحضري الجماعي و كيفية الاستثمار فيها

10-1-كيفية الاستثمار في قطاع النقل الجماعي بالحافلات :

تم الترخيص للخواص باستثمار خطوط نقل المسافرين بقرار من :

- وزارة النقل بالنسبة للخطوط الوطنية.

- مديرية النقل للولاية بالنسبة للخطوط المحلية و الحضرية.

حيث تخضع ممارسة نشاط نقل المسافرين عبر الطرق إلى رخصة مسلمة وفقا إلى الشروط التالية:

¹ - مريم بن مشيش ، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في قسنطينة الكبرى (السياسات، التخطيط، و التنظيم) ، رسالة ماجستير في التهيئة العمرانية ، جامعة قسنطينة، 2004 ص 55-56.





- إيداع الملف على مستوى مديرية النقل الولائية ، يتضمن طلب خطي و الوثائق اللازمة المحددة من طرف المديرية.

- حيازة وسائل النقل عن طريق الملكية أو الإيجار تكون متلائمة مع نوعية الخط.

- أن يكون الخط المطلوب مسجلا ضمن مخططات النقل الوطنية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة الوطنية و ضمن المخططات الولائية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة المحلية وأخيراً ضمن مخططات النقل الحضرية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة الحضرية.

10-2- كيفية تحديد تسعيرة النقل الحضري الجماعي:

تحديد تسعيرة مختلف أنواع النقل يكون عن طريق نصوص قانونية (مراسيم و تعليمات) من طرف وزارة التجارة ، أما النصوص التي تحدد أسعار النقل الحضري الجماعي هي:

- التنظيم 95-06 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالمنافسة.

- المرسوم 95-119 المؤرخ في 26 افريل 1995 المتعلق بتقسيم الاملاك و النشاطات الخاضعة لنظام الاسعار المقننة.

10-3- كيفية تمويل النقل الحضري الجماعي :

إن الدولة الجزائرية ، عن طريق ميزانيتها و ميزانية الجماعات المحلية تقوم بتمويل النقل الحضري الجماعي عن طريق:

- منحة من قروض الاستثمار خاصة بالهياكل التحتية : طرق ، سكك حديدية، محطات ، إشارات المرور.....الخ.

- إعانات استثمار تقدم المؤسسات العمومية مثل: الشركة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV)، وشركة النقل بالسكك الحديدية(SNTF)، التي تخدم خطوط ليس لها مردودية و مخصصة لمسافرين يستفيدون





من تخفيضات (الطلاب، الفئات المحرومة... الخ) وبالتالي فالمبالغ المخصصة من ميزانية الدولة للنقل الحضري معتبرة كل سنة، عكس الجماعات المحلية، فالمصاريف المخصصة من طرفها ضعيفة.

11- أدوات تنظيم وتخطيط النقل الحضري:

تهدف أدوات تخطيط النقل الحضري (مخطط النقل الحضري، مخطط الحركة والمرور) بشكل عام إلى إيجاد حلول شاملة لمشاكل النقل الحضري، كزيادة عامل الأمان والتقليل من الحوادث الناتجة عن ازدحام الطرق، تحسين تدفق المرور و تقليص زمن الانتظار، تحسين البيئة المحيطة. فالطالب المتزايد على النقل يؤدي إلى ضغط كبير على البنية التحتية و الهياكل مما يسبب الاختناقات خاصة في مركز و مداخل ومخارج المدن.

11-1- مخطط النقل الحضري¹: يعتبر مخطط النقل الحضري أداة جديدة لتنظيم المجال الحضري

أ- تعريف مخطط النقل الحضري :

هو وسيلة تقنية يقام فيها إنشاء برامج مجالية و استثمارات في آفاق زمنية مدروسة ، و تسيير مختلف أنظمة النقل وهو أكثر شمولية من دراسة الهياكل القاعدية ، حيث يحدد شروط تشغيل و تسيير أنظمة النقل.

ب- أهداف مخطط النقل الحضري :

يهدف مخطط النقل الحضري حسب المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 04 / 416 المؤرخ في 02 ديسمبر 2004 إلى:

- ضمان و متابعة وربط نشاطات النقل المختلفة.

- تحديد مقاييس وضع الهياكل القاعدية .

¹ - قادري الدراجي، رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة (مدينة بوعرييج)، جامعة مسيلة ، 2012 ص 37





- التحكم في استعمال وسائل النقل.
- إقامة نظام لكشف و تقييم الخلل في العمليات التي تمكن من تلبية الطلب على النقل.
- مسايرة التطور انطلاقا من المعطيات الحالية للطلب و التوقعات المستقبلية.
- ج- اعداد مخطط النقل الحضري¹: يعد مخطط النقل الحضري حسب الحالة:
 - رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في الولاية المعنية عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الاقليمية للبلدية.
 - الوالي عندما يشمل محيط النقل الحضري اقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
 - و الولاية المعنيون عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود اقليم ولاية واحدة، وعندما يضم المحيط أكثر من 200 000 نسمة.
- د-مراحل اعداد مخطط النقل الحضري² :
 - تحليل العرض الحالي :
 - دراسة شكل الشبكة الحضرية الموجودة وتحليل مختلف المعطيات السوسيو اقتصادية.
 - تحليل مختلف الثوابت المرتبطة بنوعية الخدمة القائمة.
 - المعطيات المالية و التسييرية.
 - تحليل الطلب الحالي للنقل : من الضروري أن يستفيد الطلب الحالي للنقل على الزبائن المستعملين للنقل الحضري الجماعي إذ يمثل مصفوفة (انطلاق - وصول) على الشبكة.
 - أوقات التنقلات (اليوم - الساعة).
 - سبب التنقل (مسكن - عمل).

¹- الجريدة الرسمية العدد 82، الصادرة بـ 22 ديسمبر 2004، ص27

²-قادي الدراجي نفس المرجع ص37-38





-تحليل القدرة على استيعاب السوق : يركز هذا التحليل على الزبائن في المرحلة القادمة للنقل الحضري

الجماعي وهي دراسة لمختلف التنقلات وبالتالي الوصول إلى توقعات الطلب المستقبلي.

-دراسة العلاقات : تتمثل في تقريب المعلومات السابقة و تحليل العلاقات (عرض - الطلب) (عرض

- سوق) (طلب - سوق).

-حصول النتائج: يتم فيها تشخيص مفصل للحالة لتؤخذ كقاعدة لمختلف المراحل.

هـ-كيفية المصادقة والاعتماد على مخطط النقل الحضري¹ :

يصادق على مخطط النقل الحضري :

- المجلس الشعبي البلدي المعني عندما يكون محيط النقل منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

- المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.

- الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية و الجماعات المحلية و الوزير المكلف بالسكن والعمران عندما

يتجاوز محيط النقل حدود إقليم ولاية واحدة، أو عندما يضم المحيط أكثر من (200 000) نسمة.

و-تطبيق مخطط النقل الحضري²:

يتولى تطبيق مخطط النقل الحضري :

- مدير النقل في الولاية المختص إقليميا فيما يخص تسيير الخدمات الحضرية لنقل الأشخاص عبر

الطرق واستغلالها.

- الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية و الحضرية واستغلالها.

- الدولة و الوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز وتسيير مشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكلي و

المنشآت الأساسية للنقل عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.

¹- الجريدة الرسمية العدد 82 ، الصادرة في 22 ديسمبر 2004 ص 27-28.

²- قادري الدراجي ، (مرجع سابق) ، ص 38-39 .





- المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص انجاز أو تسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما يكون المحيط منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

جدول رقم (01) يوضح الفرق بين مخطط النقل الحضري ومخطط الحركة والمرور

مخطط النقل الحضري	مخطط الحركة والمرور
مخطط النقل يرمي إلى: - تحديد الهياكل القاعدية في الميدان. - تحديد أنظمة النقل (شروط السير والعمل). - يغطي كل انماط النقل . - تحديد فعالية المشاريع (التقنية و المالية). - يرتكز أساسا على تحليل حركة السير و تقدير طلبات النقل.	مخطط الحركة و المرور يرمي إلى: الاستعمال الجيد للهياكل القاعدية الموجودة، هذا الاستعمال يترجم إلى العناصر التالية: - سيولة حركة المرور. - النقل الجماعي. - توقف العربات. - امن المستعملين

المصدر: تقادري الدراجي، ص39

III - علاقة الصورة الذهنية بالنقل الحضري :

من خلال الدراسة المعمقة للمفهومين نجد ان هنالك علاقة كبيرة تربط الصورة الذهنية بالنقل الحضري حيث ان طبيعة الصورة الذهنية للمدينة من ناحية القوة والضعف تعطينا وضعية النقل الحضري الجماعي فيها ففي حالة كانت الصورة الذهنية قوية فمعناه ان منظومة النقل الحضري تمس جميع نقاط وأجزاء المدينة لان التنقلات اليومية للسكان عبر مسارات النقل الحضري الجماعي يودي بالمستعمل الى تكوين خلفية عن مختلف التصورات التي شاهدها عبر مسار الرحلة فمن خلال تنقلاته اليومية لنقاط مختلفة في المدينة تكسبه ثراء كبيرا في انطباعه الذهني عن مختلف مناطق المدينة والعلاقة عكسية فان الضعف





الموجود في طبيعة الصورة الذهنية يرجع الى ضعف النقل الحضري الجماعي لان تغطية هذا الاخير ضعيفة ولاتمس جميع اجزاء المدينة وهذا ما يؤدي الى تشوهات في الصورة الذهنية لسكان المدينة .

-خلاصة الفصل :

تعتبر الصورة الذهنية والنقل الحضري من المواضيع التي يجب الاهتمام بها في الوقت الراهن وذلك لقلة الدراسات التي تعالج مثل هذه المواضيع خاصة لدورها الكبير في الارتقاء بمنظومة النقل الحضري في الاوساط الحضرية ,ومن خلال هذا الفصل تطرقنا الى عدة مفاهيم ومعلومات خاصة بالصورة الذهنية والنقل الحضري والعلاقة الموجودة بين الاثنين وذلك لمحاولة منا ان تكون هذه المعلومات مدخلا لنا في موضوع دراستنا وهدفنا من ذلك هو تبسيط للقارئ واعطائه نظرة شاملة عن الموضوع.



الفصل الثاني: دراسة تحليلية شاملة

لمدينة المسيلة

تمهيد

I - تقديم المدينة

1- تقديم ولاية المسيلة

2- تقديم بلدية المسيلة

3- الدراسة العمرانية

4- الدراسة السكانية

5- اهم المسارات والطرق المهيكلة لمدينة المسيلة

6- اهم المعالم الموجودة في المدينة

7- اهم الاحياء والعقد الموجودة في المدينة

8- اهم الحدود الموجودة بمدينة المسيلة

9- شبكة التجهيزات

II- شبكة النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة (البداية والنشأة, الشبكة الحالية ,,,).

خلاصة الفصل



تمهيد :

تعد المدينة من أبرز الظواهر البشرية، كونها تمثل مركزا لتجمع السكان، وتظهر فيها أبداع النماذج المادية، فهي تنظيم حيوي وعضوي معقد، وخليط من استعمالات الأرض المختلفة، والتي لا يمكن أن تؤدي وظائفها من دون حركة الناس والبضائع.

في هذا الفصل سنقوم بقراءة عمرانية متكاملة لمدينة المسيلة، التي هي محل الدراسة، قصد التقرب منها والتعرف على جوانبها العمرانية، ذلك بالاعتماد على القواعد العلمية الخاصة بعملية التحليل العمراني، وهي الملاحظة والصور الفوتوغرافية والمخططات والوثائق المكتوبة.

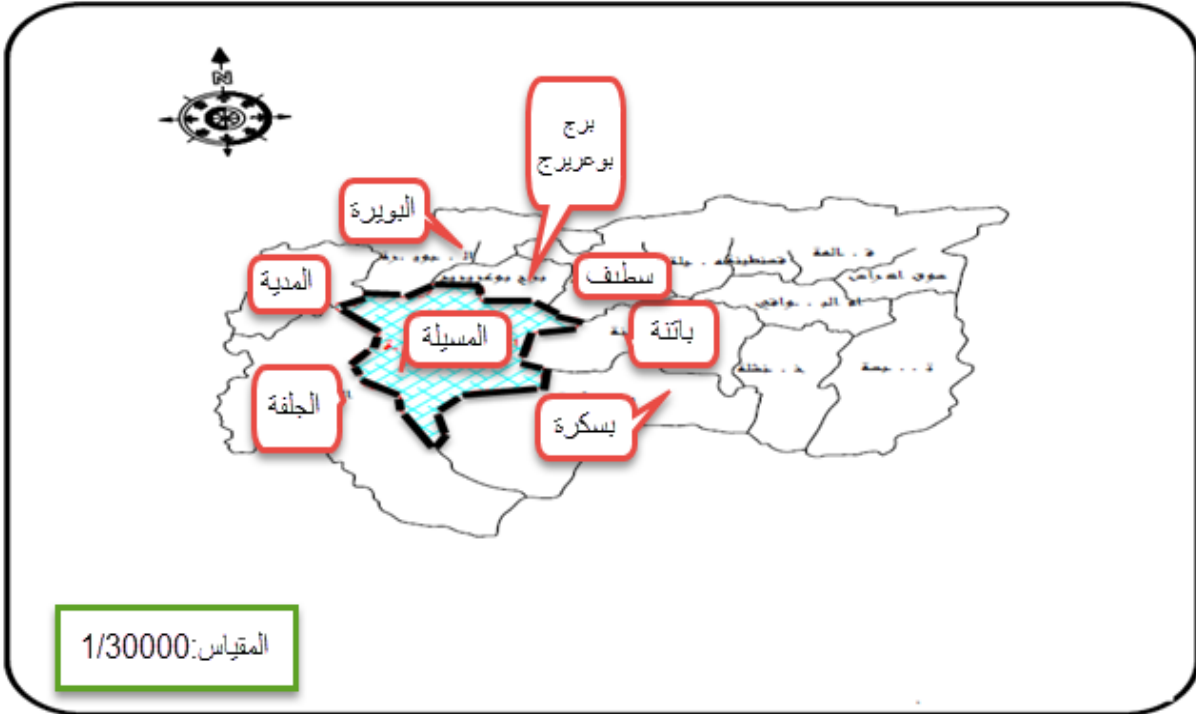


I-تقديم المدينة: وذلك لمعرفة مختلف مكوناتها ومحاولة التعمق في مختلف نقاطها

1-تقديم ولاية المسيلة¹:

تحتل ولاية المسيلة موقعا استراتيجيا في وسط شمال الجزائر، يحدها من الشمال ولايتي سطيف و برج بوعرييج ومن الغرب ولايتي البويرة والمدينة ومن الجنوب ولايتي الجلفة وبسكرة ومن الشرق ولاية باتنة، وهي تعتبر جزءا من منطقة الهضاب العليا الوسطى تمتد على مساحة قدرها 18.175 كم²، ويبلغ عدد سكانها حسب إحصائيات(2010-12-31). 161103 نسمة، بكثافة سكانية تقدر بـ: 54 ساكن/كم². وقد قسمت إلى 23 بلدية، والتي أصبحت اليوم 47 بلدية بعد التقسيم الإداري سنة 1984 مجمعة في 15 دائرة.

مخطط رقم 1- يوضح موقع ولاية المسيلة من الجزائر



المصدر: خريطة التقسيم الإداري سنة 1984+معالجة الطالب.

¹ ANNUAIRE STATISTIQUE, de la wilaya de msila. edition October 2006



2-تقديم بلدية المسيلة¹ : في قلب القطر الجزائري بين مناطق الهضاب والتل من جهة، والصحراء الكبرى من جهة أخرى، نجد عاصمة الحضنة " المسيلة ". تقع بلدية المسيلة في الجهة الشمالية الغربية لحوض شط الحضنة، يحدها من الناحية الشمالية سلسلة جبال الحضنة، ومن الناحية الجنوبية شط الحضنة، و هي نقطة تقاطع لكل من الطريق الوطني رقم 40، والطريق الوطني 45 والمجرى المائي (واد القصب).

تقدر مساحة المدينة ب 233 كلم، ويبلغ ارتفاعها 460 م عن مستوى سطح البحر،

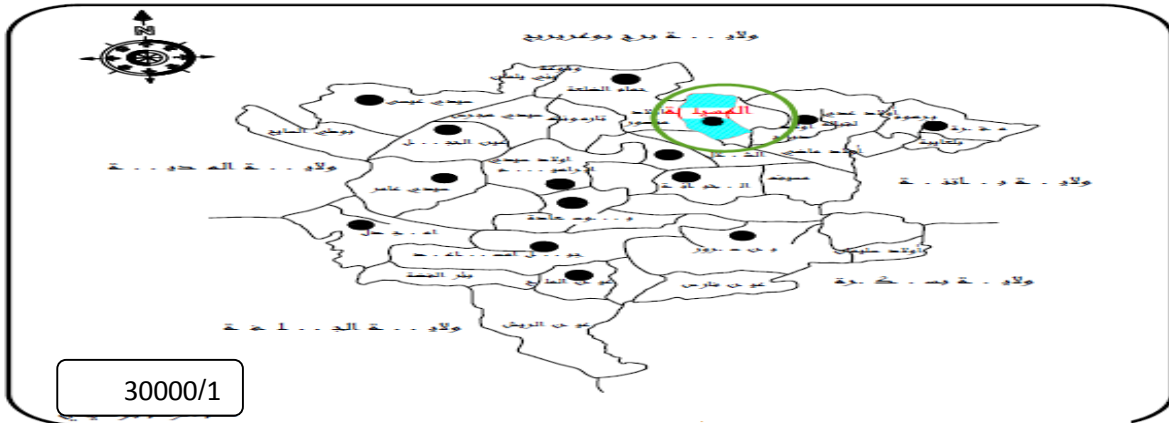
❖ يحدها من الشمال : بلدية العش (ولاية البرج)

❖ ومن الجنوب: بلدية أولاد ماضي .

❖ ومن الشرق: بلدية المطارفة و السوامع .

ومن الغرب: بلدية أولاد منصور

-مخطط رقم -2-:موقع بلدية المسيلة من الولاية-



المصدر:مديرية الاشغال العمومية لولاية المسيلة +معالجة الطالب 2017

¹ ابن خالد الحاج .دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحركة فيه (حالة مدينة المسيلة)-مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة ص 103.





3-الدراسة العمرانية:

قمنا بتسليط الضوء على هذا الجانب بغية ضبط ديناميكية التطور المجالي، ووتيرة النمو لكل مرحلة لنصل إلى تحديد معالمها وتشخيص سلبياتها وإيجابياتها ومعرفة مختلف التغيرات الحاصلة بها¹.

-دراسة نشأة وتطور مدينة المسيلة عبر المراحل التاريخية: مرت بعدة مراحل هي كالآتي :

-المرحلة الاولى (ماقبل 1830 م): وتنقسم هذه المرحلة إلى فترتين²

-الفترة الرومانية: استوطن الرومان منطقة المسيلة نتيجة لخصوبتها ووفرة إنتاجها من الحبوب وكانت تدعى آنذاك " زابي جستيانيا " غير أن هذه المدينة اندثرت في الوقت الحاضر ولم تبقى لها معالم واضحة حالياً وتسمى المنطقة في وقتنا الحالي " بشيلقة " وتقع على بعد 3 كلم شرق المدينة.

-الفترة العربية الإسلامية: وتتمثل هذه الفترة في مجيء الفاطميين، من سنة 928م إلى غاية 1556م، وهي سنة دخول الأتراك إلى المدينة، واقتصر دخول الأتراك والفاطميين على الضفة الشرقية للوادي، والتي تعتبر النواة الأولى للمدينة والمتمثلة في حي الكراغلة والشتاوة غير أن معظم أجزاء نواة المدينة قد هدمت بقرار وزاري على إثر الزلزال الذي ضرب المدينة 1965م

-المرحلة الثانية (1830-1962م): وتنقسم الى فترتين:

¹ مكيدش مفتاح وزملاءه، إشكالية توازن المجال الحضري، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، معهد تسيير التقنيات الحضريّة، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، دفعة جوان 2005، ص 19.



-الفترة الاولى من (1830م-1954):

تتميز هذه الفترة بدخول الاستعمار الفرنسي وقيامه ببناء أول ثكنة عسكرية بالمدينة على الضفة الغربية من الواد سنة 1855م، وتحولت المدينة إلى مركز إداري، وقد شهدت المدينة توسعاً عمرانياً امتد نحو الجهة الغربية من الواد، وكان ميلاد حي العرقوب والكوش، والجعاوة شرقاً والملاحظ في هذه الفترة أيضاً هو هجرة السكان من الأرياف خاصة بعد الحرب العالمية الأولى، وكان من آثار الهجرة انتشار بعض التجمعات السكنية لاسيما بالناحية الشرقية. وقد قام المستعمر بإنشاء عدة مشاريع تتمثل في شبكات الصرف الصحي والكهرباء بالإضافة إلى إنجاز مستشفى سنة 1950م. وإنشاء الطرقات والبنى التحتية وجل التنقلات في هاته المرحلة كانت باستعمال العربة المجرورة بالحصان.

-الفترة الثانية (1954م-1962): في هذه الفترة توسع المدينة كان للجهة الغربية على الخصوص،

وتتمثل هذا التوسع في البنايات الحالية بوسط المدينة ذات النمط الأوروبي تشمل هذه البنايات في معظمها تجهيزات تعليمية وإدارية وتجمعات سكنية جلتها للمعمرين آنذاك إضافة إلى محطة البنزين الواقعة في الجزء الجنوبي من المدينة. كما شهدت ظهور بعض وسائل النقل الجماعي منها حافلة لنقل المسافرين بين بوسعادة وبرج بوعرييج مروراً بالمسيلة .

-المرحلة الثالثة بعد 1962: وشهدت هذه المرحلة بدورها ثلاث فترات مختلفة وهي :

-الفترة الاولى (1962-1974م):

في هذه الفترة عرفت المدينة هجرة ريفية كبيرة نحوها فور خروج الاستعمار نتج عنها انتشار ظاهرة البناء الفوضوي على محيط المدينة مما دفع بالسلطات المحلية إلى تخصيص مناطق سكنية في إطار البناء الذاتي المخطط وتميزت هذه الفترة بظهور حي وعواع المدني، كما تم إنجاز حي 300 و500 مسكن،



وهذا قصد إسكان العائلات المنكوبة نتيجة الزلزال الذي ضرب المدينة سنة 1965م هذا كله من الناحية الغربية لمركز المدينة، وتميزت أيضاً هذه الفترة بميلاد حي لاروكاد بالناحية الشرقية للمدينة على طول الطريق الوطني رقم (40)

-الفترة الثانية (1974-1987):

شهدت هذه الفترة توسعاً كبيراً وتغيير الهيكل والنسيج العمراني للمدينة، ليصبح التنظيم والتخطيط هو الذي يحكم التوسعات التي تعرفها المدينة، ولعل أهم حدث يميز هذه المرحلة هو الترقية الادارية الى مركز ولاية وذلك اثر التقسيم الاداري سنة 1974م لتستفيد المدينة من عدة هياكل ومشاريع إدارية وخدماتية وكذا برامج سكنية، وتجهيزات عامة أقرها المخطط الخماسي الثاني، وابتداءاً من 1975م اخذت البلدية على عاتقها مشكل التعمير، وقد استفادت المدينة من أول دراسة ميدانية ومخطط عمراني وهو المخطط العمراني الموجه سنة 1977م والذي كان من بين نتائجه إقامة المنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى إلى جانب المنطقة الصناعية سنة 1975م اما بالنسبة لمجال النقل الحضري لم تشهد هذه الفترات أي خطة للنقل او تنظيم الحركة وقد كان الاعتماد كلياً على قرارات من مديرية النقل واحتكار الشركة الوطنية لنقل المسافرين استغلال الخط الوحيد بين اشبيليا وساحة الشهداء.

-الفترة الثالثة (مابعد 1987): في هذه الفترة أستبدل المخطط العمراني الموجه سنة 1990م، بوسيلة جديدة

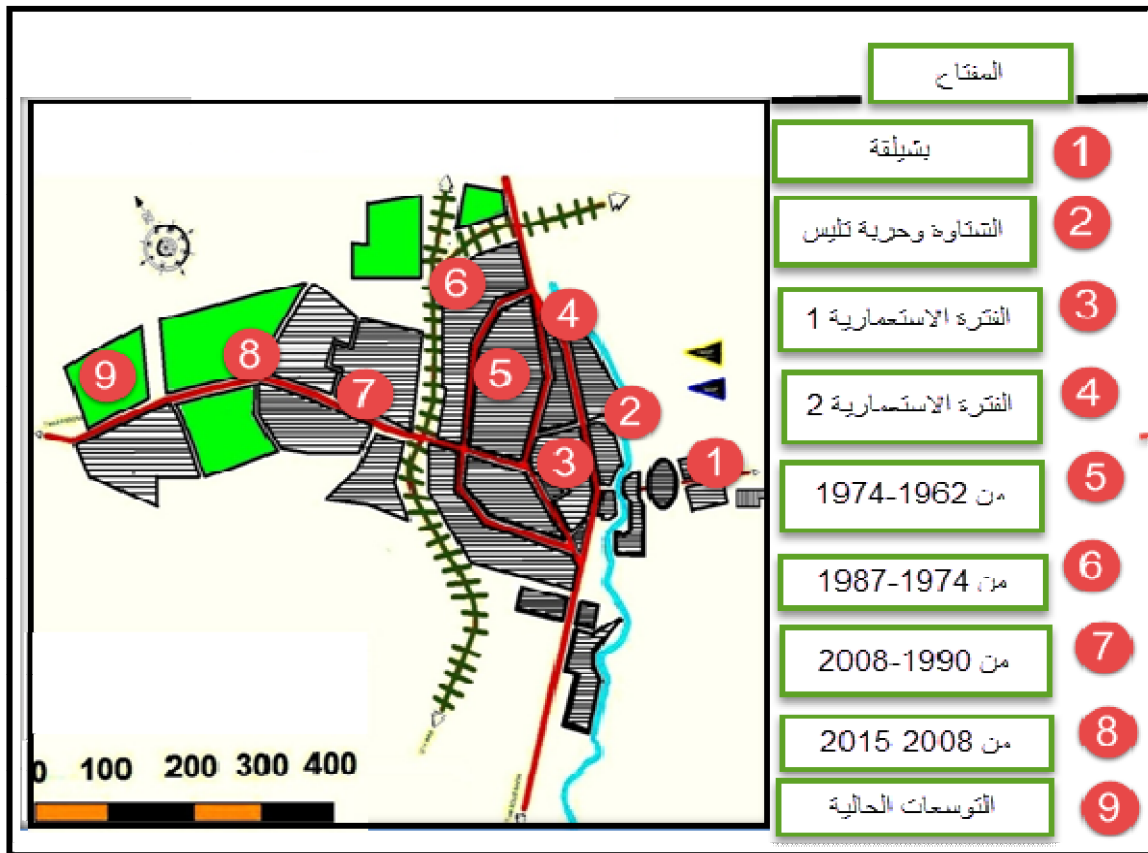
تعرف بالمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير وظهر مخطط شغل الارض وأهم ما طبع هذه المرحلة هو استمرار التوسع العمراني لمجال المدينة بالناحية الغربية كما شهدت ميلاد العديد من الأحياء الجماعية مثل حي 1000 مسكن، وحي 500 مسكن، وبعض التجزئات الترابية والمتمثلة في حي 700 مسكن



الى جانب توطين العديد من التجهيزات كجامعة بوضياف وخط السكة الحديدية. وشهدت هاته الفترة عدة تطورات في مجال النقل منها تحرير سوق النقل ودخول الخواص في العملية مع غلق الشركة الوطنية لنقل المسافرين وذلك بعد افلاسها.

-المراحل الثلاث الاخيرة من (1990م) الى (2008) ومن 2008 الى الوقت الحالي : شهدت هذه المراحل نموا وتوسعا كبيرا في الجهة الغربية وتعددت مخططات شغل الارض في هذه الجهة مع الزيادة السكانية الملحوظة اما في مجال النقل الحضري فخلقت الشبكة الحالية للنقل الحضري منذ 1993 وتوسعت هذه الشبكة مع مرور الوقت لنصل الى التنظيم الحالي لها

مخطط رقم-3- يوضح تطور مدينة المسيلة عبر المراحل التاريخية



المصدر: معالجة الطالب 2017

4-الدراسة السكانية :

تعتبر الدراسة السكانية احد الاسس التي تقوم عليها عملية التخطيط المستقبلية كما تساهم في فهم وتوضيح جميع العلاقات المكانية ومختلف الروابط والخصائص السكانية والوظيفية في الحياة البشرية كما انها اساسية حيث انها تمهد لعمليات التخطيط والتهيئة،فعلى ضوءها تقوم معالم السياسات التي سنتتبع في الوقت الحالي والمستقبلي سعيا لإيجاد مجال متكامل يقوم على اسس منطقية وفق خطة محكمة.

الجدول رقم (2): التطور السكاني لمدينة المسيلة من سنة 1966 م إلى غاية 2015

السنوات	1966	1977	1987	1993	1998	2004	2008	2015
عدد السكان	19657	29512	65608	88235	99855	117910	136418	140الف
معدل النمو	3.76	3.76	8,34	4,81	4,81	3,48	3,40	3,00

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية(2008)

يتضح لنا من خلال الجدول أن المدينة مرت بثلاثة مراحل اساسية:

أ-المرحلة الأولى (1966م-1977م):

عرفت هذه المرحلة ارتفاعا ملحوظا في عدد السكان حيث ارتفع من 19657 نسمة سنة 1966م إلى 29512 نسمة سنة 1977 م أي بزيادة سنوية قدرها 896 نسمة ونفسر ذلك بترقية مدينة المسيلة على مركز الولاية سنة 1974 م، هذا إلى جانب استمرار النزوح الريفي من المناطق المجاورة لتحسين مستواهم المعيشي.



ب-المرحلة الثانية (1977 م -1987 م):وبلغ عدد سكان المدينة خلال سنة 1987 م حوالي

65805 نسمة بمعدل نمو قدره 8.34%، ويمكن تفسير هذا إلى توطين المنطقة الصناعية وكذلك منطقة

النشاطات وبروزها كقطب تنموي بالمنطقة.

ج-المرحلة الثالثة (1987 م -2004 م):تزايد عدد السكان خلال هذه المرحلة من 65805 نسمة سنة

1987م إلى 117910 نسمة في 2004م بمعدل نمو قدره 3.31%

د-المرحلة الرابعة (2004 م -2008 م)تزايد عدد السكان خلال هذه المرحلة من 117910 نسمة سنة

2004 الى 136418 نسمة في 2008 م بمعدل نمو قدره 3.48% ومن خلال حصيلة 2008تم

حساب عدد سكان سنة 2017من خلال القانون $p_0 = p_1(1+r)^n$ حيث p_0 هو عدد السكان المستقبلي

للسنة المراد حسابها و P_1 هو عدد السكان في السنة المرجعية و n هو الفرق في السنوات بين السنة المراد

حسابها والسنة المرجعية

5-اهم المسارات والطرق المهيكلة لمدينة المسيلة :

تتميز شبكة الطرق داخل النسيج العمراني بوجود 03 محاور رئيسية تقسم المدينة الى محاور

افقيا وعمودية وهي :

▪ محور الطريق الوطني رقم (40)والطريق الوطني رقم (60) الذي يبلغ طولهم 08 كلم ويخترق

المدينة من غربها الى شرقها افقيا مما يجعله كمؤشر طوبوغرافي يقسم المدينة الى جزئين شمال

الطريق و جنوبه ،مع اتخاذها كمسارات لخطوط النقل الحضري كالخط رقم 4الذي يسلك هذا الطريق.

▪ محور الطريق الوطني رقم (45) يبلغ طوله 04 كلم ويخترق المدينة من الى جنوبها الى شمالها مع

انقسامه في وسط المدينة الى جزئين :

- جزء باتجاه برج بوعريريج مرورا على البريد القديم ليصبح طريق مزدوج .

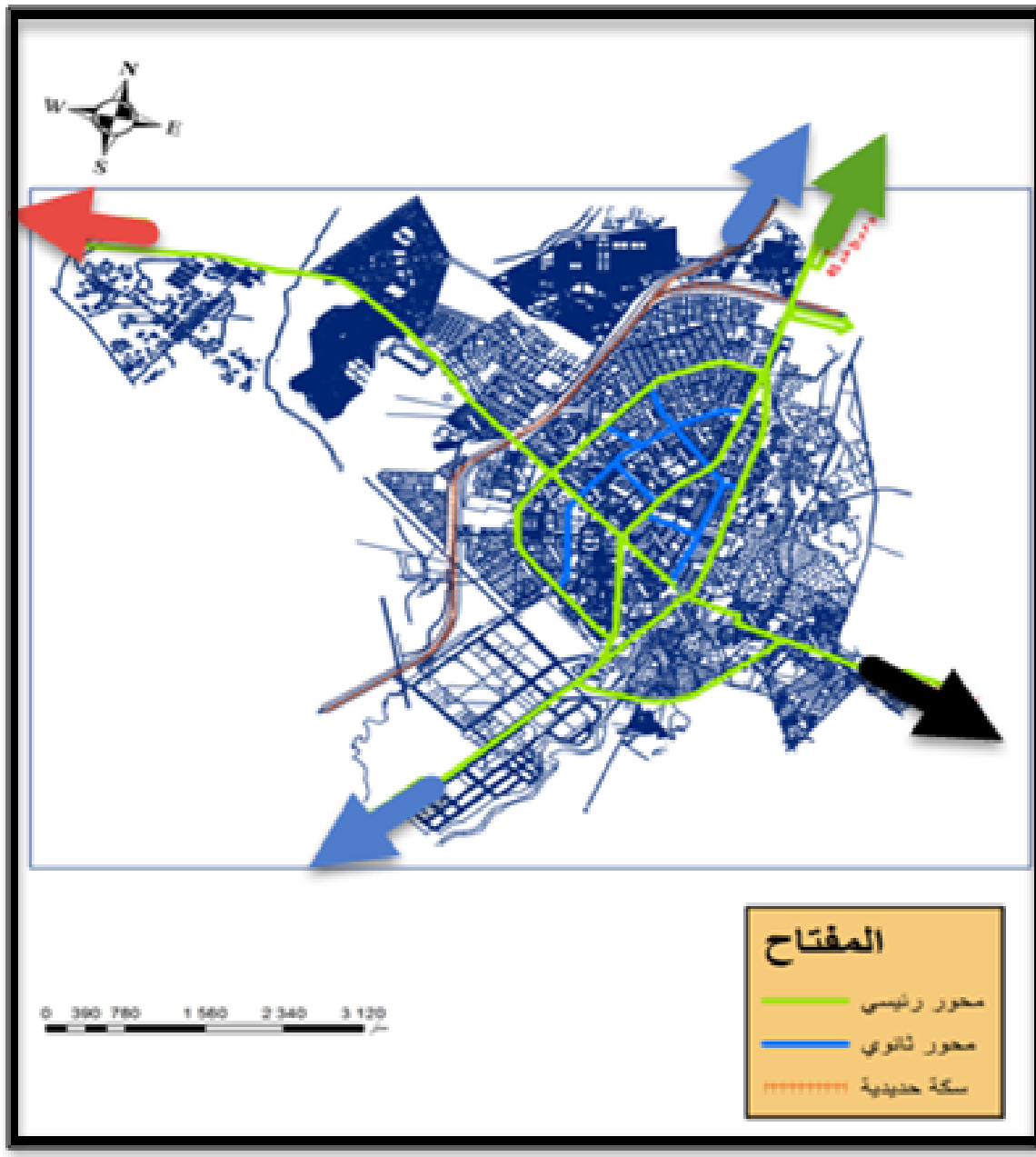




- جزء باتجاه برج بوعريريج مرورا بوسط المدينة ليصبح الطريق مزدوج الى غاية مفترق الطرق الشمالي.

- اضافة ان الخط رقم -3- الخاص بالنقل الحضري يمس معظم اجزاء هذا الطريق وكذلك نجد مجموعة من الطرق الثانوية والفرعية تساهم في ربط اجزاء المدينة ومختلف نقاطها

مخطط رقم-4- يبين مسارات الحركة بمدينة المسيلة

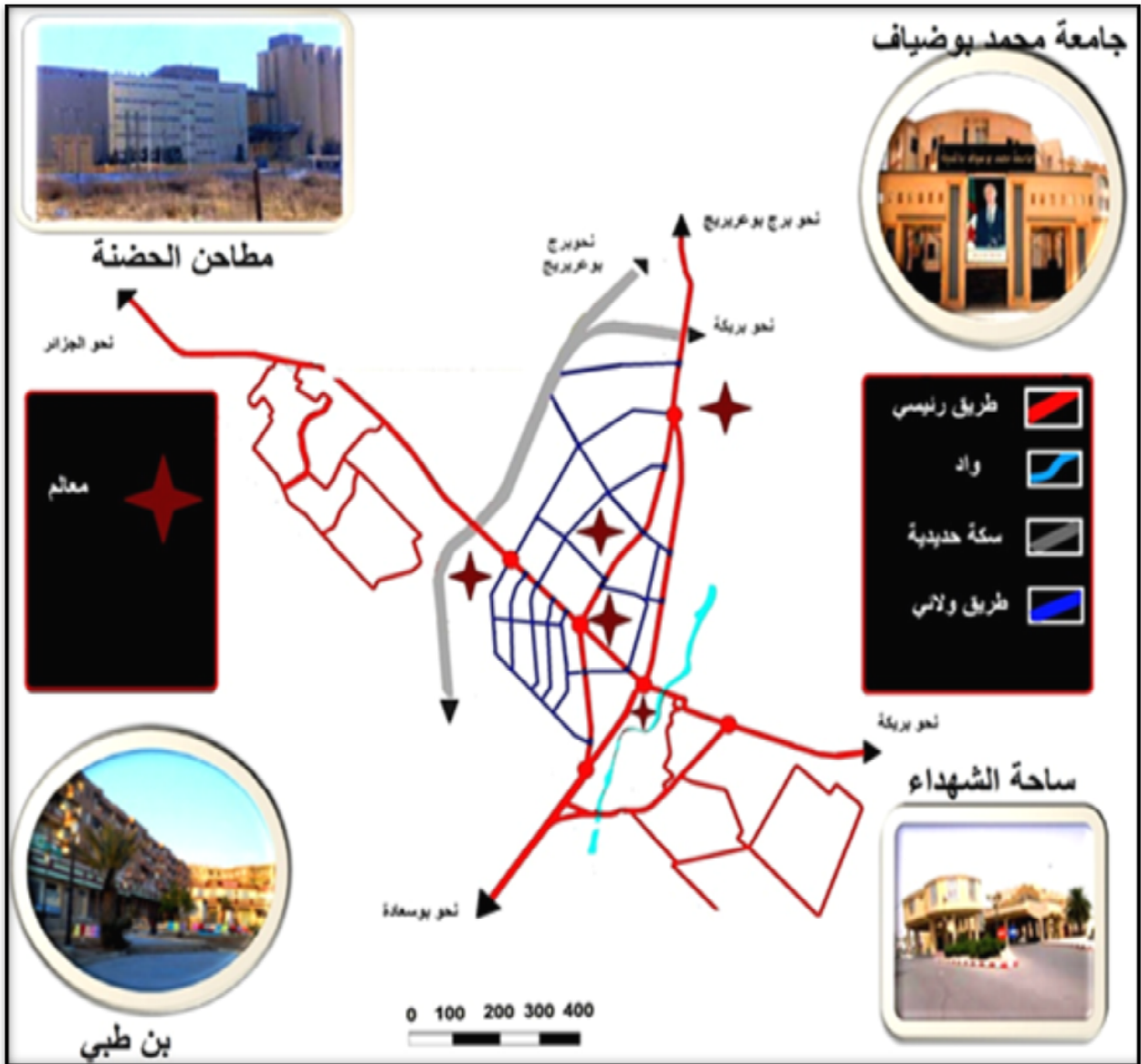




6- أهم المعالم الموجودة في المدينة:

توجد بمدينة المسيلة العديد من المعالم التي بدورها تسهل التوجه داخل المدينة ومن أبرزها : المركز التجاري بن طبي ، مطاحن الحضنة، فندق القلعة ، جامعة محمد بوضياف

مخطط رقم-5- يبرز أهم المعالم الموجودة بمدينة المسيلة



المصدر: PDAU مدينة المسيلة + معالجة الطالب 2017

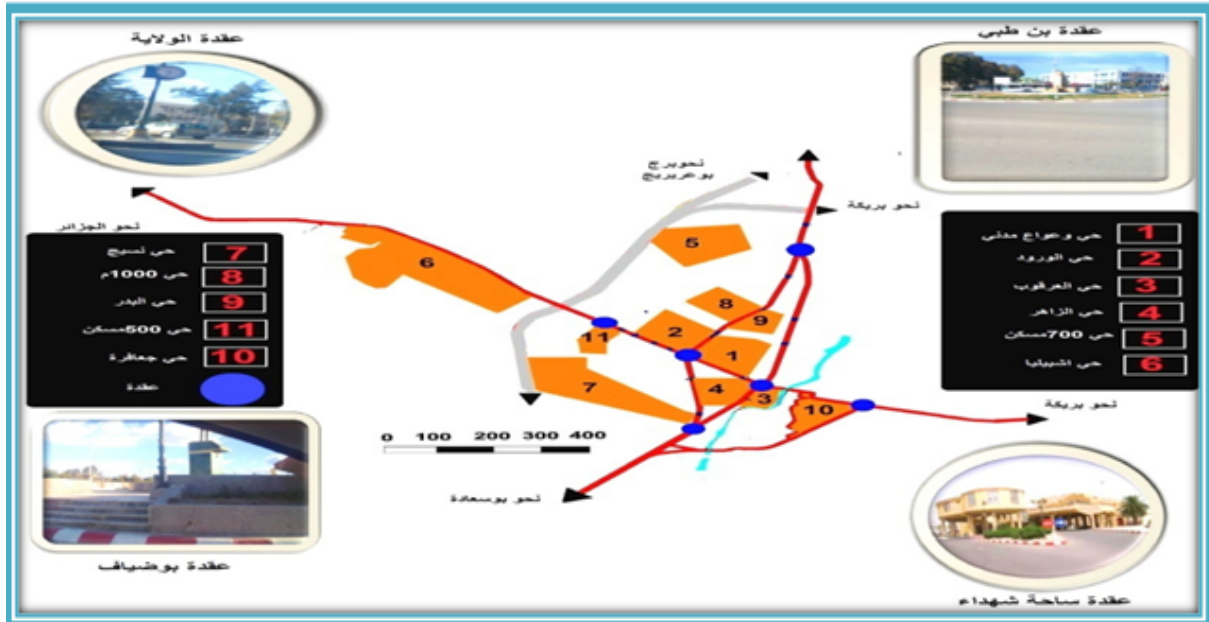


7- أهم الأحياء والعقد الموجودة في المدينة:

الأحياء: بشيلقة: النواة الأولى التي نشأت عليها مدينة المسيلة، ولها أهمية كبيرة تاريخياً. حي جعافرة والعرقوب و الكوش: هي أحياء بنيت على يد المستعمر الفرنسي ، وهي عبارة نسيج مفتوح يعتمد على الخطة الشطرنجية. حي وعواع المداني، الزاهر، البدر: تكونت هذه الأحياء بعد الاستقلال على شكل التجزئة الترابية متأثرة بالنمط المعماري الفرنسي .حي النسيج، (700)مسكن، (270) مسكن: والتي تكونت بطريقة فوضوية ، و نجد ان مواقع النقل الحضري موجودة في معظم الأحياء

ب.العقد: توجد في مدينة المسيلة العديد من العقد التي تتحكم في توزيع الحركة الميكانيكية والتحكم في اتجاهات النقل الحضري، و نذكر منها :ملتقى بن طبي، ملتقى حي(270) مسكن ، ملتقى حي (500)

-مخطط رقم-6- يوضح أهم الأحياء والعقد في مدينة المسيلة



المصدر: PDAU مدينة المسيلة +معالجة الطالب 2017



8- اهم الحدود الموجودة بمدينة المسيلة:

تعتبر حدود المدينة كواد القصب و السكة الحديدية نقاط قوة في التشكيل الفيزيائي لها محددة بذلك الخطة التي اتبعتها المدينة اثناء نموها.وتعتبر هذه الحدود ايضا كنهايات لخطوط النقل الحضري

-مخطط رقم 7- يوضح اهم الحدود الموجودة بمدينة المسيلة:



المصدر: PDAU مدينة المسيلة +معالجة الطالب 2017

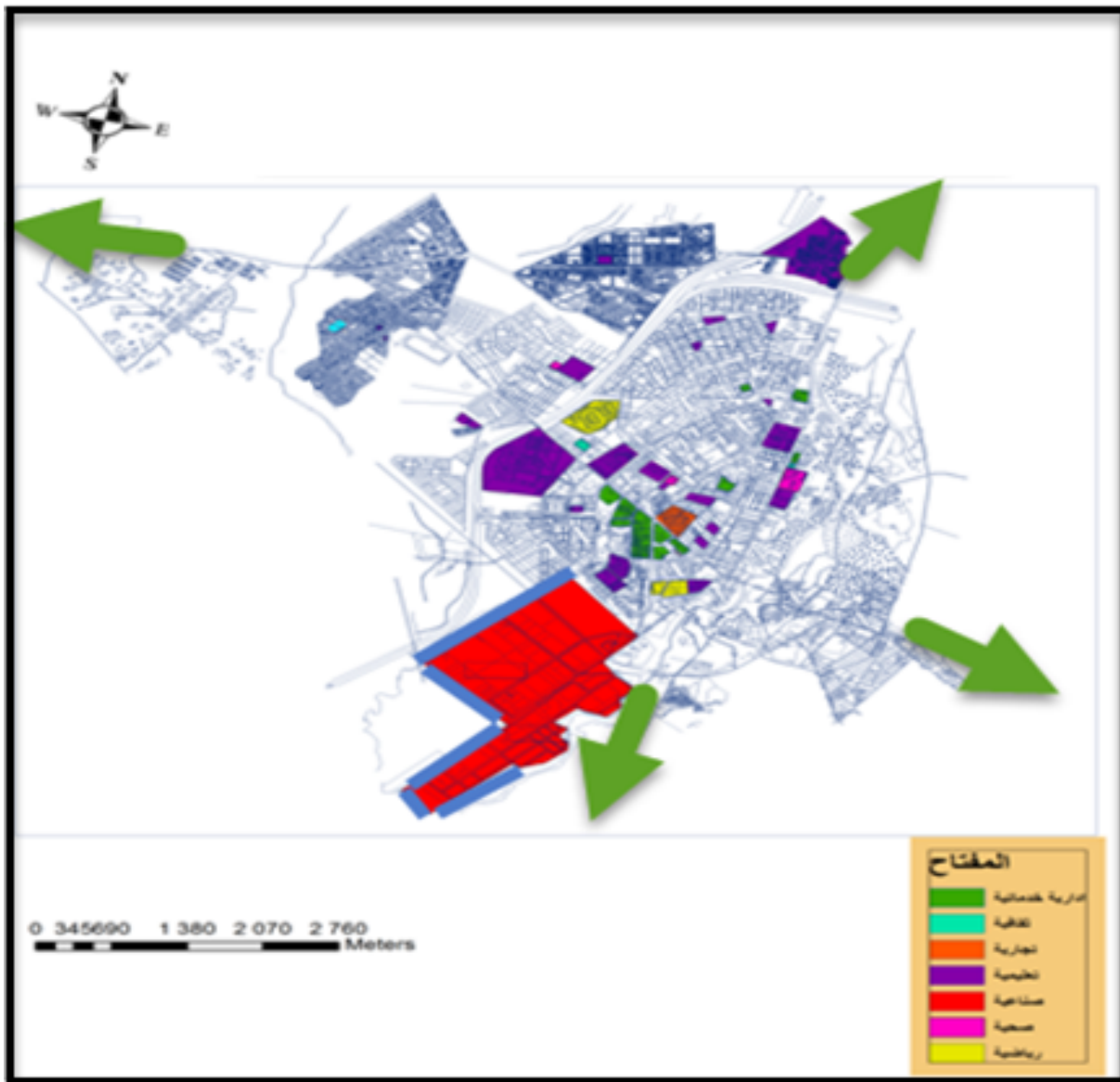




9- شبكة التجهيزات : تعتبر التجهيزات عامل اساسي فهي مناطق جذب الحركة و لها

انعكسات مباشرة على حركة السكان ، كما تختلف وظائفها باختلاف مجال تأثيرها حسب نوعها وحجمها ، ولها دور مهيكلي في المجال الحضري لكنها اغلبها يتموقع بقلب المدينة مؤثرا على سيولة الحركة. ونجد ان شبكة النقل الحضري بالمدينة تمس معظم التجهيزات ولها مواقف امامها وبالقرب منها

مخطط رقم-8- يوضح تمركز التجهيزات بمدينة المسيلة



المصدر: PDAU مدينة المسيلة +معالجة الطالب 2017



II - شبكة النقل الحضري الجماعي في مدينة المسيلة:

لمعرفة وضعية النقل الجماعي في مدينة المسيلة من جميع النواحي يجب دراسة نشأة وتطور النقل الحضري بالمدينة وكذا بالجهة المكلفة بتسييره في المدينة.

II-1- بداية ونشأة النقل الحضري بالمدينة :

ان التطور الكبير الذي شهدته مدينة المسيلة عبر مراحل متعددة خلق مجموعة من التغييرات في حياة سكان المدينة والتوسع المجالي الكبير فيها فرض على السكان مجموعة من التنقلات اليومية لتحقيق احتياجاتهم كالعامل الدراسة التسوق الخ الى غاية 1993 م هذه التنقلات كانت لاتتم إلا بطريقة واحدة وذلك عبر النقل الغير المرخص وغير الشرعي(سيارات الاجرة) حيث وجد السكان فيه ضالتهن وذلك لعدم توفر الوسائل القانونية الكفيلة بخلق مخططات نقل بالمدينة

ومع تزايد الطلب على النقل بدأ التفكير في تعميم استعمال الحافلات داخل المحيط الحضري وكانت البداية سنة 1994 حيث ولد أول خط للنقل الحضري الجماعي بسبب كثافة التنقلات اليومية من اشبيليا إلى وسط المدينة. والى غاية 1998 تم ضبط أربعة خطوط (1-2-3-4) للنقل الجماعي ثم ترقيتها إلى ستة سنة 2001 وبعدها الى تسعة

وفي اواخر 2008 ظهر نوع اخر من النقل الحضري الجماعي وهو النقل الجماعي التابع لمؤسسة التسيير الحضري جاء هذا الاخير ليحل بعض المشاكل التي خلفها النقل الحضري التابع للخواص .

II -2- شبكة النقل الجماعي الحالية:

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة حاليا من 18 خطا تختلف اهميتها ونوعها ومسافاتهما من خط إلى الآخر منها عشر خطوط تابعة للخواص وهي : (01-02-03-04-05-



خطوط تابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري (20-09-08--06-A06) و

للمدينة ETUM (17-16-15—14-13-12-11-10) والطريقة المعتمدة في تسمية الخطوط

رقمية حيث يستعمل لكل خط رقما خاصا به مع تحديد العناصر التالية :

- الانطلاق والوصول ،المسار، أماكن التوقف ،رقم القيد، الاسم الكامل لصاحب المركبة مع العنوان.

جدول رقم 3- يوضح الخطوط الحضرية المستغلة من طرف الخواص :

الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة (كم)	عدد نقاط التوقف	زمن الدورة (د)	متوسط عددالركاب	عدد العربات
01	حي 270 مسكن	محطة نقل المسافرين الجديدة	7	21	70	450	15
02	حي 270 مسكن	البلدية	9,3	15	54	780	07
03	محطة القطب الجامعي	محطة نقل المسافرين الجديدة	7,7	19	65	540	34
04	محطة المويلحة	محطة لاروكاد	6,8	18	90	1700	60
05	محطة القطب	محطة لاروكاد	5,8	17	60	1200	34





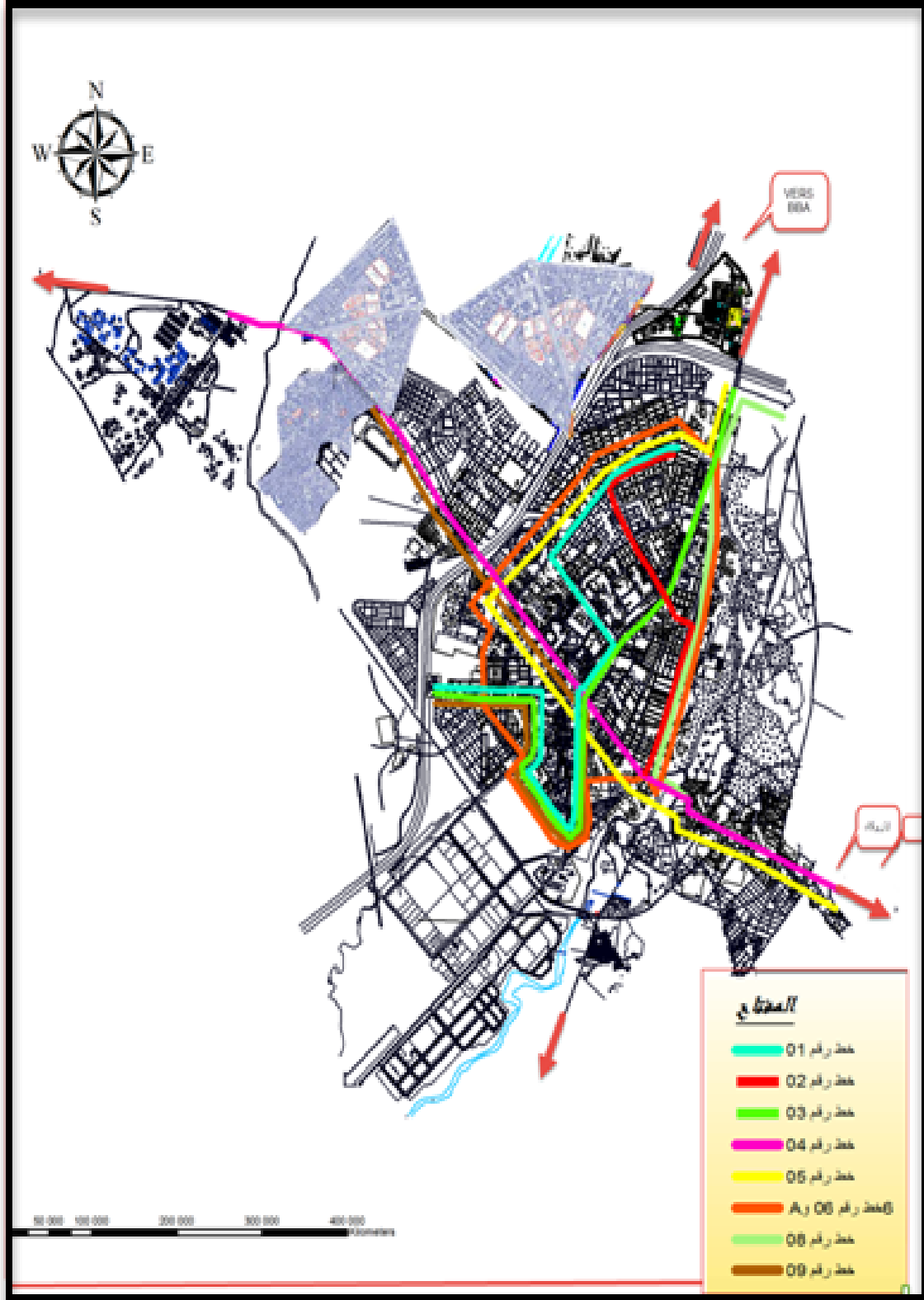
13	852	105	24	5,10	الجامعة	الجامعة	06
13	462	105	24	5,10	الجامعة	الجامعة	06A
07	257	70	10	4,4	البلدية	اولاد بديرة	08
10	573	60	21	5,7	محطة المسافرين الجديدة	حي 05جويلية	09
02	260	130	21	12	الجعافرة	ثانوية 570 مسكن	20

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 + تحقيق ميداني





مخطط رقم 9- الخطوط الحضرية التابعة للخواص:



المصدر: من انجاز الطالب 2017 اعتمادا على مديرية النقل للولاية



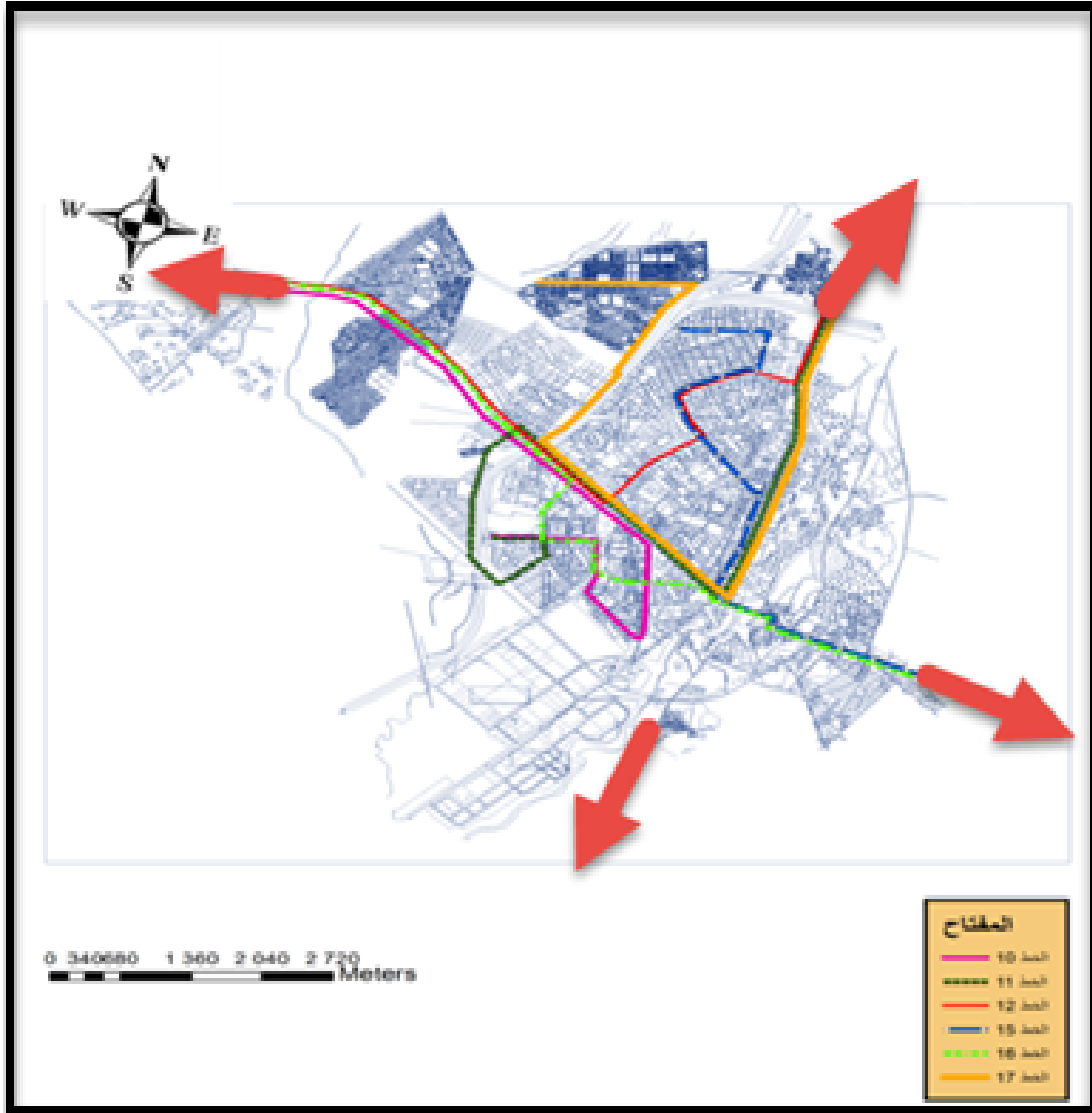
-جدول رقم -4- يبين الخطوط الحضرية التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري :

الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة (كم)	عدد نقاط التوقف	زمن الدورة (د)	متوسط عددالركاب	عدد العربات
10	محطة المويحة	محطة نقل المسافرين الجديدة	6.1	19	60	600	02
11	محطة القطب الجامعي	محطة نقل المسافرين الجديدة	8.1	22	80	500	06
12	محطة القطب الجامعي	محطة المويحة	09	22	75	420	05
13	مطاحن الرياض	محطة نقل المسافرين الجديدة	06	14	50	240	0
14	حي 1000مسكن	حي 270مسكن	07	10	55	350	0
15	حي 180مسكن	محطة لاروكاد	8.5	19	80	250	01
16	محطة المويحة	محطة لاروكاد	13.3	23	85	1000	06
17	حي 570مسكن	محطة القطب الجامعي	7.5	18	100	560	03

المصدر : المؤسسة العمومية للنقل الحضري +تحقيق ميداني 2017



مخطط رقم-10- يوضح خطوط النقل الحضري التابعة للمؤسسة لعمومية للنقل الحضري



المصدر: مديرية النقل بمدينة المسيلة + معالجة الطالب 2017

ومن خلال الجداول نجد ان شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة تتميز بالخصائص التالية:

المسارات معظمها تمتد على اهم محاور حركة المرور مثل الخط رقم -04- الرابط بين المويحة و

لاروكاد و الخط 03 الرابط بين محطة المسافرين الجديدة و القطب الجامعي وكذلك الخطوط 09 -

10-11-12-16..... الخ

- تتركز نهايات الخطوط على محطة المسافرين الجديدة (توجد 05 خطوط)





- تتركز بدايات الخطوط على الجهة الشمالية للمدينة (قطب الجامعي - حي 270 مسكن، حي 700 مسكن) نظرا لمتوقعها في حدود المدينة وكثافة سكانها و تنقلات الطلبة. ونقصها في الجهة الغربية بالنسبة للتوسع الجديد للمدينة
- تتقاطع الخطوط فيما بينها في عدة مواقف نسميها نقاط التحويل.

II -3- التحليل:

جدول رقم 5- يبين عدد الخطوط التابعة للمؤسسة العمومية والخواص والنسب الخاصة بكل نوع:

المتعامل	العدد	النسبة المئوية
المؤسسة العمومية	6	5,37%
القطاع الخاص	10	5,62%
المجموع	16	100%

المصدر: مديرية النقل والمؤسسة العمومية للنقل الحضري+معالجة الطالب 2017

-من خلال الملاحظة والتحليل الخاص بالجدول نجد :

- سيطرة القطاع الخاص على معظم خطوط شبكة النقل الحضري بنسبة تصل الى 5,62 بالمائة هذه الخطوط هي (1-2-3-4-5-6-A6-08-09-20) رغم سيطرة القطاع على خطوط فعالة وأساسية في المدينة نجد انها تعاني من نقائص كبيرة في مستوى ونوعية الخدمة وذلك من خلال رداءة نوعية المركبات المستعملة ،طول المكوث في المواقف ،عدم الوصول للاماكن المحددة في الوقت .
- في الجانب الاخر نجد ان المؤسسة العمومية للنقل الحضري تمتلك 6 خطوط من خطوط الحظيرة المستغلة وهي (10-11-12-15-16-17) بنسبة مئوية تقدر ب (5,37) ،فيما يخص جانب الخدمات يقدم هذا القطاع خدمات جيدة نوعا ما من خلال حداثة المركبات والتزامها بالوقت المسطر لها من ناحية المكوث في المواقف والوصول للاماكن المقصودة في الاوقات المحددة





ومن ناحية اخرى الى توفر ورشة صيانة وحظيرة توقف خاصة بالمؤسسة اضافة الى تامين مستخدميها وهذا لا نجده في القطاع الخاص.

II -3-1- مسارات الخطوط وانواعها:

من خلال الدراسة التحليلية للشبكة الحالية لخطوط النقل الحضري الجماعي تبين لنا اختلاف أهمية الخطوط وتباينها من خط الى آخر حيث نسجل ثلاثة أصناف من الخطوط .

II -3-1-1- الخطوط القطرية :وهي الخطوط التي تخترق النسيج في وسط المدينة

جدول رقم -6- يوضح مختلف الخطوط القطرية في شبكة النقل الجماعي بمدينة المسيلة :

رقم الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة -كم-	زمن الدورة-د-	عدد العربات
1	حي 270 مسكن	المحطة الجديدة	7	70	15
2	ساحة الشهداء	حي 270 مسكن	3.9	54	07
3	القطب الجامعي	المحطة الجديدة	7.7	65	34
4	محطة المويلحة	محطة لاروكاد	6,8	90	60
5	محطة لاروكاد	محطة القطب الجامعي	5,8	60	34
11	القطب	المحطة	1,8	96	06





			الجديدة	الجماعي	
05	74	9	القطب الجماعي	المويلحة	12
01	96	5,8	لاروكاد	حي 180 مسكن	15
06	98	3,13	لاروكاد	المويلحة	16
03	98	7.5	لاروكاد	ثانوية حي 570مسكن	17
02	/	12	الجعافرة	ثانوية حي 570مسكن	20

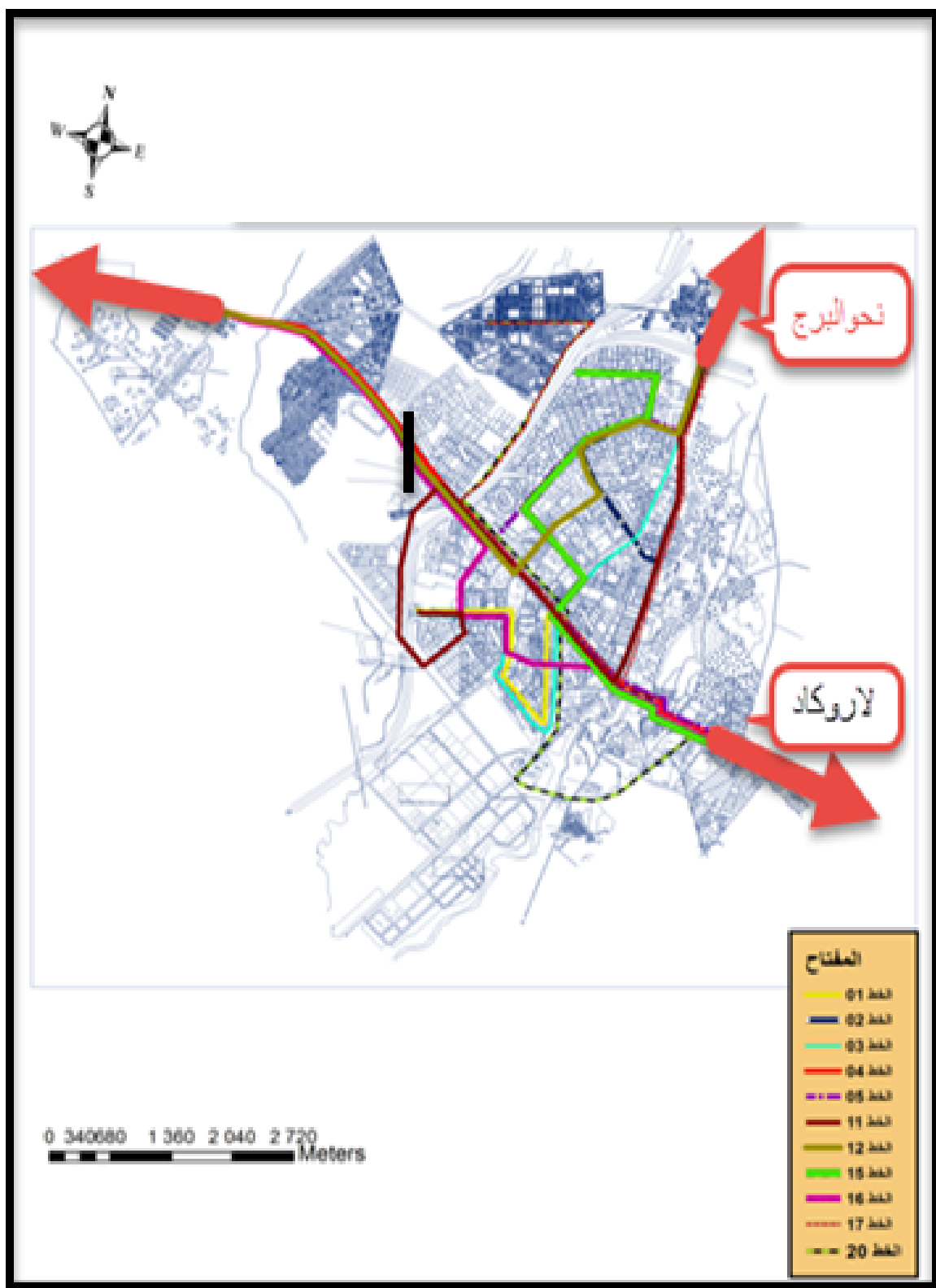
المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة + المؤسسة العمومية للنقل الحضري + معالجة الطالب 2017

-من خلال تحليل الجدول نجد ان الخطوط القطرية في منظومة النقل الجماعي بالمدينة هي المسيطرة على الشبكة وتعدد خطوطها .





-مخطط رقم-11- يبين الخطوط القطرية في شبكة النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة:



المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة + المؤسسة العمومية للنقل الحضري + معالجة الطالب 2017



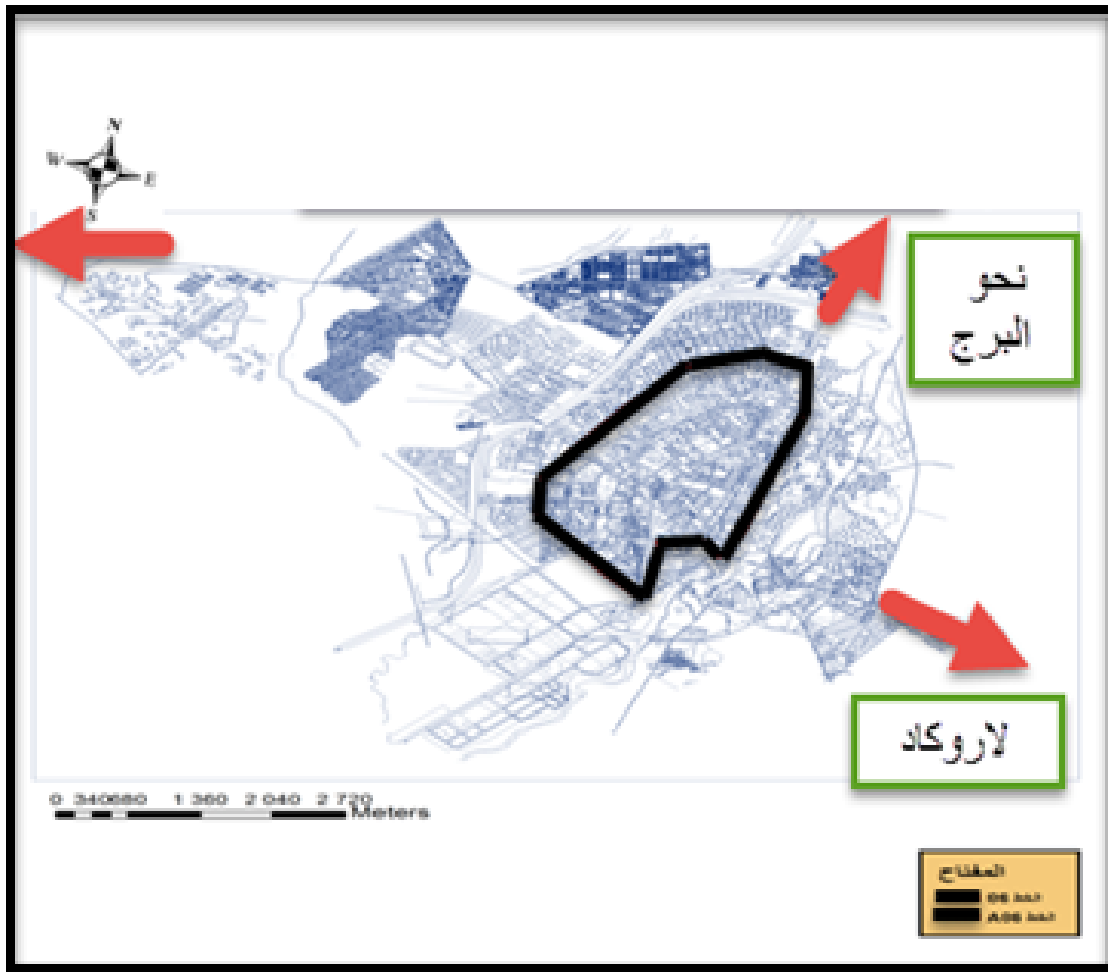
II -3-1-2- الخطوط الدائرية: تتميز هذه الخطوط بطول مسار الرحلة كثرة المواقف والمسار المغلق

جدول رقم -7- يوضح الخطوط الدائرية في شبكة النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة :

الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة -كم	عدد المركبات	زمن الدورة -د-	عدد نقاط التوقف
06	الجامعة	الجامعة	5,10	13	105	26
06A	الجامعة	الجامعة	105	13	105	26

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة + المؤسسة العمومية للنقل الحضري + معالجة الطالب

مخطط رقم -12- يوضح الخطوط الدائرية بشبكة النقل الحضري لمدينة المسيلة



المصدر: مديرية النقل لمدينة المسيلة + معالجة الطالب 2017



II-3-1-3- الخطوط المماسية :

وهي الخطوط التي يكون مسارها بعيدا او مماسيا لمركز المدينة وتشمل الاحياء ذات الكثافة السكانية التي تقع في الضواحي .

جدول رقم -8- يوضح الخطوط المماسية في شبكة النقل الجماعي بمدينة المسيلة

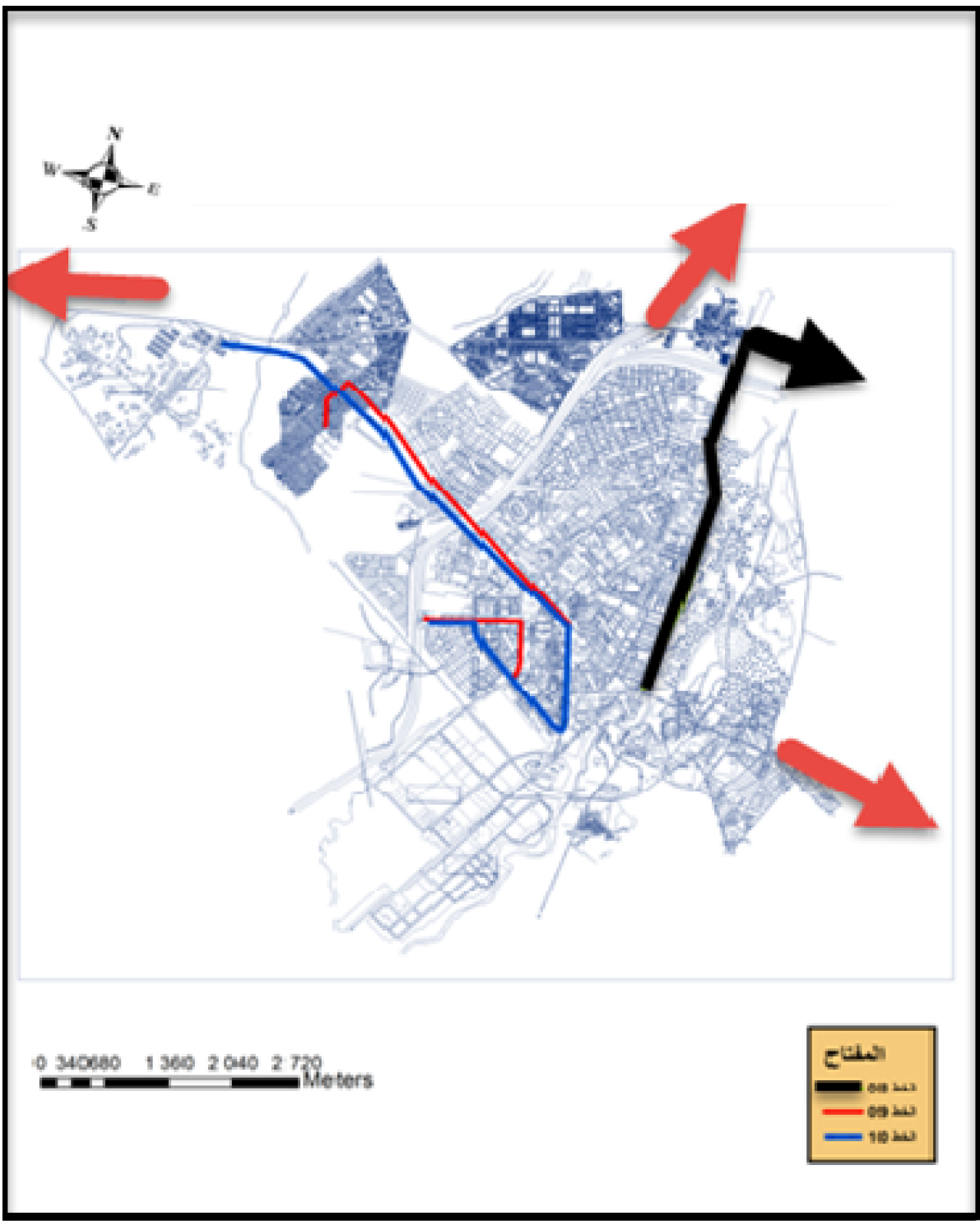
الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة - كم-	عدد المركبات	زمن الدورة د-	عدد المواقع
08	اولاد بديرة	ساحة الشهداء	4,4	08	70	10
09	حي 05جويلية	محطة نقل المسافرين الجديدة	5,7	10	60	21
10	محطة المويلحة	محطة نقل المسافرين الجديدة	12.5	02	60	17

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة +المؤسسة العمومية للنقل الحضري+ معالجة الطالب 2017





مخطط رقم -13- يوضح الخطوط المماسية في شبكة النقل الحضري لمدينة المسيلة :



المصدر: مديرية النقل لمدينة المسيلة + معالجة الطالب 2017





II -3-1-4- الخطوط الشعاعية : لا يوجد هذا النوع من الخطوط الذي يربط وسط المدينة بالمنطقة

الصناعية في مجموعة الخطوط التي تكون شبكة النقل الحضري الجماعي بالمدينة .

II-4-التسعيرة :

إن التسعيرة عنصر فعال في توجيه الطلب وتكتسي حساسية لعلاقتها المباشرة مع المستهلك، وتحدد

بالدرجة الأولى اعتمادا على التكاليف التي ينفقها الناقلين على:

- قطع الغيار والوقود أجور العمال الضرائب الصيانة.....إلخ

بغض النظر عن اختصاص تحديد التسعيرة فإننا لا يوجد أساس قانوني يحدد أسعار النقل

الحضري.

II-5- كيفية اختيار الخطوط التي سيتم عليها إجراء الدراسة الخاصة بالصورة الذهنية :

-من أجل اختيار ارضية الدراسة اتبعنا خطوتين أساسيتين وهما :

-تقسيم الخطوط الى اصناف بحيث يجمع كل الخطوط التي لها نفس نقطة الانطلاق ونفس

نقطة الوصول .

-ان تكون الخطوط المراد دراستها شبه متطابقة في المسار.

-ان تكون الخطوط المختارة مختلفة في القطاع اي خط ينتمي الى القطاع الخاص والخط الاخر

للمؤسسة العمومية للنقل الحضري

_النتائج المتحصل عليها لاختيار ارضية الدراسة بعد دراسة الشروط اللازمة لها :

-الخط رقم (03) والخط رقم (11)لهما نفس نقطة الانطلاق ونفس نقطة الوصول حيث ينطلق

كلاهما من محطة القطب الجامعي ليصلا في النهاية الى نقطة مشتركة وهي المحطة الجديدة





إضافة إلى أن الخطين شبه متطابقين في المسار مع الملاحظة أن الخط رقم (3) ينتمي إلى القطاع الخاص والخط رقم (11) تابع للمؤسسة العمومية للنقل الحضري .

- الخط رقم (04) والخط رقم (16) لهما نفس نقطة الانطلاق ونفس نقطة الوصول حيث ينطلق

كلاهما من محطة المويلحة ليصلا في النهاية إلى نقطة مشتركة وهي محطة لاروكاد

إضافة إلى أن الخطين شبه متطابقين في المسار مع الملاحظة أن الخط رقم (4) ينتمي إلى القطاع الخاص والخط رقم (16) تابع للمؤسسة العمومية للنقل الحضري .

أي أن الخطوط التي استوفت كل الشروط الأساسية في عملية اختيار أرضية الدراسة هي

الخطوط (3 و 11) إضافة إلى الخطين (4 و 16) ومنه فإن عملية الصورة الذهنية ستطبق فقط على الخطوط المذكورة سابقا.

خلاصة الفصل:

من خلال تحليلنا للمدينة نستخلص ما يلي :

- تحتل المدينة موقعا ممتازا وتميزا كونها تمثل همزة وصل ونقطة ربط بين مختلف جهات الوطن

- خطة المدينة وتطورها العمراني كان على شكل شريطي (طولي) ليُلغى بعدها هذا النمط من -التوسع لتظهر فكرة إعطاء المدينة شكل نصف دائري .

- المدينة وبصفة عامة تهيكلها محاور أساسية وهي بمثابة طرق رئيسية تخترق مجالها و تربط بين مختلف قطاعاتها العمرانية تتمثل أساسا في الطرق الوطنية (40)،(45)،(60).

- كل التوسعات التي تشهدها المدينة اتخذت الاتجاه (شمال - غرب) على امتداد الطريق الوطني رقم 60. -التوزيع غير منتظم للتجهيزات.

-معظم خطوط النقل الحضري هي خطوط قطرية .



الفصل الثالث: دراسة تحليلية لخطوط

الدراسة

-تمهيد

1-تحليل ارضية الدراسة

أ-تقديم المسار رقم (3)

ب-تقديم الخط (11)

2-دراسة تحليلية لمواقف الخط (3)والخط (11)

1-2:المحطات المشتركة

2-2:المحطات الغير مشتركة

3- تقديم الخط(4)والخط (16)

4-دراسة تحليلية لمواقف الخط (4)والخط (16)

1-4:المحطات المشتركة

2-4:المحطات غير المشتركة

5-الاشارات المرورية

6-النقاط السوداء

-خلاصة الفصل



تمهيد :

تعد عملية التحليل من اهم الطرق لمعرفة الخصائص الدقيقة والخفية للظاهرة المدروسة اضافة الى

استخراج نقط القوة والضعف ومعرفة مختلف مكوناتها

في هذا الفصل سنتطرق لتحليل شامل لأرضية الدراسة او بالأحرى الخطوط التي تم اختيارها وذلك قصد

معرفة مختلف خصائصها واستنتاج مختلف السلبيات والايجابيات فيها اضافة الى معرفة جميع المعلومات

الخاصة بالخطوط ومدى فاعليتها في الوسط الحضري





1-تحليل ارضية الدراسة :

من خلال التحليل الخاص بخطوط النقل عند اختيار خطوط ارضية الدراسة وجدنا ان الخط رقم -3- والخط رقم -11- شبه متطابقان في المسار ومنه ستكون الدراسة التحليلية الخاصة بهما مشتركة مع الاشارة الى حالات الاختلاف بينهما احيانا .

أ -تقديم المسار رقم -3-:

هو احد الخطوط الفعالة في شبكة النقل الحضري بمدينة المسيلة حيث ينطلق مساره من محطة القطب الجامعي لينتهي في محطة المسافرين الجديدة يربط بين شمال المدينة وجنوبها ويمر باحياء مهمة في المدينة ويمس عدة تجهيزات مهمة في الوسط الحضري .

جدول رقم (9):يوضح بطاقة تقنية للخط رقم -3-

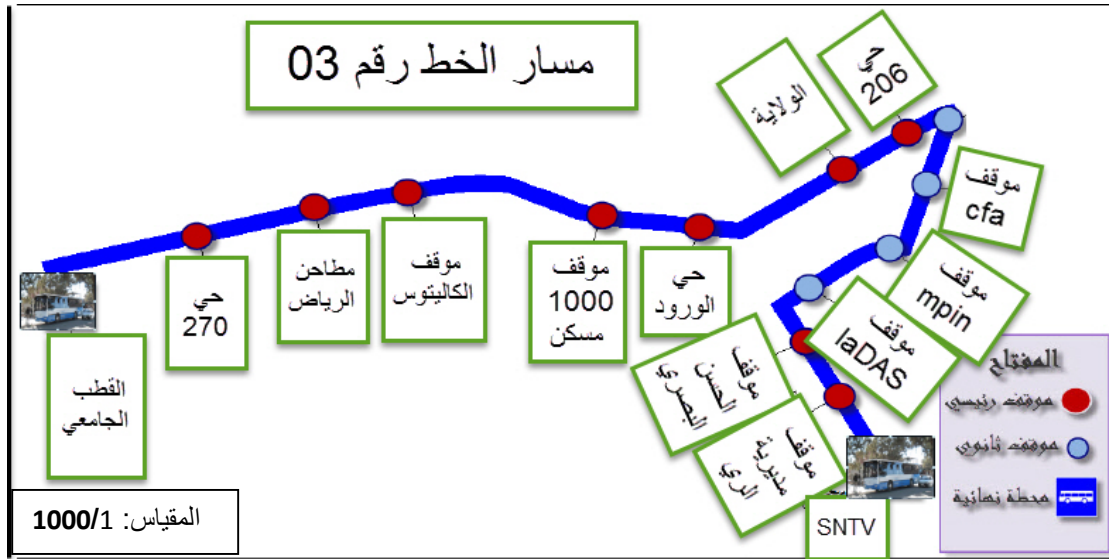
الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة (كم)	عدد نقاط التوقف	زمن الدورة (د)	متوسط عددالركاب	عدد العربات
03	محطة القطب الجامعي	محطة نقل المسافرين الجديدة	7,7	19	65	540	34

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 معالجة الطالب 2017





شكل رقم (1): يوضح مسار الخط رقم -3-



المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 معالجة الطالب 2017

ب - تقديم الخط رقم -11-:

هو احد الخطوط التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري بولاية المسيلة ينطلق من القطب الجامعي ليصل في النهاية الى المحطة الجديدة للنقل الحضري يقع مساره على الطريق الوطني رقم -60- وشارع العقيد عميروش .

جدول رقم (10): يوضح بطاقة تقنية للخط رقم -11-

الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة (كم)	عدد نقاط التوقف	زمن الدورة	متوسط عدد الركاب	عدد العربات
11	محطة القطب الجامعي	محطة المسافرين	8.1	22	80	500	06

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 معالجة الطالب 2017





شكل رقم (2): يوضح مسار الخط رقم -11-



المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 معالجة الطالب 2017

2-دراسة تحليلية لمواقف الخط (3)والخط (11) :

وذلك من خلال عملية التحليل الوظيفي للمواقف من خلال معرفة مدى فاعليتها ووظيفتها بالنسبة للغرض

المرجو وهو الوصولية للمحيط المجاور من احياء او تجهيزات عمومية

وبما ان الخط -3-والخط -11-فهذه الدراسة ستكون بتحليل المواقف المشتركة بين الخطين و تحليل

المواقف الغير مشتركة لكل خط على حدى وذلك للاختصار وتفاديا لتكرار نفس التحليل في كل مرة من

عملية تحليل المواقف .

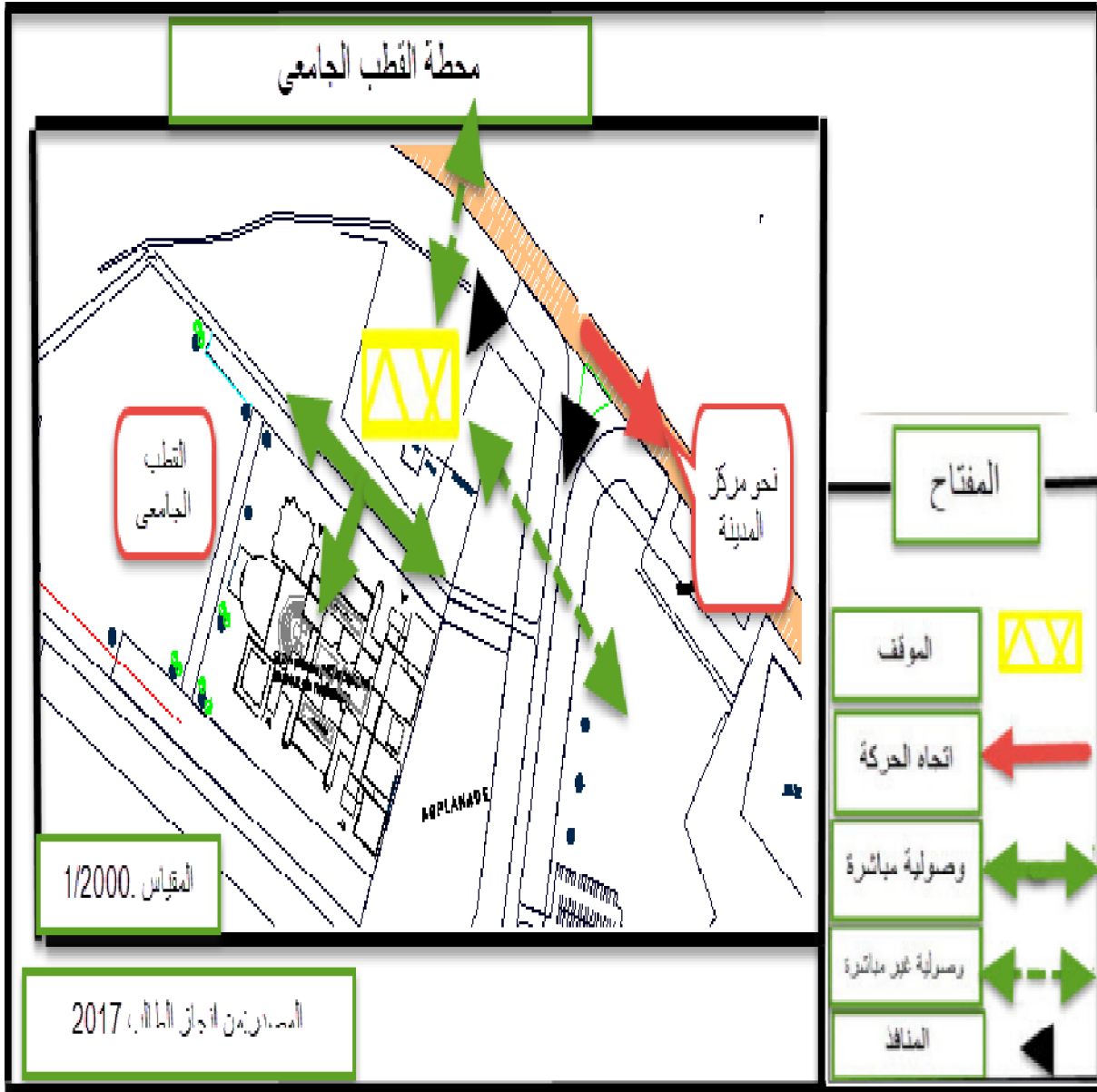
2-1-المواقف المشتركة: سيتم تحليل المواقف المشتركة بين الخطين وهي على النحو الاتي :





1-1-2- موقف القطب الجامعي :

مخطط رقم (14): يوضح تحليل موقف القطب الجامعي



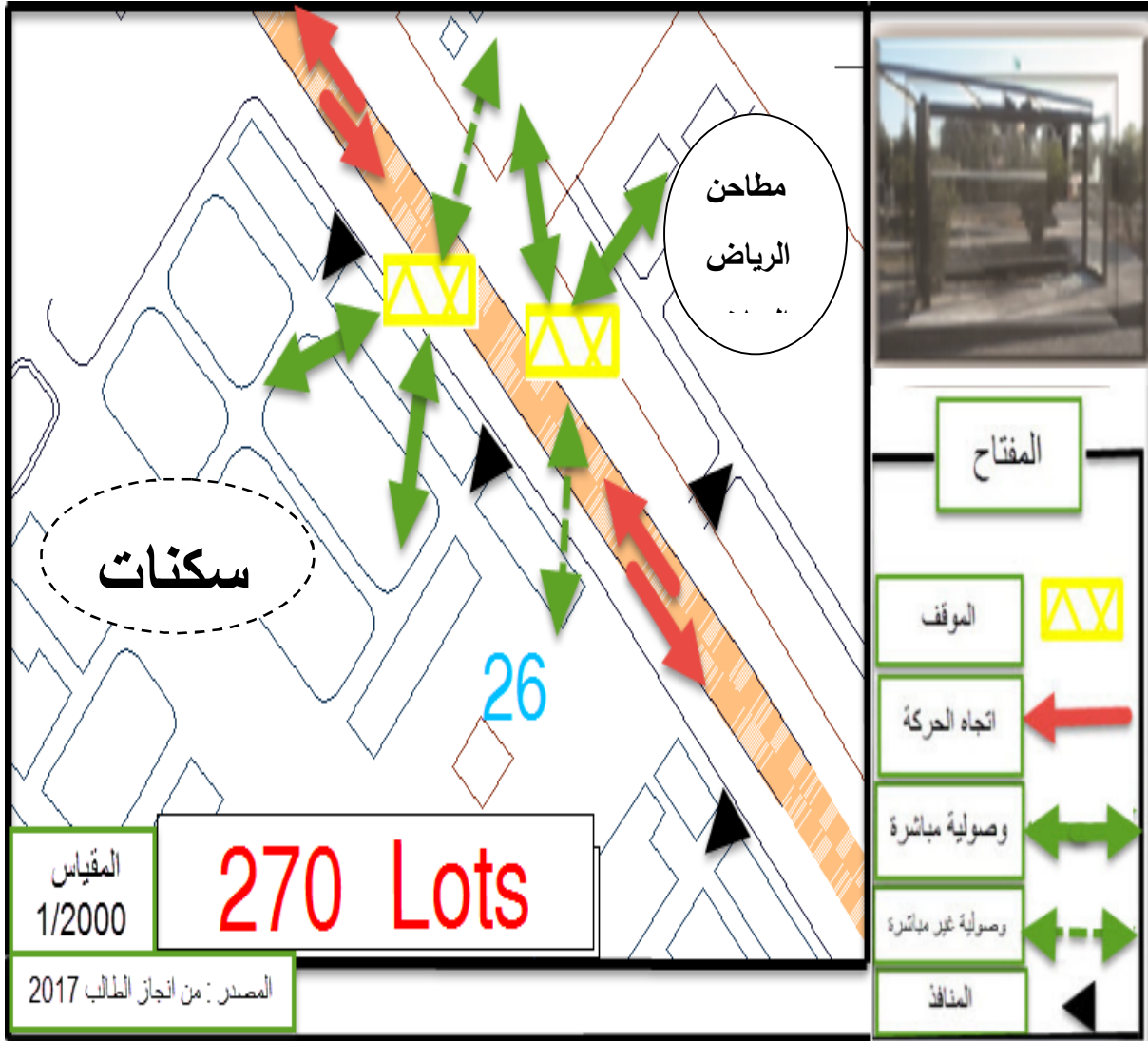
تعتبر محطة القطب الجامعي ذات وصولية تامة مع القطب الجامعي وهي محطة خاصة بالقطب الجامعي تنطلق منها بعض خطوط شبكة النقل الحضري بالمدينة وهي مهيأة بشكل حسن نوعا ما . غير انها تفقد الوصولية مع الاحياء المجاورة كحي اولاد بديره والاحياء الأخرى القريبة





2-1-2- محطة مطاحن الرياض :

مخطط رقم (15): يوضح تحليل موقف مطاحن الرياض



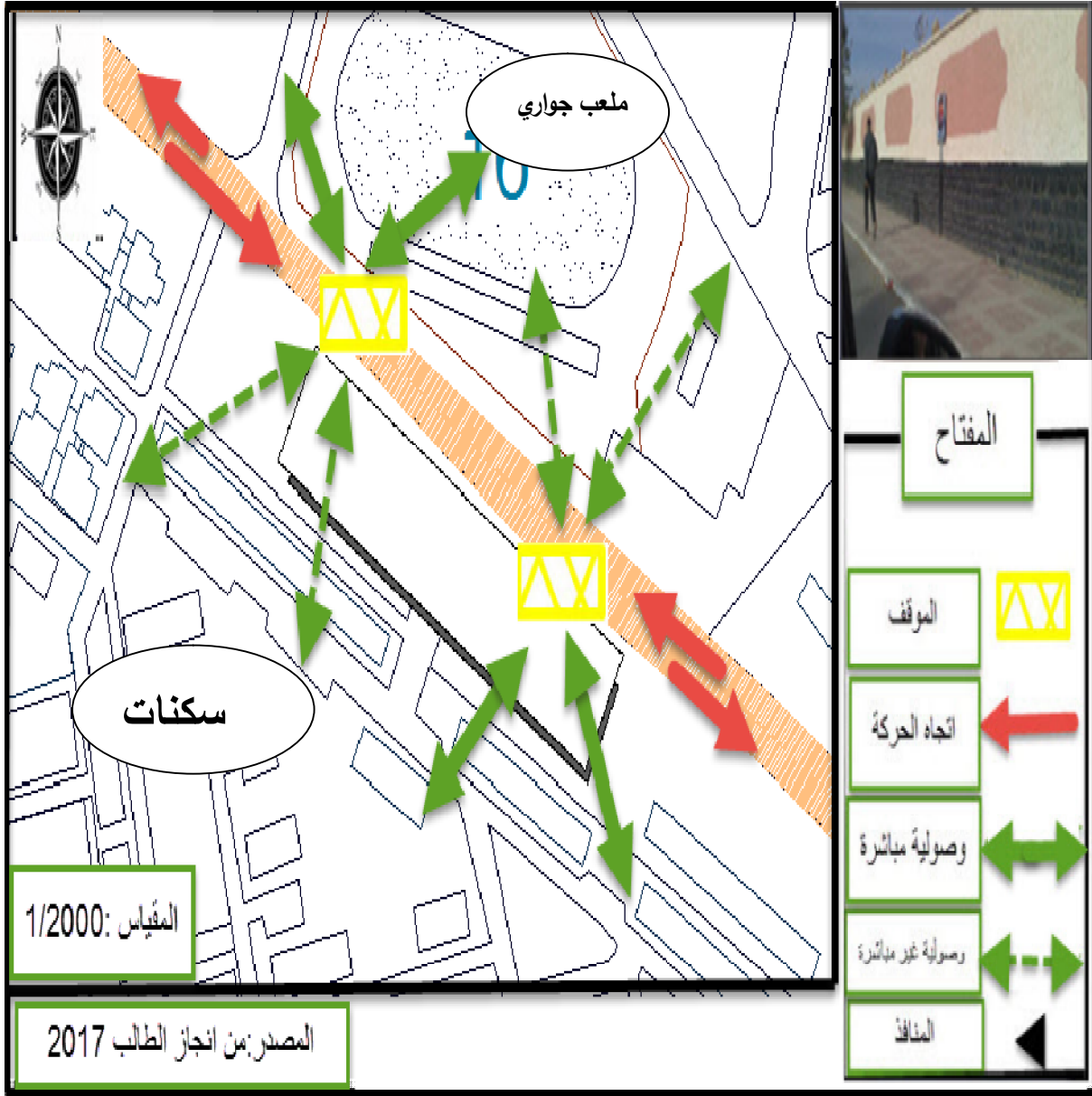
في هذا الموقف نجد عدة مشاكل منها نقص تهيئة الموقف الموجود في طريق الذهاب وهو مؤمن و وصولي في الجهة اليمنى مع غياب الوصولية الخاصة بالجهة المقابلة اما موقف الاياب فهو حسن التهيئة في حين غياب الوصولية مع الجهة المقابلة التي تحوي المساكن والبنائيات والتي تعتبر هي مصادر الحركة والتنقلات .





2-1-3- محطة حي 206 مسكن:

مخطط رقم (16): يوضح تحليل موقف حي 206 مسكن



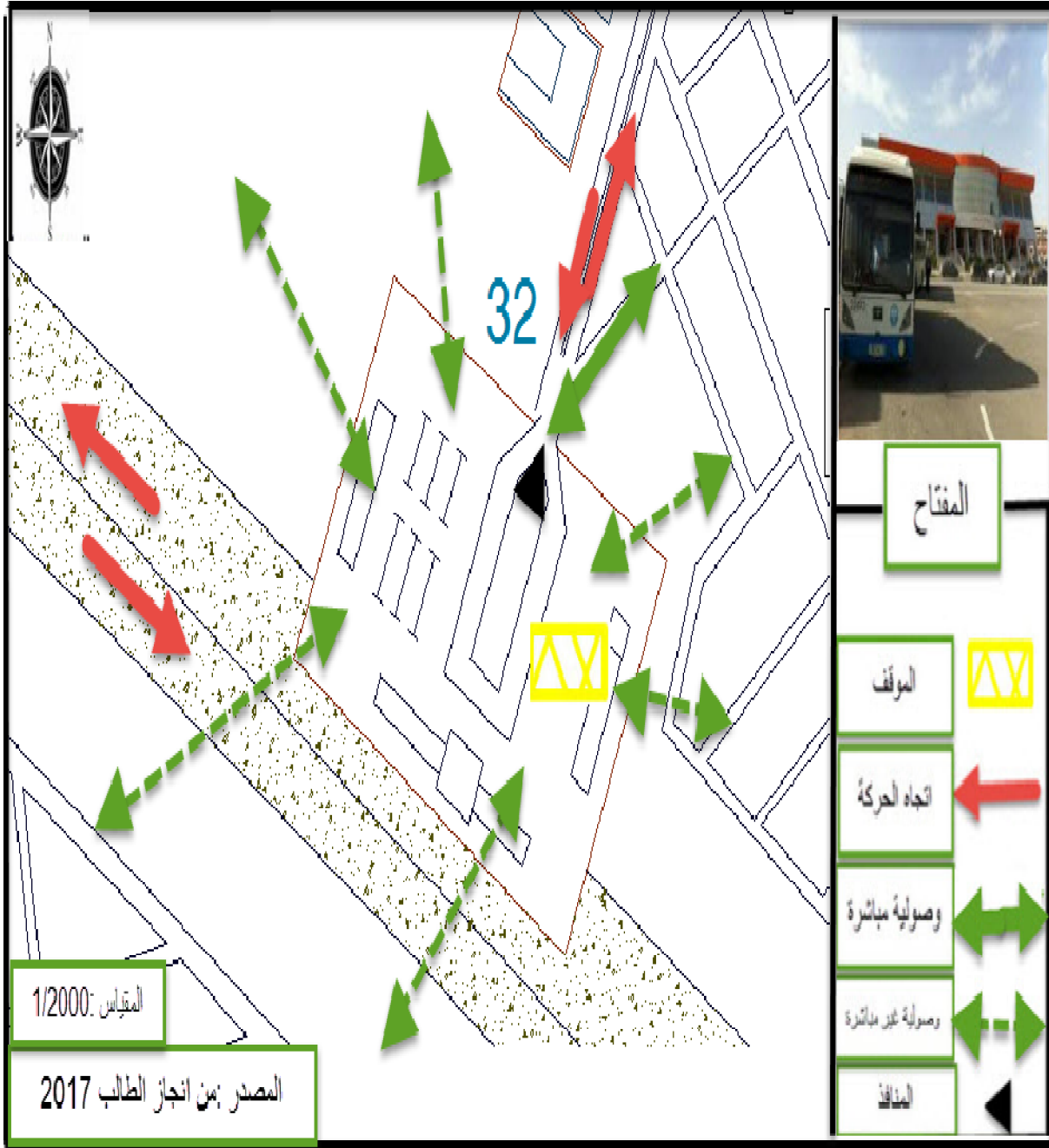
هذا الموقف في جهة الحي مكسر ومخرب جزئياً ونقص الوصولية بينه وبين المحيط المجاور له مع غياب ممرات ومسارات المشاة بينه وبين الملعب أما فيما يخص الموقف الموجود بمحاذاة الملعب فلا يوجد ماعدا موقف عشوائي يستعمله السكان من أجل تنقلاتهم.





4-1-2- محطة المسافرين الجديدة:

مخطط رقم (17): يوضح تحليل موقف محطة المسافرين الجديدة



يعتبر هذا الموقف كموقف نهائي لمعظم الخطوط وهو مهياً بشكل جيد وذلك لحدائثة انجازه مع قوة

الوصولية مع المحيط المجاور ما عدا حي 608 مسكن الذي تفصل بينهما السكة الحديدية



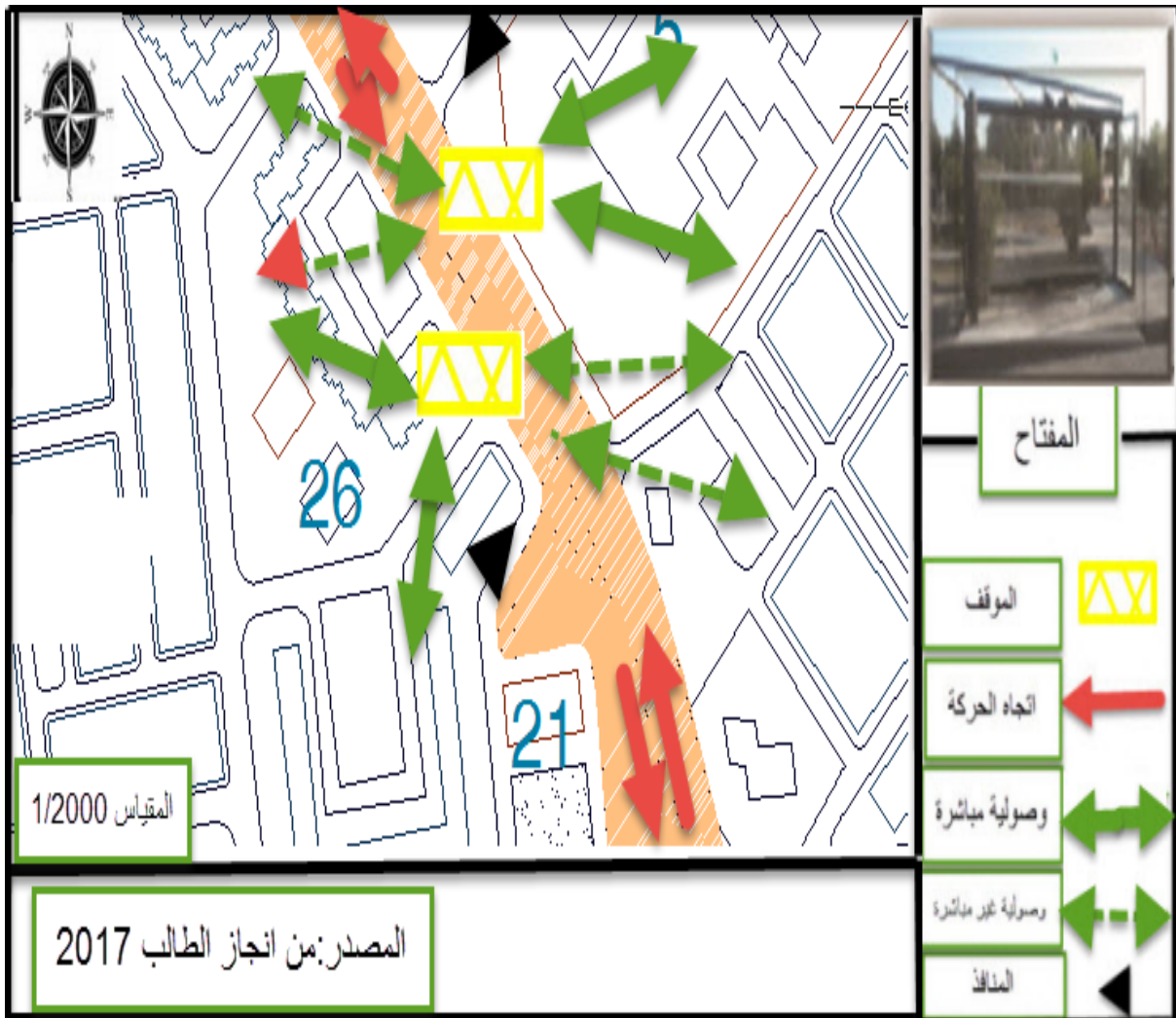


2-2-المحطات غير المشتركة: وسيتم دراستها لكل من الخطين

2-2-1-المحطات التابعة للخط رقم 03:

محطة الكاليتوس:

مخطط رقم (18): يوضح تحليل محطة الكاليتوس



من خلال الملاحظة الخاصة بهذا الموقف نجد انه مهياً بشكل حسن نوعاً ما في مرحلة الذهاب والإياب

بينما له وصولية مباشرة مع الجهة المقابلة وذلك لوجود جسر يربط بين الجهتين ويساهم في تسيير حركة

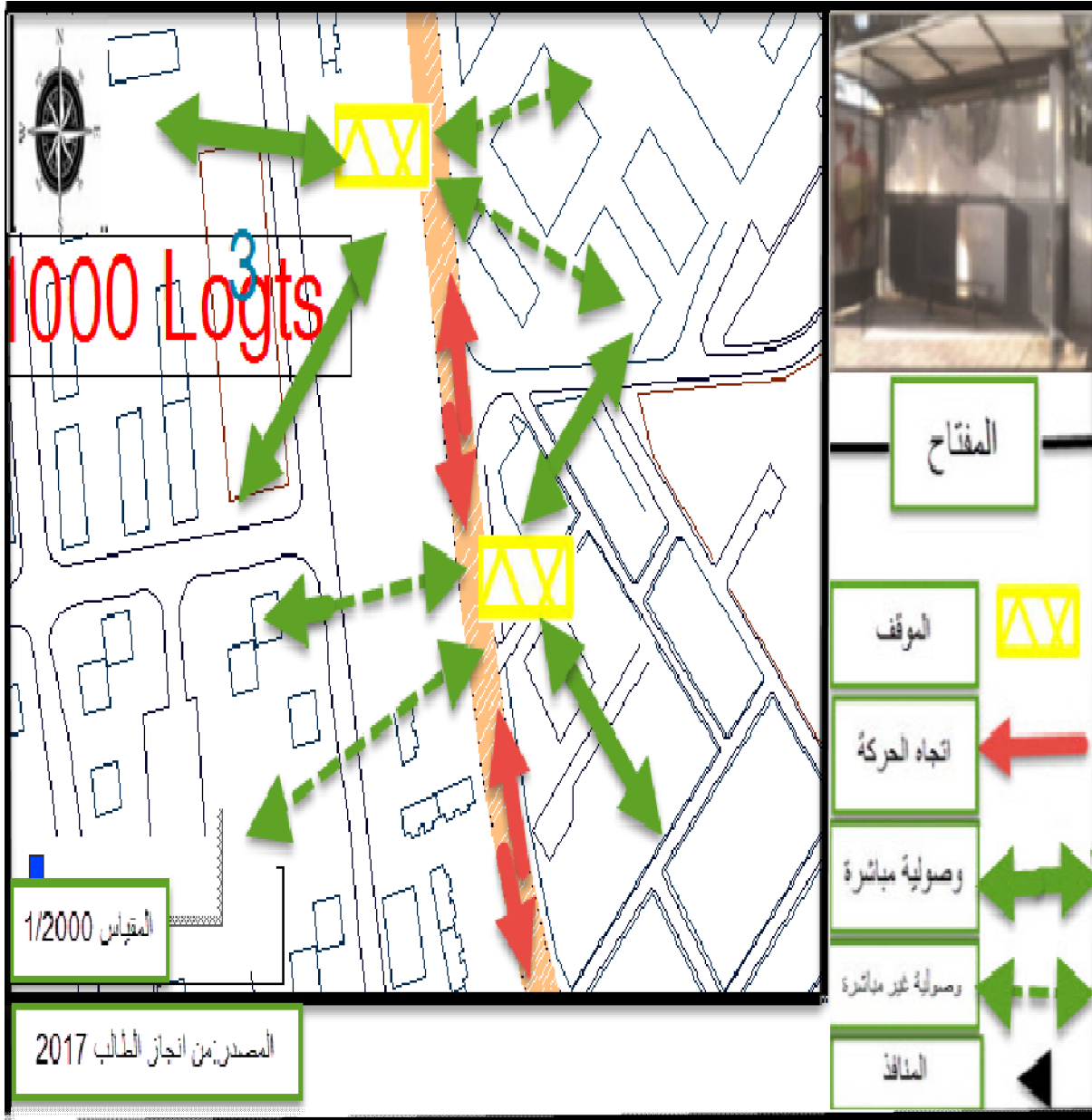
المشاة





محطة 1000 مسكن :

مخطط رقم (19): يوضح تحليل موقف حي 1000 مسكن



يعتبر هذا الموقف ذو اهمية كبيرة وذلك لتمركزه من قرب حي ذو حركية كبيرة وتنقلات كثيرة تساهم في

تفعيل النقل الحضري ونجد ان موقفا الدراسة تهيئتهما حسنة والوصولية جيدة لكل موقف مع المحيط

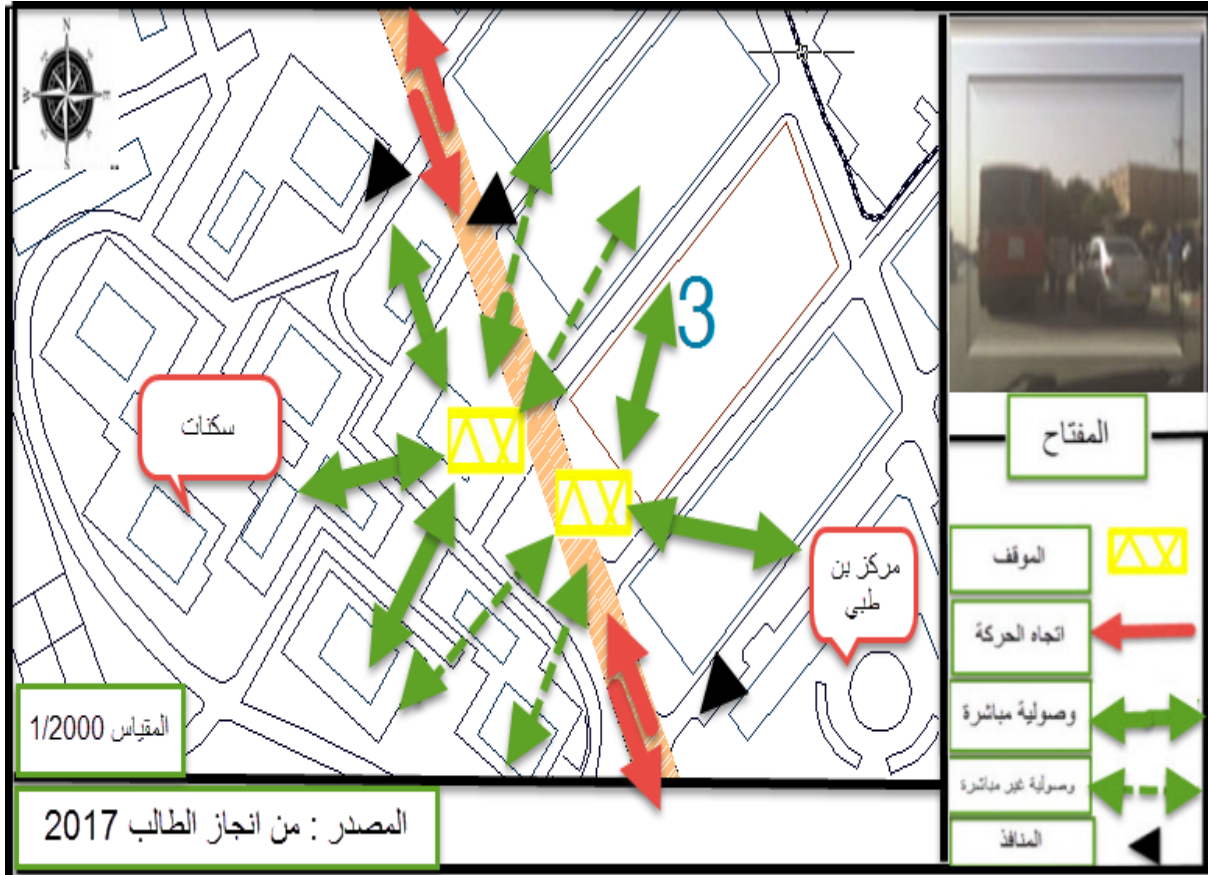
المجاوري له في حين تقل في الجهة المقابلة من الطريق





محطة حي الورود:

مخطط رقم (20): يوضح تحليل موقف حي الورود



يعتبر هذا الموقف هاما وذلك لقربه من مركز المدينة والمركز التجاري بن طبي الموقف الموجود في رحلة الذهاب مهياً بشكل حسن والمخبأ الخاص به في حالة حسنة وله وصولية مباشرة مع المحيط المحاذي له في حين يعاني موقف الاياب من غياب المخبأ الخاص به ولكن له وصوليته مباشرة مع السكنات الموجودة بقربه عكس السكنات التي يفصل الطريق بينهما لكل من الموقفين تعاني نقص الوصولية.

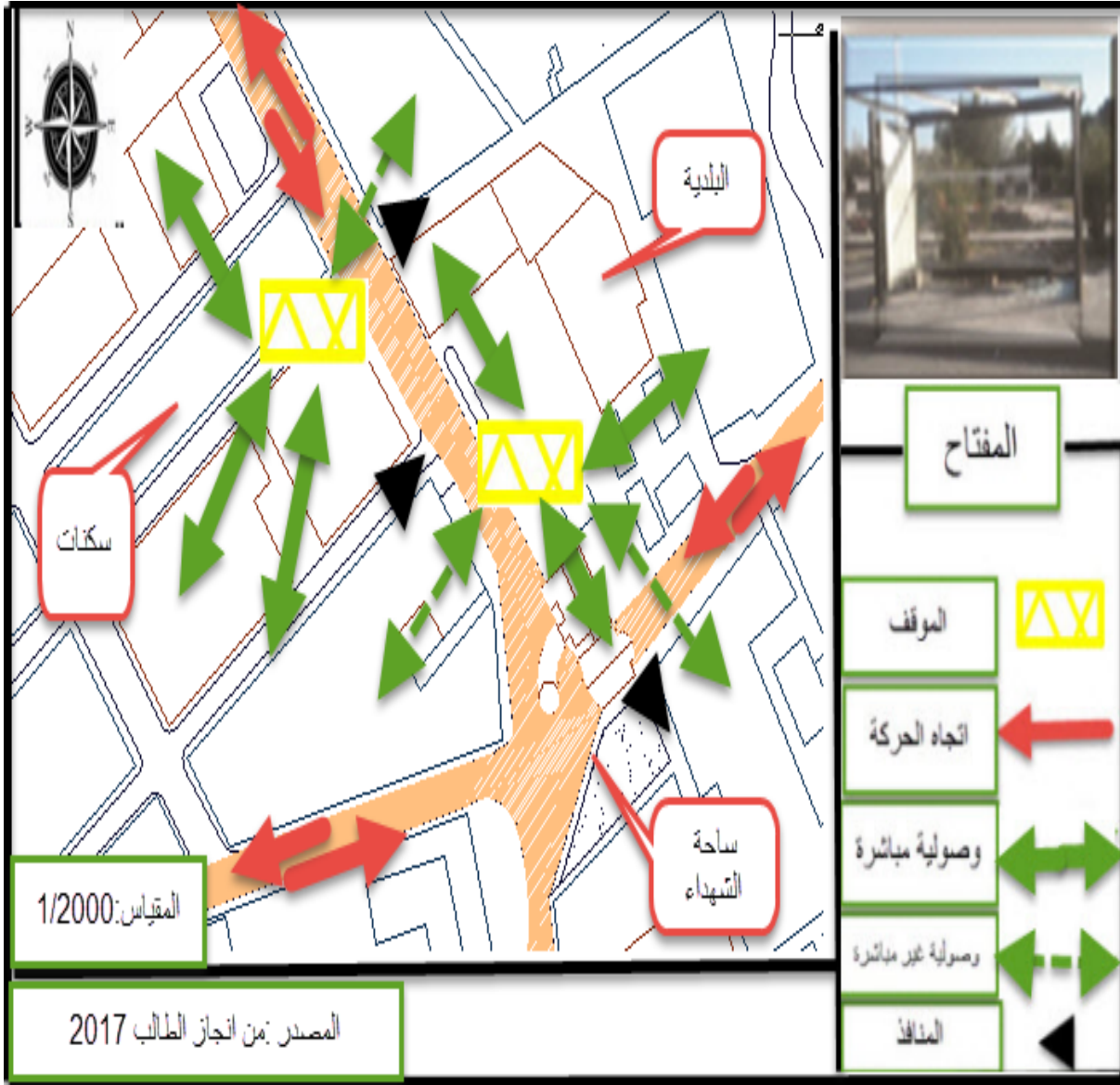
2-2-2-المحطات الغير مشتركة التابعة للخطة رقم 11: وهي كالآتي





- محطة البلدية :

مخطط رقم (21): يوضح تحليل موقف البلدية :



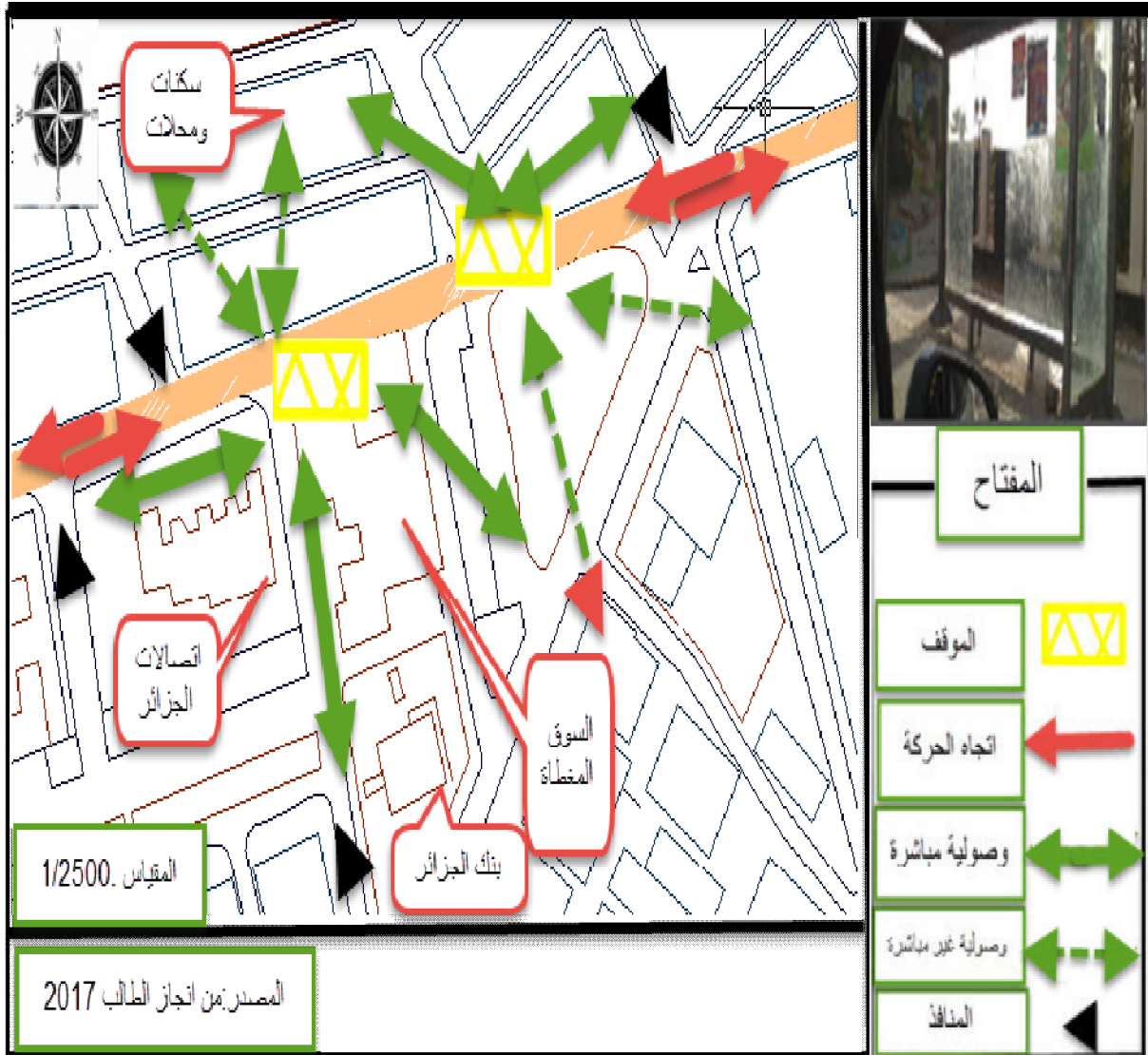
من خلال الدراسة وجدنا ان هذا الموقف مهياً في مرحلة الذهاب ومؤمن اضافة الى الوصولية المباشرة مع الجهة اليمنى أما الجهة اليسرى فهو غير مؤمن و له وصولية غير مباشرة بالنسبة لقاطعي الطريق، أما إياباً فهو غير مهياً و مؤمن وصولية مباشرة مع الجهة اليمنى أما الجهة اليسرى فهو غير مؤمن و وصوليته غير مباشرة.





محطة السوق المغطاة :

مخطط رقم (22): يوضح تحليل موقف السوق المغطاة



من خلال عملية الملاحظة والتحليل الخاصة بهذا الموقف وجدنا ان الموقف الموجود في مسار الذهاب له وصولية مباشرة مع المحيط المحاذي له في حين غيابها مع المحيط المقابل في الطرف الاخر وغير مؤمن لغياب ممر مشاة بالقرب منه وهو مهياً بشكل جيد ومخبأه في حالة حسنة في حين ان موقف مسار الاياب يفقد الوصولية مع الطرف الاخر رغم الحركية الخاصة بالمحيط المجاور للسوق في حين نجد ربطه المباشر بالمحيط الذي امامه .





3-تقديم الخط(4)والخط (16):

سيتم في هذا الجزء دراسة الخطين مع بعض مع الإشارة الى نقاط الاختلاف وذلك تفاديا لتكرار نفس المخططات

3-1-تقديم الخط رقم 4:

هو احد خطوط شبكة النقل الحضري المهمة بمدينة المسيلة حيث يربط شرق المدينة بغربها مرورا بأغلب التجهيزات المقصودة من طرف السكان والأحياء الجماعية التي يبعد عليها النقل الجماعي مثل (300 مسكن وتوسع المدينة من الجهة الشمالية الغربية) وهو مستغل من كل الفئات ويتميز بالحمولة الكبيرة والاحتفاظ داخل الحافلات رغم اشتراكه مع معظم الخطوط وأيضا بكثرة الحافلات المستغلة له عدة عوائق تعرقل حركة المرور وتؤثر على زمن الرحلة الخاصة به (ضيق جسر واد القصب, الازدحام المروري خاصة في المناطق التجارية والمتمثلة في تعاونية بن الطبي وسوق الكدية)

جدول رقم (11):يوضح بطاقة تقنية للخط -4-

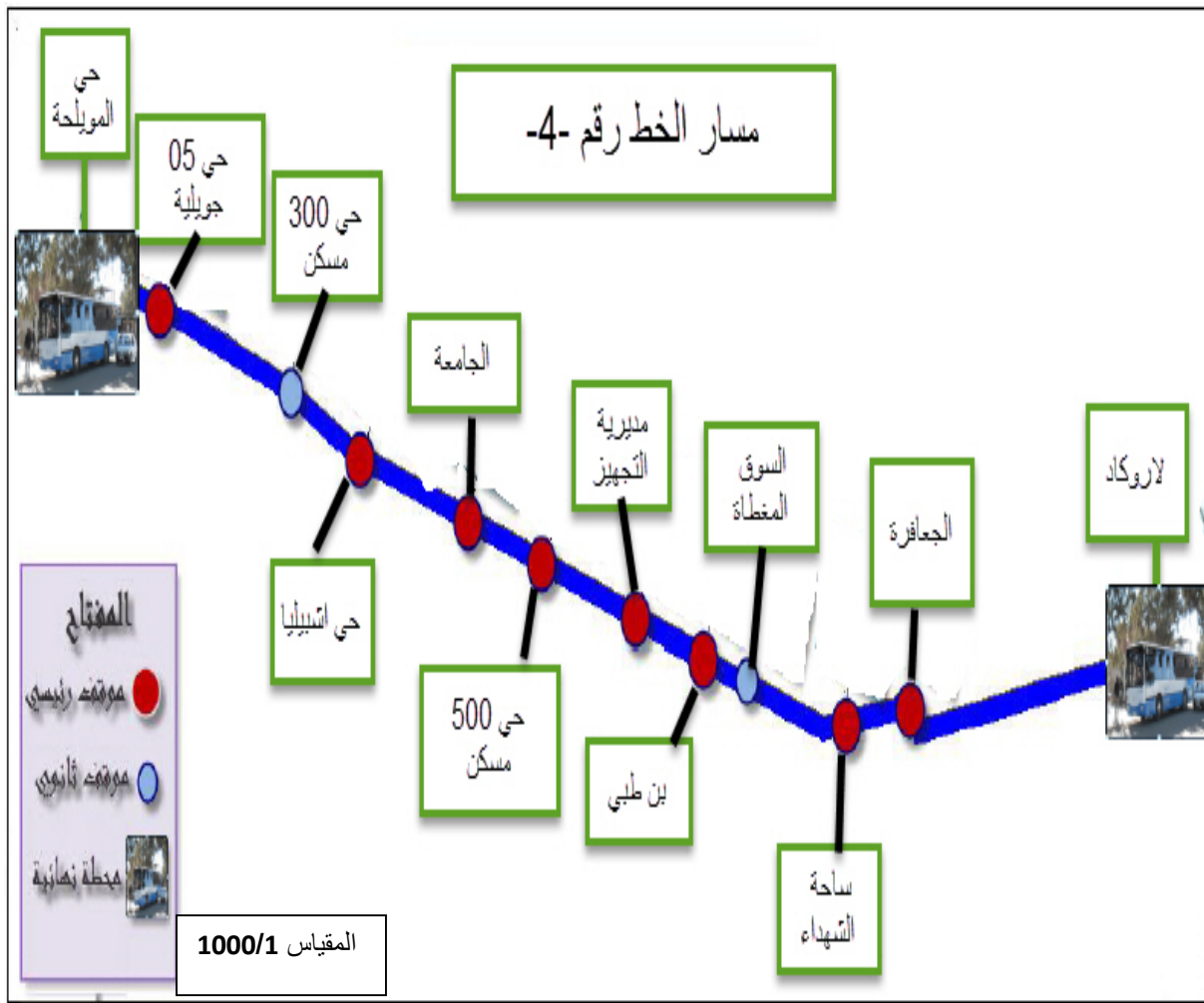
الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة (كم)	عدد نقاط التوقف	زمن الدورة	متوسط عددالركاب	عدد العربات
04	محطة المويلحة	محطة لاروكاد	8,6	18	90	1700	60

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 معالجة الطالب 2017





شكل رقم (3): يوضح مسار الخط رقم-4-



المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 معالجة الطالب 2017

3-2- تقديم الخط رقم -16- :

هو احد خطوط النقل الحضري التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري بالمدينة يتميز بكثرة الانحرافات على طول مسافة المسار مرورا بأهم المفترقات الاساسية ذات الحركة المرورية الكثيفة من ايجابياته مروره على مجموعة من التجهيزات المهمة منها الدينية والاجتماعية والصحية



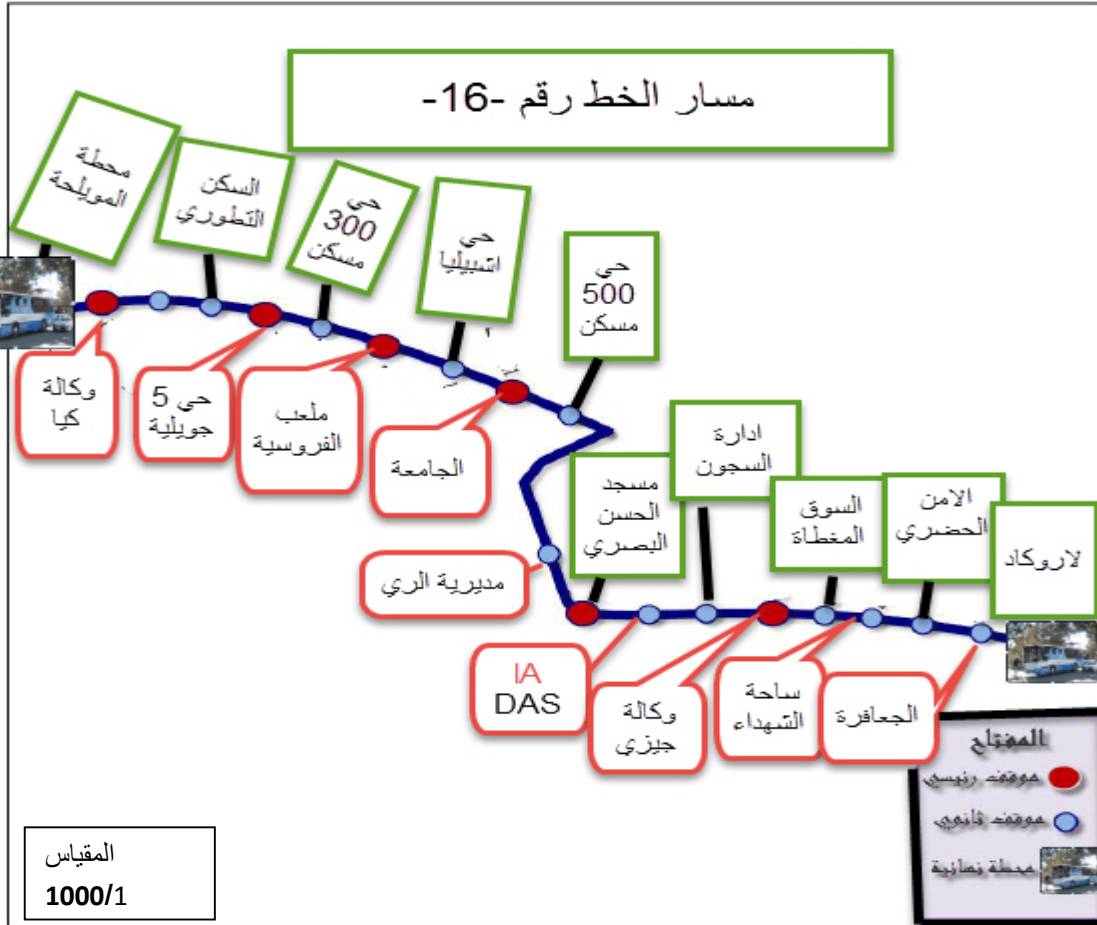


جدول رقم (12): يوضح بطاقة تقنية للخط رقم 16-

الخط	الانطلاق	الوصول	المسافة (كم)	عدد نقاط التوقف	زمن الدورة	متوسط ع الركاب	عدد العربات
16	محطة المويحة	محطة لاروكاد	13.3	23	85	1000	06

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 معالجة الطالب 2017

شكل رقم (4): يوضح مسار الخط رقم 16-



المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017 معالجة الطالب 2017





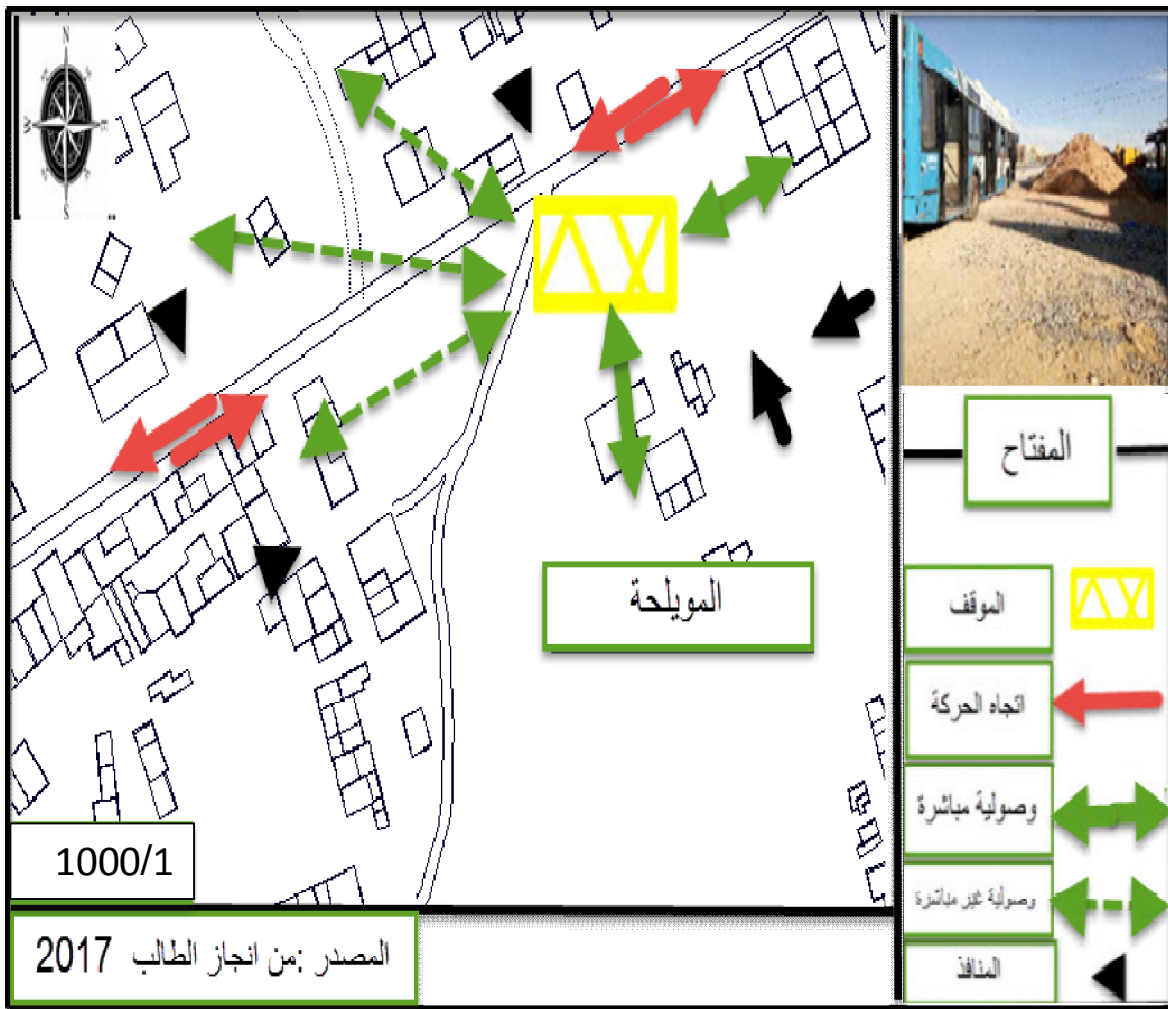
4- دراسة تحليلية لمواقف الخط (4) والخط (16): مثل الدراسة السابقة ستكون الدراسة مقسمة الى

قسمين هي دراسة المواقف المشتركة ودراسة المواقف الغير مشتركة

4-1-المواقف المشتركة :وفيها مجموعة من المحطات هي كالآتي :

4-1-1- موقف محطة المويحة :

مخطط رقم (23):يوضح تحليل موقف محطة المويحة



بالنسبة لهذا الموقف فرغم المساحة العقارية الكبيرة الا انه يفتقد لادنى شروط التهيئة الخاصة اضافة الى

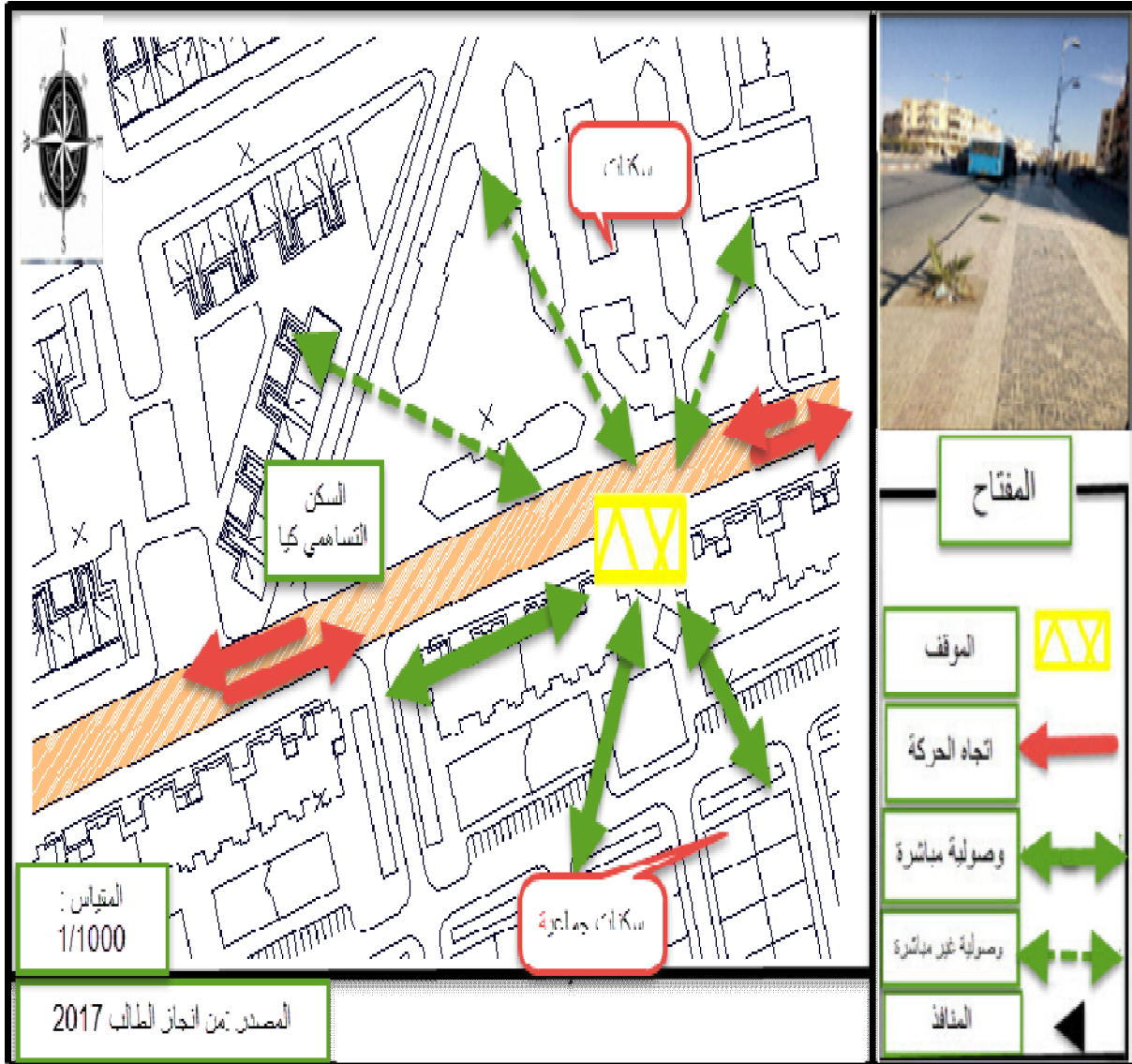
غياب اي تجهيز خاص بالمحطة ويعرف ضعفا من ناحية الوصولية المباشرة مع المحيط المجاور له .





4-1-2 محطة كيا :

المخطط رقم (24): يوضح تحليل موقف كيا



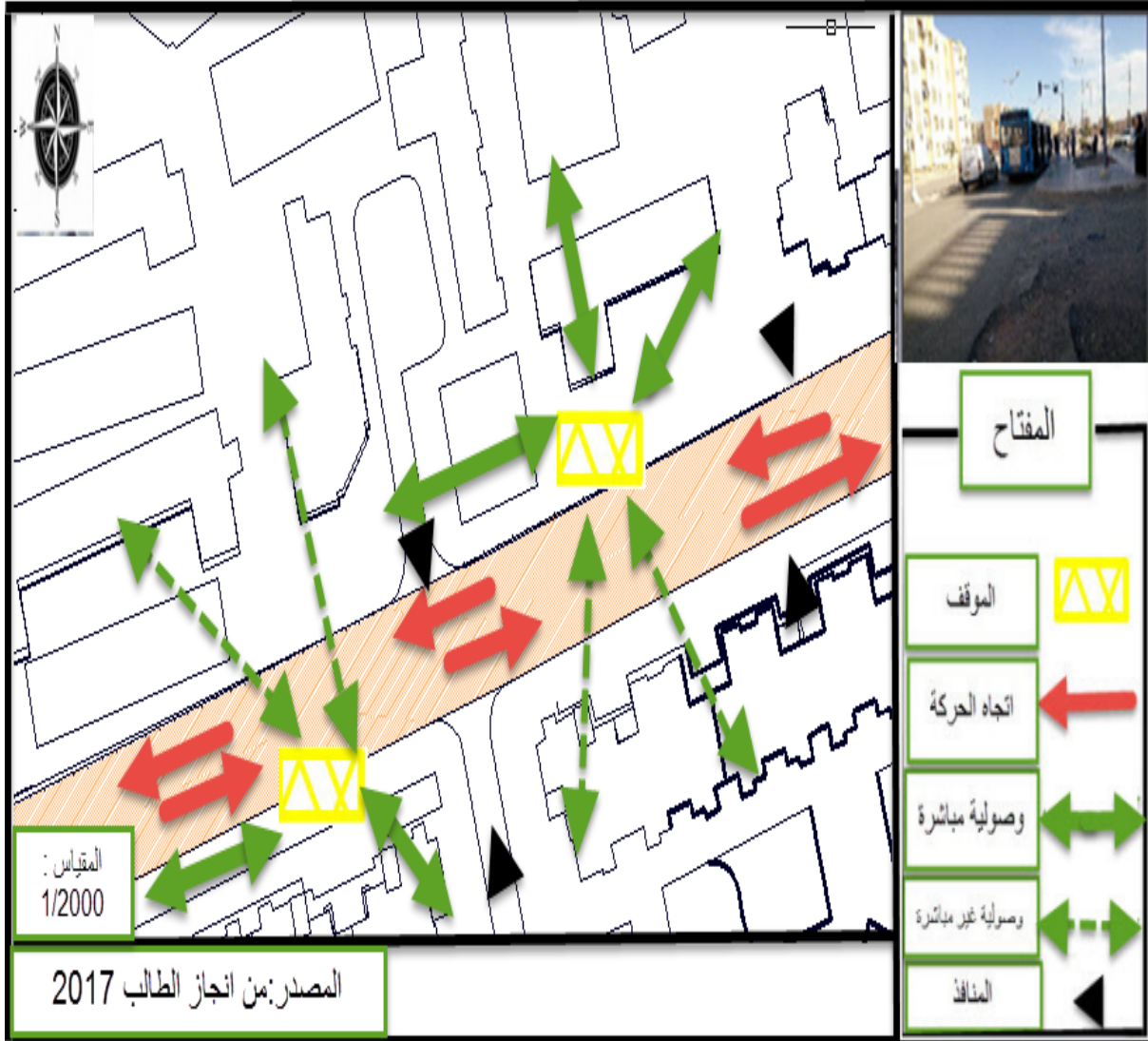
حال هذا الموقف لا يختلف عن سابقه فهو يعاني نفس المشاكل حيث ينعدم وجود مكان مخصص للركن في كلا الجانبين من الطريق حيث يركن اصحاب المركبات بطرق عشوائية تفتقد لأدنى درجات السلامة المرورية اضافة الى غياب ممرات الراجلين رغم الحركية الموجودة في المحيط المجاور لهذه المواقف والوصولية المباشرة معه





4-1-3- محطة 5 جويلية :

المخطط رقم (25): يوضح تحليل موقف حي 5 جويلية



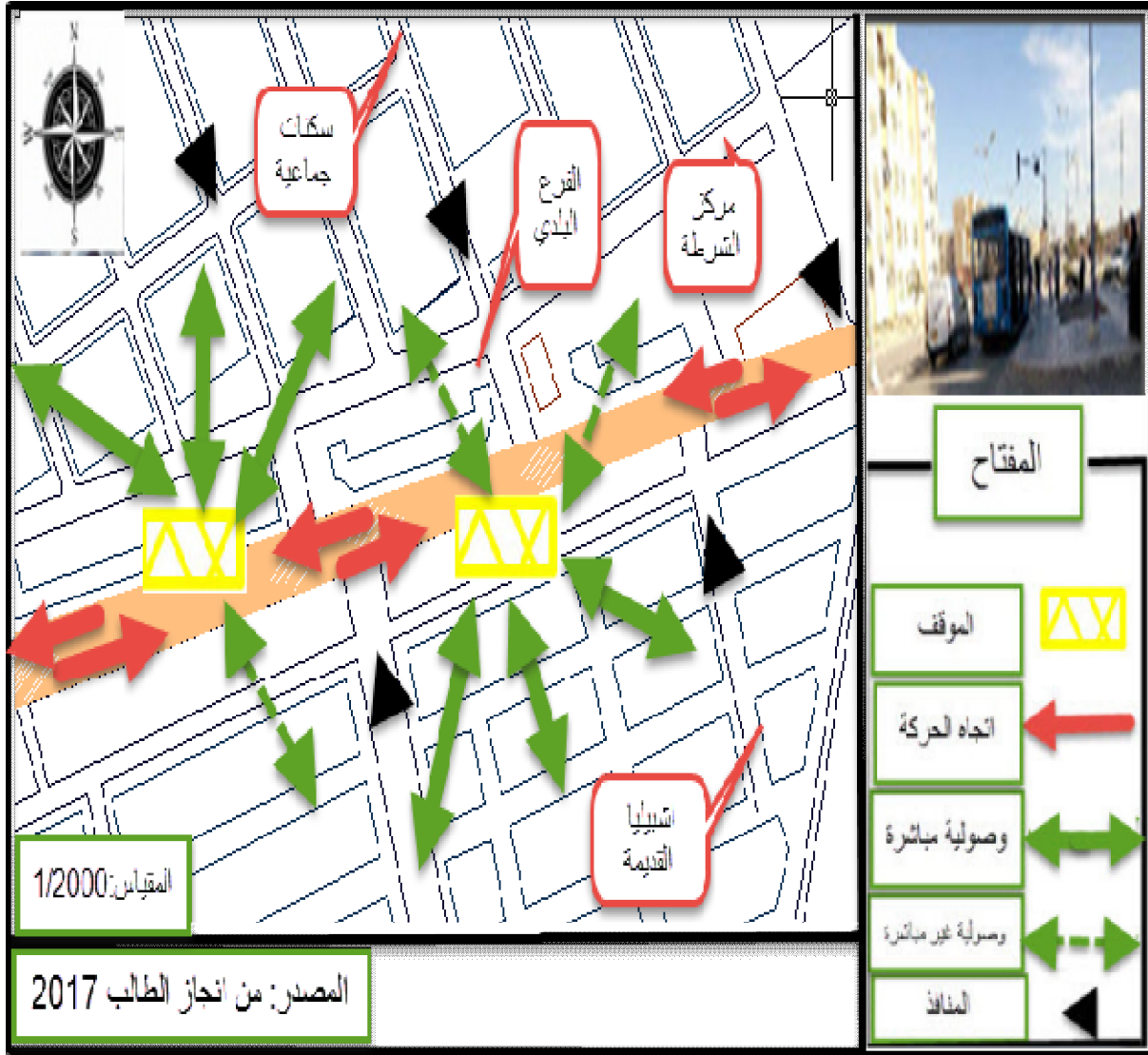
من خلال الدراسة الخاصة بهذا الموقف وجدنا ان موقف حي 5 جويلية غير موجود اصلا ولا توجد مساحة مخصصة كموقف للحافلات النقل الحضري مع غياب المخبأ الخاص به اضافة الى غياب ممرات الراجلين في كل من جهتي الحي رغم ان هذا الموقف العشوائي له وصولية مباشرة مع بعض نقاط الحي ويفقدها مع اجزاء اخرى رغم الحركية الكبيرة والتنقلات بهذه المنطقة نحو مركز المدينة .





4-1-4- موقف حي اشبيليا :

المخطط رقم (26): يوضح تحليل موقف حي اشبيليا



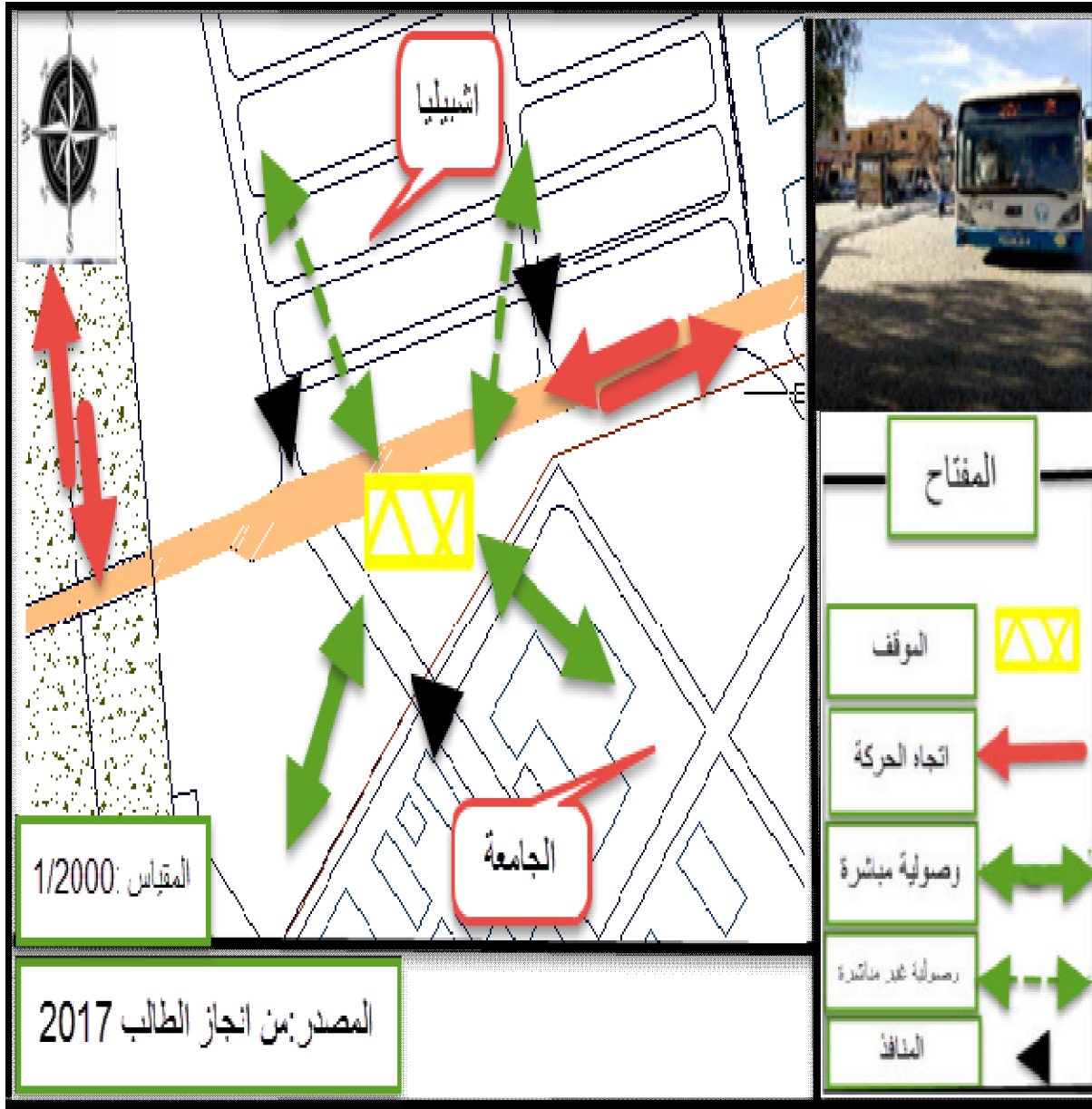
من خلال تحليل الموقف خلصنا الى ان الموقف في جهة السكنات الجماعية غير موجود اصلا ماعدا موقف عشوائي لحافلات النقل الحضري رغم الوصولية الكبيرة بينه وبين المساكن المجاورة له في حين يعاني الموقف المقابل من نقص التهيئة ورداءة المخبأ الخاص به اضافة الى غياب ممرات الراجلين في كلا الطرفين وهم ما يقلل من وصولية المواقف





5-1-4- محطة الجامعة :

المخطط رقم (27): يوضح تحليل موقف الجامعة



من خلال الملاحظة الميدانية وجدنا ان الموقف الموجود امام باب الجامعة موجود في حين غياب الموقف

المقابل المحاذي لحي اشبيليا وموقف باب الجامعة له وصولية مباشرة مع الجامعة ونقصها مع حي

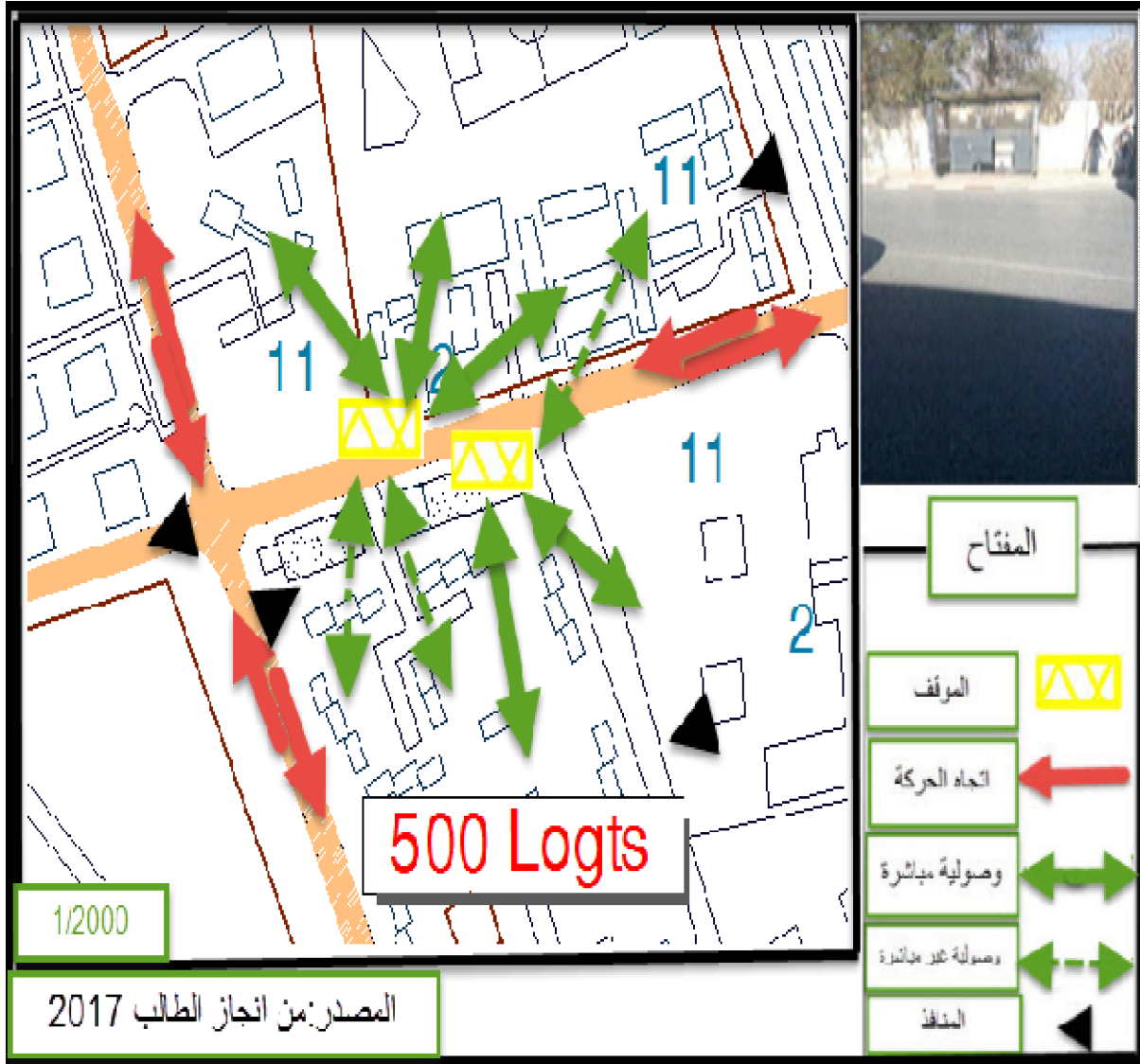
اشبيليا وذلك لعدم وجود ممرات خاصة بالمشاة بالقرب منها





4-1-6-محطة حي 500 مسكن :

المخطط رقم (28): يوضح تحليل موقف حي 500 مسكن



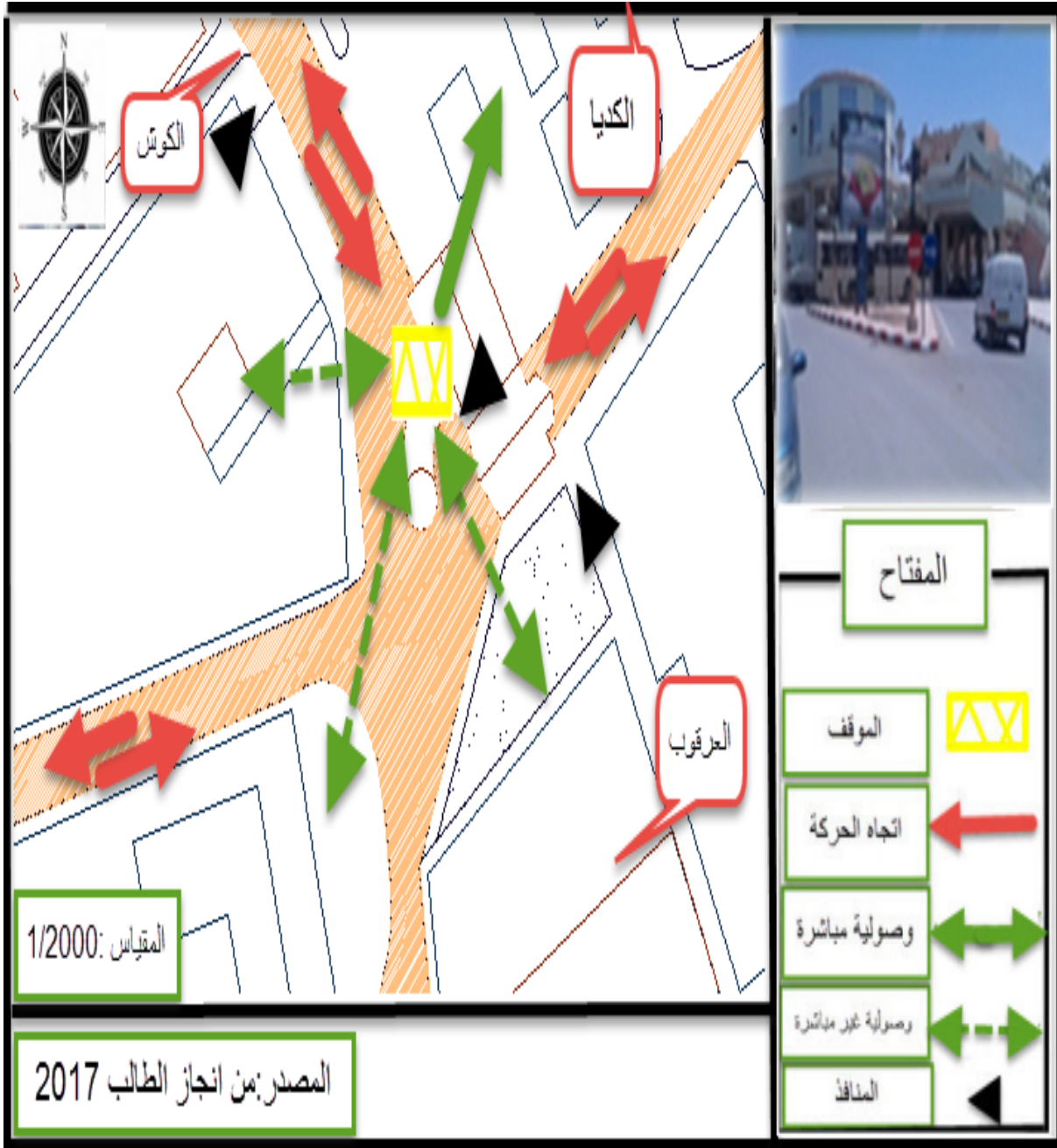
في هذا الحي نجد نقصا في التهيئة الخاصة بمواقف النقل الحضري به اضافة الى رداءة المخابئ الخاصة بهما اما فيما يخص الوصولية فالموقف المحاذي للحي له وصولية كبيرة مع المحيط المجاور له في حين غيابها مع الطرف المقابل مع ملاحظة غياب ممرات المشاة بالقرب من المواقف مما يعطي ضعفا في السلامة المرورية للسكان والمستعملين





7-1-4- موقف ساحة الشهداء :

المخطط رقم (29): يوضح تحليل موقف ساحة الشهداء



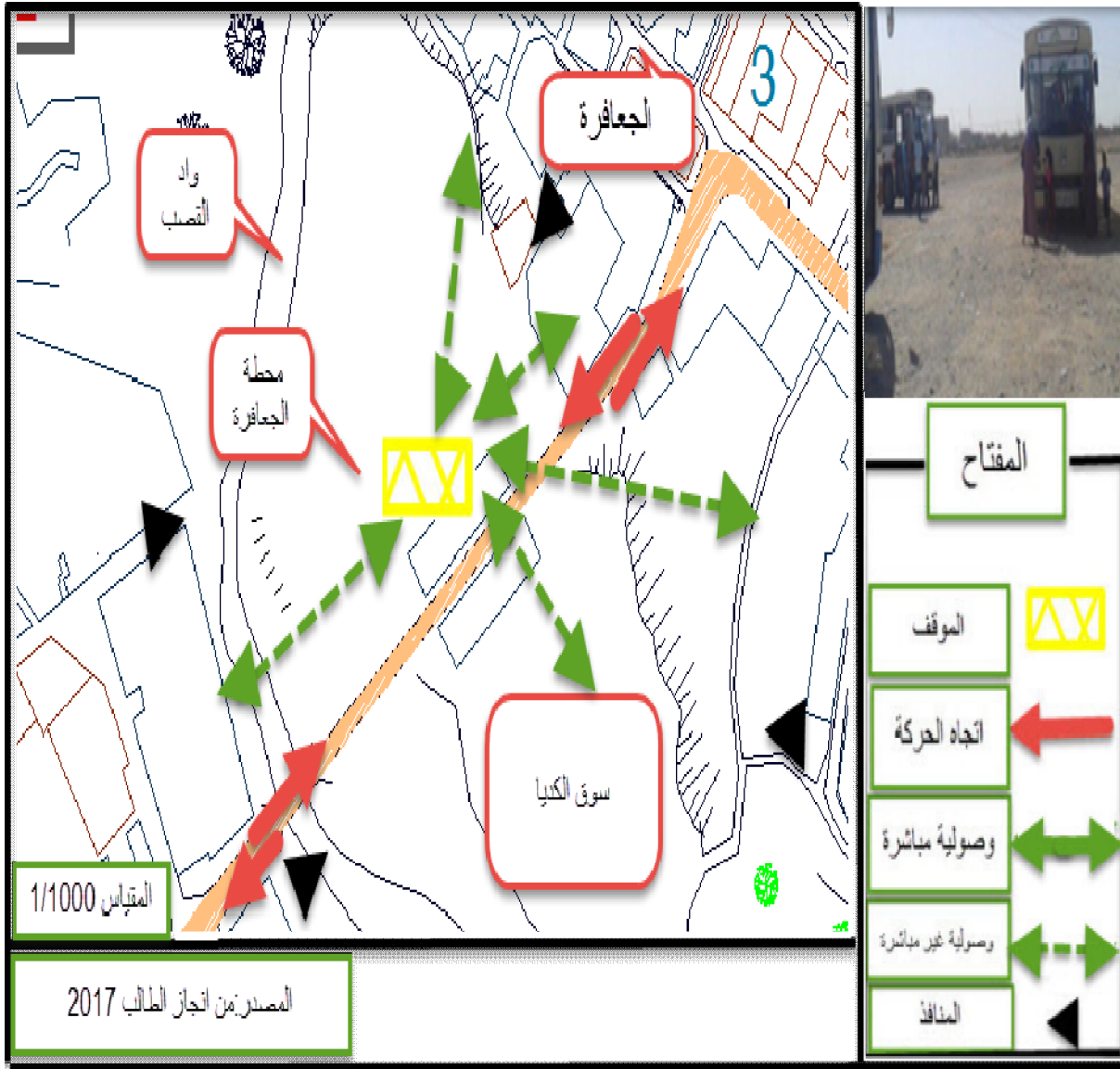
يعتبر هذا الموقف ذو أهمية كبيرة بسبب تموقعه امام سوق الكديا والبلدية وبعض التجهيزات الاخرى والتي تختلف انواعها لكنه يعاني نقصا في التهيئة وغياب المخبأ الخاص به ونجد ان له وصوليه مباشرة مع المحيط المجاور له وتقل مع الطرف المقابل له





4-1-8 محطة الجعافرة:

المخطط رقم (30): يوضح تحليل موقف الجعافرة



يعاني هذا الموقف من عدة مشاكل منها انعدام التهيئة اضافة الى غياب اي تجهيز فيه مع ضعف الوصولية بشكل كبير مع المحيط المجاور لبعده عن السكنات التي تساهم في توليد الحركة نحو مركز المدينة والسوق القريب من الموقف دو نسيان انعدام وجود ممرات للراجلين وهذا مما يؤدي الى نقص السلامة المرورية بالقرب من الموقف

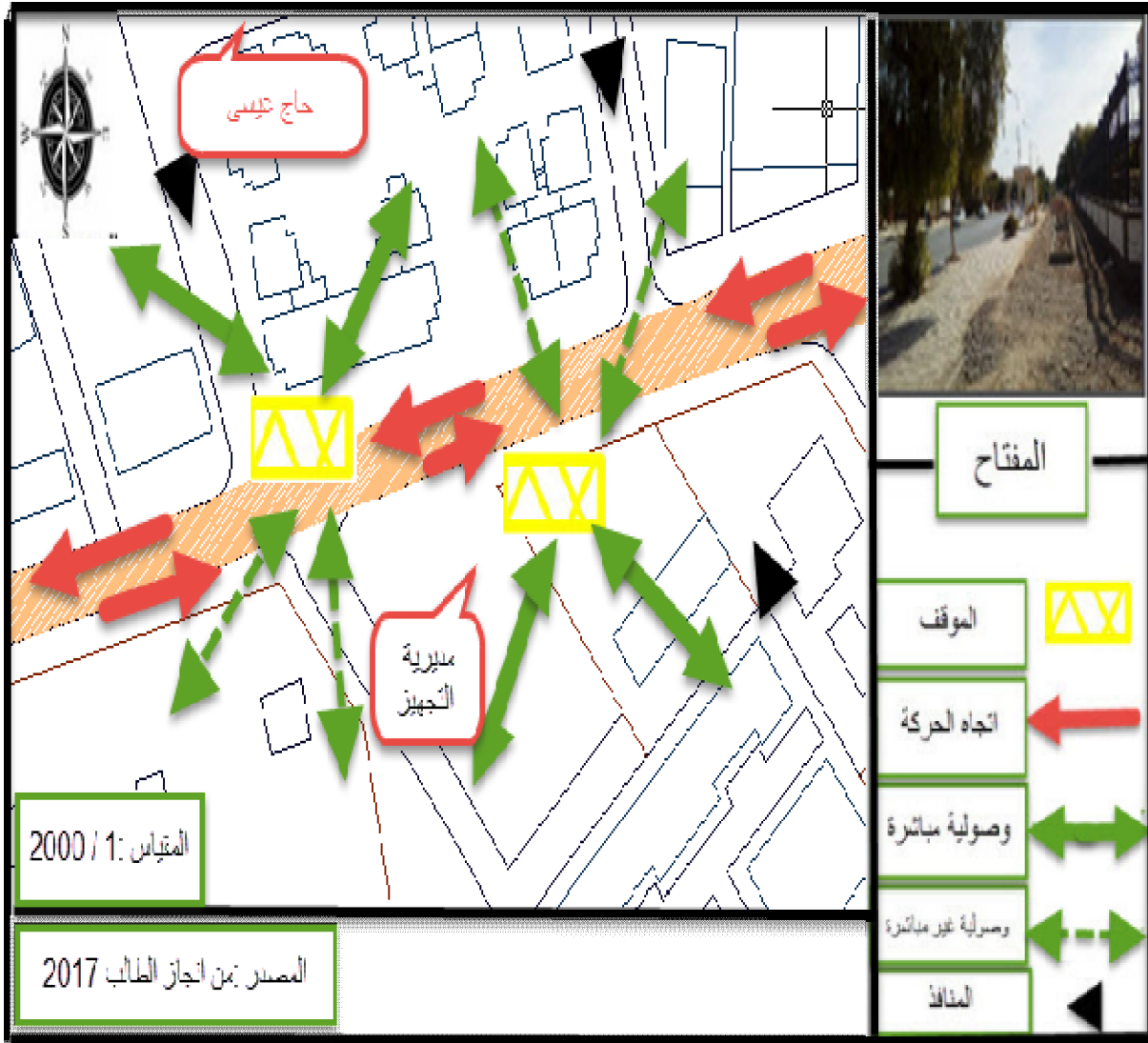




2-4-المواقف غير المشتركة

1-2-4-التابعة للخط رقم 04:محطة مديرية التجهيز

المخطط رقم (31):يوضح تحليل موقف مديرية التجهيز



هذا الموقف وصولي مباشر مع المحيط المجاور له فيما تقل الوصولية مع الطرف المقابل وهو مهيا بشكل حسن نوعا ما لكن لا نجد ممرات مخصصة للراجلين بالقرب منه

محطة السوق المغطاة: تم تحليلها مع الخط رقم 11

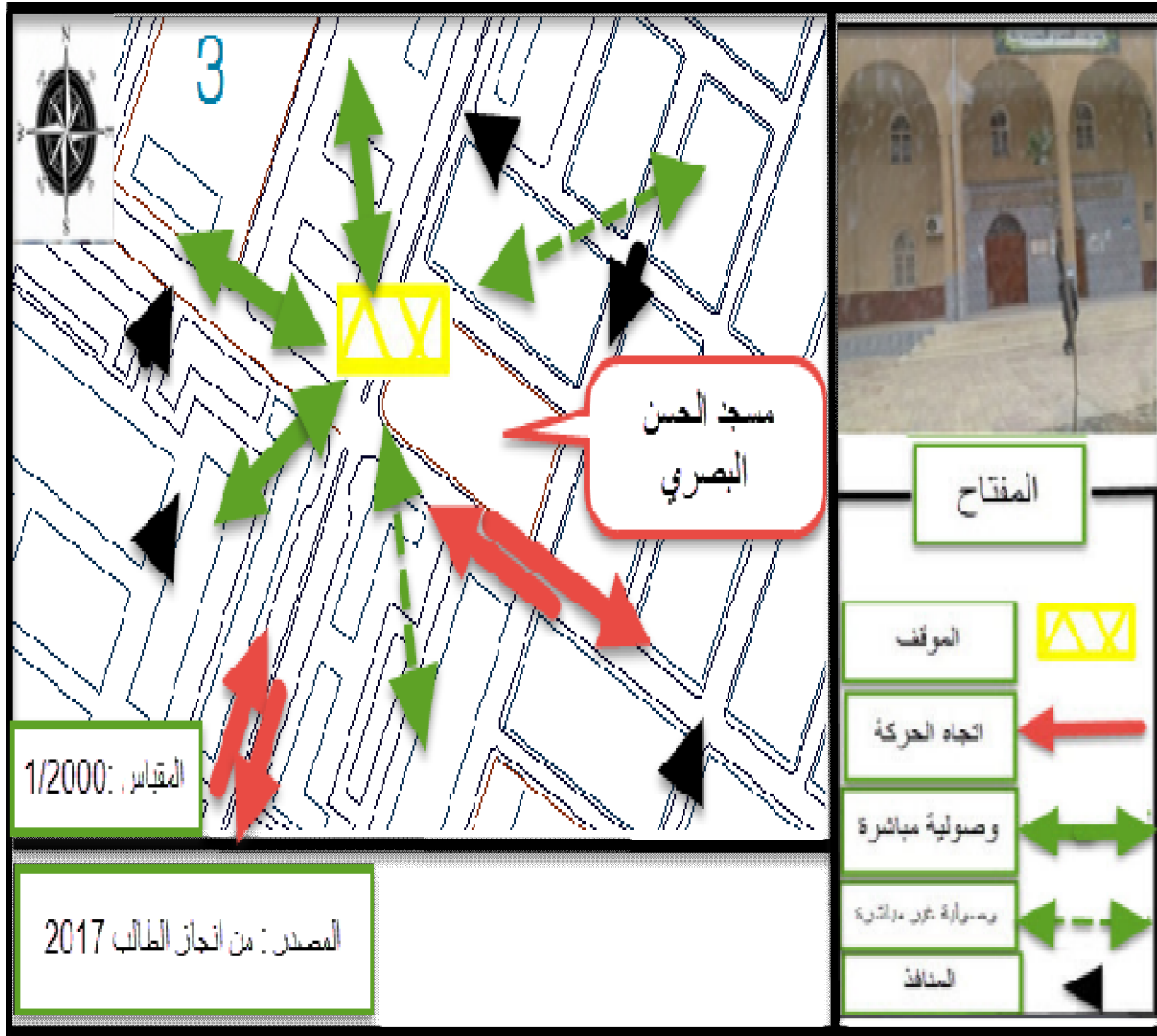




4-2-2-المحطات التابعة للخط 16:

-محطة مسجد الحسن البصري :

المخطط رقم (32):يوضح تحليل موقف مسجد الحسن البصري



من خلال دراسة الموقف وجدنا انه مهيا بشكل حسن وله وصولية مباشرة مع المسجد والمحيط المجاور له في حين تنقص الوصولية المباشرة مع الجهة المقابلة لفصل الطريق بينهما وأيضا لا انعدام ممرات الراجلين بالقرب من هذا الموقف وهو ما يهدد سلامة السكان





5-الإشارات المرورية :

خلال الملاحظة الميدانية للإشارات في خطوط الدراسة الاربع تبين لنا أن هناك نقص في الإشارات المرورية سواء الإشارات الأفقية أو العمودية خاصة على مستوى مفترقات الطرق ، مع تدهور حالة الإشارات الموجودة و غياب الصيانة بها بالإضافة إلى غياب الإشارات التوجيهية (الأحياء التجهيزات الخدمات)، التي تضمن السير الحسن للمواطنين و لزوار المدينة ، هذا ما ينعكس سلبا على السلامة المرورية للراجلين و وقوع حوادث المرور .

صورة رقم (7) :توضح تنوع الاشارات المرورية بخطوط الدراسة

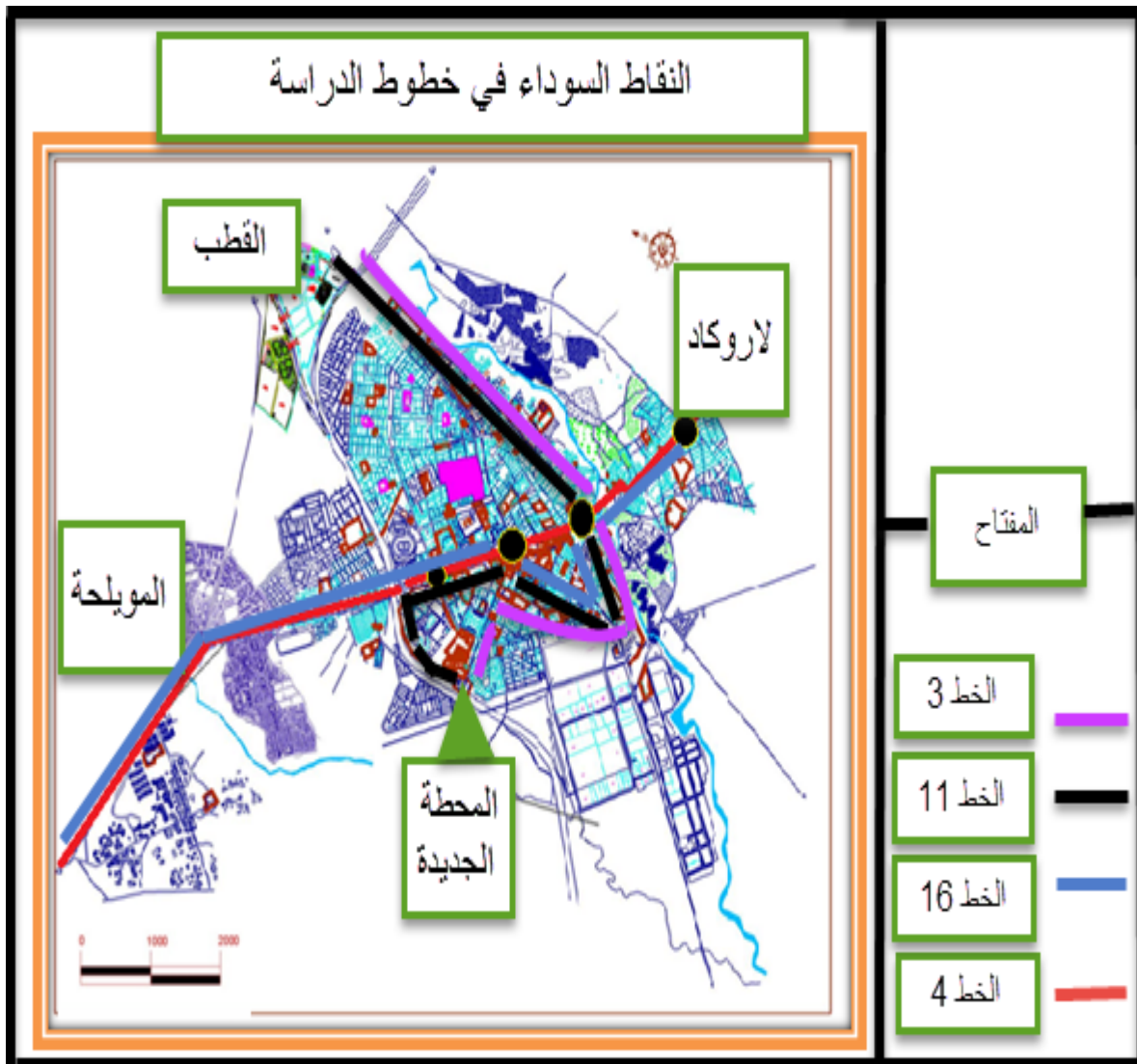




6- النقاط السوداء :

إن زيادة عدد السكان و السيارات بمدينة المسيلة إضافة إلى النقص الكبير في تهيئة بعض مفترقات الطرق الهامة في المدينة والموجودة في مسار خطوط الدراسة جعلها نقاطا سوداء في الحركة المرورية ، وأثر سلِّبا على الأمن والسلامة المرورية سواء للراجلين أو السيارات وتؤدي إلى حوادث مرورية خطيرة

مخطط رقم (33) : يوضح النقاط السوداء في خطوط الدراسة



المصدر : من انجاز الطالب 2017





خلاصة الفصل :

من خلال الدراسة المعمقة لخطوط الدراسة الموجودة في شبكة النقل الحضري بمدينة بالمسيلة خلصنا الى

-ان خطوط الدراسة تمتد على اهم محاور الحركة مثل الخط 4 والخط 16 والخط رقم 11

-تدهور حالة المواقع خاصة مواقف الخطين 4 و 16.

- الخطوط تربط جهات المدينة حيث ان الخطين 3 و 11 يربطان شمال المدينة بجنوبها والخطين 4

و 16 يربطان غربها بشرقها .

-الخط 4 هو الاكثر حمولة من ناحية عدد المستعملين في اليوم .

-نقص الاشارات المرورية على طول مسارات خطوط النقل المدروسة

-اشترك الخطوط في عدة محطات ومواقف على مستوى مختلف الاحياء السكنية .

-النقص الكبير في ممرات الراجلين بالقرب من بعض المحطات وما يسببه من انتهاك للسلامة المرورية



الفصل الرابع: نتائج واقتراحات

تمهيد

I - نتائج الاستمارة

❖ العينة :

- 1- توزع افراد العينة حسب جنس افراد العينة
- 2- توزع افراد العينة حسب مكان الإقامة
- 3- توزع افراد العينة حسب الوضعية الوظيفية
- 4- توزع افراد العينة حسب سبب التنقل
- 5- توزع افراد العينة حسب وسيلة النقل المستعملة في التنقلات الحضرية
- 6- كيفية تقييم افراد العينة لخدمة النقل الحضري (1-التغطية, 2-السعر, 3-حالة المواقف, 4-الراحة, 5-اماكن الجلوس المتوفرة, 6-النظافة, 7-الامن)
- 7-كيفية استعمال الخطوط
- 8-الصورة الذهنية
- 9-نتائج الاستمارة
- 10-التحقق من الفرضيات

II - التوصيات

-خلاصة الفصل

تمهيد :

ان تقديمنا للاقتراحات والتوصيات من اجل النهوض بمستوى خدمة النقل الجماعي بمدينة المسيلة لابد ان يرتكز على استغلال جيد للنتائج المتحصل عليها من خلال الدراسة الميدانية للوضع الحالية لشبكة النقل ومن الاستمارة التي قمنا بتوزيعها وتحليلها .

و بعد تحليلنا لوضع النقل الجماعي الحضري بمدينة المسيلة وأيضا تحليل خطوط الدراسة استخلصنا بعض المشاكل التي تعاني منها شبكة النقل الجماعي بالمدينة اضافة الى نقص صورتها الذهنية ,فكان لابد لنا من إعادة تحسين مستوى خدمة النقل الحضري الجماعي.

وترتكز هذه الدراسة على تقييم النقائص الموجودة في المخطط الحالي للنقل الجماعي الحضري مع الأخذ بعين الإعتبار النتائج المتحصل عليها من التحقيقات وكذا دراسة الاستمارة وتحليلها ،وسنحاول اقتراح بعض الحلول على مستوى الجانب الفضائي ,الجانب التسييري والجانب الاجتماعي، وهذا من اجل إعطاء فعالية أكثر لخدمة النقل كل هذا بتركيزنا على مشاركة المواطن الذي قدم لنا تقييم لوضع الخدمة بالمدينة التي ستكون منهجنا في التدخل ليكون اكثر وظيفية ويرقى للمستوى المطلوب.

I- نتائج الاستمارة :

❖ -العينة : من خلال دراسة البحوث العلمية نجد ان من البديهيات فيها أن تجرى على جميع

أفراد مجتمع البحث لان ذلك يصل بنا الى نتائج واقعية وذات دقة متناهية ، ولكننا لجانا لاختيار

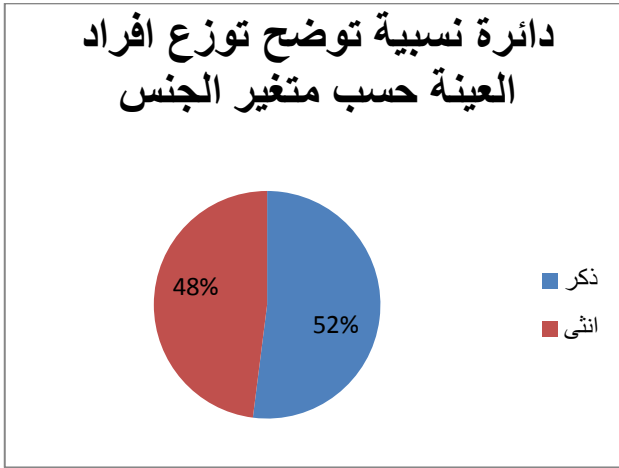
عينة من المجتمع ذلك ولهذا قمنا باختيار عينة مكونه من (400) راكب موزعين على

المحطات التابعة لخطوط الدراسة وهي موجودة في الاطار الحضري لمدينة المسيلة.(10% من

مجموع الركاب يوميا في كل خط)

1-توزيع افراد العينة حسب الجنس :

جدول رقم (13):توزيع افراد العينة حسب الجنس شكل بياني رقم (5):



الجنس	العدد	%النسبة
ذكور	208	52%
اناث	192	48%
المجموع	400	100%

المصدر: من انجاز الطالب 2017

المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول والدائرة النسبية نجد أن أفراد عينة البحث تتوزع حسب الجنس لصالح الذكور

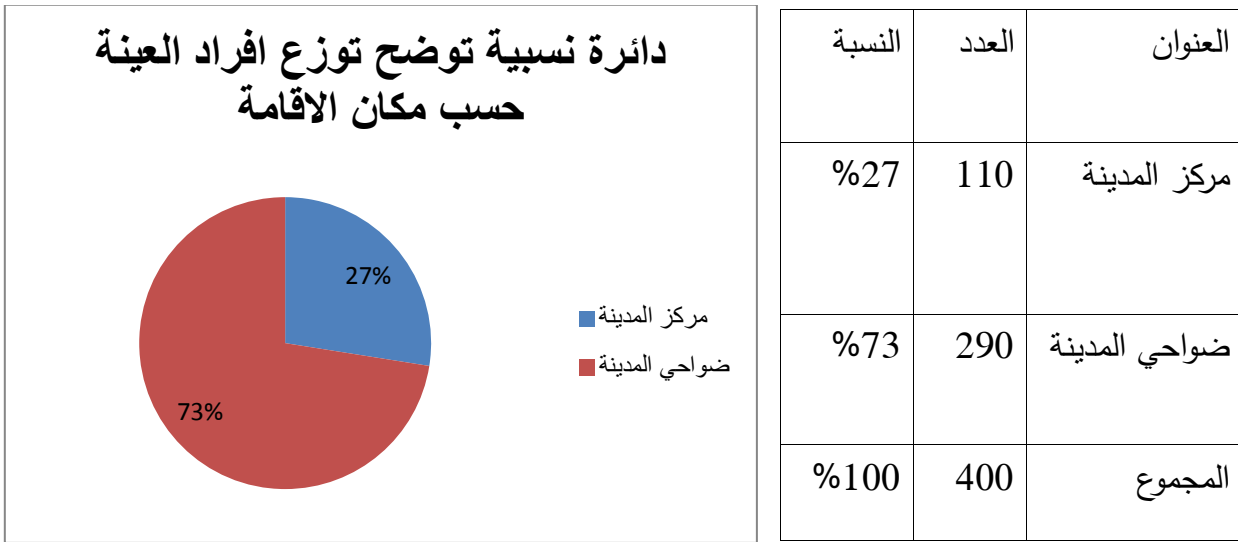
بنسبة (52.00 %) وبنسبة (48 %) لصالح الإناث والشكل التالي يوضح ذلك.وتعود أسباب التقارب في

النسبة إلى التغيير الحاصل في المجتمع الجزائري، حيث أصبحت المرأة تخرج للعمل والدراسة

والتسوق...، وتقوم بمعظم الأعمال التي كان يقوم بها الرجل مثل دفع الفواتير إيصال الأولاد للمدرسة وغيرها وهذا ما يفسر كثرة وجودهن في الحافلة واستعمالهن لها.

2- توزيع أفراد العينة حسب مكان الإقامة :

جدول رقم (14): توزيع أفراد العينة حسب الإقامة شكل بياني رقم (6):



المصدر: إنجاز الطالب سنة 2017

المصدر: إنجاز الطالب سنة 2017

من خلال الجدول والدائرة النسبية نلاحظ ان أفراد عينة البحث حسب مكان الإقامة يتمركزون بشكل كبير في ضواحي مدينة المسيلة بنسبة (72.5%) في المقابل نجد ان نسبة السكان الموجودين داخل مركز مدينة المسيلة ضعيفة جدا وذلك بنسبة (27.5%) وتعود هذه النسب الى ان سكان ضواحي المدينة يستغلون وبشكل كبير حافلات النقل الحضري الجماعي في حين ان معظم افراد فئة مركز المدينة يستعملون المشي على الاقدام.

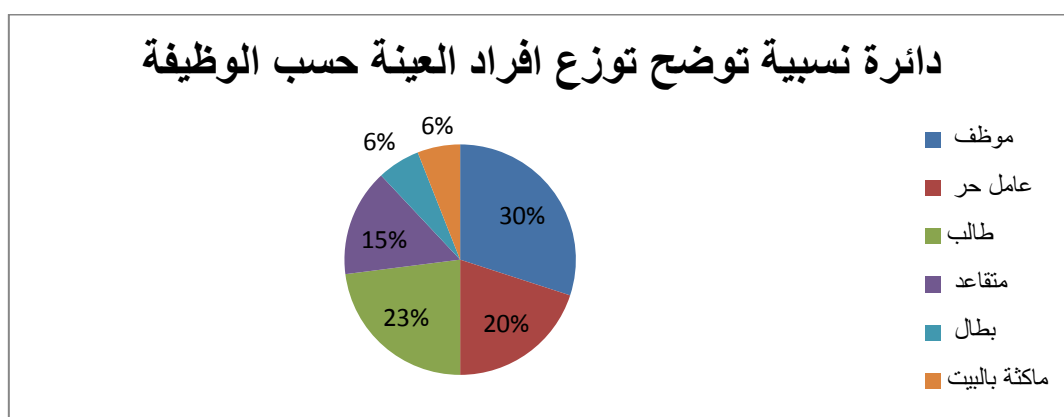
3- توزيع أفراد العينة حسب الوضعية الوظيفية :

جدول رقم(15): يوضح توزيع افراد العينة حسب الوضعية الوظيفية

الوضعية	العدد	النسبة %
موظف	120	30%
عامل حر	80	20%
طالب	92	23%
متقاعد	60	15%
بطل	24	6%
ماكثة بالبيت	24	6%
المجموع	400	100%

المصدر: من انجاز الطالب 2017

شكل بياني رقم(7): يوضح دائرة نسبية تمثل توزيع افراد العينة حسب الوظيفة



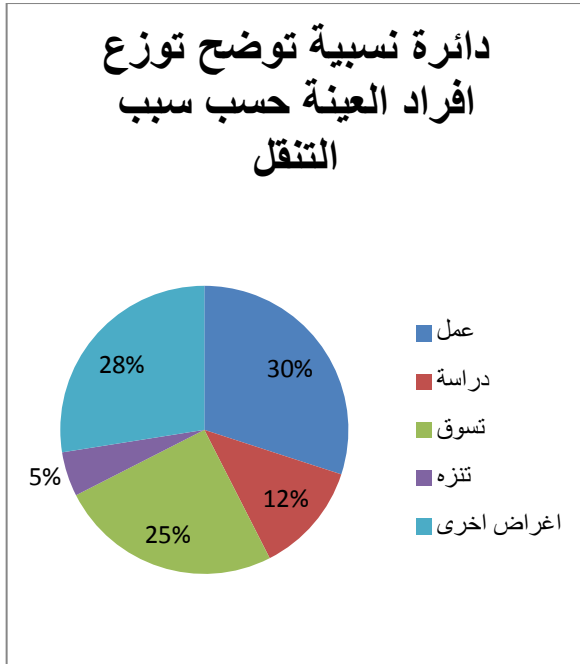
المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول والدائرة النسبية نلاحظ ان افراد العينة حسب متغير الوظيفة هم بشكل كبير عبارة عن موظفين بما نسبته (30%) تليها فئة الطلبة بنسبة (23%) بعد ذلك فئة العمال الاحرار بنسبة (20%) ثم المتقاعدين بما نسبته (15%) لتاتي بعد ذلك النسب الضعيفة الخاصة بصنف البطالين والماكثات في البيت بنسبة (6%).

وتعود هذه النسب الى ان فئة الموظفين والطلبة هم الاكثر تنقلا عبر خطوط النقل الحضري الجماعي وذلك للحاجة الملحة لتنقلاتهم من اجل العمل والدراسة .

4- توزيع افراد العينة حسب سبب التنقل :

جدول رقم(16): يوضح توزيع افراد العينة حسب سبب التنقل
شكل بياني رقم (8):



سبب التنقل	العدد	النسبة
عمل	120	30%
دراسة	50	12.5%
تسوق	100	25%
تنزه	20	5%
اغراض اخرى	110	27.5%
المجموع	400	100%

المصدر: من انجاز الطالب 2017

المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول رقم نلاحظ ان الفئة التي تنتقل من اجل العمل هي الفئة الغالبة في متغير سبب التنقل وذلك بنسبة (30%) يليها صنف اغراض اخرى بنسبة (27.5%) ثم التسوق بما هو ممثل في (25%) وفي الاخير الدراسة بنسبة 12.5% والنتزه كنسبة اضعف ب5%. ويعود ذلك الى ان عدد المستجوبين من الموظفين كان هو المهيمن مقارنة بالفئات الاخرى اضافة الى تنوع في مقاصد الحركة من طرف سكان المدينة .

5- توزع افراد العينة حسب وسيلة النقل المستعملة في التنقلات الحضرية :

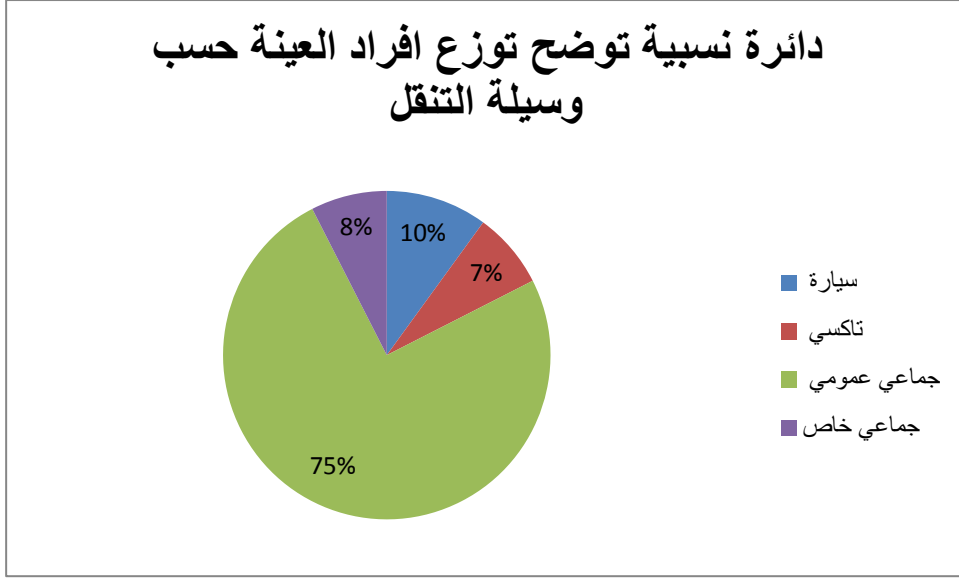
جدول رقم (17): يوضح افراد العينة حسب تنوع وسيلة النقل

وسيلة النقل	العدد	النسبة %
سيارة	40	10%
نوع وسيلة	30	7%
تاكسي	300	75%
النقل	30	8%
الحضري	400	100%
المجموع		

المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول رقم نلاحظ ان نسبة كبيرة من افراد عينة البحث تستغل حافلات النقل الحضري الجماعي بنسبة (75%) تليها وسيلة السيارة ب(10%) ثم في الاخير وسيلة التاكسي ووسيلة الجماعي الخاص بما نسبته (7.5%) يعود سبب ارتفاع نسبة من يختار وسيلة النقل الجماعي العمومي لان اغلب الفئة المستجوبة تمثل موظفين وطلبة لارتباطهم بمصالح لا تحتمل التأجيل وتميز الوسيلة المختارة بالانضباط وقتا وسرعه.

شكل بياني رقم (9): يوضح تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب سبب التنقل

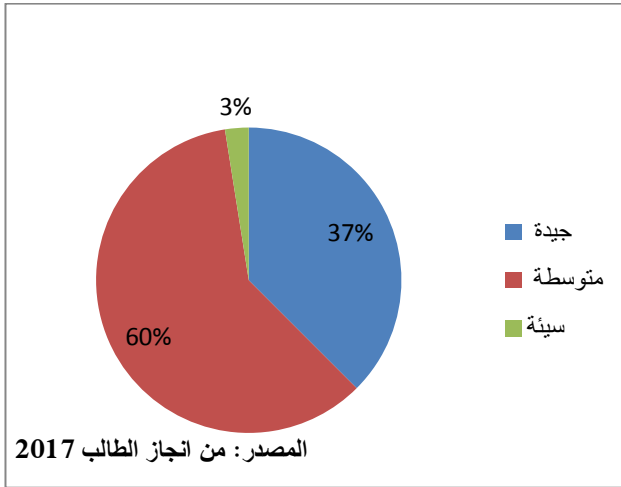


المصدر: من انجاز الطالب 2017

6-كيفية تقييم أفراد العينة لخدمة النقل الحضري:

1-6- من ناحية التغطية :

شكل بياني رقم (10): دائرة نسبية تبين تقييم الخدمة من ناحية التغطية



جدول رقم(18): يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية التغطية

النسبة %	العدد		
37%	150	جيدة	التغطية
60%	240	متوسطة	
3%	10	سيئة	
100%	400	المجموع	

المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول نلاحظ ان (60%) من عدد افراد العينة صرحوا ان خدمة النقل الحضري من ناحية التغطية متوسطة فيما اجاب (37.5%) بجودة التغطية وفي الاخير (2.5%) رأوا ان التغطية سيئة .
من خلال النتائج معظم افراد الفئة اجابوا بان التغطية متوسطة اي انها تمس بعض اجزاء المدينة فيما نجد ان باقي نقاط المدينة غير موصولة بشكل كبير بمنظومة النقل الحضري .

6-2- من ناحية السعر:

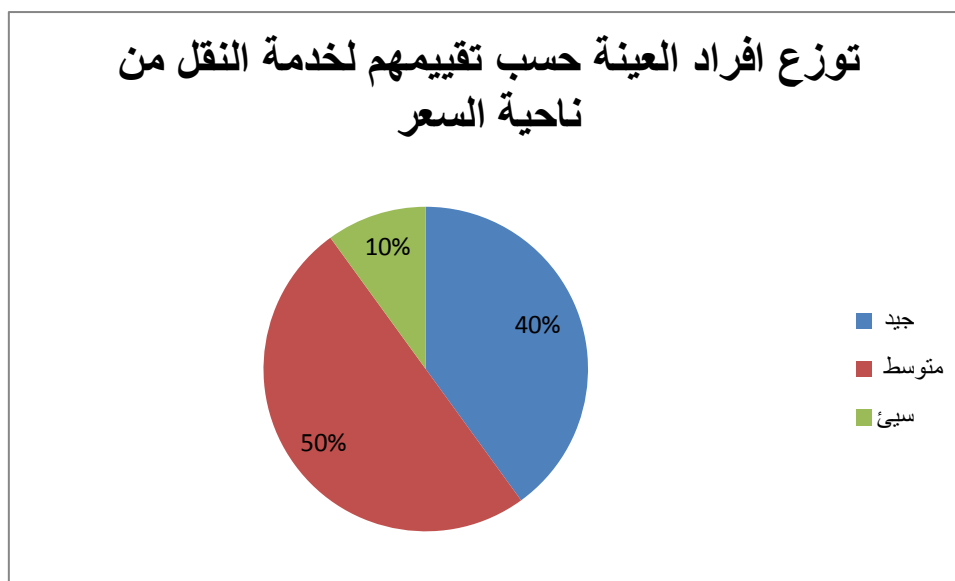
جدول رقم (19): يوضح توزع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السعر

متغير السعر	العدد	النسبة %
حالة متغير السعر	160	40%
جيد		
متوسط	200	50%
سيئ	40	10%
المجموع	400	100%

المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول رقم نلاحظ ان (50%) من افراد عينة البحث رأوا ان السعر المخصص لحافلات النقل الحضري الجماعي متوسط فيما ان (40%) اجابوا ان خدمة السعر جيدة والصنف الاخير اجاب بان خدمة السعر سيئة نوعا ما . ويعود ذلك الى الاختلاف في طبقات المجتمع حيث تسيطر الطبقة المتوسطة على المجتمع في مدينة المسيلة عكس الطبقة العليا ولو بنسبة قليلة يستغل افرادها السيارات .

شكل بياني رقم (11): يوضح توزيع أفراد العينة وتقييمهم لخدمة النقل من ناحية السعر



المصدر: من انجاز الطالب 2017

3-4- من ناحية حالة وموقع المواقف:

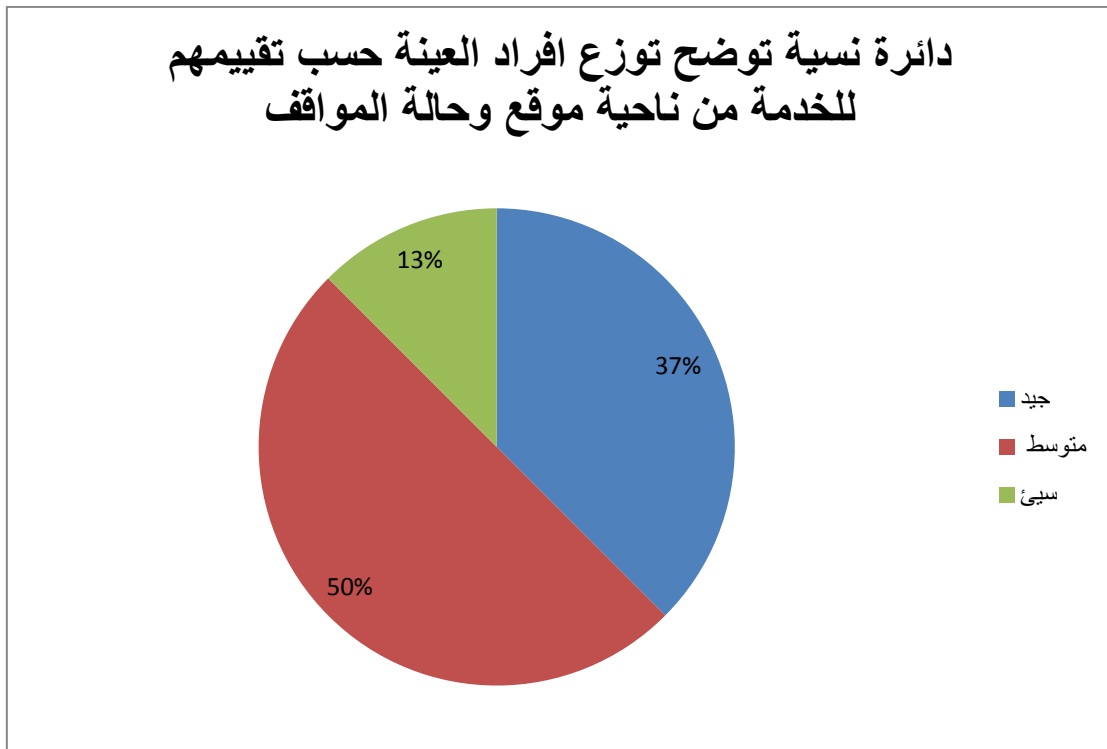
جدول رقم (20): يبين توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم لخدمة حالة وموقع المواقف

النسبة %	العدد	موقع وحالة الموقف	
37%	150	جيدة	حالة وموقع الموقف
50%	200	متوسطة	
13%	50	سيئة	
100%	400	المجموع	

المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول رقم نلاحظ ان نصف عدد افراد العينة صرحوا ان موقع وحالة المواقف متوسطة اي بنسبة (50%) فيما رأى (37.5%)، الافراد الاخرون ان حالة المواقف وموقعها جيد والباقي من افراد العينة رأى ان حالة المواقف وموقعها سيئ وهذا مامثل (12.5%) من النسبة الكلية للعينة ويعود هذا الاختلاف في النسب الى ان سكان الضواحي وجهة الجنوب الشرقي لمنطقة سيدي عمارة يضطر أصحابها لاستغلال مواقف بالجهة الغربية للمدينة (محطة المويلحة)، وكذلك على مستوى الجزء الجنوبي للمدينة المتمثل في الأحياء المتواجدة على مستوى طريق بوسعادة.

شكل بياني رقم (12): يوضح توزع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية موقع وحالة المواقف



المصدر: من انجاز الطالب 2017

6-4- من ناحية الراحة :

جدول رقم (21): يوضح توزع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الراحة

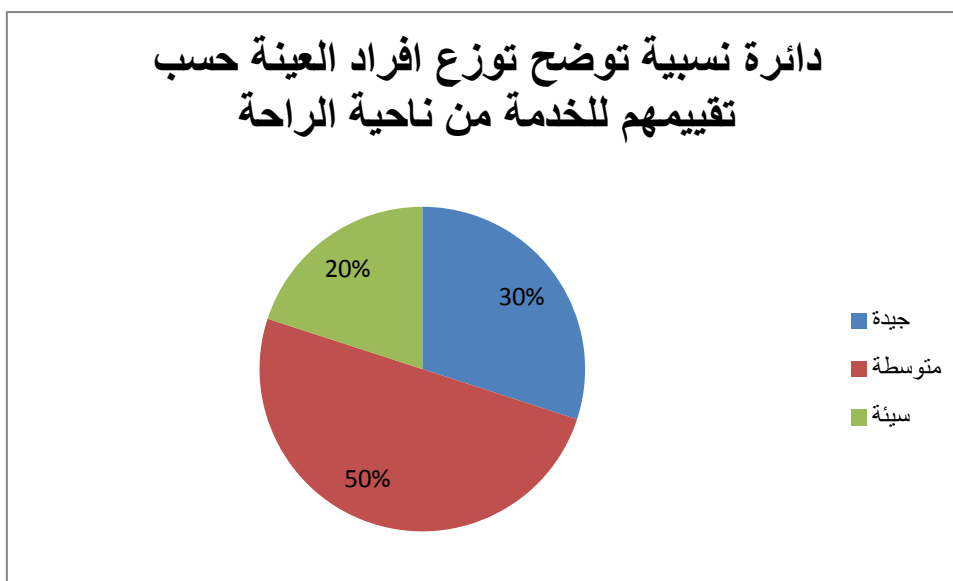
النسبة %	العدد	من ناحية الراحة	
30%	120	جيدة	الحالة
50%	200	متوسطة	
20%	80	سيئة	
100%	400	المجموع	

المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول رقم نلاحظ ان (50%) من افراد العينة رأوا ان خدمة الراحة متوسطة و(30%) اقروا في اجوبتهم ان تقييمهم كان جيد لخدمة الراحة فيما عارض هذا الرأي نسبة تقدر ب(20%) حيث اجابوا ان خدمة الراحة سيئة بشكل كبير في رأيهم

يعد معيار الراحة عنصرا هاما في مجال النقل و من اهم معايير جذب المتنقلين إلى وسائل معينة من النقل، وعلى العموم فان المتنقل يولي لهذا المعيار أهمية بالغة أثناء التنقل خصوصا في المسافات البعيدة هذه الراحة التي تتجسد من خلال خصائص معينة يجب توفرها في وسيلة النقل، وتقييم أفراد العينة بان المستوى متوسط يعود لعدم حداثة وسيلة النقل وتوفرها على تجهيزات كالمكيفات الهوائية خصوصا مع الحرارة التي تميز المدينة صيفا إضافة لشكل المقاعد الغير مريح في اغلب حافلات النقل الجماعي الخاص.

شكل بياني رقم (13): يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لخدمة النقل الحضري من ناحية الراحة



المصدر : من انجاز الطالب 2017

5-6- من ناحية اماكن الجلوس المتوفرة :

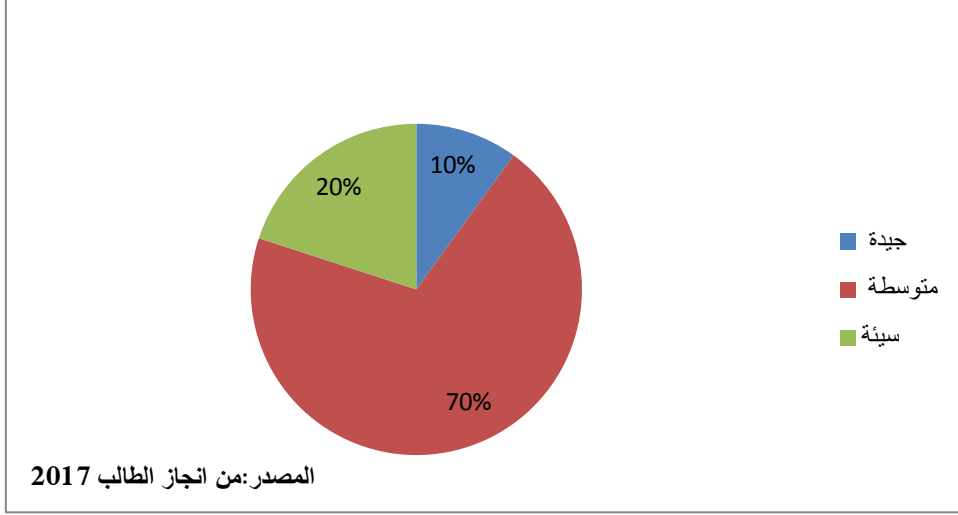
جدول رقم (22): يبين توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية اماكن الجلوس المتوفرة

النسبة %	العدد	اماكن الجلوس المتوفرة	
10%	40	جيدة	حالتها
70%	280	متوسطة	وعددتها
20%	80	سيئة	
100%	400	المجموع	

المصدر: من انجاز الطالب 2017

شكل بياني رقم (14): دائرة نسبية توضح توزع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية اماكن

الجلوس المتوفرة



من خلال الجدول والدائرة النسبية رقم نلاحظ ان (70%) من عدد افراد العينة رأوا ان حالة اماكن الجلوس المتوفرة متوسطة وعددها قليل و(20%) يروون ان هذه الخدمة سيئة نوعا ما فيما ان (10%) صرحوا ان حالة اماكن الجلوس جيدة في نظرهم

6-6- من ناحية النظافة :

جدول يوضح رقم (23): توزع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية النظافة

النسبة %	العدد	حالة خدمة النظافة
20%	80	جيدة
50%	200	متوسطة
30%	120	سيئة
100%	400	المجموع

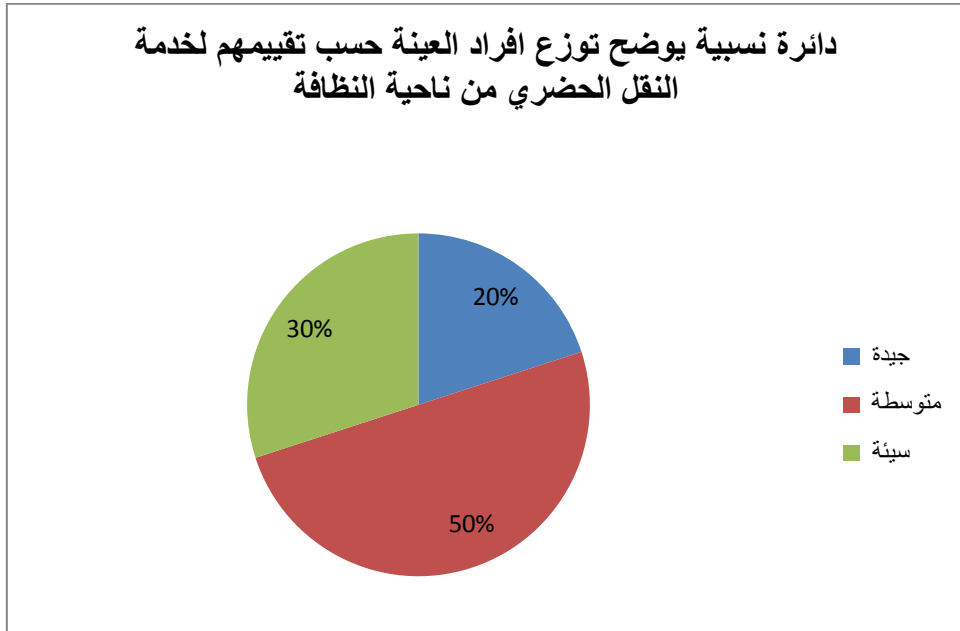
المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال نتائج الجدول رقم نجد ان (50%) من عينة الدراسة يروون ان خدمة النظافة متوسطة فيما راي صنف اخر نسبته (30%) ان حالة هذه الخدمة سيئة نوعا ما وراى اخرون ان حالة خدمة النظافة جيدة ونسبتهم (20%) من عدد افراد العينة

إن أفراد العينة قيموا وسائل النقل الجماعي من حيث النظافة أنها ذات مستوى متوسط لأننا نجد اغلب الحافلات أصحابها يهملون هذا الجانب إضافة للمواطن ونقص وعيه بأهمية حفاظه على هاته الوسيلة، في المقابل نجد انه كلما زادت المنافسة قلت الاحترافية، وعليه فمن الأحسن خلق شروط أكثر صرامة قبل الدخول لممارسة نشاط النقل.

لكن بالمقابل رغم محدودية حظيرة وحدة النقل للمؤسسة العمومية للنقل الحضري إلا أنها تملك ورشة صيانة وهذا مالا نجده في الناقلين الخواص.

شكل بياني رقم (15): يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لخدمة النقل من ناحية النظافة



المصدر: من انجاز الطالب 2017

6-7- من ناحية الامن :

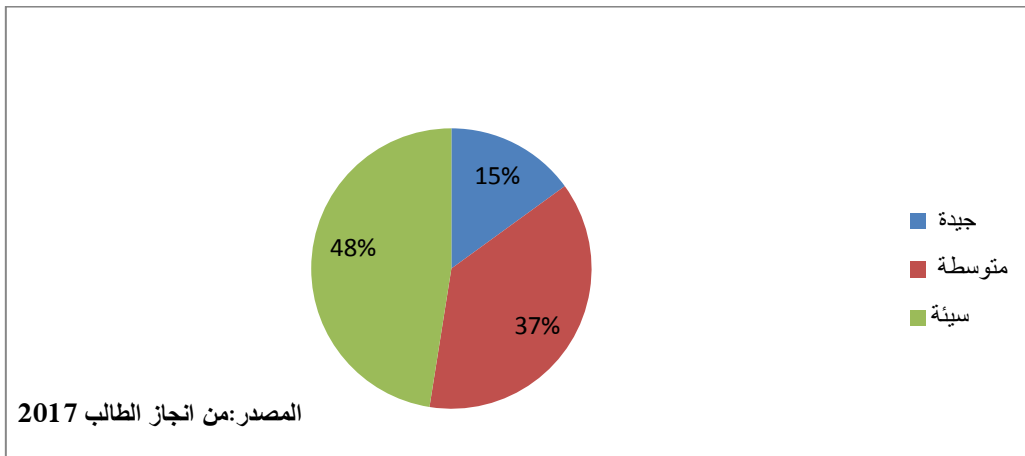
جدول رقم (24): يوضح توزع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الامن

العدد	النسبة %	خدمة الامن	
60	15%	جيدة	حالة
150	37%	متوسطة	الامن
190	48%	سيئة	
400	100%	المجموع	

المصدر : من انجاز الطالب 2017

من خلال الجدول رقم نلاحظ ان (47.5%) يروون ان خدمة الامن سيئة فيما يرى (37.5%) انها متوسطة ونسبة (15%) ترى ان هذه الخدمة جيدة نوعا ما . إن تقييم أفراد العينة لمستوى الأمن في وسيلة النقل الجماعي الحضري يفسره غياب علب الإسعافات الأولية ومنافذ النجدة، خصوصا انه في عديد المرات يواجه المتنقل حوادث أثناء تحميل الركاب أو تنزيلهم وسحب أبواب الحافلات وحركة التوقف الفجائي، ولاننسى السرقة والعنف في وسائل النقل خصوصا الخاص منها لما تشهده من اكتظاظ.

شكل بياني رقم (16): يبين توزع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الامن



7-كيفية استعمال الخطوط :

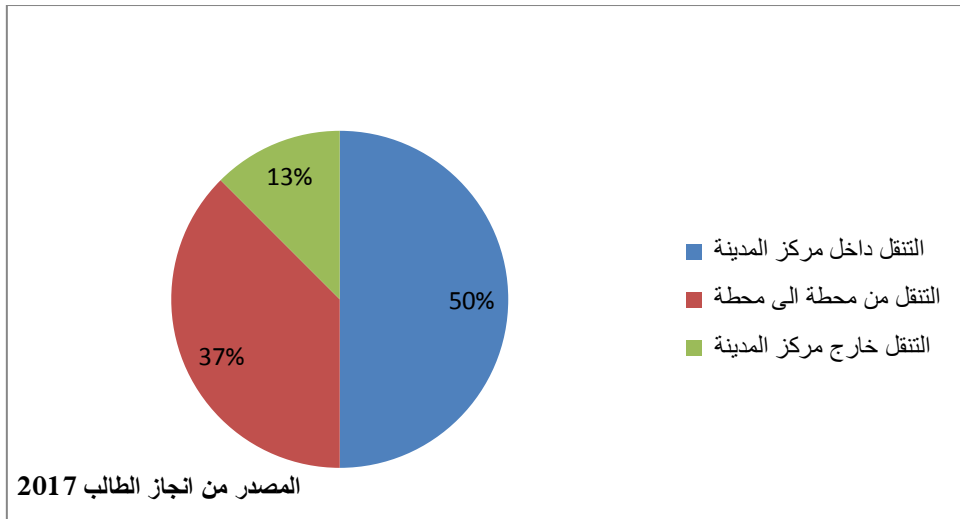
جدول رقم (25): يبين كيفية استعمال الخطوط من طرف افراد العينة

النسبة %	العدد	كيفية استعمال الخطوط
50%	200	التنقل داخل مركز المدينة مباشرة
37%	150	التنقل من محطة الى محطة
13%	50	التنقل خارج مركز المدينة
100%	400	المجموع

المصدر: من انجاز الطالب 2017

من خلال تحليل الجدول نجد ان معظم افراد العينة يتنقلون داخل مركز المدينة وذلك بنسبة (50%) تليها التنقل بين مختلف المحطات بنسبة (37%) ثم تأتي فئة المتنقلين خارج مركز المدينة بما هم ممثل في (13%) ويعود ذلك الى ان مركز المدينة من اكثر مقاصد الحركة لما فيه من تركيز للتجهيزات والتقاء لمعظم الخطوط الخاصة بشبكة النقل الحضري في المدينة .

شكل بياني رقم(17): يبين دائرة نسبية توضح كيفية استعمال الخطوط من طرف افراد العينة





8-الصورة الذهنية :

كما هو موضح في الملحق قمنا بجمع الخرائط الذهنية الموزعة على العينة قصد الدراسة وتحليلها من خلال استخراج اهم العناصر المشتركة المكونة للصورة الذهنية والعناصر البنائية المشتركة وكذا العناصر التي تم تغيير موقعها او حجمها او الغائها من المدينة ومحاولة ربط كل النتائج بوضعية النقل الحضري وعلاقته بهذه العناصر .

8-1-العناصر المكونة للصورة الذهنية :

من خلال التحليل الخاص بالصورة الذهنية الموجهة للعينة قيد الدراسة وجدنا ان اغلب الفئة المدروسة انفتحت على بعض العناصر البنائية والمتمثلة في :

-المسارات المهيكلية للمدينة

-العقد ونقاط التقاطع الرئيسية

-الاحياء البصرية

-المعالم البارزة

-الحدود

8-2-اهم العناصر البنائية المشتركة للمدينة حسب خرائط الصورة الذهنية

تم تنظيم هذه العناصر في جدول وذلك بعد عملية احصائها في خرائط الصورة الذهنية التي وجهت لافراد عينة الدراسة .



جدول رقم (26): يوضح اهم العناصر البنائية المشتركة التي رسمها افراد العينة

الحدود	المعالم	العقد	الاحياء	المسارات
اشبيليا القطب الجامعي المنطقة الصناعية حي لاروكاد	الولاية جامعة محمد بوضياف القطب الجامعي المركز التجاري بن طبي محطة المسافرين	بن طبي ساحة الشهداء مفترق الجامعة	حي وعواع المدني حي 600 مسكن حي 1000 مسكن حي 500 مسكن حي اشبيليا حي 504 مسكن حي 700 مسكن حي 270 مسكن	الطريق الوطني ر 60 الطريق الوطني ر 45 طريق 11 ديسمبر الطريق الوطني ر 40

المصدر: من انجاز الطالب 2017

3-8-العناصر التي تم ذكر موقعها او الغائها من خرائط الصورة الذهنية الخاصة بالمدينة:

من خلال عملية التحليل كانت النتائج كما يلي :

-المسارات :

بعد دراسة خرائط الصورة الذهنية وجدنا ان اغلب افراد عينة الدراسة اتفقوا على موقع المسارات المهيكلة للمدينة (الرئيسية) كون ان خطوط النقل الحضري التي تم اختيارها للدراسة تسلك هذه المسارات فنجد ان الخط رقم (3) يسلك في معظم مساره الطريق الوطني رقم (45) وكذلك الخط رقم (11), ونجد من جهة اخرى ان الخط رقم (4) يسلك الطريق الوطني رقم (60) اضافة الى الخط رقم (16) حيث ان اغلبية مساره يمس الطريق رقم 60 .



اما الاختلاف فيمكن في الطرق الفرعية والثانوية الرابطة بين مختلف اجزاء المدينة و التي لا تقل اهمية عن الطرق الرئيسية حيث تم الغاؤها من خرائط الصورة الذهنية وذلك لأن معظم خطوط شبكة النقل الحضري بمدينة المسيلة تتجاهل في مساراتها الطرق الفرعية وهذا سبب رئيسي في نقص خدمة النقل الحضري من خلال نقص التغطية الذي يؤدي بدوره الى ضعف جودة الخدمة الموجهة لمستعملي النقل الحضري بالمدينة .

-الاحياء:

من خلال عملية التحليل لاحظنا انه تم ذكر احياء شعبية بشكل متكرر في خرائط الصورة الذهنية مثل حي اشبيليا ,حي (500) مسكن ,حي (700) ,حي (270) مسكن ,وعوac المدني وغيرها من الاحياء التي تقع على طول المسارات الرئيسية المهيكلة للمدينة وأيضا تمسها خطوط الدراسة او تقع بالقرب منها وتحوي بمحاذاتها مواقف خاصة بالنقل الحضري

فيما تم تجاهل احياء اخرى ولم يتم ذكرها في الخرائط الذهنية و يصطلح على تسميتها بالأحياء الهامشية فهي بعيدة عن المسارات الرئيسية وتعرف نقصا كبيرا في خدمة النقل الحضري وغياب مواقف رئيسية بها ونذكر منها على سبيل المثال -حي (108) مسكن ، حي الظهرة ، حي الجنان الكبير ، حي طريق بوسعادة ، حي (1200) مسكن ، حي (300) مسكن ، حي (200) مسكن ، حي النصر ، حي الشيخ الطاهر ، حي (HLM) ، حي الوحدة رقم (02) ، حي المنطقة (02) ، التجزئة 04 و 05 و 06



-المعالم:

تعتبر المعالم من اهم عناصر التوجيه في المدينة ولها دور كبير في اعطاء صورة ذهنية قوية عن المدينة بشرط ان تجد طريقا سهلا للوصول اليها وذلك من خلال الطرق وشبكة النقل الحضري الجماعي وفي مدينة المسيلة وبعد الملاحظة المعمقة لخرائط الصورة الذهنية التي وجدها لافراد عينة الدراسة وجدنا انه تم ذكر مجموعة من المعالم واتفق الجميع عليها وعلى موقعها كجامعة محمد بوضياف ,القطب الجامعي ,المركز التجاري بن طبي ,محطة المسافرين وهي معالم تقع على مرأى من الطرق الرئيسية وتمسها معظم خطوط النقل الجماعي الخاص او التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري من جهة اخرى لم يتم اطلاقا ذكر بعض المعالم الاخرى كمستشفى الزهراوي ,قصر العدالة ,الملعب البلدي وذلك لقلة خطوط النقل الحضري التي تمر بجانب هذه المعالم من جهة وغياب مواقف رئيسية خاصة بالنقل الحضري الجماعي من جهة اخرى .

-الحدود:

اختلفت اراء افراد عينة الدراسة في حدود مدينة المسيلة فبعد دراسة الخرائط الذهنية الموجهة اليهم ومعرفة تصوراتهم للمدينة في ما يخص موضوع الحدود تعددت تصوراتهم فمنهم من اعتبر ان المدينة تنتهي عند حي الكوش والعرقوب في الجهة الشرقية وحي اشبيليا في الجهة الغربية ويعود ذلك الى اختلاف تنقلاتهم اليومية والخطوط الحضرية التي يستغلونها فيما تم تجاهل بعض الحدود كحي المويلحة الذي يشهد نقص كبير في الحركة الوافدة اليه ما عدا سكان المنطقة وذلك لنقص العناصر المتحركة في جلب الحركة اليه حيث ان خطين او ثلاث فقط من مجموعة

شبكة النقل الجماعي تمس هذا الحي اضافة الى نقص التهيئة الخاص بالموقف الرئيسي بالحي وبعده عن مركز المدينة

وعلى النقيض تماما نجد ان كحد قوي في الجهة الشرقية حي لاروكاد وسبب ذلك تنوع خطوط النقل الحضري التي تمسه او تمر بالقرب منه اضافة لقربه من مركز المدينة .

-العقد :

في الاخير العقد وكسابقها من العناصر تم ذكر بعضها في خرائط الصورة الذهنية ولو بشكل ضعيف حيث تم ذكر العقد التي تقع على طول الطرق الرئيسية والتي بدورها تمسها معظم خطوط النقل الحضري كعقدة بن طبي ,مفترق الجامعة وكذا ساحة الشهداء والتي تعتبر نقاط التقاء وتحويل لمسارات النقل وغياب ذكر اي من العقد التي لا تقع على طول المسارات المهيكلة للمدينة تارة وأيضا لبعدها عن مسارات النقل الحضري الجماعي تارة اخرى.

9-نتائج الاستثمار : من خلال تحليل الاستثمار خلصنا الى :

- التنوع في فئات المجتمع حيث صار للمرأة دور فعال في المجتمع ومشاركتها في مختلف الوظائف
- تحسن المستوى المعيشي لطبقات المجتمع وتنوع مجالات اليد العاملة .
- تعدد اسباب التنقلات الخاصة بالسكان لاختلاف مقاصدهم وتوجهاتهم .
- تنوع وسائل النقل المستعملة اثناء التنقلات وسيطرة النقل الحضري الجماعي كأكبر وسيلة مستعملة من طرف المستخدمين .



-تنوع تقييم السكان للنقل الحضري الجماعي من ناحية الخدمات مثل التغطية ,حالة المواقف ,الامن والراحة .

- اختلاف استعمال الخطوط لاختلاف اسباب ومصادر التنقلات الخاصة بالسكان .
- تنوع تصور السكان لمدينتهم من خلال تنوع مخططاتهم الخاصة بالصورة الذهنية .

10-التحقق من الفرضيات :

10-1-الفرضية الأولى: يرجع تدني مستوى خدمة خطوط النقل الحضري الى وجود ضعف في طبيعة

الصورة الذهنية :من خلال الدراسة المعمقة لهاته الفرضية خلصنا ان مستوى خطوط النقل الحضري متعلق وبشكل كبير بطبيعة الصورة الذهنية ,فإذا كانت هذه الاخيرة قوية معناه ان مختلف المنظومات في النسيج الحضري متكاملة وقوية ومنها منظومة النقل الحضري التي تعتبر اساس التنقلات السكانية داخل المدينة وما تساهم به هذه التنقلات من حفظ تصورات وخلفيات عن اجزاء ونقاط مختلفة من المدينة فاذا كانت منظومة النقل الحضري متوزعة على جميع اجزاء ونقاط المدينة سواء الرئيسية او الفرعية ينتج عن ذلك معرفة قوية للسكان عن مدينتهم وبالتالي قوة الصورة الذهنية عندهم .

والعكس صحيح فاذا كانت منظومة النقل الحضري سيئة الخدمة وضعيفة التغطية ولا تمس جميع نقاط المدينة بمختلف مستوياتها فانه تؤدي بالمستعملين الى ضعف او حتى غياب التصور الواضح لمختلف اجزاء النسيج الحضري او المكان الذي يعيشون فيه وبالأحرى الى نقص وتشوه في الصورة الذهنية لهم .

10-2-الفرضية الثانية : الترابط الشبه كلي بين مسارات خطوط النقل الحضري خلق ضعف في

الصورة الذهنية :بعد دراسة وتحليل خطوط الدراسة وجدنا انها تشترك في مجموعة كبيرة من المواقف وهذا يقودنا الى ان خطوط النقل شبه مترابطة , هذا الترابط يؤدي الى ضعف في الصورة الذهنية وذلك



ان خطوط النقل تمس نقاطا معلومة من المدينة و تتبع مسارات تقريبا موحدة عكس الانسب بان تختلف مساراتها ولا تشترك في مواقف كبيرة حتى يتسنى لها تغطية اكبر نسبة كبيرة من نقاط النسيج الحضري بمختلف مستوياته وبالتالي تتعدد تنقلات السكان في مدينتهم وذلك لاختلاف مسارات النقل الحضري بها كل هذا يكون خلفية عن اجزاء مختلفة من المدينة وخلق تصورات قوية لديهم عن تلك الاجزاء وبالتالي قوة في الصورة الذهنية للمدينة لديهم.

II-التوصيات:

11-1-الجانب التسييري:

- العمل على التنسيق والتنظيم الفعال بين مختلف المديریات والجماعات المحلية وتفعيل التشاور فيما بينها التي لها دور فعال في تحسين خدمة النقل وحركة المرور .
- ضبط توقيت محكم لانطلاق الحافلات من المحطة الحضرية ومختلف المحطات النهائية والمواقف الموزعة عبر أحياء المدينة، لتفادي التقاء الحافلات في نقاط الاشتراك.
- تنظيم شبكة النقل بمدينة المسيلة وذلك بإعداد مخطط النقل الحضري وربطه بمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير
- استعمال وسائل الإعلام وإعداد برامج تحسيسية من أجل توعية المواطن على أهمية الحفاظ على نظافة الحافلات المرور .
- فتح فروع للتجهيزات العمومية أو إنشاء تجهيزات جديدة عبر مختلف أحياء المدينة لتخفيف الضغط على مركز المدينة، خاصة في التوسعات الجديدة.
- اقتراح لجنة متابعة ومراقبة عملية السير الحسن لشبكة النقل الحضري، بهدف تنظيم هذه الشبكة ميدانيا، وتحسين خدمة النقل.

- تجديد الحظيرة وذلك لتقديم المركبات خاصة صنف الخواص.
- وضع برنامج التناوب لمستخدمي النقل في اوقات متأخرة من الليل او المنسبات وأيام الاعياد.
- فرض المراقبة التقنية على المركبات وإنهاء مهام كل المركبات التي لا تقوم بالوظيفة كاملة .
- اختيارات المسارات بدقة وذلك بالاستعانة بمختصين في النقل .

11-2- الجانب الفضائي:

- التدخل النقطي على بعض المواقع والمحطات بتهيئتها او اعادة تهيئتها.
- تسهيل عملية تدفق الحركة الميكانيكية بتهيئة المفترقات .
- توفير الراحة للمواطنين وذلك بتوفير المخابئ والمقاعد الخاصة بها مع الصيانة الدورية في حالة وجودها
- مراعاة ذوي الاحتياجات الخاصة اثناء تصميم المواقع .
- توفير الاشارات المرورية على مستوى الخطوط وأمام المواقع .
- خلق ممرات للراجلين بالقرب من المواقع لتعزيز الوصلية بين الموقف والجهة المقابلة له اضافة الى رفع مستوى السلامة المرورية الخاصة بمستعملي المواقع .
- خلق مسارات جديدة تمس اجزاء اخرى من المدينة وتعديل مسارات بعض الخطوط .
- زيادة الاهتمام بالمناطق الغير مكتظة بالسكان ووضع تصور بصري لها من طرف الجهات المسؤولة من خلال ربطها بمواقف ومسارات النقل الحضري.
- تحسين الصورة الذهنية من خلال تحسين عناصرها .

11-3- الجانب الاجتماعي :

- خلق روح المسؤولية في المواطنين وضرورة مساهمتهم في تحسين خدمة النقل الحضري.
- تشجيع المواطنين على استعمال الحافلات وذلك للتخفيف من الضغط والازدحام من والى مركز المدينة
- اجراء دراسة اجتماعية لمختلف طبقات المجتمع لاختيار التسعيرة المثالية لمختلف فئات المجتمع.
- ضرورة مشاركة المواطن عند اتخاذ قرارات النقل الحضري لأنه المستعمل وادرى بالمشاكل والمعوقات .

خلاصة الفصل :

- حاولنا في هذا الفصل من خلال دراسة الاستمارة معرفة مختلف المشاكل والنقائص الموجودة في شبكة النقل الحضري في مدينة المسيلة من خلال معرفة اراء السكان عبر الاستمارات الموجهة لهم ومعرفة مختلف التصورات الخاصة بالصورة الذهنية لمدينتهم وخلصنا الى :
- اتفاق معظم افراد العينة على رداءة خدمة النقل الحضري من جميع النواحي (النظافة, الامن, الراحة)
- اشكالية المواقع الموجودة في المدينة .
- نقص التهيئة الخاصة بالمواقف وغيابها في معظم اجزاء المدينة .
- نقص التصور الذهني الجيد لأجزاء ونقاط النسيج الحضري للمدينة
- تحقيق الفرضيات المدروسة .

خاتمة عامة

خاتمة عامة:

بعد دراستنا لموضوع دور الصورة الذهنية في تحسين خطوط النقل الحضري الجماعي داخل المحيط

العمراني لمدينة المسيلة وذلك بتطبيق الدراسة على عينة من خطوط النقل وهي الخط : (16) (11)

(4)،(3) وصلنا الى ان للصورة الذهنية دور كبير في معرفة وضعية النقل الحضري داخل النسيج

العمراني لأي مدينة ما فقوة الصورة الذهنية متعلقة بقوة منظومة النقل وضعفها ناتج عن رداءتها.

ومن خلال الدراسة المعمقة للبحث ودراسة الفرضيات وصلنا الى مجموعة من النتائج هي :

-العلاقة القوية بين طبيعة الصورة الذهنية ووضعية النقل الحضري.

-دور المستعمل (المواطن) في تشخيص حالة النقل الحضري ومعرفة مختلف المشاكل والنقائص.

-ضرورة التوزيع الجيد لمواقف النقل الحضري في جميع نقاط النسيج الحضري للمدينة.

-الاحذ بعين الاعتبار مشاكل النقل التي تحتاج الى دراسات علمية وضرورة اشراك المختصين فيها .

-الرفع من مستوى خدمة النقل الحضري من خلال فتح باب المنافسة التي تحكمها القوانين وتنظمها

الادارة والتي تعود بالنفع بصورة مباشرة على المواطن .

- ضرورة مواكبة التغيرات التكنولوجية والعلمية في مجال النقل الحضري وتنظيمه.

ومن خلال محاولة فهمنا وقراءتنا لقطاع النقل الحضري عبر الصورة الذهنية وجدنا ان هذا القطاع معقد

يتطلب متابعة متواصلة وامكانيات كبيرة ومواكبة مختلف توسعات المدينة والتطورات التكنولوجية ويستدعي

ارادة سياسية قوية ونضرة تقنية عميقة

وهدفنا ان يكون هذا البحث سند للدراسات القادمة التي تعالج موضوع النقل الحضري عبر الصورة الذهنية

وان نساهم في محاولة اثراء هذا الموضوع المهم والغوص بشكل اكبر فيه للعلاقة القوية والمتبادلة بين

المفهومين وفتح سبل البحث العلمي في هذا الجانب.



قائمة المصادر والمراجع

قائمة المراجع:

-الكتب باللغة العربية :

- 1- سعيد عبده ، أسس جغرافية النقل ، مكتبة الانجلو مصرية ، القاهرة 1994
- 2- محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور ،دار التراب الجامعة، بيروت،لبنان،سنة1994
- 3- محمود حميدات قديد ،تخطيط النقل الحضري ،سبتمبر 2009
- 4 - - كيفن لينش ،الصورة الذهنية للمدينة ،ترجمة صلاح الدين يوسف 1983

-الكتب باللغة الاجنبية :

5- kevin lynche.l'image de la cité (cambridg :M،I،T press 1960)

-المذكرات ورسائل الماجستير :

- 1- بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة)-مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-2008
- 2- عبد البصير عبدالرحيم محمدالسيد، فهم الملاحاة الحضرية:إيجاد الطريق داخل المدينة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في التخطيط العمراني،جامعة عين شمس،كلية الهندسة، القاهرة ، مصر 2010،
- 3- حليم شيوخ و بوغريس صابر ، دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري و تنظيمها .- دراسة حالة الخط(وسط المدينة 1200 مسكن) مذكرة تخرج ENATT ، جامعة باتنة، 1999.
- 4- يعقوب حريز ، ، دراسة مؤشرات الموصلات في شبكات النقل تحليل كمي و نوعي لشبكة مدينة باتنة ، مذكرة تخرج ماستر , جامعة باتنة ، 2011 .
- 5- سليم العايب وزملائه ، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة ، مذكرة تخرج ENATT ، جامعة باتنة ، 2003 .
- 6- مريم بن مشيش ، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في قسنطينة الكبرى(السياسات، التخطيط، و التنظيم) ، رسالة ماجستير في التهيئة العمرانية ، جامعة قسنطينة ،2004.

7- - قادري الدراجي، رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة (مدينة بوعرييج)، جامعة مسيلة ، 2012.

-المنشورات:

- 1- الجريدة الرسمية، العدد 44 المؤرخة في اوت 2001، المادة 2، ص5
- 2- قانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 19
- 3- مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة مركز الدراسات والانجاز العمراني بسطيف - المديرية الجهوية المسيلة - المرحلة الثالثة
- 4- القرار الوزاري المؤرخ في 20 يونيو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الاشخاص المشترك، الجريدة الرسمية سنة 20، العدد 38، ص 2290.

الملاحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
معهد تسيير التقنيات الحضرية
قسم: الهندسة الحضرية
شعبة: تسيير التقنيات الحضرية
تخصص: المدينة والنقل الحضري

استمارة دراسة ميدانية من أجل إبراز دور الصورة الذهنية في
تحسين خطوط النقل الحضري الجماعي

-استمارة موجهة لسكان مدينة المسيلة-

ملاحظة الرجاء ملاء بعناية وجدية من اجل مساعدتنا من اجل إنجاز بحث نهاية الدراسة لنيل شهادة ماستر في تسيير
التقنيات الحضرية تخصص مدينة ونقل حضري، وضع علامة (X) في المكان المناسب، ولكم جزيل الشكر.

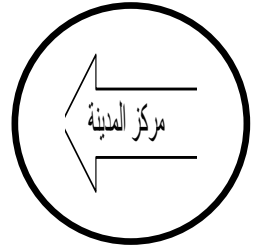
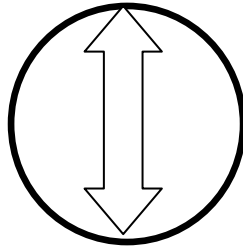
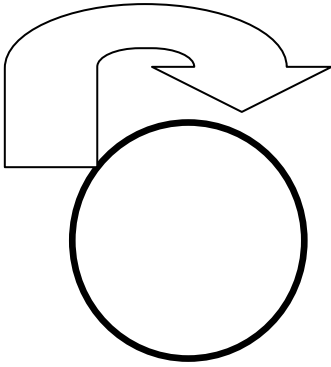
الاسئلة :

- 1-الجنس: ذكر: أنثى:
- 2-العنوان: مسيلة: تحديد الحي:
- خارج مسيلة:
- 3-الوضعية: موظف: عامل حر: طالب: متقاعد: بطال: مأكثة بالبيت:
- 4-سبب التنقل: عمل: دراسة: تسوق: تنزه: أخرى:
- 5- في تنقلاتك اليومية ما وسيلة النقل التي تستعملها:
- سيارة:
- نقل حضري: تاكسي: جماعي عمومي: جماعي خاص:

6- كيف تقيم خدمة النقل الحضري :

<input type="checkbox"/>	سيء:	<input type="checkbox"/>	متوسط:	<input type="checkbox"/>	جيد:	✓ التغطية:
<input type="checkbox"/>	سيء:	<input type="checkbox"/>	متوسط:	<input type="checkbox"/>	جيد:	✓ السعر:
<input type="checkbox"/>	سيء:	<input type="checkbox"/>	متوسط:	<input type="checkbox"/>	جيد:	✓ السرعة التجارية:
<input type="checkbox"/>	سيء:	<input type="checkbox"/>	متوسط:	<input type="checkbox"/>	جيد:	✓ موقع المواقف:
<input type="checkbox"/>	سيء:	<input type="checkbox"/>	متوسط:	<input type="checkbox"/>	جيد:	✓ الراحة:
<input type="checkbox"/>	سيء:	<input type="checkbox"/>	متوسط:	<input type="checkbox"/>	جيد:	✓ أماكن الجلوس المتوفرة:
<input type="checkbox"/>	سيء:	<input type="checkbox"/>	متوسط:	<input type="checkbox"/>	جيد:	✓ النظافة:
<input type="checkbox"/>	سيء:	<input type="checkbox"/>	متوسط:	<input type="checkbox"/>	جيد:	✓ الأمن:

7- كيفية استعمال الخطوط:



التنقل داخل مركز المدينة مباشرة التنقل من محطة الى محطة التنقل خارج مركز المدينة

8 - الخريطة الذهنية

ارسم مدينة المسيلة مبين فيها مكان إقامة و العمل والأماكن التي تزورها في المدينة اضافة الى مسار النقل الحضري الذي تسلكه مثلا في ذهابك للتسوق او زيارة الاصدقاء والعائلة..... الخ.

-ملاحظة-الرسم في الورقة الخلفية