

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة محمد بوضياف - بالمسيلة

ميدان: الهندسة المعمارية و العمران ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: المدينة والنقل الحضري



معهد: تسيير التقنيات الحضرية

قسم: الهندسة الحضرية

رقم: .....

مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

إعداد الطالب: قاي فاتح

تحت عنوان

## التخطيط العمراني و أثره على المخالفات المرورية

### دراسة حالة حي العقيد عميروش بلدية عين الخضراء

لجنة المناقشة:

رئيساً  
مشرفاً و مقرراً  
مناقشاً

صوشي سليمة جامعة المسيلة  
بديار عادل جامعة المسيلة  
بن عطية محمد جامعة المسيلة

السنة الجامعية: 2017/2016

## الإهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله الذي وقّني لإنجاز هذا العمل وأتمنى أن

يكون خالصا لوجهه الكريم .

إلى أعظم امرأة في الوجود أُمي

إلى الرّجل الذي تعب وشقي من أجلي أبي

وإلى زوجتي و ابنائي عبد الرحمان ، مريم، عبد الله

إلى إخوتي وأخواتي، إلى كل أقاربي

إلى كل أصدقائي و زملائي في الدراسة و العمل

وإلى كل أساتذة معهد التسيير والتقنيات الحضرية الذين

لم ييخلوا علينا بتوجيهاتهم

فاتح قاضي

# شكر و عرفان

قال الله تعالى:

﴿وإن شكرتم لأزيد نكم﴾

وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم:

﴿من لم يشكر الناس لم يشكر الله﴾

الحمد والشكر لله الذي وفقنا بتوفيقه و أعاننا بعونه

إلى حسن التوكل عليه لإنجاز هذا العمل فنسأله عز وجل أن يتقبله منا

ويجعله لنا في ميزان حسناتنا ويجد في نفوس المطلعين عليه راحة واطمئنان

فنتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد وعمل معنا بنزاهة

وصدق من زملاء وأساتذة ومسؤولين- أعانهم الله- جزيل الشكر وعظيم الامتنان

والتقدير إلى أستاذنا الفاضل: **بديار عادل** الذي أمدنا يد العون ولم ييخل علينا

بتوجيهاته و نصائحه القيمة- جزاه الله خيراً-

الشكر إلى الأساتذة والطاقم الإداري للمعهد.

فنرجو من المولى عز وجل أن يجعله في ميزان حسناتهم

آمين

## ملخص المذكرة

تم إنجاز المذكرة بمقدمة عامة و ثلاثة فصول

تم التطرق في المدخل العام إلى الإشكالية المطروحة مع اقتراح فرضيات بالإضافة إلى أهمية الموضوع و اهداف الدراسة وكذلك مبررات اختيار الموضوع و المنهجية البحث المتبعة و الأدوات المستعملة وهيكله البحث.

الفصل الأول مقسم إلى قسمين القسم الأول تم التطرق للتخطيط العمراني لمحة عن التخطيط العمراني، الأهداف العامة للتخطيط، دور التخطيط و مستوياته، مراحل العمل التخطيطي أم القسم الثاني كان حول المخالفات المرورية تعريفها انواعها ، أسبابها، آثارها، طرق الوقاية منها و تم التطرق إلى الجانب التشريعي المتعلق بها مع خلاصة الفصل.

اما الفصل الثاني فقد خصص لدراسة التحليلية لمدينة عين الخضراء من موقع و تموضع التجهيزات، اهم المحاور المهيكلة ، تصنيف الطرقات، مفترقات الطرق، النقاط السوداء مع خلاصة الفصل.

الفصل الثالث فقد خصص لدراسة المخالفات المرورية على مستوى الحي و تطرقنا إلى تمهيد ، تقديم الحي ، الحدود ، اهم التجهيزات الموجودة بالحي ، اهم المحاور المهيكلة لهم، إحصاء اهم المخالفات المرورية المرتكبة داخل الحي مدعمة بصور فوتوغرافية، تحليل الفرضيات، دراسة نقدية لموقف السيارات الخاص بمقر البلدية و مركز البريد و أخيرا التوصيات و الاقتراحات مع خلاصة الفصل.

**الكلمات المفتاحية:** التخطيط العمراني، المخالفات المرورية، الحوادث المرورية، المسيلة، مدينة عين الخضراء.

## **Conclusion générale :**

Cette mémoire a été réalisée par une introduction générale et trois chapitres.

A l'entrée j'ai travaillé sur la problématique posée avec la proposition d'hypothèses, en plus de l'importance du sujet, et les objectifs de cette étude et aussi, la justification du choix des sujets et de la méthodologie de recherche et les outils utilisés et la structuration de cette recherche.

Le premier chapitre est divisé en deux parties : La première a été la planification urbaine, aperçu sur la planification urbaine, les objectifs généraux de la planification : le rôle de la planification et ses niveaux, les étapes de travail de planification.

La deuxième était sur les infractions de la circulation, leurs définitions, leurs types et les accidents de la circulation, leurs causes, leurs effets, les méthodes de prévention. On a aussi entamé le côté juridique relative aux infractions avec le résumé du chapitre.

Le deuxième chapitre a été consacré à l'étude analytique de la ville de Ain Khadra, sa situation et la localisation de l'équipement, les sujets structurés les plus importants, classification des routes, les intersections, les points noirs avec un résumé du chapitre.

Le troisième chapitre a été consacré à l'étude des infractions de la circulation dans la cité, au début j'ai présenté le quartier avec les frontières et l'équipement le plus important se trouve dans le quartier et les sujets structurés les plus importants pour eux, compter les plus importants infractions de la circulation commises dans le quartier soutenu par des photographies, l'analyse des hypothèses, une étude critique du parking privé à l'échelon municipal et la poste centrale, et enfin, des recommandations, et des suggestions avec le résumé du chapitre.

**Mots-clés:** planification urbaine, les infractions de la circulation, les accidents de la circulation, M'sila, ville de Ain Khadra.

## قائمة المحتويات

الرقم	التعيين	الصفحة
الإهداء		
شكر و عرفان		
ملخص المذكرة باللغة العربية		
ملخص المذكرة باللغة الفرنسية		
<b>المقدمة العامة</b>		
01	مقدمة	01
02	الإشكالية	02
03	الفرضيات	03
03	أهمية الموضوع	04
03	أهداف الدراسة	05
03	مبررات إختيار الموضوع	06
04	المنهجية المتبعة	07
06	هيكل المذكرة	08
<b>الفصل الأول السند النظري</b>		
08	تمهيد	
09	مفاهيم عامة	
11	التخطيط العمراني	<b>I</b>
11	تعريف التخطيط العمراني	1
11	لمحة عن التخطيط العمراني	2
18	الأهداف العامة للتخطيط	3
19	دور التخطيط و + مستوياته	4
21	مراحل العمل التخطيطي	5
21	تحديد الأهداف من خلال العمل التخطيطي	1-5
22	اختيار المكتب الاستشاري لأعمال التخطيط	2-5
24	وضع التخطيط العام للمدينة	3-5
24	إعداد التصميمات التنفيذية	4-5

24	إعداد التصميمات في شكل مخططات	5-5
25	أعمال التنفيذ	6-5
26	إعمار المدينة	7-5
28	معايير التخطيط العمراني	6
28	الخدمات الدينية	1-6
30	الخدمات التعليمية	2-6
30	روضة الأطفال	1-2-6
31	المدرسة الابتدائية	2-2-6
32	المدرسة المتوسطة	3-2-6
33	المدرسة الثانوية	4-2-6
34	الخدمات الصحية	3-6
35	الخدمات البريدية	4-6
36	الخدمات الأمنية	5-6
36	مركز الشرطة	1-5-6
36	الحماية المدنية	2-5-6
37	الخدمات التجارية	6-6
39	<b>المخالفات المرورية</b>	<b>II</b>
39	تعريف المخالفات المرورية	1
39	انواع المخالفات المرورية	2
40	أسباب المخالفات المرورية	3
40	آثار المخالفات المرورية	4
40	الآثار الاجتماعية	1-4
41	الآثار الاقتصادية	2-4
42	الآثار الصحية	3-4
42	طرق الوقاية من المخالفات المرورية	5
42	التعليم و الثقافة و التوعية	1-5
43	التقنين و تطبيق انظمة المرور	2-5
43	الجانب الهندسي	3-5
44	تشريع المخالفات المرورية	6

47	خلاصة الفصل	
<b>الفصل الثاني : الدراسة التحليلية</b>		
49	تمهيد	
49	الموقع الإداري لبلدية عين الخضراء	1
50	الموقع الجغرافي لمدينة عين الخضراء	1-1
52	التطور التاريخي لمدينة عين الخضراء	2
52	لمحة تاريخية عن نشأة المدينة و تطورها	1-2
53	المعطيات المناخية	3
55	الرياح	1-3
56	الشبكة الهيدروغرافية	2-3
56	الدراسة السكانية بالمدينة	4
56	السكان	1-4
56	تطور السكان	2-4
58	تموضع التجهيزات	5
60	الطرق المهيكلة للمدينة	6
62	الأرصفة	7
63	مواقف السيارات	8
65	الحركة الميكانيكية	9
67	مفترقات الطرق في المدينة	10
67	أهم مفترقات الطرق في المدينة	1-10
68	أرصفة المشاة	11
70	الإشارات المرورية	12
72	إحصاء اهم المخالفات المرورية على مستوى عدة مناطق	13
72	المخالفات المرورية على مستوى مفترقات الطرق	1-13
72	المخالفات المرورية على مستوى المواقف	2-13
72	المخالفات المرورية على مستوى الأرصفة	3-13
72	النقاط السوداء	14
74	خلاصة الفصل	

## الفصل الثالث : دراسة المخالفات المرورية على مستوى الحي

76	تمهيد	
76	تقديم الحي	1
76	موقع الحي	1-1
76	حدود الحي	2-1
79	اهم المحاور المهيكلية للحي	3-1
79	التجهيزات الموجودة بالحي	4-1
82	السكنات الموجودة بالحي	5-1
82	اهم المخالفات المرورية الموجودة بالحي	2
87	مظاهر مختلفة	1-2
88	تحليل الصور الفوتوغرافية	3
90	دراسة نقدية لموقف السيارات الخاص بمقر البلدية و مركز البريد	4
90	تقديم موقف السيارات	1-4
92	تحليل الفرضيات	5
92	الفرضية الأولى	1-5
93	الفرضية الثانية	2-5
93	التوصيات و الاقتراحات	6
93	الجزء الأول	1-6
94	الجزء الثاني	2-6
94	الجزء الثالث	3-6
94	الجزء الرابع	4-6
94	الجزء الخامس	5-6
95	خلاصة الفصل	
96	الخاتمة	
	المراجع	
	الخاتمة	

## قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
<b>الفصل الأول: السند النظري</b>		
01	المعدلات التخطيطية للمساجد	30
02	المعدلات التخطيطية لرياض الأطفال	30
03	المعدلات التخطيطية للمدارس الابتدائية	32
04	المعدلات التخطيطية للمتوسطات	33
05	المعدلات التخطيطية للثانويات	34
06	المعدلات التخطيطية للمستشفيات	35
07	المعدلات التخطيطية لمكاتب البريد	35
08	المعدلات التخطيطية لمراكز الشرطة	36
09	المعدلات التخطيطية لمراكز الحماية المدنية	37
10	المعدلات التخطيطية للخدمات التجارية بمركز المدينة	37
11	مختلف المخالفات المرورية في القانون الجزائري	45
<b>الفصل الثاني: الدراسة التحليلية</b>		
12	المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة	53
13	المعدلات الشهرية للتساقط	54
14	تطور نمو السكان خلال السنوات	56
15	عدد السكان حسب الجنس و معدل النمو السنوي	57
<b>الفصل الثالث: دراسة المخالفات المرورية على مستوى الحي</b>		
16	مختلف المساحات الخاصة بمقر البلدية و مركز البريد	92

## قائمة المخططات و الخرائط

الصفحة	العنوان	الرقم
<b>الفصل الأول: السند النظري</b>		
12	قرية العمال ( نل العمارنة - مصر - )	01
13	مدينة باكنجهام عام 1849 عدد السكان 10000 نسمة	02
14	قطاع في المدينة الحدائقية (لهوارد)	03
15	مدينة الغد ( لكوربوزيه 1922 )	04
16	مخطط رقم 05 فكرة تخطيط لندن الكبرى - مدينة لندن و المدن الجديدة حولها 1944.	05
16	مخطط رقم 06 فكرة التخطيط الشريطي لمدينة لندن ( وضعت أوائل الأربعينيات من هذا القرن).	06
17	برازيليا - عاصمة البرازيل ( كوست دنيمير )	07
<b>الفصل الثاني: الدراسة التحليلية</b>		
51	مخطط مدينة عين الخضراء	08
59	تموضع التجهيزات في المدينة	09
61	الطرق المهيكلة للمدينة	10
64	مواقف السيارات	11
66	الحركة الميكانيكية	12
69	مفترقات الطرق	13
71	إشارات المرور	14

73	النقاط السوداء	15
<b>الفصل الثالث: دراسة المخالفات المرورية على مستوى الحي</b>		
77	موقع حي العقيد عميروش	16
78	حدود الحي	17
80	أهم المحاور المهيكلة للحي	18
81	التجهيزات الموجودة بالحي	19
89	اهم المخالفات المرورية الموجودة في الحي	20
91	موقف السيارات الخاص بمقر البلدية و مركز البريد	21
<b>الخرائط</b>		
<b>الفصل الثاني: الدراسة التحليلية</b>		
50	الموقع الإداري لبلدية عين الخضراء	01

## قائمة المنحنيات البيانية

الرقم	العنوان	الصفحة
01	المعدلات الشهرية للحرارة	54
02	المعدلات الشهرية للتساقط	55
03	تطور نمو السكان خلال السنوات	57
04	عدد السكان حسب الجنس	58

## قائمة الأشكال

الرقم <sup>2</sup>	العنوان	الصفحة
المقدمة العامة		
01	هيكلية المذكرة	06
الفصل الأول: السند النظري		
02	يوضح مستويات التخطيط	20
03	يوضح فريق العمل في مشروعات التخطيط	23
04	يوضح مراحل العمل التخطيطي	27
05	يوضح إستخدام ساحة مفتوحة امام المسجد لتوزيع حركة المشاة	29
06	يوضح متطلبات روضة الأطفال	31

## قائمة الصور الفوتوغرافية

الصفحة	العنوان	الرقم
60	توضح ازدواجية الطريق الولائي رقم 11	01
60	توضح ازدواجية الطريق الولائي رقم 01	02
62	توضح عرض الرصيف	03
63	توضح عرض الرصيف	04
67	توضح مفترق طرق ثانوية عبد الرحمان بن عوف	05
68	توضح مفترق طرق طريق اولاد منصور	06
82	توضح توقف السيارة امام إشارة ممنوع التوقف	07
82	توضح توقف السيارة امام إشارة ممنوع التوقف	08
83	توضح توقف السيارة و الشاحنة امام إشارة ممنوع التوقف	09
83	توضح ركن السيارة فوق الرصيف	10
83	توضح ركن السيارة فوق الرصيف	11
84	توضح ركن الشاحنة فوق الرصيف	12
84	توضح ركن السيارة فوق الرصيف	13
84	توضح ركن مجموعة من السيارات فوق الرصيف	14
85	توضح ركن الشاحنة فوق الرصيف	15
85	توضح ركن السيارة فوق الرصيف	16
85	توضح ركن السيارة فوق الرصيف	17

86	توضح ركن السيارة فوق الرصيف	18
86	توضح ركن السيارة فوق الرصيف	19
86	توضح ركن السيارة فوق الرصيف	20
87	توضح باعة الخضر و الفواكه فوق رصيق الطريق الولائي رقم 01	21
87	توضح باعة الخضر و الفواكه بمحاذاة السوق اليومي للخضر و الفواكه	22
88	توضح ركن عتاد الأشغال العمومية داخل الحي	23
90	توضح موقف السيارات الخاص بمقر البلدية و مركز البريد	24

# المقدمة العامة

1. مقدمة
2. الإشكالية
3. الفرضيات
4. أهمية الموضوع.
5. أهداف الدراسة.
6. مبررات إختيار الموضوع
7. منهجية البحث و الأدوات المستعملة ( هيكله البحث )

## 1. المقدمة:

لقد تزايدت أعداد المخالفات المرورية في الجزائر كمّاً وكيفاً، فنتج عن ذلك حوادث مرور كارثية تسببت في خسائر بشرية ومادية كبيرة، ما أدى إلى خوف متزايد بين أفراد المجتمع من كثرة الحوادث المميتة، نتيجة عدم الالتزام بقواعد وأنظمة المرور، حيث أصبحت المخالفات ترتكب على مرأى ومسمع رجال الأمن دون مبالاة من سائق المركبة، وأن أسباب هذه المخالفات قد تكون ناتجة عن سوء تخطيط العمراني أو عوامل اجتماعية وأحياناً تكون نتيجة للتهور والطيش والاندفاع، أو جهلاً بالأنظمة المرورية لدى بعض السائقين وأن الكثير من الأسر الجزائرية وبكل سهولة تقوم بتأمين السيارات لأبنائها، وهم تحت السن القانونية للقيادة وعدم محاسبتهم على سلوكهم، و في المقابل عدم تطبيق أنظمة العقوبات المرورية الصارمة ضد المخالفين، وأيضاً نلاحظ أن هناك ما يتعلق بجانب التخطيط العمراني من حيث التصميم الهندسي للطرق من أبعاد و معايير تقنية و هندسية و كذلك أرصفة المشاة و مواقف السيارات و الدوريات و التي تلعب دوراً هاماً و أساسياً حيث تربط هذه العناصر الأساسية في المدينة علاقة وطيدة مع المخالفات و الحوادث المرورية، و قد تركزت هذه الدراسة على التخطيط العمراني و اثره على المخالفات المرورية تبعا للمؤشرات الإحصائية للحوادث و للمخالفات المرورية في الجزائر التي تتزايد بصورة ملحوظة، حيث ذكرت بعض الإحصاءات الرسمية أنه تم ضبط سنة 2015 حوالي 20361 حادثاً مرورياً كان نتيجة للمخالفات المرورية، ومن خلال الاطلاع والاهتمام بهذا الجانب نلاحظ أن الأسباب المرتبطة بالمخالفات المرورية خاصة داخل المدن وأكثر أنواعها انتشاراً هي ناتجة عن سوء التخطيط العمراني الذي لم يأخذ في الحسبان من خلال البرمجة السليمة للفضاءات الخاصة بالمرور. نصيبها من الدراسة والتحليل.

## 2. الإشكالية

تعتبر المشاكل المرورية ظاهرة تواجهها المدن الكبرى في العالم بالنسبة للحركة المرورية هذه الأخيرة فهي بمثابة الشريان في المدينة نظرا لدورها المهم في الربط بين مختلف مكوناتها الحضرية . كما ان الكثير من الدراسات والمواضيع المطروحة بإلحاح على المستوى العالمي و الجهوي اليوم تنصب حول كيفية تحسين ظروف تنقل الأشخاص والبضائع داخل المدينة بعدما أصبحت المدن اليوم تعاني تدهور في الحركة المرورية.

وقد أظهرت الدراسات المتعلقة بالحركة المرورية تركيزا عاليا على أهمية التخطيط العمراني الذي يعتبر عنصرا مهما في التقليل من الحوادث المرورية في المدن من خلال الدور الإيجابي لمخططي المدن في الحد من المخالفات المرورية.

أما في الجزائر فقد سجل في السنوات الأخيرة تزايد في حجم السكان والمركبات لم تصاحبه شبكة هياكل قاعدية وكان له انعكاسات سلبية على أداء ووظيفية المناطق الحضرية بمختلف أنماطها العمرانية. ولدراسة هذه الإشكالية يمكن طرح التساؤلات التالية:

- ما مدى تأثير التخطيط العمراني على المخالفات المرورية ؟

### 3.الفرضيات:

#### 1. الفرضية الأولى:

- عدم تطبيق معايير التخطيط أدى إلى زيادة المخالفات المرورية.

## 2. الفرضية الثانية:

- تزايد عدد المركبات و السكان انعكس سلبا على المنشآت القاعدية.

## 4. أهمية الموضوع:

- عدم وجود دراسة سابقة تعالج موضوع التخطيط العمراني و أثره على المخالفات المرورية.
- معاناة المدينة من المخالفات المرورية و محاولة إيجاد حلول سريعة لها.

## 5. أهداف الدراسة:

- التقليل من المخالفات المرورية من خلال إعادة النظر في التخطيط العمراني .
- إبراز العلاقة بين التخطيط العمراني و المخالفات المرورية.

## 6. مبررات إختيار الموضوع:

- ظهور الحاجة الماسة إلى إيجاد دراسات من أجل حل مشاكل المخالفات و الحوادث المرورية داخل المحيط الحضري ، فجل الدراسات يتم خلال دراستها تسليط الضوء على السائق و المركبات، إلا أنه يهمل دراسة عنصر الطريق و تصميمه و الناصر المكونة للمدينة.
- الرغبة في اكتساب معارف علمية و تطبيقية في هذا المجال.
- إثراء الدراسات العمرانية الخاصة بالتخطيط العمراني و علاقته بتخصص النقل.

## 7. المنهجية المتبعة:

أ- المنهج:

المنهج هو الطريقة التي يختارها الباحث لدراسة موضوع ما، من أجل الوصول إلى نتائج عامة أو كشف حقيقة مجهولة أو البرهنة على صحة حقيقة معلومة، وبعد قيامنا بتحديد المشكل المدروس والصياغة الأولية للفرضيات تبين لنا

أن المنهج الذي يتماشى مع طبيعة موضوع دراستنا هو المنهج الوصفي التحليلي الذي يسمح للباحث بالوصف المنظم

الدقيق للظاهرة مستخدماً التحليل و المقارنة و التصنيف و التقويم من أجل الوصول إلى تعميمات يزيد بها الرصيد المعرفي

حول الظاهرة موضوع الدراسة (التخطيط العمراني و أثره على المخالفات المرورية)، وهو يهدف إلى تشخيص الظاهرة كما هي قائمة في الواقع وكشف جوانبها، وتحديد العلاقات بين عناصرها و بينها وبين العناصر الأخرى.

#### ب- الأدوات المستعملة:

بناء على طبيعة النتائج المراد التوصل إليها و الأهداف المسطرة قمنا بتحديد التقنيات التي تساعدنا على استقاء المعلومات والمعطيات اللازمة للتحليل وتتمثل في ما يلي:

❖ **المعاينة الميدانية:** وقد اعتمدنا بشكل كبير في هذا البحث على المعاينة الميدانية والمتمثلة في

الملاحظة المنظمة التي تعتمد على إعداد الجداول والإحصائيات، والصور الفوتوغرافية التي

تعطي تشخيص واقعي لوضعية الطرقات و مواقف السيارات و الأرصفة المخصصة للمشاة على

مستوى حي العقد الحواس، إضافة إلى تحليل لمختلف الوثائق المكتوبة، و من أهم إيجابيات هذا

النوع من الملاحظات أنها تعطي تشخيصا مفصلا لوضعية الطرقات و مواقف السيارات و

الأرصفة المخصصة للمشاة لمساعدتنا على التشخيص الدقيق.

#### ❖ المراجع العلمية والوثائق البيانية:

تشمل مختلف الكتب و المجالات التي لها علاقة التخطيط العمراني و المخالفات المرورية، كما

قمنا بجمع عدة وثائق تتعلق بموضوع الدراسة كإحصائيات السكان و التقارير الخاصة بالمدينة و

التي تخدم البحوث الجامعية.

#### ❖ المقابلة:

وهي وسيلة من وسائل البحث العلمي التي تتميز بالدقة و الموضوعية و تقرنا بشكل كبير من

الإداريين و المواطنين و فرق الدرك الوطني للحصول على المعلومات و البيانات اللازمة و التي

لا يمكن الحصول عليها بالوسائل الأخرى

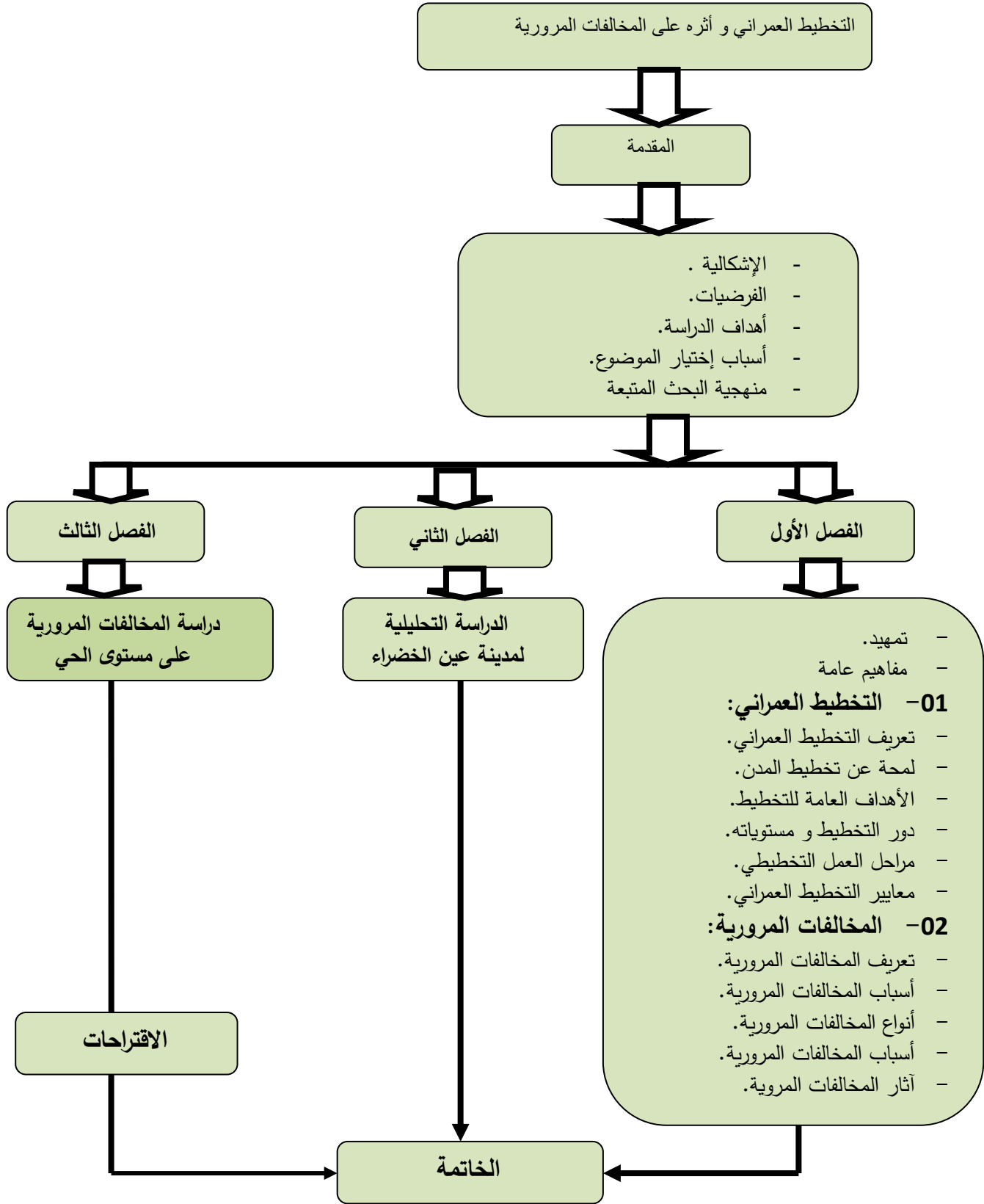
#### ❖ المخططات:

المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلديات مقرة بلعائبة و عين الخضراء.

#### ❖ الصور الفوتوغرافية:

تدعم الملاحظة الميدانية.

8. هيكلية المذكرة: الشكل رقم: 01 (هيكلية المذكرة)



# الفصل الأول: السند النظري

- تمهيد

- مفاهيم عامة

## I. التخطيط العمراني:

1. تعريف التخطيط العمراني.

2. لمحة عن تخطيط المدن.

3. الأهداف العامة للتخطيط.

4. دور التخطيط و مستوياته.

5. مراحل العمل التخطيطي.

6. معايير التخطيط العمراني.

## II. المخالفات المرورية:

1. تعريف المخالفة المرورية.

2. أنواع المخالفات المرورية.

3. أسباب المخالفات المرورية.

4. آثار المخالفات المرورية

5. طرق الوقاية من المخالفات المرورية.

6. تشريع المخالفات المرورية.

- خلاصة الفصل الأول.

### تمهيد:

للتخطيط العمراني دورا هام و أساسي في الحد و التقليل من أثر الحوادث و المخالفات المرورية داخل المدن، إذا ما تم تخطيط المدن و فق معايير و تصاميم هندسية مدروسة، إن الأنماط المختلفة للتخطيط العمراني التي ظهرت منذ ظهور السيارة تكشف دراية مخططو المدن بما تشكله السيارة من أهمية في حياة سكان المدينة لتنتقلهم من مكان إلى آخر و لقضاء حوائجهم و متطلباتهم اليومية و قد أدركوا أيضا بأن للسيارة مخاطر كثيرة على السكان أنفسهم و على ممتلكاتهم إن محاولات مخططو المدن في تسهيل حركة السيارات و إعطاءها الأولوية في النسيج العمراني انعكست على التخطيط العمراني للمدينة بشكل عام.

## مفاهيم عامة:

1- العمران<sup>(1)</sup>: إن العمران هو ذلك إن العمران هو ذلك التنظيم المجالي الذي يهدف إلى إعطاء نظام معين للمدينة كون هذا الأخير يعبر عن اللاتنظيم و اللاتوازن من ناحية الوظيفة للمجال كما تعبر كلمة العمران عن ظاهرة التوسع المستمر الذي تشهده المدينة بشكل متواصل مع مرور الزمن.

## 2- تعريف المخالفة المرورية:

\* تعرف المخالفات المرورية بصفة عامة على انها حدث جاء نتيجة تصرف غير صحيح نتج عنه إخلال لنظام او اكثر من انظمة المرور ،و عليه نعرف المخالفات المرورية بأنها كل سلوك مجسد أثناء استعمال الطريق يتنافى مع قواعد المرور إلى ثلاث (03) مستويات (نادرا، أحيانا، كثيرا) و على إثر هذا التقسيم يحدد المبحوث مستوى ارتكابه للمخالفات المرورية.

\* هي كل تصرف أو فعل ( الامتناع عن فعل) يقوم به سائق المركبة أو راكبا بها أو ماشيا يكون مخالفا لأنظمة و قواعد المرور .

3- مواقف السيارات: هي مساحة مخصصة لإيقاف السيارات، تكون غالبا مساحات مزودة بأسطح دائمة، ومواقف السيارات من سمات معظم المدن التي تُعد السيارات فيها من وسائل النقل.

<sup>1</sup>خلف الله بوجمعة, مجلة العمران والمدينة , دار الهدى عين مليلة الجزائر , 2005 ص12

4- **التوقف:** مكوث مركبة مؤقتا على الطريق طوال المدة اللازمة لركوب أشخاص أو نزولهم , وشحن البضائع أو تفريغها, مع بقاء السائق في مكان قيادة السيارة أو على مقربة منها ليتمكن، عند الاقتضاء , من تغيير مكانها , ويكون المحرك مشتغلا دائما.

5- **الوقوف:** مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف ويكون المحرك صامتا.

6- **الرصيف:** حيز مهياً على جانب الطريق لمرور الراجلين , يجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق ويكون معبدا عادة أو مبلطا .

7- **السائق:** كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية, والدراجات النارية أو يجر عربات الحمل

8- **الراجل:** كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام أو الأشخاص الذين يقومون بجر عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وتكون هذه العربات بسرعة الخطى .

9- **السيارة:** كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع وتسير على الطريق

10- **شبكة الطرق<sup>(2)</sup>:** ونسمي طريق كل إنشاء خاص مهياً بصفة جيدة على الأرض أو على مشروع آخر موجه للسيارات والراجلين ويعتبر الطريق شريان الحياة في أي منطقة عمرانية إذ يلعب دورا هاما وفعالا في أمن السكان والمستعملين . كما تجدر الإشارة إلى أن الطريق يؤثر على مهام ووظائف الشبكات الأخرى : التطهير, المياه الصالحة للشرب , الكهرباء لهذا الغرض فالطريق يحتل مكانة جد هامة في ميدان الطرق والشبكات المختلفة .

(2) ملاحي أحمد وزميله. دراسة مشروع VRD . منكرة مهندس دولة في البناء . المعهد الوطني للتكوين العالي في البناء . روية الجزائر دفعة 1997

## 1. التخطيط العمراني

### 1- تعريف التخطيط العمراني

التخطيط<sup>(2)</sup>: هو علم وفن تنظيم الأماكن المأهولة وإنشاء أماكن مأهولة جديدة ويهدف إلى حل مجموعة من المشاكل الاقتصادية والاجتماعية، ومسائل تنظيم الأراضي وتوزيع الأحجام المبنية المميزة لاستعمال المساحة المعمرة بنظام مهيكّل ومعقد للكتل المبنية والمسائل الحياتية والثقافية والفراغية المعمارية والفنية ويتم التعبير عن هذه الحلول بواسطة المخططات.

### 2- لمحة عن تخطيط المدن<sup>(3)</sup>:

شهد النصف الثاني من القرن العشرين الانطلاقة الكبرى لعلم التخطيط و ذلك بعد آثار التدمير الهائلة التي تعرضت لها كثير من المدن الأوروبية نتيجة الحرب العالمية الثانية. و لم تكن بدايات ظهور علم التخطيط كوسيلة لإصلاح ما أفسدته الحروب بل أصبحت المشاكل متعددة بالمدينة و احتدامها و الزيادات العالية في الكثافة السكانية على حساب شبكة البنية الأساسية... بالإضافة إلى تداعى المناطق و تقادمها و عدم ملائمتها للمعيشة من الأمور الملحة على إتباع أسلوب التخطيط كحل علمي سليم لتلك المشاكل و غيرها.

و هكذا فقد تعددت أسباب و استراتيجيات الأخذ بأسلوب التخطيط في كافة المشروعات على مر العصور حسب ما تمليه الظروف التي يعيشها المجتمع.

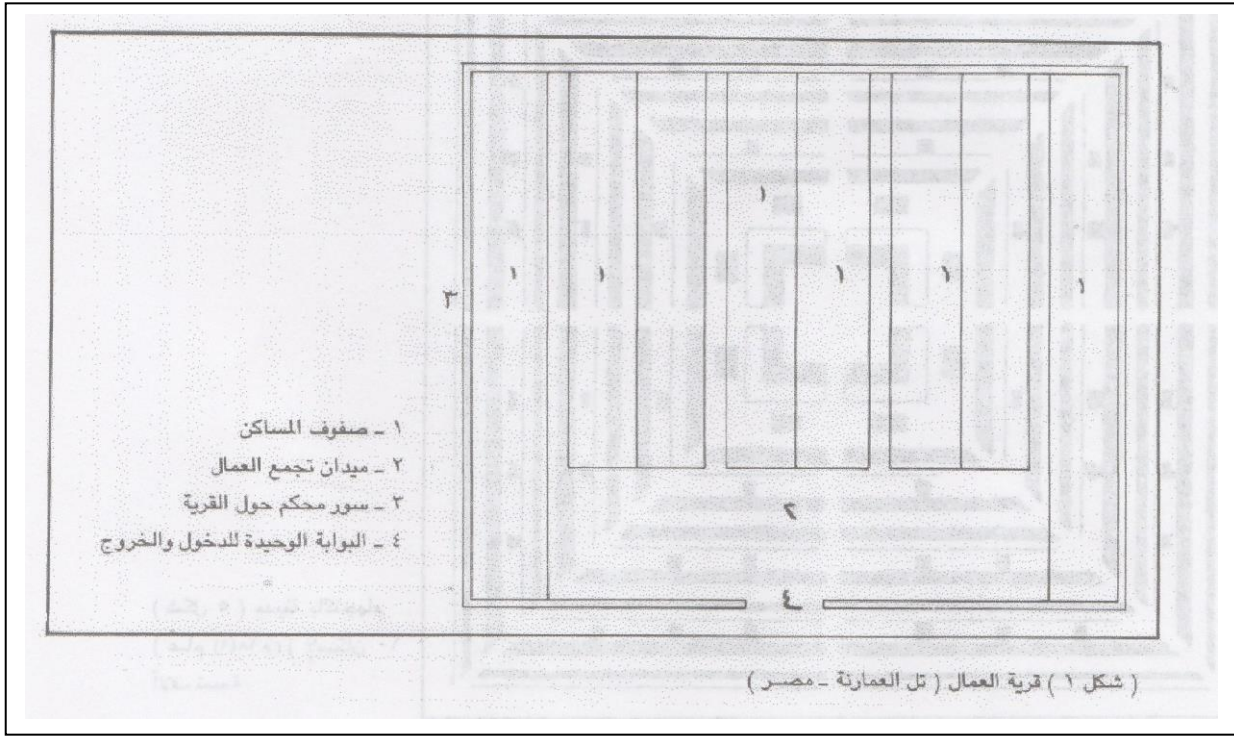
كم نجد آثار أخرى تحكي سنوات المجد التي عاشتها فئات العمال الذين قاموا ببناء هذه الصروح و ذلك واضح من تخطيط قرية العمال بمنطقة تل العمارنة على نيل مصر جنوب منطقة الأهرامات (أنظر

المخطط رقم 01)

(2) - سعود هجيرة، خليفة سميرة: " أهمية البعد التراثي في المشروع العمراني "، مذكرة تخرج 2001.

(3) - الدكتور المهندس عاطف حمزة حسن: " كتاب تخطيط المدن أسلوب و مراحل " أستاذ التخطيط المساعد بجامعة الزهر .

مخطط رقم 01 قرية العمال ( تل العمارنة - مصر -)



المصدر: عاطف حمزة حسين كتاب تخطيط المدن أسلوب و مراحل .

و عندما ساءت الظروف البيئية و الصحية بالمناطق السكنية لعمال الصناعة بأوروبا في القرن التاسع عشر كواحدة من أسباب الثورة الصناعية في ذلك الوقت عندئذ ظهرت الحاجة الملحة إلى أسلوب التخطيط كضرورة للخروج من هذا المأزق.

و لقد شهد مطلع القرن التاسع عشر قيام احد مصانع النسيج بإنجلترا ( روبرت أوينز 1816م

Robert Owens ) بتخطيط مدينة صغيرة لعماله تبلغ مساحتها حوالي 37.8 هكتار و تستوعب

12000 شخصا تقريبا و قام بتوزيع المساكن فيها حول منطقة مفتوحة تحتوي على الخدمات اللازمة

بدلا من قصر الحاكم في مدن الأسوار بالعصور الوسطى و القديمة و لقد تتابع ظهور كثير من هذه

المدن بعد ذلك في كل من إنجلترا و أوروبا ثم أنتقل إلى أمريكا في نفس هذه الفترة.

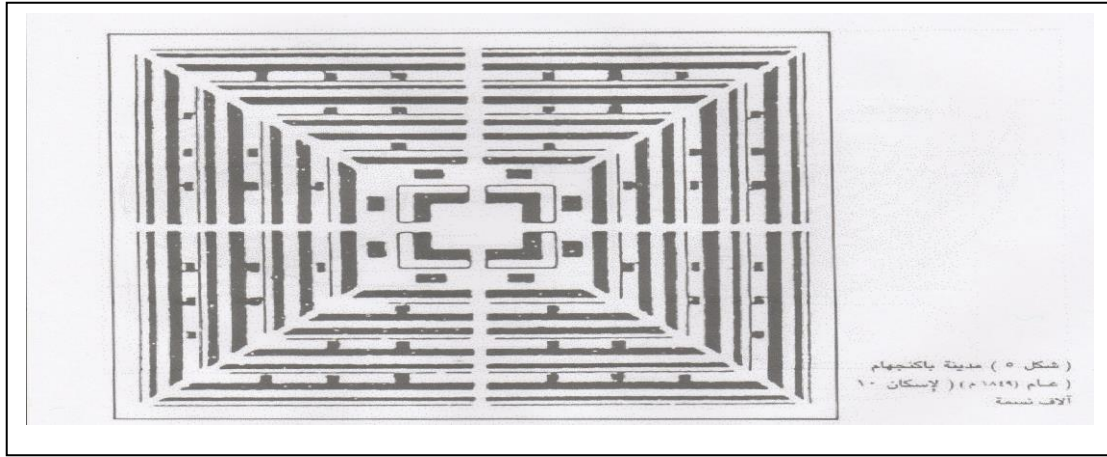
و في عام 1849 م قام جيمس بكنجهام J. Buckingham بوضع مخطط عام لمدينته محددًا مساحتها

(2.6 كلم<sup>2</sup>) و عدد سكانها الذي لا يتجاوز 10000 نسمة و اخذ بكنجهام المربع المنتظم شكلا لمدينته

يتوسطه فراغ مربع أيضا و يحتل مركزه (علامة مميزة Land Marke ) تتمثل في مبنى عام يختلف في الطابع و الطراز و يعتبر المعلم الرئيسي للمدينة، و تقام الخدمات حول هذا الميدان لترسم هي الأخرى مربعا يحيط بالساحة الرئيسية للمدينة ، ثم يلي ذلك مستويات الإسكان المختلفة على شكل حلقات مربعة الشكل الأعلى فالأوسط ثم الطبقات الدنيا من الإسكان بالمناطق المتطرفة.

و يخترق المدينة أربع من الطرق المحورية التي تلتقي بمنطقة المركز بالإضافة إلى الطرق التي تفصل مستويات الإسكان عن بعضها داخل مربع المدينة ، إلا ان هذه المدينة لم تنفذ. ( الشكل رقم 02).

### مخطط رقم 02 مدينة بانكجهام عام 1849 عدد السكان 10000 نسمة



المصدر: عاطف حمزة حسين كتاب تخطيط المدن أسلوب و مراحل

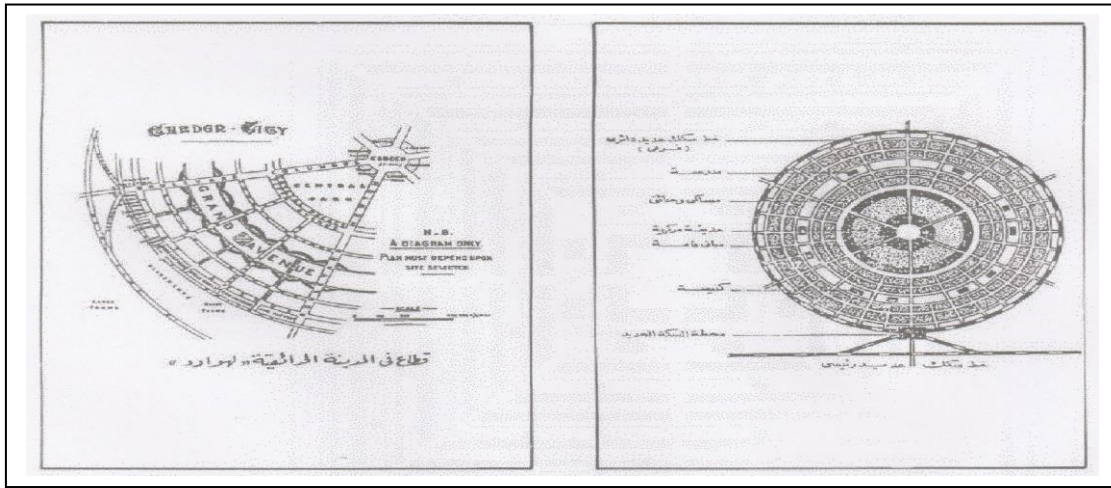
و بعد بكنجهام بدأت تتوالى بعض المحاولات التخطيطية لأصحاب المصانع لإنشاء مدن صغيرة أو قرى لعمال مصانعهم مثل مدينة سولتير ( Sir Soltar ) عام 1852 لحوالي 3000 عامل ثم القرية التي قامت بإنشائها مؤسسة كروب ألمانيا لعمالها عام 1865 م ، و مدينة بورت سنلايت Port Sunlight على مساحة 210 هكتار عام 1886.

و في عام 1898 م ظهرت فكرة المدن الحدائقية لابنزر هورد E. Howard الذي أخذ مصطلح المدينة الحدائقية Garden Cities من ألكسندر استيورات (الذي سبقه إليه بحوالي 90 عاما 1809 م). و لأن المدينة الحدائقية لهوارد تأخذ شكل الدائرة المنتظم فقد تكونت من مجموعة من الحلقات تبدأ بالحلقة الوسطى التي تتمركز بها الخدمات الرئيسية و الحدائق العامة و المباني الحكومية و المستشفى، و يحيط بهذه الحلقة أربع حلقات للإسكان تتوسطها حلقة من المناطق المفتوحة التي

تنتشر بها المدارس و الخدمات الأخرى و الحدائق العامة ، ثم يحيط بهذه الحلقات الأربعة حلقات الصناعة و الورش ، و يحيط بالمدينة من الخارج خط للسكة الحديدية يربطها بالإقليم المحيط أو بالمدن التوابع بعد ذلك.

و تتكون شبكة الطرق في المدينة من مجموعة الطرق الدائرية التي تقصل بين الحلقات المختلفة الاستخدام الأرض بالمدينة ثم ثلاث أقطار أو محاور تتقاطع في وسط المدينة و تقسمها إلى ستة مناطق متساوية و متشابهة في جميع استخدامات الأراضي ( مخطط رقم 03).

### مخطط رقم 03 قطاع في المدينة الحدائقية (لهوارد)



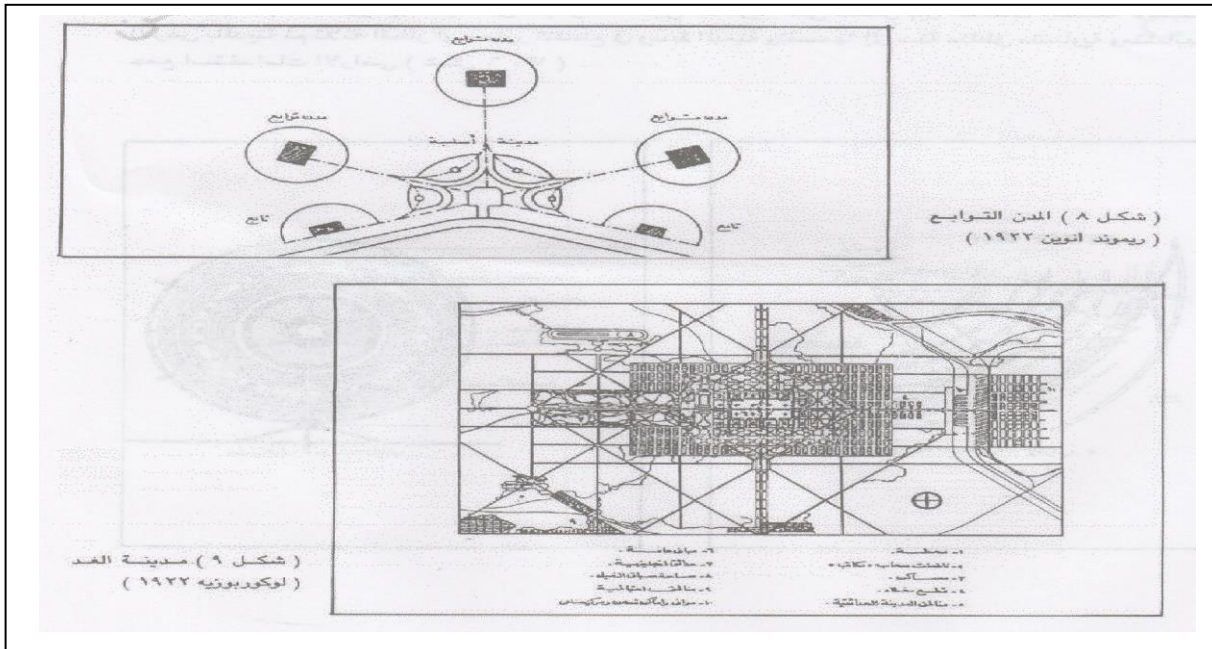
المصدر: كتاب تخطيط المدن للدكتور المهندس عاطف حمزة حسين

و تبلغ مساحة المدينة 420 هكتار يحيط بها 2100 هكتار من الأراضي الزراعية التي تمد المدينة بحاجاتها من الغذاء و يسكن المدينة 32000 نسمة و تبلغ الكثافة البنائية حوالي 14 وحدة سكنية في الهكتار.

و لقد شاعت تلك النظرية و طبقت عمليا في عدد من المدن منها مدينة هامبستد (Hampsted Garden) ، كذلك لتشورث Letchworth لإسكان 35000 عامل ثم مدينة ويلين Wylene 40000 عامل، و في العقود الأربعة الأولى من هذا القرن اخذ التخطيط اتجاهات متعددة و بدأ الاهتمام بالإقليم المحيط بالمدينة و المدن التوابع و ظهر تأثير هوارد على الاتجاهات التخطيطية واضحا فظهرت فكرة ريموند أنوين Raymond Unwin و المدن التوابع 1922 (Satellite towns)

بمعنى انها مجموعة من المدن الحداثية المرتبطة بمدينة رئيسية و تعتمد عليها ، و في نفس العام عرض لوكوربوزيه (Le Corbusier) فكرة جديدة للمدن الحداثية أسماها مدينة الغد ( The city of tomorrow) و تتكون من مجموعة من ناطحات السحاب تمثل منطقة الأعمال المركزية تحيط بها مساحات واسعة من الحدائق و حولها مجموعات من المساكن الأقل ارتفاعا تبلغ مساحتها 50.4 هكتار و حددت مناطق الفيلات خارج المدينة، و تتخلل الحدائق جميع هذه المناطق، و قد صممت هذه المدينة لاستيعاب حوالي ثلاثة ملايين من السكان ( مخطط 04)

### مخطط رقم 04 مدينة الغد ( لوكوربوزيه 1922)



المصدر: كتاب تخطيط المدن للدكتور المهندس عاطف حمزة حسين

و لقد كانت الحرب العالمية الثانية عاملا رئيسيا في انطلاقة و تطور علم تخطيط المدن و الذي اعتبره كثير من البلدان الأسلوب الوحيد للخروج بها من الأزمات التي تلاحقت و احتدمت كواحدة من نتائج الحرب العالمية الثانية .

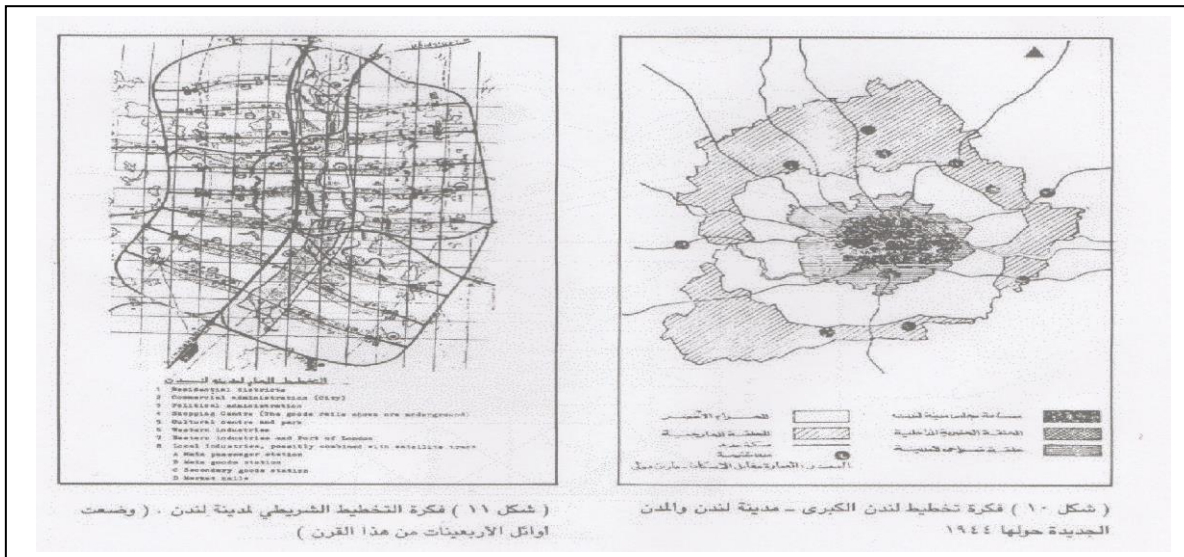
و كانت لندن من أوائل المدن التي أخذت بأسلوب التخطيط لها لمواجهة الدمار الشديد الذي لحق بها أثناء الحرب بالإضافة إلى زيادة عدد السكان بشكل كبير لكل هذا شكلت اللجان و شحذت الأفكار

مستفيدة بشكل أو بآخر من جميع الجهود التخطيطية السابقة فظهرت اتجاهات مختلفة لتخطيط المدينة كان من أهمها:

- إتباع نظرية المدن الحدائقية و ذلك بإنشاء عدد من التجمعات العمرانية حول المدينة و حددت المسافة الدنيا بين لندن و أي من المدن التوابع بما لا يقل عن 40.23 كلم، و لقد تم بالفعل تنفيذ مخططات لاثنتي عشر مدينة بأشكال تتناسب و الظروف البيئية لكل منها، هذا بجانب إعادة تخطيط الأحياء التي تأثرت بالحرب داخل المدينة.
- اعتبار النطاق العمراني محورا رئيسيا للخدمات و الأعمال المركزية و تمثل العمود الفقري لستة عشر تجمعاً عمرانيا تخطط بنظام شريطي حول الطرق الرئيسية التي تربطها بالمنطقة الرئيسية للخدمات ( المدينة القديمة) و تقع الخدمات لكل من هذه الأحياء ( او التجمعات) الستة عشر على الطرق الرئيسية المذكورة. و لكن هذا الاتجاه التخطيطي لم يرق إلى مستوى تنفيذ مثل سابقه (مخطط 05، 06).

#### مخطط رقم 05 فكرة تخطيط لندن الكبرى - مدينة لندن و المدن الجديدة حولها 1944.

#### مخطط رقم 06 فكرة التخطيط الشريطي لمدينة لندن ( وضعت أوائل الأربعينيات من هذا القرن).

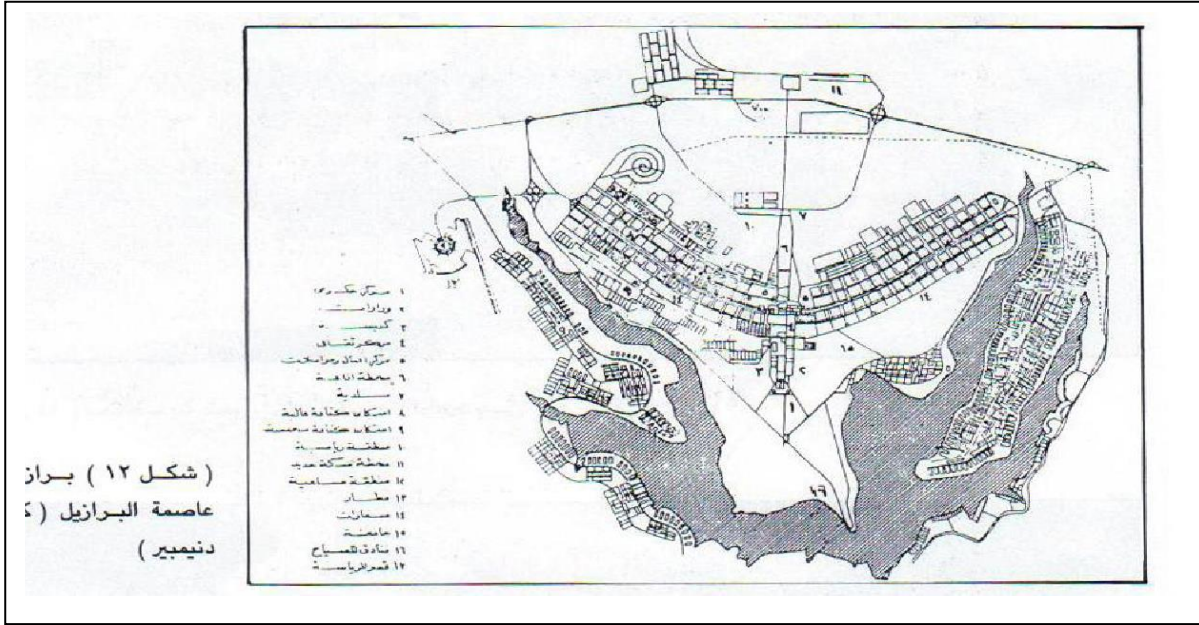


المصدر: كتاب تخطيط المدن للدكتور المهندس عاطف حمزة حسين

و لقد شهد النصف الثاني من هذا القرن انطلاقة كبرى لعلم التخطيط شملت معظم أنحاء العلم بما فيها مدن العالم الثالث التي ظلت فترة طويلة ترضخ تحت دياجير التخلف، فظهرت مخططات عديدة لمدن مختلفة في جميع أنحاء العالم سواء كان ذلك لمدن جديدة او إعادة التخطيط لكثير من المدن القائمة، و

كانت أشهر المدن الجديدة شانديجار بالهند و برازيليا عاصمة البرازيل، و في عالمنا العربي نماذج عدة منها العشر و السادات في مصر و الخور و الدوحة و امسييد في قطر ( الشكل 07).

مخطط رقم 07 برازيليا - عاصمة البرازيل ( كوست دنيمبر )



المصدر: كتاب تخطيط المدن للدكتور المهندس عاطف حمزة حسين

و مع عمليات التنمية و التطور السريع أصبحت المدن مركزا للعديد من الأنشطة الاقتصادية و الخدمات المختلفة و بالتالي تزايدت الهجرة من الريف إلى الحضر طمعا في مستوى اقتصادي و خدماتي أعلى، و نتيجة لذلك أن اكتظت المدن بكثير من مناطق الإسكان الفقيرة التي يشغلها كثير من العاملين بالصناعة و الحرف الدنيا بالمدينة.

و مع التطور العالي لحركة المواصلات تعقدت الحياة خاصة بالمدن التي نشأت قبل عصر السيارة و لم تتمكن شوارعها الضيقة من حركة المواصلات المتزايدة و المتطورة في سرعاتها و إحجامها، و أصبحت الحاجة ماسة إلى أسلوب التخطيط في مواجهة تلك المشاكل المتعددة و أصبح إعادة تخطيط المدينة أمرا ضروريا و ملحا.

و لقد اتجهت مدن الخليج إلى التخطيط في الستينات و حتى أوائل السبعينات من هذا القرن خاصة بعد الطفرة البترولية التي ظهرت في تلك الفترة، إضافة الى استقلال دولها الأمر الذي أسرع بالتوجه إلى تخطيط مدنها بصورة تتواكب و متطلبات الظروف التي تعيشها بعد الاستقلال، و نتيجة لذلك ظهر عدد لا بأس به من المدن الخليجية المخططة كمدينة الكويت و أبو ظبي و الدوحة و الرياض .

### 3- الأهداف العامة للتخطيط:

تختلف نظرة التخطيط باختلاف موقع و مستوى المشكلات على المنسوب القومي أو الإقليمي و بالتالي تتحدد الأهداف و الطموحات التي تتناسب مع تلك المناسب من اجل تحقيق التوازن بين معطيات السكان و الخدمات و بين السكن و العمل، و بين القرى و المدن، و من أهم الأهداف العامة للتخطيط ما يلي:

- تحسين البيئة الطبيعية و محاولة الاستفادة بها في خلق عناصر الاستقرار المفضل إضافة إلى خلق الأنشطة الاقتصادية المناسبة.
- توجيه عملية تنمية المجتمعات لتحقيق الأمان و الراحة و الترفيه أو الترويج.
- دراسة مناطق الطرد و الجذب السكاني على مستوى الدولة أو الإقليم لما لهما من أهمية على العمران و ذلك للعمل على توفير العناصر اللازمة لاستقرار السكان بمناطق الطرد، إضافة إلى التنمية العمرانية التي تتواكب مع الزيادات السكانية بمناطق الجذب.
- دراسة وإقرار الأساليب اللازمة لتحقيق الاستغلال الأنسب لجميع المواد المتاحة و البعد عن ظاهرة الاستنزاف و بما يحقق نوا مطردا و أعددا في مصادر الدخل بالدولة و الإقليم.
- العمل على إيجاد جميع العناصر اللازمة لرفع المستوى المعيشي للسكان مع إيجاد التوازن المناسب بين المستويات المعيشية المختلفة.

- توزيع الأنشطة الاقتصادية و الخدمية و السكانية بما يتناسب مع قوة العلاقة التي تنعكس على الحركة التجارية بين أنشطة المدينة.
- تأكيد مبدأ التدرج الهرمي في جميع العناصر التخطيطية سواء كانت تجمعات عمرانية على مستوى الإقليم أو على مستوى مناطق السكن أو الخدمات أو الطرق أو الشبكات بالمدينة، لما لهذا المبدأ من أثر جيد على التنسيق و الانسجام بين هذه المكونات.
- تحقيق شبكات ذات كفاءة عالية للمواصلات و الاتصالات و النقل لتأكيد الترابط بين مناطق المدينة أو بين التجمعات العمرانية على المستوى الإقليمي.

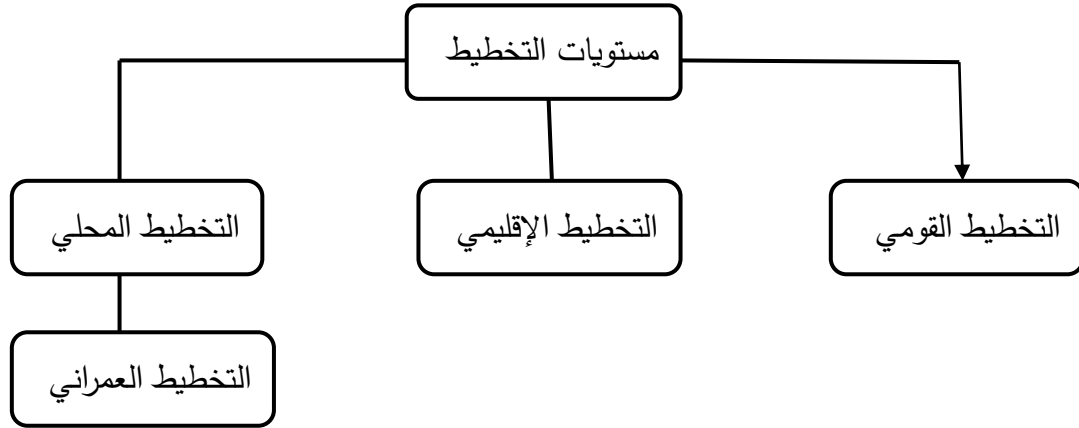
#### **4- دور التخطيط و مستوياته:**

يعتبر علم التخطيط حالياً وسيلة الإنسان و أسلوب عمله النابع من طموحاته المتعددة و تطلعاته الواسعة بهدف تحقيق أقصى انتفاع ممكن و كيفية نموه و تطوره، و هو بذلك أسلوب المجتمع لدراسة جميع موارده و إمكانياته للوصول إلى كيفية استخدامها في تحقيق الأهداف المنشودة، و تختلف المجتمعات فيما بينها من حيث الموارد و إمكانيات المتاحة و أيضاً من حيث المستوى العلمي و التقني و حجم نشاط الأفراد و مجهوداتهم للوصول إلى الطموحات المرجوة، و نتيجة لتفاعل الإنسان مع البيئة يمكن أن يتطور المجتمع و يتقدم أو قد يصل إلى مرحلة التبعية و الاستعمار.

و لتحقيق مستوى جيد من النتائج يجب أن تسير جميع عمليات التخطيط في تناسق و تدرج هرمي دقيق.

و يتضح من ذلك أن للتخطيط مستويات ذات علاقات تبدأ من القاعدة إلى القمة في شكل بيانات و دراسات يركز عليها التخطيط في تحديد أهدافه التي يسعى إليها، ثم علاقات أخرى تبدأ من القمة إلى القاعدة متمثلة في الخطوط الرئيسية للخطة في شكل سياسات و قرارات و توصيات.

شكل رقم 02 يوضح مستويات التخطيط



المصدر: الطالب 2017

- **التخطيط القومي:** فالتخطيط القومي الشامل يقوم بدراسة كاملة لموارد الدولة و إمكاناتها الاقتصادية و الظروف الاجتماعية و الطبيعية لتحديد الأهداف و الطموحات و كيفية الوصول إلى تحقيقها في صورة برامج زمنية تحدد المكان و الزمان المناسبين لتحقيق تلك الطموحات، و هذا يستلزم الحوار المستمر بين مستويات التخطيط الثلاث.

- **التخطيط الإقليمي:** فيقوم بدراسة الإقليم طبيعيا و اجتماعيا و اقتصاديا لمعرفة المدى الذي يمكن من خلاله تحقيق الأهداف القومية في إطار الخطة الشاملة للنهوض بكل إقليم الدولة، و تبرز أهمية التخطيط القومي في العمل على التكامل الطبيعي و الاجتماعي و الاقتصادي بالإقليم داخليا ومع الأقاليم المجاورة، مع رفع مستوى المعيشة و لإيجاد التوازن بين مستويات الدخل في كافة مناطق الإقليم في محاولة للتحكم في الهجرة الداخلية و الخارجية و توجيهها و أيضا التحكم في الكثافات السكانية و ربطها بالاستخدام النسب للأراضي على سطح الإقليم.

- **التخطيط المحلي:** يصل إلى مرحلة تفصيلية بشكل أوسع حيث يشمل التخطيط العام و التخطيط العمراني للتجمعات العمرانية المختلفة بالإقليم سواء كانت مدنا أو قرى.

## 5-مراحل العمل التخطيطي:

تخطيط المدن إذن احد فرعي التخطيط المحلي المعروف حاليا، و لقد أصبح تخطيط المدن في عصرنا الحاضر ضرورة ملحة للخروج بمدننا من مشاكلها المتعددة، فالزيادة العالية في أعداد السكان نتيجة للهجرة المستمرة من الريف إلى الحضر و الذي يتبعه قصور في الإسكان، و المرافق العامة و الخدمات و مشاكل المرور بما تمثله من اختناقات متعددة لحركة المرور في مناطق متعددة من مدننا القائمة و التي غالبا ما كانت نشأتها قبل عصر السيارة السائد حاليا بما يتطلبه من زيادة في عرض الطرق لاستيعاب الزيادة الفعالية في معدلات امتلاك السيارات و ما يتبع ذلك من زيادات في نسبة التلوث الجوي التي تتطلب هي الأخرى زيادة المساحات الخضراء، الأمر الذي تعجز المدينة القائمة عن توفيره، و تحت ضغط هذه المشاكل و غيرها تكون الامتدادات العشوائية للمدينة فتتضارب استعمالات الأراضي و تتعدد المشاكل و تتعقد، و هنا لا سبيل غير التخطيط و تحل مشاكل المدن القائمة بواحد من هذين الاتجاهين أو بهما معا و هما:

- إعادة تخطيط المدينة القائمة.

- إنشاء مدينة جديدة أو أكثر لامتناس الزيادة السكانية القائمة بالمدينة.

و لهذا فإن الإجراءات أور الخطوات اللازمة للتخطيط يمكن حصرها فيما يلي:

## 5-1- تحديد الأهداف من خلال التخطيط الإقليمي:

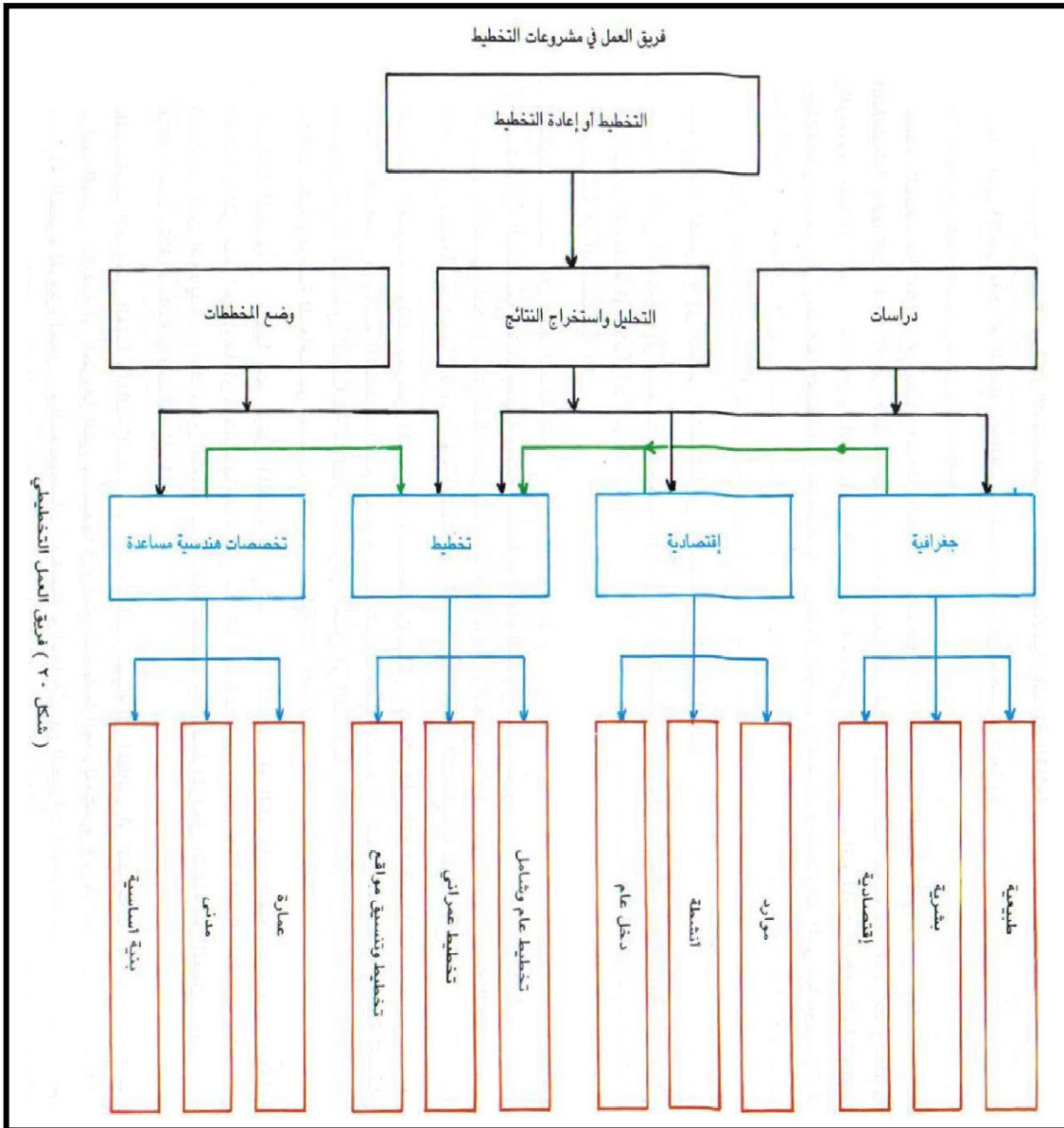
يحدد الهدف من مشروع إنشاء المدينة الجديدة بناءً على الدراسات الإقليمية التي تقوم بها الإدارات التخطيطية بالهيئات المسؤولة عن قطاع التعمير بالدولة بعد الدراسة المستفيضة لمجموعة المؤثرات و تحليلها و الوصول منها إلى تحديد المشاكل و بالتالي وضع التخطيط الإقليمي الذي يحدد مواقع المدن الجديدة و إحجامها ووظائفها و الغرض من إنشائها اجتماعيا و اقتصاديا و بالتالي تحديد المعطيات و المحددات التي لها دور مؤثر في حياة المدينة الجديدة.

## 5-2- اختيار المكتب الاستشاري لأعمال التخطيط:

- يتم إسناد المشروع إلى المكتب الاستشاري ( مكتب الدراسات ) بوحدة من الطرق التالية:
- **التكليف المباشر:** في هذه الحالة تقوم إدارات التخطيط في الهيئة بتحديد إحدى الشركات أو المكاتب الاستشارية الهندسية للقيام بمهمة وضع التخطيط العام للمدينة تحت شروط معينة و يستوجب ذلك المتابعة المستمرة و التنسيق الكامل وفق خطة عمل ملزمة لكلا الطرفين و أيضا يجب أن يكون لدى الهيئة الجهاز الفني القادر على متابعة و مراجعة الأعمال مع الاستشاري القائم بالإعمال التخطيطية للمشروع.
  - **المسابقة المفتوحة:** و ذلك بعرض المشروع بالصحف ووسائل الإعلام المختلفة ليقوم المتخصصون في هذا المجال بالتنافس في وضع التخطيط العام للمدينة تحت شروط معينة تحددتها اللجان المختصة بالهيئة لضمان خبرة المتقدمين للمسابقة و بالتالي مستوى العمل أو التخطيط الذي يمكن أن يقدموه، و ذلك نظير مكافأة مالية و فرصة للتعاقد على تصميم المراحل التالية من العمل.
  - **المسابقة المحدودة:** و فيها يتم عرض المشروع على عدد من المكاتب أو الشركات الهندسية ذات الكفاءة العالية و التي يتم اختيارها أو ترشيحها بناء على سابقة و أعمالها و خبرتها في هذا المجال لتقوم بالتنافس لتخطيط المدن الجديدة ، و ذلك نظير التعاقد على إتمام و تصميمي و تخطيط المراحل التالية من العمل و قد تركز هناك مكافأة مالية بالإضافة إلى ذلك.
  - **طلب تقدم العروض الفنية و المالية للمشروع:** و فيه تطلب الهيئة من المكاتب أو الشركات الاستشارية التقدم برأيها الفني و الكيفية أو الطريقة التي ستتبعها في وضع التخطيط العام للمشروع و المراحل الزمنية المتوقعة.

و سابقة الخبرة لفريق العمل و التخصصات المختلفة و الكفاءات و الخبرات المتعددة للفريق ثم العرض المالي للمشروع و الأتعاب المطلوبة في المقابل، و تقوم الهيئة باختيار أكفأ المكاتب الهندسية و أكثرها اعتدالا رفي الأتعاب المطلوبة، و تقوم الهيئة في المراحل الثلاث الأخيرة بتحديد لجان للتحكيم يتمتع أفرادها بقدرات عالية و خبرات واسعة في كيفية تحديد المشروع الفائز من بين المشروعات المقدمة، و بالتالي المكتب الهندسي الذي يمكن أن يتم تصميم المراحل التالية من العمل أنظر ( شكل 03).

**الشكل رقم: 03 فريق العمل في مشروعات التخطيط**



(شكل ٢٠) فريق العمل التخطيطي

### 5-3- وضع التخطيط العام للمدينة:

بعد أن يستقر إسناد العمل إلى المكتب الاستشاري يبدأ فريق العمل كل في مجال اختصاصه في جمع البيانات اللازمة عن الظروف البيئية و السكان و الأوضاع الاقتصادية المتوقعة بالمدينة الجديدة، ثم يقوم بتحليلها و تحديد أثر كل منها في تخطيط المدينة، ثم توضع الأفكار التخطيطية أو البدائل التي تناقش و تهذب و يختار الأفكار التخطيطية أو البدائل التي تناقش و تهذب و يختار انسبها لوضع التخطيط الابتدائي من خلالها و يناقش مع اللجان المختصة ثم يعرض على الرأي العام و تجمع كافة الآراء و الملاحظات حول التخطيط لتؤخذ في الاعتبار بالتخطيط العام الشامل للمدينة.

### 5-4- إعداد التصميمات التنفيذية:

يبدأ المخطط في وضع التخطيط العمراني التفصيلي لمكونات المدينة اعتمادا على الرفع المساحي و الطبوغرافي و اختبارات التربة ليتمكن من وضع التصميمات المعمارية و تخطيط شبكات البنية الأساسية للمدينة يلي ذلك وضع دفاتر الشروط و جداول الكميات و المواصفات لمباني المدينة، و تزيد دقة و كفاءة العمل كلما كان التنسيق سائدا بين الاستشاري و الهيئة المسؤولة عن المدينة.

### 5-5- تقديم الدراسات في شكل مخططات:

تبدأ هذه المرحلة باستلام الهيئة المسؤولة عن التخطيط جميع التصميمات و المخططات و دفاتر الشروط و المواصفات و جداول الكميات باعتبارها مستندات نتيجة الدراسات، لتقوم الهيئة من جانبها بعرض تنفيذ المشروع على شركات التنفيذ كل في مجال اختصاصه و ذلك بوسائل الإعلام المختلفة ثم يتم التعاقد مع أكفأها عملا و أقلها سعرا و ذلك بشروط و ممارسات خاصة لتقوم بتنفيذ المشروع وفق الجداول الزمنية المقررة و بناءً على مخططات التصميم الموضوعة.

## 5-6- أعمال التنفيذ:

مرحلة التنفيذ هي المرحلة التي يجد التخطيط لنفسه طريقا نحو الواقع و كلما تحرت تلك المرحلة خطوات التصميم و أبعاده و معدلاته كلما أكتمل شكل المدينة كما وضعه التخطيط.

- تبدأ أعمال تنفيذ المدينة بتوقيع محاور الطرق على الطبيعة و التي لها الدور الرئيسي في تحديد شكل و ملامح المدينة على سطح الأرض و يستدعي ذلك مستوى عال من الدقة لأن أي خطأ مهما كان بسيطا يتضاعف مقداره كلما زادت أطوال الطرق و يكون لهذا أثره البالغ في نقل و تغيير معالم استعمالات الأرض بالمدينة.

- تمهيد الطرق تبعا للقطاعين الطولي و العرض مع ربطها بالطرق الإقليمية، و من الجدير بالذكر أن المناسب التصميمية للطرق هي الأساس الذي تصمم عليه شبكات البنية الأساسية بالمدينة و بالتالي فإن أي تغيير في تلك المناسيب يضع شبكات البنية الأساسية أمام مشاكل متعددة.

- أعمال التسوية لمواقع المباني بناءً على مناسيب التصميم المحددة من قبل التخطيط بينما يمكن إرجاء تسوية ارض الفراغات إلى ما بعد الانتهاء من أعمال البناء و مد الشبكات.

- مد شبكات البنية الأساسية منطلقا من الشبكات الإقليمية المناظرة إن وجدت و ما يستتبع ذلك من ربط في المناسيب الأرضية لمحاور الشبكة.

- أعمال تنفيذ المباني: هي العنصر الأساسي لوجود التكوين الاجتماعي و خلق الأنشطة المختلفة و المتعددة للحياة بالمدينة، و باكتمال تلك المرحلة تكون المدينة في سبيلها نحو الوجود، و بالمباني المختلفة في وظائفها و أشكالها و أبعادها و طابعها و ارتفاعاتها يتكون البعد الثالث و التشكيل البصري للمدينة.

- رصف الطرق متزامنا مع تنفيذ مباني المدينة يكمل كل منهما الآخر فالطرق إنما تنشأ أساسا لخدمة الأنشطة المختلفة بالمدينة و التي غالبا ما تكون مراكز استيطان لها.

- تنسق الفراغات و الطرق و الحدائق و المتنزهات و ممرات المشاة للتكامل مع الواجهات ذات الطابع المختلفة في رسم الصورة البصرية النهائية للمدينة.

### 5-7- إعمار المدينة:

تلك هي المرحلة الذي بدا من خلالها نبض الحياة بالمدينة و ذلك بانتقال السكان إليها من خلال إجراءات تمويل معين أهمها:

• تأجير مباني المدينة بوظائفها المختلفة.

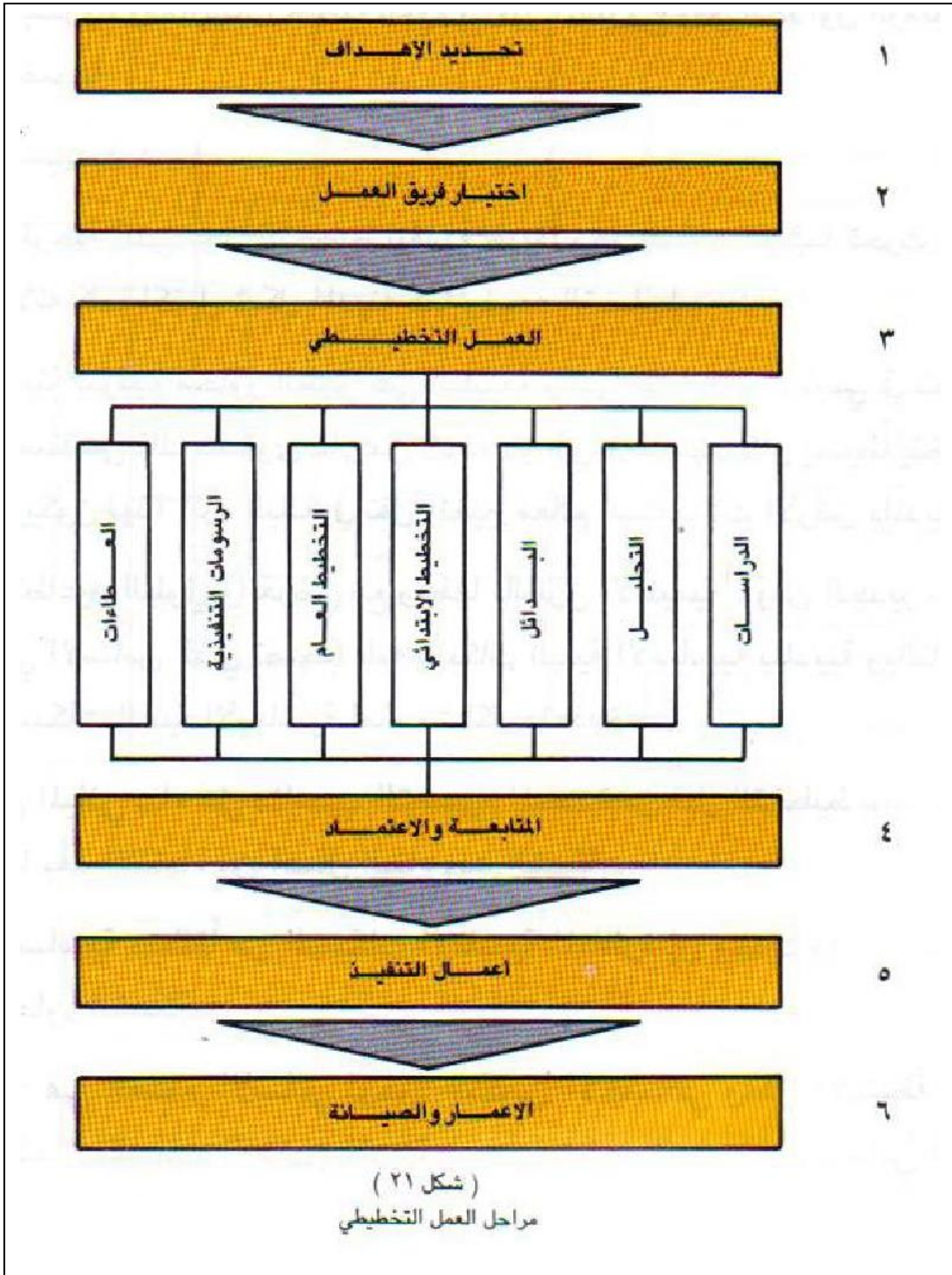
• التملك تحت شروط مختلفة.

• حق الاستغلال لمدة محددة.

• بيع الأراضي بعد تقسيمها ليقوم السكان ببنائها تبعا لشروط بنائية خاصة.

و في جميع الحالات فإن هذه العمليات تتم تبعا لمخطط استعمالات الأراضي احد مستندات التخطيط العام للمدينة، و مع انتقال السكان إلى المدينة تتكون بها الأجهزة الخاصة بالصيانة و الشؤون الإدارية المختلفة حتى تنضم المدينة إلى موكب المدن بالدولة. ( الشكل 04).

الشكل رقم 04: مراحل العمل التخطيطي



المصدر: كتاب تخطيط المدن للدكتور المهندس عاطف حمزة حسين

## 6-معايير التخطيط العمراني:

### معايير التخطيط العمراني:

الحديث عن التخطيط العمراني هو الحديث عن معايير التخطيط و العكس صحيح ، حيث تعد المعايير التخطيطية مهمة جدا في تنظيم احتياجات السكان من خلال السكنات و التجهيزات و الفضاءات المرفقة لها.

و قبل الولوج الى بعض المعايير المعتمدة يجب ان نفهم ان المدينة يجب ان تقسم إلى وحدات تخطيطية مما يسهل في توزيع الخدمات و التجهيزات بمستوياتها المختلفة و هي كالآتي:

- المجموعة السكنية - المجاورة السكنية. - الحي السكني. - القطاع السكني.
- التجمع السكني.

كما تنقسم الخدمات العامة إلى ثلاثة أنواع:

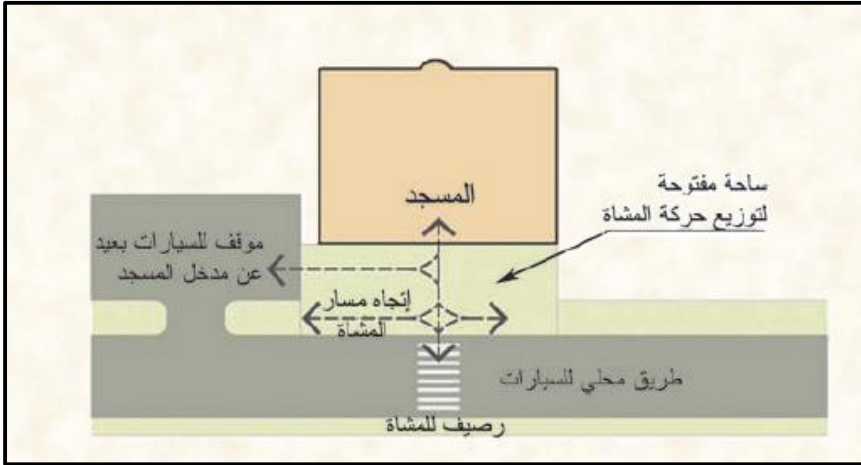
- 1- نوع يخدم مجاورته المباشرة، مما يجب أن يكون على قرب من المسكن بحيث يلبي الاحتياجات التي تكرر بكثرة يومياً
- 2- نوع يخدم قطاع من المدينة، بحيث يلبي احتياجات أقل تكرراً وبالتالي يجب أن يكون أبعد من النوع الأول .

3-نوع يخدم المدينة بأكملها، بحيث يلبي احتياجات نادرة الطلب يمكن أن تكون في مركز المدينة.

### 6-1- الخدمات الدينية:

يعد المسجد النواة للمجموعة السكنية حيث يوفر الخدمة الدينية لحجم سكاني محدود (750- 1000 نسمة) ويأخذ بعين الاعتبار في المعايير التخطيطية لهذا المستوى من المساجد.

شكل رقم: 05 يوضح استخدام ساحة مفتوحة امام المسجد لتوزيع حركة المشاة



المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات وزارة الشؤون البلدية و القروية - الرياض-فهرسة الملك فهد الوطنية 2005 ص 5.

هناك عدة اعتبارات للمساجد يجب اخذها بعين الاعتبار:

- مراعاة ان يتم توفير مواقف للسيارات خارج المسجد، وذلك بتوفير موقف واحد للسيارات لكل 5 مصليين و أن يكون بعيدا عن مدخل المسجد .
- وجود شبكة جيدة للمسارات المشاة تربط بين المسجد و نطاق تأثيره.
- سهولة الوصول إلى المسجد سيرا على الأقدام .
- مراعاة توفير مساحة مفتوحة امام المسجد لتأكيد موقعه و إبراز اهمية المسجد و يمكن إستغلالها في الصلاة ايضا في حالة زيادة عدد المصلين كما تعمل هذه المساحة على تجميع و توزيع المصلين عند خروجهم من الصلاة.

جدول رقم (01) : يوضح المعدلات التخطيطية للمساجد

إلى	من	التعيين
75000	3000	عدد السكان ( نسمة )
800 متر	500 متر	نطاق الخدمة بالمتر
3500	2400	عدد المصلين
1.80	1.50	نصيب المصلي من المساحة م <sup>2</sup> / للمصلي

المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 5.

## 2-6- الخدمات التعليمية:

### 1-2-6- روضة الأطفال: روض الأطفال عبارة عن وحدات تعليمية تؤدي دور الخدمة التعليمية ورعاية

الأطفال في المرحلة التي تسبق مرحلتي التعليم الابتدائي و تقوم بخدمة فئة السن (06-04) سنوات.

هناك عدة اعتبارات لرياض الأطفال يجب أخذها بعين الاعتبار:

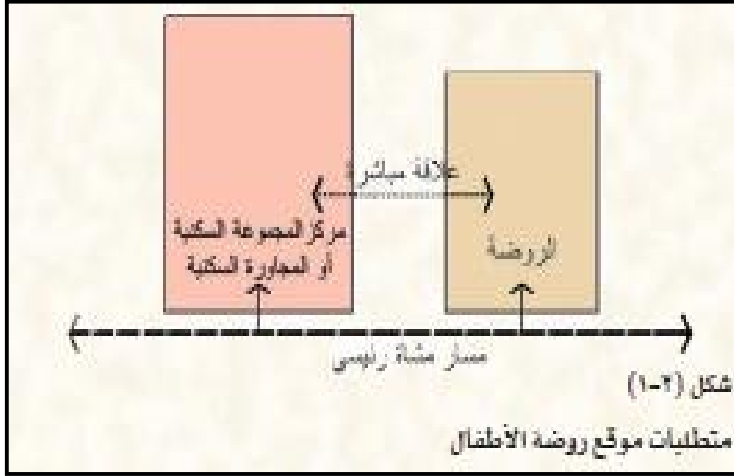
- يجب ان يتم توفير مواقف للسيارات خارج لرياض الأطفال بان يتم توفير موقف للسيارات لكل 05 اطفال و ان يكون الموقف سطحيا بعيدا عن مدخل الروضة كلما امن ذلك.

### جدول رقم (02) : يوضح المعدلات التخطيطية لرياض الأطفال

إلى	من	التعيين
3000	1500	عدد السكان ( نسمة )
300	200	نطاق الخدمة بالمتر
120	90	عدد الأطفال
10	05	نصيب الطفل من المساحة م <sup>2</sup> / للطفل

المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 7.

### شكل رقم 06: يوضح متطلبات روضة الأطفال



المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 7.

**2-2-6- المدارس الابتدائية:** تخدم المدرسة الابتدائية الفئة العمرية (06-12) سنة و تعتبر المرحلة الأولى من مراحل التعليم.

هناك عدة معايير تخطيطية تأخذ بعين الإعتبار في تخطيط المدارس الابتدائية:

- يجب ان يكون لها مسار آمن بحيث يمكن الوصول إليها سيرا على الأقدام، كما يمكن الوصول إليها بطريق ثانوي و يفضل ان يكون لها طريق خدمة خاص بها.
- يراعى ان تكون المدرسة الابتدائية على طريق ثانوي.
- يراعى في تحديد موقع المدرسة سهولة الدخول و الخروج للحافلات المدرسية و سهولة الوصول إليها من خلال و سائل نقل التلاميذ، مع مراعاة عنصر السلامة و الأمان لحركة التلاميذ أثناء الدخول و الخروج.

جدول رقم (03) : يوضح المعدلات التخطيطية للمدارس الابتدائية

التعيين	من	إلى
عدد السكان	3000 (نسمة)	6000 (نسمة)
نطاق الخدمة بالمتر	-	500
العدد الإجمالي للتلاميذ	240	780
نصيب التلميذ من المساحة م <sup>2</sup> / تلميذ	15	20

المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 8.

### 3-2-6- المدرسة المتوسطة: تخدم المدرسة المتوسطة الفئة العمرية (12-15) سنة و تعتبر المرحلة

الثانية من مراحل التعليم.

هناك عدة معايير تخطيطية تأخذ بعين الاعتبار في تخطيط المدارس المتوسطة:

- يراعى ان تكون موقع المدرسة في مركز الحي السكني يجمعها طريق ثانوي و ممرات للمشاة.
- يجب ان يكون لها مسار آمن بحيث يمكن الوصول إليها سيراً على الأقدام، كما يمكن الوصول إليها بطريق ثانوي و يفضل ان يكون لها طريق خدمة خاص بها.
- يراعى ان تكون المدرسة المتوسطة على طريق ثانوي.
- يراعى في تحديد موقع المدرسة سهولة الدخول و الخروج للحافلات المدرسية و سهولة الوصول إليها من خلال و سائل نقل التلاميذ، مع مراعاة عنصر السلامة و الأمان لحركة التلاميذ أثناء الدخول و الخروج.

جدول رقم (04) : يوضح المعدلات التخطيطية للمتوسطات

التعيين	من	إلى
عدد السكان ( نسمة)	6000	10000
نطاق الخدمة بالمتر	-	750
العدد الإجمالي للطلاب	240	600
نصيب التلميذ من المساحة م <sup>2</sup> / الطالب	25	30

المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 10.

#### 4-2-6- المدرسة الثانوية: تخدم المدرسة الثانوية الفئة العمرية (15-18) سنة و تعتبر المرحلة الثالثة

من مراحل التعليم.

هناك عدة معايير تخطيطية تأخذ بعين الاعتبار في تخطيط المدرسة الثانوية:

- يمكن ان تقع المدرسة الثانوية في مركز الحي السكني أو على إطفاه.
- يراعى ان تكون المدرسة الثانوية على طريق ثانوي أو رئيسي.
- يراعى في تحديد موقع المدرسة سهولة الدخول و الخروج للحافلات المدرسية و سهولة الوصول إليها من خلال و سائل نقل التلاميذ، مع مراعاة عنصر السلامة و الأمان لحركة التلاميذ أثناء الدخول و الخروج.
- يجب ان يكون لها مسار آمن بحيث يمكن الوصول إليها سيراً على الأقدام، كما يمكن الوصول إليها بطريق ثانوي و يفضل ان يكون لها طريق خدمة خاص بها.

جدول رقم (05) : يوضح المعدلات التخطيطية للثانويات

التعيين	من	إلى
عدد السكان (نسمة)	10000	20000
نطاق الخدمة بالمتر	-	2500
العدد الإجمالي للطلاب	360	900
نصيب التلميذ من المساحة م <sup>2</sup> / الطالب	25	30

المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 10.

### 3-6- الخدمات الصحية:

- **المستشفيات** : المستشفيات هي التي تقدم المستوى الأساسي للخدمات الصحية حيث يمتد

نطاق خدمتها ليشمل حجم سكاني يصل (20 - 250 ألف نسمة) و تقوم هذه الخيرة بتقديم

الخدمات الصحية الأساسية للمدن و القرى القريبة منها و يجب ان تتوفر فيها معظم

الخدمات الطبية و خاصة الاستعجالات الطبية و غيرها من الخدمات .

هناك عدة معايير تخطيطية تأخذ بعين الاعتبار في تخطيط الخدمات الصحية:

- يجب ان يختار موقع المستشفى على طريق رئيسي او ثانوي في حين تكون مداخل الطوارئ

على طرق لا تعاني من الاختناقات المرورية.

- يجب الأخذ في الحسبان احتمال التوسع المستقبلي لمواكبة طلبات السكان على الخدمة.

- الأخذ بعين الاعتبار مواقف السيارات بان يتم توفير موقف واحد للسيارات لكل سريرين

بالمستشفى او 06 مواقف 100 م<sup>2</sup>.

جدول رقم (06) : يوضح المعدلات التخطيطية للمستشفيات

إلى	من	التعيين
250000	20000	عدد السكان (نسمة)
20	-	نطاق الخدمة بالكيلومتر
900	360	العدد الإجمالي للطلاب
250	150	نصيب السرير الواحد من مساحة الموقع

المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 11.

#### 4-6- الخدمات البريدية:

**مكتب البريد :** و هي تلك المكاتب التي توفر للمواطنين الخدمات المالية و خدمات تسليم و تسلم الطرود البريدية.

هناك عدة معايير تخطيطية تأخذ بعين الاعتبار في تخطيط مكاتب البريد:

- تموقع مركز البريد في مركز المدينة لكي يتم الوصول عليه من جميع انحاء المدينة.
- يجب الأخذ بعين الاعتبار تخصيص مكان بجوار المكتب للتحميل و التفريغ.
- يتم توفير مواقف السيارات بان يتم توفير موقف واحد لكل 25 م<sup>2</sup> من المساحة المبنية.

#### جدول رقم (07) : يوضح المعدلات التخطيطية لمكاتب البريد

إلى	من	التعيين
30000	20000	عدد السكان (نسمة)
5	2	نطاق الخدمة بالكيلومتر
0.04	0.02	نصيب الفرد من المساحة م <sup>2</sup>

المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 14.

## 5-6- الخدمات الأمنية:

1-5-6- مركز الشرطة: و هي التي توفر الخدمات الأمنية للمواطنين و تسهر على حماية السكان

و ممتلكاتهم .

يخضع مركز الشرطة لعدة معايير تخطيطية التي تحدد بدورها كفاءة الخدمة و اهميتها:

- الخصائص السكانية: يبرز تأثير التركيب السكاني و توزيع الكثافات السكانية و نوعية السكان و خصائصهم الاجتماعية على تحديد مهام و دور الشرطة في تلبية احتياجات الفئات المختلفة من المجتمع.

- أنماط الأنشطة الاقتصادية للمجتمع: تلعب دورا مهما في تحديد المناطق ذات الأهمية الحيوية للسكان و طبيعة احتياجاتها من الخدمات الأمنية.

- معدلات حدوث الجرائم: يمثل هذا العمل المناطق ذات الحساسية الأمنية من حيث المعدلات النسبية لحدوث الجرائم.

### جدول رقم (08) : يوضح المعدلات التخطيطية لمراكز الشرطة

إلى	من	التعيين
250000	50000	عدد السكان ( نسمة)
8	5	نطاق الخدمة بالكيلومتر
0.10	0.06	نصيب الفرد من المساحة م <sup>2</sup>

المصدر: دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 15.

2-5-6- الحماية المدنية: و هي التي توفر الخدمات الأمنية للمواطنين في بعض الحالات .

يخضع مركز الحماية المدنية لعدة معايير تخطيطية التي تحدد بدورها كفاءة الخدمة و اهميتها:

- الموقع الجغرافي .

- التموقع على مستوى المحاور و الطرق الرئيسية مع سهولة الدخول و الخروج من ذلك الموقع.

- توفير مواقف سيارات واحد لكل 25 م<sup>2</sup> من المساحة المبنية .

**جدول رقم (09) : يوضح المعدلات التخطيطية لمراكز الحماية المدنية**

التعيين	من	إلى
عدد السكان ( نسمة)	15000	30000
نطاق الخدمة بالكيلومتر	0.05	0.15
نصيب الفرد من المساحة م <sup>2</sup>	0.06	0.10
عدد سيارات الإطفاء	سيارة واحدة لكل 15000	سيارة واحدة لكل 25000

المصدر : دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 16.

**6-6 - الخدمات التجارية:**

**جدول رقم (10) : يوضح المعدلات التخطيطية للخدمات التجارية بمركز المدينة**

نصيب الفرد من المساحة التجارية	من (م <sup>2</sup> )	إلى (م <sup>2</sup> )
في مركز المدن الصغيرة ( اقل من 30 الف نسمة)	0.40	01
في مركز المدن المتوسطة ( اقل من 30 الف نسمة)	01	02
في مركز المدن الكبيرة ( اقل من 30 الف نسمة)	1.4	04

المصدر : دليل المعايير التخطيطية للخدمات - مرجع سابق ص 17.

وبخصوص المعايير التخطيطية التي يتم الاعتماد عليها في الجزائر فنلاحظ عدم وجود معايير واضحة معتمدة من طرف الوزارة الوصية يتم الاعتماد عليها في إنجاز مختلف دراسات كبرى مثل مخططات شغل الأراضي والمخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير ، و في إطار هذا البحث قمنا باتصالات مع عدة

مكاتب الدراسات حول المعايير التخطيطية المعتمدة في مختلف الدراسات و مدى تطبيق مختلف المعايير التخطيطية للدراسات فكانت الإجابة باعتماد معايير تخطيطية تقريبية و غير مرجعية.

II. المخالفات المرورية:

## 1- تعريف المخالفة المرورية:

\* تعرف المخالفات المرورية بصفة عامة على انها حدث جاء نتيجة تصرف غير صحيح نتج عنه إخلال لنظام او اكثر من انظمة المرور ، و عليه نعرف المخالفات المرورية بأنها كل سلوك مجسد أثناء استعمال الطريق يتنافى مع قواعد المرور إلى ثلاث (03) مستويات (نادرا ، أحيانا ، كثيرا) و على إثر هذا التقسيم يحدد المبحوث مستوى ارتكابه للمخالفات المرورية.

\* هي كل تصرف أو فعل ( الامتناع عن فعل) يقوم به سائق المركبة أو راكبا بها أو ماشيا يكون مخالفا لأنظمة و قواعد المرور .

## 2- أنواع المخالفات المرورية:

نظرا لتزايد عدد السكان و امتلاك الأسر الجزائرية عدة مركبات للأسرة الواحدة مما يساعد في ارتفاع معدلات ارتكاب المخالفات و الحوادث المرورية خاصة داخل المناطق الحضرية و يمكن تلخيص أنواع المخالفات المرورية داخل المناطق الحضرية في:

- التوقف العشوائي لعدم توفر المواقع المخصصة للمركبات بالعدد الكافي، خاصة عند المؤسسات و المرافق العمومية التي لها علاقة مباشرة مع المواطن.
- توقف المركبات فوق الرصيف المخصص للمشاة مما يضطر المشاة للنزول لقارعة الطريق و تعريض أنفسهم للخطر .
- عدم احترام إشارات المرور حسب الحالة وعدم إحترام الأولوية.
- تجاوز السرعة القانونية المسموح بها داخل المدينة او المجال الحضري.
- إستعمال الهاتف النقال أثناء السياقة.
- التوقف عند التقاطعات.

## 3- أسباب المخالفات المرورية:

و السبب هو قصده ذلك العامل الذي يؤدي إلى أن يرتكب السائق المخالفة المرورية سواء أكان ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة و لكن يعد هو السبب المؤدي إلى هذه المخالفة.

**السائقون:** هم الذين يقودون المركبات، سواء مركباتهم الخاصة أو مركبات الأجرة أو الذين يعملون سائقي لدى الشركات أو المؤسسات أو القطاعات العمومية فنقص ديرايتهم بقوانين و انظمة المرور .

**المركبات:** هي كل عربة تسير بعجلات و ذات محرك بحيث عدم صيانة هذه المركبات دوريا في نظام المكابح و العجلات و المحرك يساعد على ارتكاب مخالفات مرورية.

**سوء التخطيط:** عدم تطبيق معايير التخطيط العمراني في مختلف الفضاءات المرورية كالطريق ، ارصفة المشاة ، مواقف السيارات، الدورات و كذلك التصميم الهندسي للطريق يساعد على ارتكاب المخالفات المرورية.

**السائقون ( الجانب السلوكي):** نقص الثقافة المرورية لبعض اصحاب المركبات و السيارات تجعلهم يرتكبون مخالفات مرورية سواء عن جهل او علم و بإصرار منهم.

#### 4- آثار المخالفات المرورية:

**1-4- الآثار الإجتماعية:** تتمثل الآثار الاجتماعية للمخالفات المرورية المؤدية إلى الحوادث المرورية في خسارة الفرد و ذويه و أصدقاء له، و أيضا خسارة المجتمع له عندما يكون هذا الفرد منتجا و فعالا فعندما يكون هذا الفرد هو عائل لأسرته فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان معيها، كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام و الحزن و تلك المشاعر و الأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها ماديا، كما أنها لهل انعكاسات سلبية على سلوكيات ذوي المفقود و لقد أثبتت دراسات عديدة أن من ابرز أسباب تصدع كثير من الأسر و انحراف سلوكيات كثير من الشباب يعود إلى غياب رب الأسرة بسبب الوفاة أو غيرها، و من الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ترمل بعض النساء ضحايا حوادث المرور المتوفين و هذا يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة و الأطفال، فالمرأة بمفردها عاجزة عن السيطرة على

الأسرة بالشكل المناسب فيما لو كانا لب مازال على قيد الحياة و هذا يؤثر على تنشئة الأطفال ، مما قد يعرضهم إلى الفشل في التعليم ومواصلة الدراسة، و الاتجاه نحو رفقاء السوء وبالتالي الوقوع في الانحراف السلوكي، فرب الأسرة له أهميته في أمن و إستقرار وتوازن الأسرة وحفظ أفرادها من التشرذم الأمر الذي يؤدي على بروز آثار اجتماعية سلبية، ومن بعض تلك الآثار التي تتركها الحوادث المرورية ، التفكك الأسري، و المعاناة النفسية بسبب وفاة أو إصابة رب الأسرة أو أحد أفرادها، وتقييد حرية أحد أفراد الأسرة بإيقاع عقوبة السجن عليه بسبب ارتكابه لحادث مروري هذا إلى جانب احتمال انحراف بعض أبناء المصاب أو المتوفى، بعزوفهم عن التحصيل العلمي، ومصاحبتهم لرفقاء السوء.

#### 4-2- الآثار الاقتصادية: هناك آثار اقتصادية كبيرة تتركها المخالفات المرور ، وهذه الآثار قد تلحق

بالمال الخاص و المال العام، فمن ضياع المال الخاص مثلا في حالة حصول مخالفات مرورية كبيرة تؤدي إلى حوادث مرورية كتهشيم السيارات و تلفها، ونفقات صيانتها، كما لا يستهان أيضا بالنفقات الباهظة للعلاج م فالإصابات سواء ما تنفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد في المستشفيات الخاصة و يترتب على الحوادث آثار أخرى كبيرة تتمثل في هدر المال العام فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء و إشارات المرور و الأرصفة للتكسير ، وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب بسبب عجزه عن الكسب و العمل، ونخلص إلى أن اقتصاد الدولة يتأثر بما تسببه المخالفات المرورية المؤدية في اغلب الأحيان لحوادث المرور من أضرار كبيرة في الأموال والممتلكات، وفيما يلي استعراض لبعض تلك الآثار:

✓ الخسائر في المنتجات الصناعية بسبب تغييب المصابين عن العمل.

✓ تكاليف العلاج للمصابين في الحوادث المرورية في المستشفيات.

✓ الأضرار التي تصيب الممتلكات العامة والخاصة.

✓ الخسائر المادية التي تلحق بالمعاقين وذويهم بسبب توقعهم عن العمل.

**4-3- الآثار الصحية:** وتشمل الآثار الصحية الناتجة عن المخالفات المرورية المؤدية للحوادث إلى

الإصابات الجسدية التي يخلفها الحادث المروري كالجروح والخدوش الطفيفة، مروراً بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاء بالوفاة.

مما يؤثر بشكل أو بآخر على حساب مستوى الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضى العاديين، وهناك الخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية والتي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ومن الآثار الصحية أن هناك ضحايا لحوادث المرور لم يسلموا من الإصابات فهناك حالات كثيرة في المستشفيات مصابة بغيوبة طويلة، وكسور أولية ومضاعفة، وعاهات دائمة، وحالات بتر بالأيدي والأرجل، أو شلل نصفي أو كامل، وفقدان الذاكرة.

#### **5- طرق الوقاية من المخالفات المرورية:**

تفتك حوادث المرور بحياة كثير من الناس و ذلك نتيجة لمخالفة انظمة المرور، وتخلف وراءها أمواتاً ومصابين ومعاقين، وأيتاماً وأرامل، فضلاً عن آثارها السلبية على الاقتصاد الوطني وما تسببه من خسائر مادية في المركبات والطرق والمرافق العامة.

كل ذلك استدعى ضرورة إيجاد سبل جادة للحد من المخالفات والحوادث المرورية من خلال عناصر هي:

#### **5-1- التعليم و الثقافة و التوعية:**

وذلك بالتركيز على شرائح المجتمع المختلفة من كبار وشباب وأطفال واستيعاب الثقافة المرورية بكل أبعادها، ويتم ذلك عن طريق وسائل الإعلام المختلفة المرئية والمسموعة والمقروءة، وعن طريق برامج التوعية المرورية المناسبة في المدارس العامة والخاصة، وكذلك الجامعات والكليات المتوسطة والمعاهد مراكز التدريب، والعمل على إقرارها كمادة من المواد في المستقبل .

#### **5-2- التقنين و تطبيق أنظمة المرور:**

إن وجود نظام مروري متكامل، من شأنه أن يوجد قاعدة أساسية تسهم في الحد من المخالفات و الحوادث المرورية وتحقيق الأمن الضروري وأهداف النظام السياسي والاجتماعي من خلال تنظيم مرافق السير بالطرق العامة، وحتى تتحقق تلك الأهداف لا بد من مراجعة الأنظمة الحالية وتقويمها باستمرار، والعمل على سن أنظمة جديدة عند ظهور قضايا تستلزم ذلك، وتدريب وتأهيل القائمين على تنفيذ أنظمة المرور، والعمل على إلزام المشاة باحترام التعليمات وذلك بإتباع الممرات المخصصة لهم، ولا بد من العمل على الرقابة والمتابعة المستمرة للمخالفين، مع ضرورة تطبيق المخالفات المستحقة عليهم، إلى جانب الحزم والتطبيق الجدي للأنظمة لتحقيق أهداف الأمن المروري.

### 3-5- الجانب الهندسي:

يعتبر الجانب الهندسي ذا أهمية بالغة في مجال السلامة المرورية، خاصة بالنسبة للطرق والمركبات، نظرا للأهمية التي يمثلها في الوقاية من المخالفات والحوادث المرورية، فبالنسبة للطرق يجب تحديد مواقع الطرق، ثم التصميم الذي يتلاءم مع حجم المرور في الحاضر والمستقبل تبعاً لزيادة السكان والمركبات، والأخذ باعتبارات معايير السلامة عند تصميم بعض العناصر المرتبطة بالطريق كالمنحنيات الرأسية والأفقية، ومداخل ومخارج الطرق ، ومراعاة المواصفات الفنية للخرسانة المزفتة وأن تكون الطرق مزودة باللوحات الإرشادية والإشارات التنظيمية والتحذيرية، ومحاولة تقادي عيوب الطرق، ورفع مستوى الخدمات الهندسية التي تقدمها الجهات ذات العلاقة وتطويرها للاستفادة منها، أما بالنسبة للمركبة لا بد من التركيز على صيانة وتجهيزات المركبة التي تشمل الدعائم الأمامية والخلفية لامتصاص الصدمات عند وقوع الحوادث ووجود الإسفنج وحزام الأمان ووسائل الهواء .

### 6- تشريع المخالفات المرورية:

لقد ظهرت عدّة قوانين و مراسيم تنفيذية و أوامر رئاسية و تعديلات صبّت كلها في موضوع تنظيم حركة المرور و سلامة المواطن فكانت كالاتي:

- الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 و المتضمن قانون المرور.
  - الأمر رقم 75-60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم للمر رقم 74-107 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 المتضمن قانون المرور.
  - القانون رقم 84-01 المؤرخ في 02 يناير 1984 الذي عدل بعض مواد الأمر 74-107
  - القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987 المتعلق بتنظيم الحركة و المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها .
  - القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 اوت 2001 المتعلق بتنظيم الحركة و المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها المعدل و المتمم.
  - مرسوم تنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.
  - القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 اوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها.
- من خلال سرد مختلف القوانين والتشريعات و المراسيم التنفيذية و التي تصب كلها في تنظيم حركة المرور و سلامة المواطن، نسلط الضوء على اهم المخالفات المرورية داخل المحيط الحضري و التي لها علاقة مباشرة بالتخطيط العمراني، حيث صنف المشرع الجزائري المخالفات إلى 04 درجات حسب المادة رقم 66 (معدلة) من القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير عام 2017 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 اوت عام 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و

سلامتها و امنها، و من هنا سلطنا الضوء على المخالفات المرورية من الدرجة الثالثة كما يوضحه

الجدول الاتي:

**جدول رقم (11) : انواع المخالفات المرورية في القانون الجزائري**

المرجع	طبيعة المخالفة	الرقم
- المادتين 66/ج 14 من القانون . - المواد 62 و 64 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04	الأحكام المتعلقة بالتوقف والوقوف أو التعسفي المعيق لحركة المرور	14
- المادة رقم 62 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04	14-01 - الوقوف أو التوقف التعسفي لمركبة بصورة بصورة غير منقطعة في نفس النقطة في الوسط الحضري (المعيق)	
المادة رقم 64 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04.	14-02 - الوقوف أو التوقف على الرصيف.	
	14-03 الوقوف أو التوقف على ممرات الراجلين	
	14-04 الوقوف أو التوقف على حافة الطريق المخصصة لسير الراجلين	
	14-05- الوقوف أو التوقف على الممرات أو حواف الطريق المخصصة لبعض أصناف المركبات	
	14-06- الوقوف أو التوقف على المواقع المخصصة لوقوف أو توقف بعض اصناف المركبات.	
	14-07- الوقوف أو التوقف بين جانبي وسط الطريق و الخط المتواصل في حالة ضيق الطريق	
	14-08- الوقوف أو التوقف قرب الإشارات المضيئة	
	14-09- الوقوف أو التوقف قرب إشارات المرور	
	14-10- الوقوف أو التوقف أمام البنايات العمومية	
المادة رقم 65 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04.	14-11- الوقوف أو التوقف أمام البنايات التعليمية	
	14-12- الوقوف أو التوقف في رتل مزدوج	
	14-13- الوقوف أو التوقف في كل موقع تمنع فيه مركبة اخرى من الخروج	
المادة رقم 64 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04.	14-14- الوقوف أو التوقف على الجسور	
المادة رقم 85 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04.	14-15- وقوف سيارة الجرة أو مركبات النقل العمومي أو الخاص في الطرق السيارة لغرض إنزال أو صعود المسافرين	
المادة رقم 64 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04.	14-16- الوقوف أو التوقف في الممرات الجوية	
	14-17- الوقوف أو التوقف في الأنفاق	

	18-14 الوقوف او التوقف تحت الممرات العلوية
المادة رقم 60 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04.	19-14- الوقوف او التوقف عكس حركة السير
المادة رقم 67 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04.	20-14- مخالفة تحديد تواريخ او ساعات الوقوف.
المادة رقم 65 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04.	21-14- الوقوف او التوقف في أماكن وجود حنفيات مكافحة الحرائق.
	22-14- الوقوف او التوقف في مداخل المنشآت الباطنية.
	23-14- الوقوف او التوقف امام العمارات.

المصدر: الطالب 2017.

من خلال قرائتنا للجدول لاحظنا ان المشرع الجزائري فرض عقوبات و غرامات مالية على أصحاب المركبات و السيارات المرتكبين للمخالفات المرورية بمختلف انواعها و باختلاف مبالغ الغرامات هذا من جهة ومن جهة اخرى الغياب التام للعقوبات المادية و المعنوية على المهندسين المخططين لهذه المدن عن اسباب سوء التخطيط التي ادت و ساعدت أصحاب المركبات و السيارات على ارتكاب المخالفات المرورية.

خلاصة الفصل الأول:

من خلال دراستنا لهذا الفصل المتعلق بالتخطيط العمراني و المخالفات المرورية داخل المحيط الحضري يتبين لنا وجود عدة أنماط للمدن بإختلاف علمائها و مبتكيريها حيث تختلف الأنسجة العمرانية من مدينة إلى أخرى (نسيج عمراني شطرنجي ، إشعاعي، شريطي...)، كل نوع من هذه الأنسجة له دور في ارتكاب او التقليل من حدوث الحوادث المرورية فمثلا النسيج الشطرنجي يساهم في إرتكاب الحوادث المرورية، كما تم التطرق في هذا الفصل إلى المخالفات المرورية، أنواعها، أثارها و طرق الوقاية منها حيث استنتجنا أن التخطيط العمراني الجيد وذو نظرة مستقبلية لأي مدينة دور كبير و هام في التقليل من المخالفات و الحوادث المرورية خاصة مع التوسع العمراني و زيادة عدد السكان الملحوظين بشكل كبير في أغلب المدن.

# الفصل الثاني الدراسة التحليلية

- تمهيد.

1. الموقع الإداري لمدينة عين الخضراء.
2. التطور التاريخي لمدينة عين الخضراء
3. المعطيات المناخية
4. الدراسة السكانية بالمدينة
5. تموضع التجهيزات في المدينة.
6. الطرق المهيكلة للمدينة.
7. الأرصفة.
8. مواقف السيارات.
9. الحركة الميكانيكية.
10. مفترقات الطرق في المدينة.
11. أرصفة المشاة.
12. الإشارات المرورية.
13. إحصاء اهم المخالفات المرورية على مستوى عدة مناطق.
14. النقاط السوداء في المدينة.

خلاصة الفصل

## تمهيد:

يختلف شكل المدينة من فترة إلى أخرى حيث إن أي مرحلة تمر بها المدينة تتميز بخصائص وصفات تضيف إلى شكل المدينة نماذج وأشكال معمارية مميزة تختلف عن سالفاتها ، وهذه الأشكال تتميز بأنها تعبر عن ثقافة وحضارة السكان في فترة ما وبالتالي فإن شكل المدينة ينتج عن هذه المتغيرات بالإضافة إلى شكلها الثابت الذي ينتج من التضاريس الطبيعية المكونة لها.

لذلك كان هدفنا في هذا الفصل هو إعطاء قراءة عمرانية متكاملة للمدينة والتركيز على معرفة مختلف الجوانب التي من شأنها أن تساعدنا في طرح الموضوع.

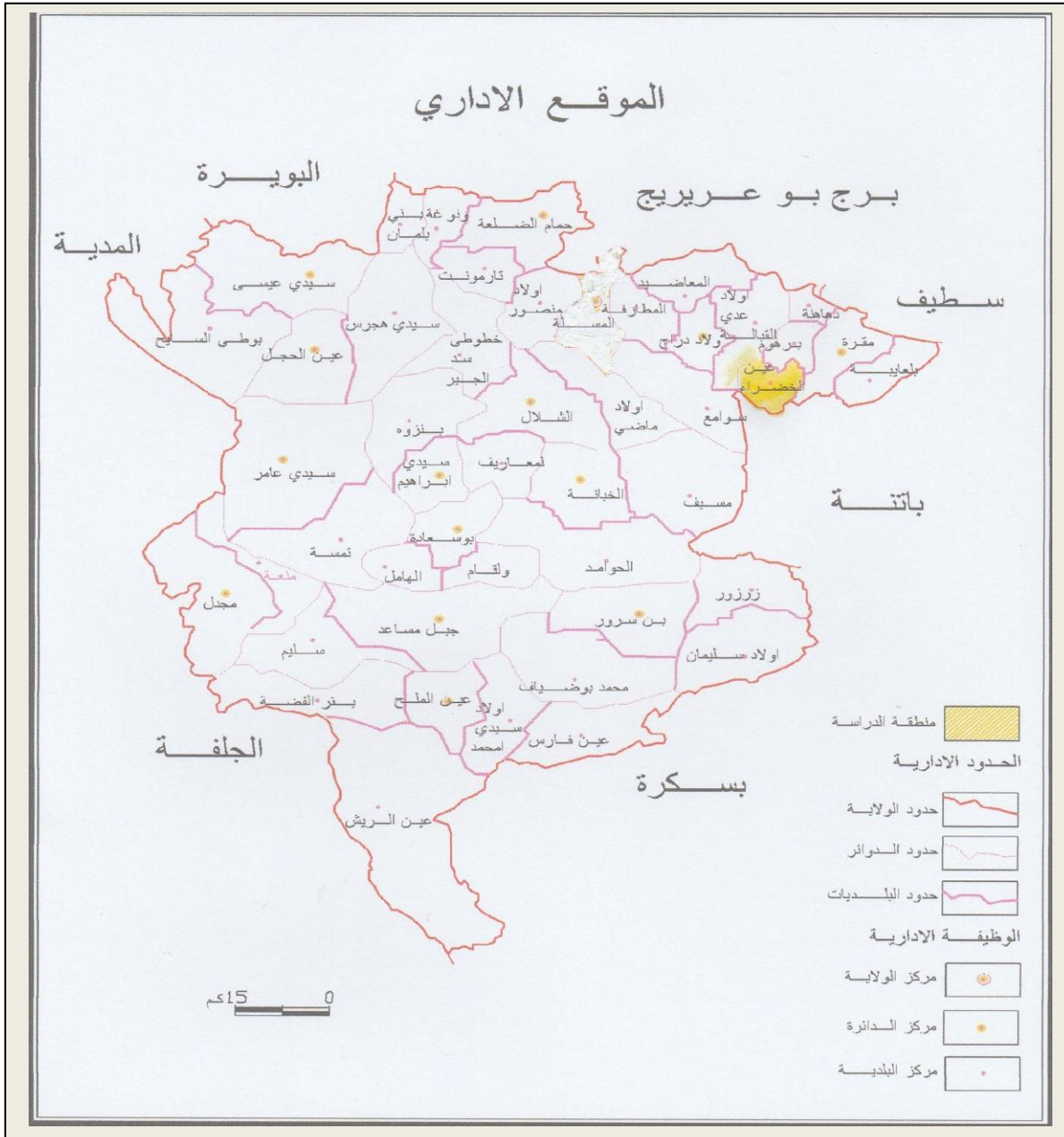
### 1- الموقع الإداري لبلدية عين الخضراء :

تقع بلدية عين الخضراء في الناحية الشرقية من إقليم ولاية المسيلة و هي مقر بلدية تابعة إداريا لدائرة مقررة و التي تبعد عنها بحوالي 15 كلم و عن مقر الولاية بـ 65 كلم و هي إحدى البلديات الـ 47 لولاية المسيلة حسب التقسيم الإداري لسنة 1984م يحدها من:

- الشمال بلدية برهوم.
- الشرق بلدية مقررة.
- الجنوب بلدية عزيل عبد القادر التابعة لولاية باتنة .
- الغرب بلدية أولاد اعدي لقبالة.

أما مدينة عين الخضراء فهي تقع ضمن التراب البلدي لبلدية عين الخضراء ،وهي تمثل مركز البلدية وتتربع على مساحة قدره 4.2 كلم<sup>2</sup> (420 هكتار)، لتمثل ما نسبته 2.67 % من إجمالي مساحة البلدية.

**خريطة رقم (01) : الموقع الاداري لبلدية عين الخضراء**

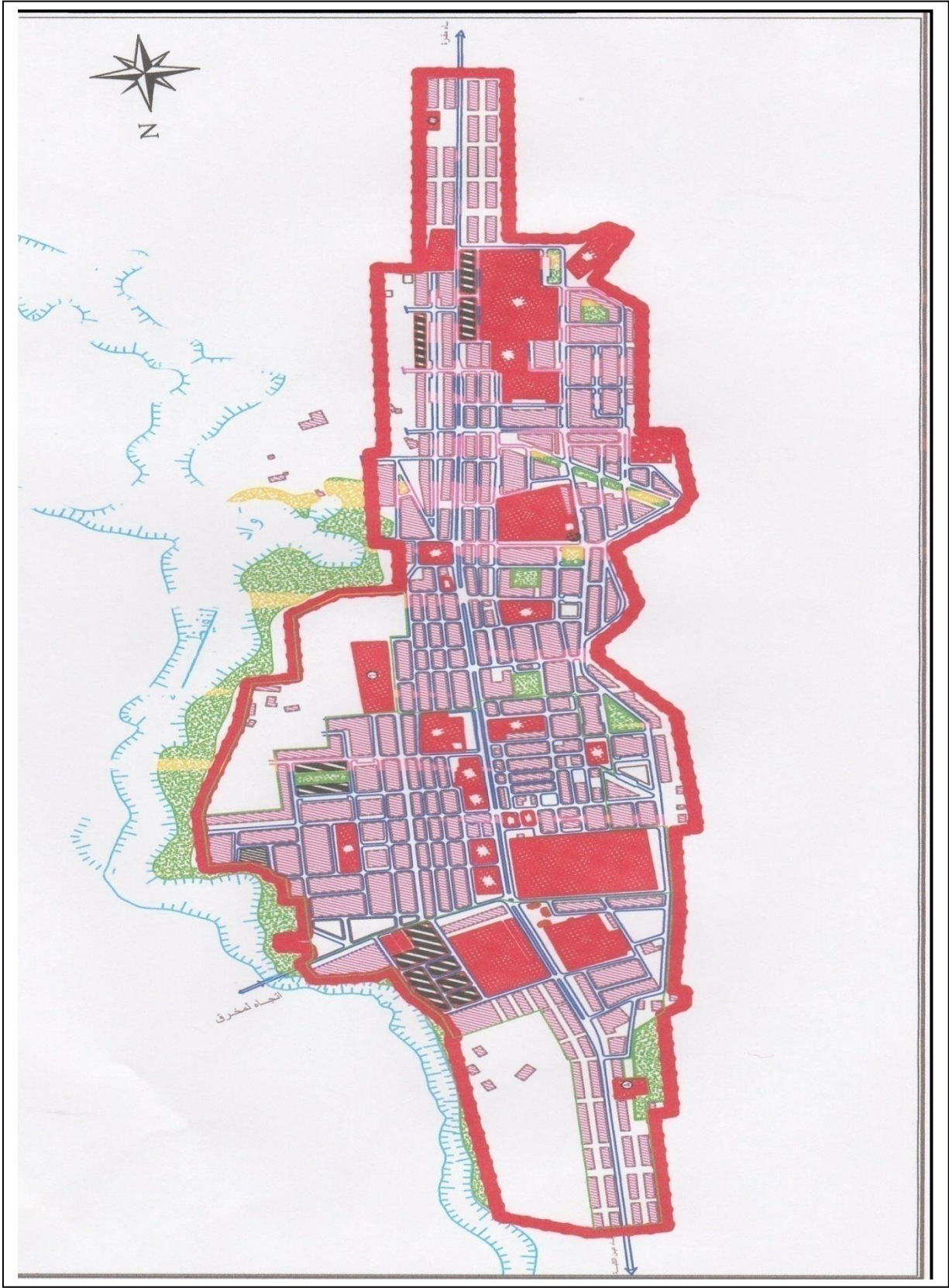


المصدر : خريطة التقسيم الاداري لولاية مسيلة سنة 1984.

**1-1- الموقع الجغرافي لمدينة عين الخضراء :**

تقع مدينة عين الخضراء شمال سبخة شط الحضنة و تبعد عنها بحوالي 09 كلم و يحدها من الناحية الغربية واد النفيسة الذي يبدأ من برهوم (مصعد النهر) و يصب في سبخة شط الحضنة (مهبطة) و من الناحية الشرقية أراضي فلاحية ذات إنحدار ضعيف أقل من 04%.

مخطط رقم (08): ممدينة عين الخضراء



المصدر: الطالب 2017

## 2- التطور التاريخي لمدينة عين الخضراء :

### 2-1- لحظة تاريخية عن نشأة المدينة وتطورها<sup>1</sup>:

مرت على مدينة عين الخضراء عدة حقبة تاريخية حيث تركت كل حقبة بصمتها ونذكر منه :

#### - حقبة قبل 1970 :

كان مركز عين الخضراء عبارة عن سكنات متفرقة اغلبها موازي للطريق الربط بين برهوم و عين

الكلبة هذه الأخيرة كانت تعتبر المركز الرئيسي في الناحية الجنوبية من البلدية إضافة إلى بعض

السكنات المبعثرة عبر المناطق الفلاحية.

#### - الفترة بعد 1970 :

ظهرت عدة بنايات على شكل مساكن فردية على طول الطريق الرئيسي بعد التقسيم الإداري لسنة

1974 برمجت بعين الخضراء برامج السكن الذاتي حيث بدأ تنظيم المجال العمراني للمدينة و فق شبكة

شطرنجية منتظمة ذات طابع عمراني بسيط عليه الطابع الريفي.

#### - الفترة بعد 1980:

ظهرت عدة مرافق عامة و مباني للسكن الجماعي لم يراعي في اختيار أرضيتها التنظيم العمراني حيث

وجد اغلبها بجانب الطريق الرئيسي إضافة إلى هذا عرفت المدينة إنجاز برامج أخرى للبناء الذاتي في

الناحية الغربية للمدينة.

يعتبر النسيج العمراني لهذه البنايات تكملة وتواصل للنسيج العمراني السابق يرتكز أساسا على محوران

مهيكلان وهما الطريق الرئيسي و الطريق الرابط بين عين الخضراء و المخرق.

<sup>1</sup>-مخطط التهيئة والتعمير - P.D.A.U - فيفري 2009

- الفترة بعد 1995 :

شهدت بلدية عين الخضراء قفزة عمرانية هائلة حيث توسعت المدينة عن طريق التجزئات السكنية و بعض من السكنات الجماعية مدروسة مسبقا كما تم إنجاز بعض المرافق المهمة كل هذه المعطيات المجالية زادة أهميتها عندما تم فتح الطريق الرابط بين عين الخضراء و بلدية المسيلة الذي فك العزلة الذي كانت تعاني منه المدينة بصفة خاصة و البلدية بصفة عامة كما أنه فك الحصار الطبيعي الذي كان يفرضه الشط (السبخة) و أصبحت البلدية و من خلال المدينة تتمتع بمتنفس لها من الجهة الجنوبية.

3- المعطيات المناخية<sup>2</sup>:

تعتبر منطقة مجال الدراسة منطقة انتقالية بين نطاقين حيويين شبه رطب في الشمال وشبه جاف في الجنوب،لذا فهي تتأثر بالتيارات الهوائية الرطبة الآتية من الشمال في فصل الشتاء و بالتيارات الهوائية الجافة الآتية من الجنوب في فصل الصيف ويرجع ذلك إلى موقعها الجغرافي، الذي يعتبر حد فاصل بين وحدتين فيزيائيتين مختلفتين من حيث المظهر المرفولوجي.

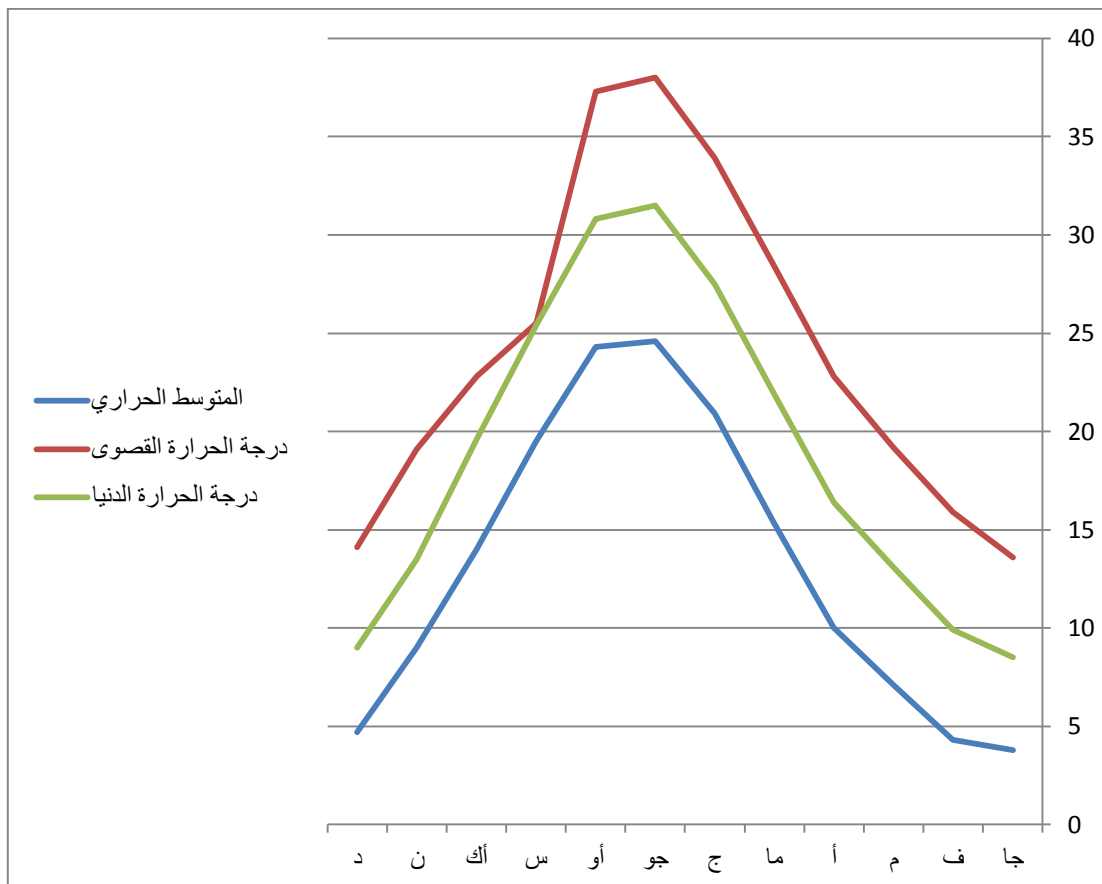
الجدول رقم (12) :جدول المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة بين 1968 و 1971 (محطة بركة)

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
المتوسط الحراري	3.8	4.3	7.1	10	15.3	20.9	24.6	24.3	19.5	14.0	9.0	4.7
درجة الحرارة القصوى	13.6	15.9	19.2	22.8	28.4	33.9	38.0	37.3	25.5	22.8	19.1	14.1
درجة الحرارة الدنيا	8.5	9.9	13.1	16.4	21.9	27.5	31.5	30.8	25.4	19.6	13.5	9.00

لمصدر: محطة الأرصاد الجوية بركة.

منحنى بياني رقم (01) : المعدلات الشهرية للحرارة

<sup>2</sup>- معطيات محطة الارصاد الجوية بركة .



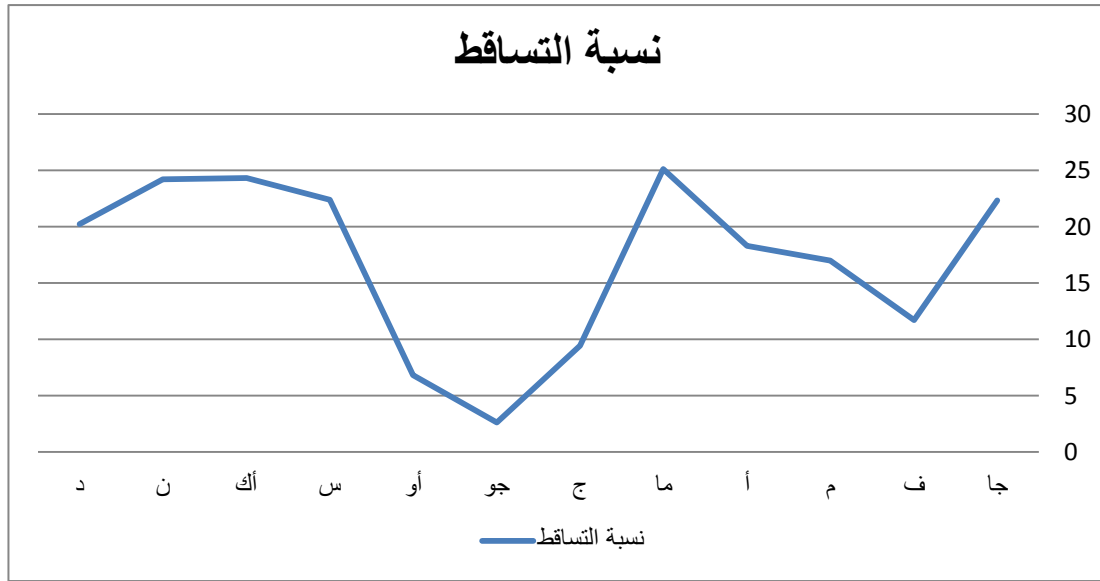
المصدر: من اعداد الطالب 2017

**الجدول رقم (13): جدول المعدلات الشهرية للتساقط (المرحلة 1982-2003)**

الشهر	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	المجموع
نسبة التساقط	29.3	6.1	23.2	17.9	18.0	5.8	5.8	32.0	36.9	36.5	15.0	35.5	228.0
عدد الأيام	5.6	3.5	5.1	3.6	3.4	1.9	1.2	1.9	4.7	4.3	5.3	5.4	45.9

مخطط التهيئة والتعمير - P.D.A.U - 2009

منحنى بياني رقم (02) : المعدلات الشهرية للتساقط



المصدر : الطالب 2017.

إن حجم التساقط الشهري يتغير كثير من سنة إلى أخرى وقد يتساقط في وقت قصير وبشكل غزير .

### 3-1-الرياح:

تتأثر المنطقة في الغالب بالرياح الشمالية الغربية و بدرجة أقل الرياح الشمالية الشرقية و هذا في الفصول الثلاثة ( الخريف - الشتاء - الربيع) اما في فصل الصيف تتأثر المنطقة بالرياح الآتية من الجنوب الغربي.

يتراوح المعدل اليومي لسرعة الرياح بـ 4 م/ثا و كمعدل عام و بقيمة مطلقة أقصاها 24م/ثا و هذا خلال شهر أفريل.

أما بالنسبة للرياح الجافة يبلغ معدلها 9 أيام في السنة و هذا بمعدل شهري أقصى يصل إلى 3 أيام في الشهر.

### 3-2-الشبكة الهيدروغرافية:

تتكون الشبكة الهيدروغرافية للمنطقة من مجاري مائية موسمية تصب كلها في مجتمعات رئيسية ( اودية ) مصدرها جبل بوطالب هذه الودية ذات إتجاه عام من الشمال إلى الجنوب و تتمثل في:

- واد النفيسة: الذي يشق تراب بلدية عين الخضراء من الشمال إلى الجنوب حتى الغابة ثم يصب في شط الحضنة.

- واد النخار: الذي يشق بلدية مقرة من الشمال إلى الجنوب حتى خد يم بن علي يصب في شط الحضنة.

#### 4-الدراسة السكانية بالمدينة :

##### 4-1- السكان :

إن عنصر السكان هو المعيار الرئيسي في كل دراسة لها علاقة بالمجالات العمرانية والاقتصادية والاجتماعية.

##### 4-2- تطور السكان :

كما تطور سكان بلدية عين الخضراء حسب المعطيات المتوفرة من خلال الإحصاء العام للسكن وإحصاء مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية كما هو موضح في الجدول الموالي:

الجدول رقم (14) : تطور نمو السكان خلال السنوات في مدينة عين الخضراء

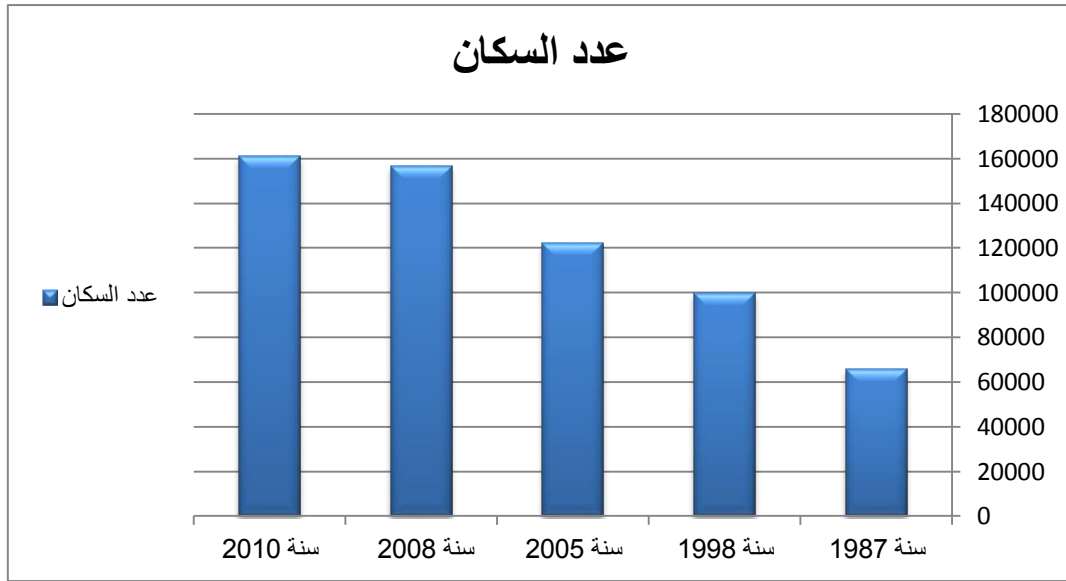
معدلات زيادة السكان				عدد السكان					عدد السكان
2008/98	98/87	87/77	77/66	2008	1998	1987	1977	1966	السنة
4.16	4.16	2.20	2.08	29088	19321	13659	11403	9277	عدد السكان

المصدر: من إعداد الطالب 2017

من خلال جدول معدلات زيادة السكان يتبين لنا ان معدل نمو سكان بلدية عين الخضراء يتزايد حيث كان ما بين 87-98 إلى 3.20% و أصبح 4.16% ما بين 98 و 2008 و هذا التزايد يتغير حسب تزايد

المواليد و الوفيات

منحنى بياني رقم (03) : تطور نمو السكان خلال السنوات في مدينة عين الخضراء



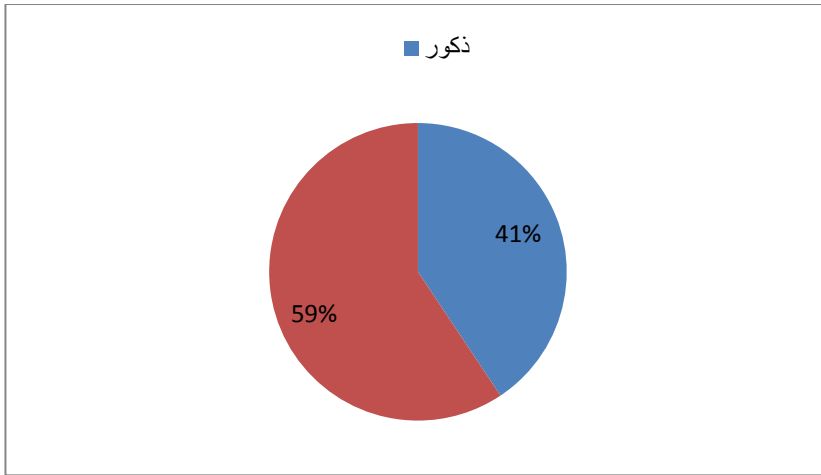
المصدر : الطالب 2017 .

الجدول رقم (15): عدد السكان حسب الجنس ومعدل النمو السنوي (1966 - 2008)

المنطقة	الذكور	الإناث	معدل النمو	المجموع
بلدية عين الخضراء	11820	17268	2,5	29088

المصدر : الديوان الوطني للإحصاء المسيلة 2008.

منحنى بياني رقم (04) : عدد السكان حسب الجنس



المصدر : الطالب 2017

نلاحظ هناك زيادة في النمو السكاني لمدينة عين الخضراء فمن خلال آخر إحصاء سكاني (2008م) نجد أن عدد السكان قد ارتفع إلى 29088 نسمة، بعدما كان في سنة 1998م يقارب 19321 نسمة، أي بمعدل نمو سنوي 2,5.

### 5- تموضع التجهيزات في المدينة :

نلاحظ أن أغلب النشاطات تتموضع على المحورين المهيكلين للمدينة، وعلى هذا الأساس فإن بعض التجهيزات تتموضع عليهما كذلك، مشكلة بذلك شريطين متقاطعين على شكل تعامد ، يمثلان مصدر النشاط في المدينة، مما أدت إلى توجيه الحركة و التنقل على طول محورين. ومكان استقطاب للسكان، و لم تكن موزعة عبر كل المدينة لتوزيع الحركة بانتظام ، و من ثم فإن تركيز الحركة و النشاط على محورين إثنين يعتبر من النقاط التي تؤدي إلى الاكتظاظ في المدينة. إضافة إلى أنها أخلت بالتوازن الحركي، فأصبحت الهياكل المرورية في كثير من أنحاء المدينة غير فعالة خاصة على مستوى مفترق الطرق و الشوارع الثانوية، و لا تقوم بالدور الذي أنشئت من أجله ( أنظر المخطط رقم 09 ).

6- الطرق المهيكلة للمدينة:

إن أهم الطرق التي تتحكم في التنظيم المجالي الحضري لمدينة عين الخضراء وهيكلية النقل

والحركة بها هي :

#### 6-1- الطرق المهيكلية :

- الطريق الولائي رقم 01 الرابط بين المسيلة غربا و بلدية عين الخضراء .
- الطريق الولائي رقم 11 الرابط بين مقرة شرقا- شمالا، مرورا بمركز مدينة عين الخضراء بإتجاه بلدية عزيل عبد القدر و بلدية امسيف ( انظر المخطط رقم 10).

الصورة رقم 02 توضح ازدواجية

الصورة رقم 01 توضح ازدواجية

الطريق الولائي رقم 01(اوت 2016)

الطريق الولائي رقم 11(اوت 2016)



المصدر: الطالب 2017

المصدر: الطالب 2017

هذه الشبكة تشكل الهيكل العام للمدينة أين تصطف مختلف التجهيزات المهمة التي تكسب هذه

الطرق أهمية كبيرة ، وقدرة جذب كبيرة ومعظمها طرق باتجاهين ، وبالتالي نجد هناك حركة ميكانيكية

وبشرية كبيرة خاصة في الأوقات الحرجة مما ينعكس سلبا على سيولة الحركة بالإضافة الى خلق عدة

مشاكل من بينها تداخل الحركة الميكانيكية وحركة المشاة وكذا تشعب الشوارع ومشاكل مرورية على

مستوى مفترقات الطرق.

مخطط رقم (10) : الطرق المهيكلية للمدينة



يحتل الرصيف أهمية بالغة كعنصر عمراني في المدن، ويعتبر جزءا مكملا للطرق و الشوارع داخل المدينة، حيث ينظم حركة المشاة و يوفر لهم الحماية اللازمة من أخطار المركبات، ويشكل الرابط المهم بين الطريق و البنايات ولا شك أن تحسين بيئة المشي يتطلب إيجاد أرصفة أكثر أمانا و ملائمة للتنقل بين المتاجر و عبور الطرق و التقاطعات ، و بالتالي يكون الرصيف مريحا و آمنا و جذابا للمارة بحيث يحسن من مظهر الحي و المدينة بشكل عام، و يشجع المشاة على استخدامه و الشعور بالراحة و الأمان، و أن يكون خاليا من العوائق لتلبية العديد من الاحتياجات لمختلف فئات المجتمع و خصوصا المعوقين، و من خلال المعاينة الميدانية للأرصفة لمدينة عين الخضراء نجد هذه الأخيرة تتراوح أبعادها من 1.5م داخل الحي و حتى 04.00 م في بعض الأحيان نجدها في الطريق الولائي رقم 11 (الشارع الرئيسي)، كما لاحظنا ان معظم حركة المشاة لا يحترمون الممرات الخاصة بهم و في بعض الأحيان نجد الماشاة على قارعة الطريق بسبب ركن السيارات على الأرصفة المخصصة للمشاة.

#### الصورة رقم 03 توضح عرض الرصيف داخل الحي (أفريل 2017)



المصدر: الطالب 2017

#### الصورة رقم 04 توضح عرض الرصيف داخل الحي (أفريل 2017)



المصدر: الطالب 2017

## 8- مواقف السيارات:

من خلال المعاينة الميدانية لمدينة عين الخضراء لاحظنا أن عدد مواقف السيارات غير كافية خاصة على طول المحورين المهيكلين و عند اهم التجهيزات و المنشآت الإدارية التي يرتادها المواطنون بشكل كبير، و ذلك من خلال ركن أصحاب المركبات على أرصفة الطرقات و البعض الآخر عشوائيا ( انظر المخطط رقم 11 )



## 9- الحركة الميكانيكية :

تمتاز مدينة عين الخضراء بحركة ميكانيكية كبيرة خاصة على طول المحورين ومن خلال المخططات التي تبين تموقع التجهيزات في المدينة و التي يرتادها المواطنون بشكل كبير، و من خلال المعاينة الميدانية لاحظنا أن الحركة الميكانيكية كثيفة على طول المحورين المهيكليين للمدين ( الطريق الولائي رقم 01 الرابط بين السوامع و مقرة مرورا بأولاد منصور و الطريق الولائي رقم 11 الرابط بين مقرة و ولاية باتنة من الجنوب و يربط بلدية مسيف جنوبا )، إذ نجد أن هذه الحركة تتجه من الضواحي نحو المركز أو العكس عبر جل أوكل المحاور المتجهة نحو المركز و خاصة في الفترة الصباحية في الفترة الممتدة من الساعة 08:00 سا إلى غاية 10:30 سا، و في الفترة المسائية في الفترة الممتدة من الساعة 16:00 سا إلى غاية 19:00 سا، مما يدل على عدم توافق تنظيم حركة المرور والتنظيم العمراني للمدينة، وهذا في رأينا يعود حتما بالسلب على الناحية المرورية ويزيد في تقاوم مشاكل و حدوث مخالفات و حوادث مرورية داخل المدينة ، إضافة إلى هذا فإن هاذين المحورين المهيكليين غير مهياين لاستقبال هذا الكم من الحركة، مما يصعب سيولة الحركة في المدينة و يزيد من الاكتظاظ والازدحام الذي هو من بين الأسباب المباشرة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث ( أنظر المخطط رقم 12)

مخطط رقم (05): الحركة الميكانيكية



إن مفترقات الطرق جزء لا يتجزأ من شبكة المرور، وتجهيز مروري ضروري ، إضافة الى أنها اماكن لوقوع الكثير من المشاكل المرورية.

ولها أهمية بالغة ضمن شوارع المدينة لكونها العنصر المسؤول عن اتجاه سير المركبات، كما تحتوي مدينة عين الخضراء على 02 مفترق تعتبر عقد هامة لشبكة الطرق في المدينة ، وتنقسم الى قسمين :مفترق متشعب ومفترق غير متشعب (انظر المخطط رقم 13).

#### 10-1- أهم الدورات في المدينة:

- هناك دواران بمدينة عين الخضراء الدوار الأول يقع بوسط المدينة بجانب ثانوية عبد الرحمان بن عوفو يعتبر اهم دوار كونه يوزع حركة المرور على المحورين الأساسيين للمدينة و الدوار الثاني اقل اهمية منه و يقع على طرف المدينة و يشهد حركة ميكانيكية اقل كثافة من الدوار الأول.

الصورة رقم 05 توضح دوار بجانب ثانوية عبد الرحمان بن عوف (اوت 2016)



المصدر: الطالب 2017

الصورة رقم 06 توضح دوار طرق طريق اود منصور (اوت 2016)



المصدر: الطالب 2017

## 11- أرصفة المشاة :

تعتبر حركة المشاة عنصر أساسا لتخطيط شبكة الحركة داخل المدينة الحضرية، فالمشاة هم أحد مستخدمي الطريق ، وفي معظم دول العالم تلت الرحلات اليومية هي رحلات مشاة على الأقدام في المناطق الحضرية.

وكبار السن والأطفال هم النسبة الأكبر من المشاة وكذلك الأكثر عرضة للحوادث، لذلك يجب أن يشمل التخطيط والتصميم الاعتبارات الخاصة بهم.

أن الخطر على المشاة يأتي من التعارض مع حركة المركبات ، لذلك يجب عمل التجهيزات التي تقلل من المخاطر وتكون آمنة ،مريحة وسهلة الاستخدام . ولتحقيق الهدف من الطريق يجب توزيع مسطح الطريق بين المستخدمين بائزان.

و من خلال الملاحظة الميدانية لمدينة عين الخضراء لوحظ عدم وجود أي ممر للمشاة موضح على مستوى الطرق الرئيسية او الثانوية و حتى الثالثة و عدم وجودها بالقرب من المؤسسات التربوية و مختلف المرافق العمومية و لا على مستوى النقاط التي تشهد حركة مشاة كثيفة.



تلعب الإشارات المرورية دورا هاما في تسيير حركة المرور بالمدينة، حيث تمثل هذه الإشارات واللافتات برموز خاصة ومرسومة على لوحات بقياسات وأشكال هندسية محددة عالميا لمستخدمي الطرق ، وكافة التعليمات والرموز التي تساعد السائق وكذا قيادة المركبة بطريقة آمنة ووفق سرعة محدودة، إن إلمام السائق بإشارات المرور وتقيده بها باستمرار ، هو من أهم الشروط الضرورية لتفادي الحوادث وعواقبها الوخيمة ولكن من المؤسف أن القليل من السائقين من يدرك معانيها ويتقيد بها.

من خلال الملاحظة الميدانية للإشارات المرورية لمدينة عين الخضراء ، تبين لنا أن هناك نقص كبير للإشارات المرورية سواء داخل الأحياء أو بالقرب من أماكن التجهيزات أو مناطق تمركز الخدمات ، و تكاد تنعدم تماما كما لاحظنا نقص في الإشارات الأفقية و العمودية وخاصة العلامات الأرضية على مستوى مفترقات الطرق ( انظر المخطط رقم 14).

13- إحصاء اهم المخالفات المرورية على مستوى عدة مناطق:

### 13-1 - المخالفات المرورية على مستوى مفترقات الطرق :

- الغياب التام لمعايير المشاة وعلامات الطريق مع وجود حركة المشاة بكل الجهات بشكل غير منظم وهذا ما أدى الي وجود تصادم بين المركبات والمشاة ووقوع حوادث المرور.
- توقف السيارات بالقرب من مفترق الطرق وهذا ما يؤدي الي تقليص في عرض الطريق وبالتالي ضعف في الحركة المرورية.

### 13-2 - المخالفات المرورية على مستوى مواقف السيارات :

- التوقف العشوائي للسيارات.
- عدم إحترام إشارات المرور ( ممنوع الوقوف و التوقف، موقف خاص بحافلات النقل المدرسي و مقر البلدية و مركز البريد).
- عرض الشوارع غير كافي و لا يتماشى مع حجم المركبات خاصة على طول المحورين.

### 13-3 - المخالفات المرورية على مستوى الأرصفة :

- ركن السيارات فوق الأرصفة الخاصة بالمشاة

### 14- النقاط السوداء :

من خلال المعاينة و الملاحظة الميدانية تم استنتاج عدة نقاط سوداء على مستوى المدينة نذكر منها:

- على مستوى موقف السيارات الخاص بمقر البلدية و مركز البريد غير كافي مما يضطر المواطنين لركن سياراتهم عشوائيا و فوق الرصيف.
- على مستوى الدورات عدم وجود إشارات ضوئية أدى إلى وجود فوضى و تداخل و تصادم الحركة الميكانيكية مع حركة المشاة في إتجاهات متعددة ( انظر المخطط رقم 15)

خلاصة الفصل:

تبين لنا من القراءة العمرانية لمدينة عين الخضراء أنها تضم شبكة طرق رئيسية و ثانوية، التي تكسبها أهمية من خلال الوظائف المتعددة التي تقوم بها، هذا ما جعلها تتميز بحركة ميكانيكية كثيفة و خاصة على المحورين الرئيسيين نتج عن هذه الحركة المرورية مشاكل مرورية انعكست على عناصر التخطيط العمراني خاصة مواقف السيارات، و الدورات و التقاطعات و يتضح ذلك من خلال ظهور نقاط سوداء على المحورين المهيكلين للمدينة تشهد مخالفات مرورية معتبرة و ازدحام كثيف و توقف عشوائي و تداخل الحركة الميكانيكية و حركة المشاة مسببة بعض المخالفات و حوادث مرورية خاصة عند مفترق الطرق و الأرصفة على طول المحورين الرئيسيين لعدم توفر العدد الكافي لمواقف السيارات مما يعرقل حركة المشاة و يضطربهم للنزول لقارعة الطريق مما يشكل خطر على المستعملين، ومن خلال الدراسة التحليلية للمدينة ومن خلال بعض عناصر التخطيط العمراني التي تشكل النقاط السوداء الموجود على مستوى المدينة و خاصة في حي العقيد عميروش، سلطنا الضوء على الأرصفة و مواقف السيارات .

## الفصل الثالث

# دراسة المخالفات المرورية على مستوى الحي

- تمهيد.

1. تقديم الحي.

2. أهم المحاور المهيكله للحي.

3. التجهيزات الموجودة بالحي

4. اهم المخالفات الموجودة.

5. تحليل الصور الفوتوغرافية.

6. تحليل الفرضيات.

7. دراسة نقدية لموقف السيارات مقر البلدية و مركز البريد.

8. التوصيات و الإقتراحات.

- خلاصة الفصل الثالث.

- الخاتمة.

## تمهيد :

بعد القيام بأي دراسة ميدانية يتحوصل في ذهن الباحث مجموعة من الحلول والأفكار لمشاكل المدينة وبطبيعة تخصصه الذي يفرض عليه ايجاد المشكل وحله بحلول مؤقتة أو حلول جذرية فانه يسعى لتجسيدها على الواقع عبر تقديمها كاقتراحات وتوصيات وبعد القيام بدراسة تحليلية لمدينة عين الخضراء وتشخيص أهم المخالفات المرورية على مستوى حي العقيد عميروش يتبادر الى الذهن حوصلة الحلول التخطيطية والتقنية التي من شأنها التقليل من المخالفات المرورية داخل المدينة.

### 1- تقديم حي العقيد عميروش:

#### 1-1- موقع الحي:

يقع حي العقيد عميروش بوسط مدينة عين الخضراء يتربع على مساحة قدرها: 4.33 هكتار من إجمالي مساحة مركز مدينة الخضراء التي تقدر بـ: 31.52 هكتار أي ما نسبته 13.73% (أنظر المخطط رقم 16 )

#### 1-2- حدود الحي:

- من الشمال: حي محمد بوضياف
- من الجنوب: حي العقيد الحواس.
- من الشرق: حي هواري بومدين + حي عبد الحميد بن باديس.
- من الغرب: واد النفيضة.

(أنظر المخطط رقم 17)



3-1- أهم المحاور المهيكلة للحي:

المحورين المهيكلين لمدينة الخضراء و هما الطريق الولائي رقم 01 و الطريق الولائي رقم 11 و يعتبران الطريقان المهيكلان للحي من الجهة الجنوبية الطريق الولائي رقم 01 القادم من المسيلة و يتقاطعان عن مفترق الدوار ، و من الجهة الشرقية الطريق الولائي رقم 11 القادم من مقرة و يتطابقان الطريقان في الجهة الشرقية للحي على مسافة تقدر 1800 متر حيث يبلغ عرض الطريق ب: 16.00 م و بعرض ارضفة يصل حتى 03.00 م في بعض المناطق اما الطريق الولائي رقم 01 يبلغ عرضه 14.00 م و بعرض رصيف متوسط 02.00 م و يصل في بعض المناطق حتى 04.00 م (انظر المخطط رقم 18).

#### 4-1- التجهيزات الموجودة بالحي:

يحتوي الحي على عدة تجهيزات ضرورية و مهمة ، يعتادها جميع فئات سكان بلدية عين الخضراء كالعيادة المتعددة الخدمات ومركز البريد و منها ما هو محصور على فئة معينة كالأطفال بالمدرسة الابتدائية العناق السعيد و التجهيزات الموجودة بالحي هي (أنظر المخطط رقم 19):

التجهيزات الإدارية: مقر البلدية.

التجهيزات الخدماتية: مركز البريد.

التجهيزات التربوية: المدرسة الابتدائية الشهيد العناق السعيد.

التجهيزات التجارية: السوق اليومي للخضر و الفواكه.

التجهيزات الثقافية: المركز الثقافي.

التجهيزات الصحية: العيادة الجوارية المتعددة الخدمات.



5-1- السكنات الموجودة بالحي:

معظم أنواع السكنات الموجودة هي السكنات الفردية ما يمثل نسبة 90% اما السكنات الاجتماعية فتمثل 10% و عددها 80 مسكن إجتماعي إيجاري.

2- أهم المخالفات المرورية الموجودة في الحي (ارقام الصور موضحة في المخطط رقم 20)  
صورة رقم 07 ركن السيارة أمام إشارة ممنوع الوقوف



الموقع: امام مقر البلدية

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.

تخطيطي: عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

المصدر: الطالب أفريل 2017.

صورة رقم 08 ركن السيارة أمام إشارة ممنوع الوقوف



الموقع: امام مقر البلدية.

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.

تخطيطي: عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

المصدر: الطالب أفريل 2017.

صورة رقم 09 ركن السيارة أمام إشارة ممنوع الوقوف



الموقع: امام ثانوية عبد الرحمان بن عوف .

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.

تخطيطي:عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

المصدر: الطالب أفريل 2017.

صورة رقم 10 ركن السيارة فوق الرصيف



الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.

تخطيطي:عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

المصدر: الطالب أفريل 2017.

صورة رقم 11 ركن السيارة فوق الرصيف



الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.

تخطيطي:عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

المصدر: الطالب أفريل 2017.

صورة رقم 12 ركن الشاحنة فوق الرصيف

الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.



المصدر: الطالب أبريل 2017.

### صورة رقم 13 ركن السيارة فوق الرصيف



الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مسحات كافية لمواقف السيارات.

تخطيطي: عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

المصدر: الطالب أبريل 2017.

### صورة رقم 14 ركن مجموعة من السيارات فوق الرصيف



الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مسحات كافية لمواقف

السيارات+ الخوف على السيارات من الإحتكاك

بالسيارات المارة بالقرب منهم.

تخطيطي: عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

المصدر: الطالب أبريل 2017.

سلوكي: عدم إحترام ممرات المشاة.

### صورة رقم 15 ركن الشاحنة فوق الرصيف

الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مسحات كافية لمواقف



المصدر: الطالب أفريل 2017.

### صورة رقم 16 ركن السيارة فوق الرصيف



المصدر: الطالب أفريل 2017.

### صورة رقم 17 ركن السيارة فوق الرصيف



المصدر: الطالب أفريل 2017.

### صورة رقم 18 ركن السيارة فوق الرصيف

الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.

تخطيطي: عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

سلوكي: عدم إحترام ممرات المشاة+ توقف عشوائي

الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.

تخطيطي: عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

سلوكي: عدم إحترام ممرات المشاة+ توقف عشوائي.

الموقع: داخل حي العقيد عميروش .

سبب المخالفة: عدم وجود مساحات كافية لمواقف



المصدر: الطالب أفريل 2017.

### صورة رقم 19 ركن السيارة فوق الرصيف



المصدر: الطالب أفريل 2017.

**الموقع:** داخل حي العقيد عميروش .

**سبب المخالفة:** عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات+ الخوف على السيارات من الإحتكاك

بالسيارات المارة بالقرب منهم .

**تخطيطي:** عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

**سلوكي:** عدم إحترام ممرات المشاة+ توقف عشوائي.

### صورة رقم 20 ركن السيارة فوق الرصيف



المصدر: الطالب أفريل 2017.

**الموقع:** داخل حي العقيد عميروش .

**سبب المخالفة:** عدم وجود مساحات كافية لمواقف

السيارات.

**تخطيطي:** عدم وجود مواقف للسيارات بالعدد الكافي.

**سلوكي:** عدم إحترام ممرات المشاة+ توقف عشوائي.

**1-2-مظاهر مختلفة:**

كما توجد بعض المظاهر التي تساعد على إرتكاب المخالفات و الحوادث المرورية كباعة الخضر و الفواكه الذين يعرضون سلعهم بالقرب من الطريق الولاىي رقم 01 و على المساحة المخصصة لموقف السيارات المحاذية للسوق اليومي للخضر و الفواكه ومن بين المظاهر أيضا ركن عتاد الأشغال العمومية في الشوارع داخل مركز المدينة.

### صورة رقم 21 التجارة الفوضوية



الموقع: بمحاذاة الطريق الولاىي رقم 01.

نوع المظهر: تجارة عشوائية.

سلوكي: عرقلة حركة المرور و تساعد على إرتكاب

المخالفات المرورية.

المصدر: الطالب أفريل 2017.

### صورة رقم 22 التجارة الفوضوية



الموقع: بمحاذاة الطريق السوق اليومي للخضر و

الفواكه.

نوع المظهر: تجارة عشوائية.

سلوكي: إستغلال موقف السيارات لغرض التجارة .

المصدر: الطالب أفريل 2017.

### صورة رقم 23 ركن عتاد الأشغال العمومية

الموقع: داخل حي العقيد عميروش.

نوع المظهر: ركن عتاد الأشغال العمومية (دائم)



المصدر: الطالب أفريل 2017.

3- تحليل الصور الفوتوغرافية: من خلال الصور السابقة نلاحظ أن بعض المخالفات المرورية لها علاقة بالتخطيط و البعض الآخر له علاقة بسلوك السائق و من خلال المقابلة و الإستفسار الشفهي مع أصحاب السيارات المرتكبة للمخالفة المرورية و عن أسباب ارتكابهم للمخالفات المرورية كانت الإجابة على مستويين:

#### 01- المستوى الأول: ركن السيارات فوق الأرصفة :

- عدم توفر أماكن مخصصة لركن السيارات خاصة في وسط الحي و أمام المنازل.
- الإحساس بعدم الأمان على المركبات من السيارات المارة من الاحتكاك.
- لحماية السيارات من وهج أشعة الشمس بواسطة سقفيات شرف المنازل.

#### 02- المستوى الثاني: ركن السيارات أمام إشارات عدم الوقوف و التوقف:

- عدم توفر مواقف السيارات بالعدد الكافي و خاصة في أوقات الذروة.
- نقص ثقافة احترام إشارات المرور و اللامبالاة من طرف المواطنين.



#### 4- دراسة نقدية لموقف السيارات الخاص بمقر البلدية و مركز البريد:

##### 1-4- تقديم موقف السيارات:

- يعتبر مقر بلدية عين الخضراء هيئة إدارية محلية يستقطب معظم سكان البلدية و كل فئات المجتمع و ما يليه من خدمات إدارية للمواطنين و بمحاذاة مقر البلدية يوجد مركز بريد عين الخضراء حيث يوفر هذا الأخير خدمات مالية و غيرها لفئة كبيرة من المجتمع من موظفين و عمال و متقاعدين و ذوي الإعاقة و يقعان هذين التجهيزين بـمحور رئيسي للمدينة حيث يشهد هذا المحور حركة ميكانيكية و حركة مشاة كثيفتين، حيث خصص لهذين التجهيزين موقف سيارات واحد مائل بطول 19.00 متر و بعرض 2.8 متر ( المخطط رقم 21).
- من خلال الملاحظة و المعاينة الميدانية يتضح جليا ان الموقف غير كافي لركن جميع سيارات المواطنين القاصدين لكلى التجهيزين.
- من الجانب التخطيطي و حسب المعايير الهندسية يجب تخصيص ما نسبته 10% على الأقل من المساحة الإجمالية لكل تجهيز خاصة بمواقف السيارات.

#### صورة رقم 24 موقف السيارات الخاص بمقر البلدية و مركز البريد



الموقع: بمحاذاة مقر البلدية و مركز البريد.

التسمية: موقف السيارات.



الجدول رقم (16) : يبين مختلف المساحات الخاصة بمقر البلدية و مركز البريد

الرقم	تسمية التجهيز	المساحة الكلية	المساحة المبنية	نسبة 10% <sup>(1)</sup> من المساحة الكلية الواجب تخصيصها	المساحة الموجودة في الواقع
01	مقر البلدية	1710.00 م <sup>2</sup>	834 م <sup>2</sup>	171.00 م <sup>2</sup>	53.2 م <sup>2</sup>
02	مركز البريد	804.00 م <sup>2</sup>	400 م <sup>2</sup>	80.4 م <sup>2</sup>	

المصدر: الطالب 2017

من خلال النتائج المحصل عليها يتبين لنا ان المساحة الواجب تخصيصها كموقف سيارات لمقر البلدية وحده تقدر ب: 171.00 م<sup>2</sup> ، و مركز البريد مساحة تقدر ب: 80.40 م<sup>2</sup> في حين ان المساحة الموجود في الواقع و المخصصة لكلى التجهيزين مساحة تقدر ب: 53.20 م<sup>2</sup> . و عليه يمكن استخلاص ان تصميم مواقف السيارات الخاص بمقر البلدية و مركز البريد لم يكن وفق معايير برمجية مدروسة بل كان عشوائيا و هذا ما أثر سلبا حركة المرور و خلق عدة مشاكل منها المخالفات المرورية تتمثل أساسا في التوقف العشوائي و ركن السيارات فوق الرصيف.

## 5- تحليل الفرضيات:

### 5-1- الفرضية الأولى:

- عدم تطبيق معايير التخطيط أدى إلى زيادة المخالفات المرورية.

من خلال دراسة الحي تبين لنا جليا ان للتخطيط العمراني دور هام في الحد من المخالفات المرورية ذلك ان من اسباب حوادث هذه الأخيرة عدم توفر مواقف السيارات بالعدد الكافي مما يضطر أصحاب السيارات إلى إرتكابهم مخالفات مرورية تتمثل في عدم إحترام إشارات المرور و ركن السيارات فوق

<sup>1</sup> - les normes de stationnement dans les plan locaux d'urbanisme – Méthodes et bonnes pratiques . site internet : [www.pduif.org](http://www.pduif.org).

الأرصفة و عند تقاطعات الطرق و في بعض الأحيان يضطر المشاة إلى النزول لقارعة الطرق و هو بمثابة مخالفة مرورية مما يعرض حياتهم للخطر و هذا ما يثبت صحة الفرضية الأولى.

## 2-5- الفرضية الثانية:

- تزايد عدد المركبات و السكان انعكس سلبا على المنشآت القاعدية.

في السنوات الأخيرة تزايدت حظيرة السيارات حيث كانت في السابق العائلة الواحة تملك سيارة واحدة في الوقت الحاضر فقد أصبحت العائلة الواحدة تملك عدة سيارات و ذلك بسبب تحسن المستوى المعيشي الخاص بالأسر الجزائرية و هذا التزايد يؤثر سلبا على حركة المرور و خاصة داخل المدينة و عدم إستيعاب شبكة الطرق الحالية لهذا العدد الهائل من المركبات مما ينتج عنه مخالفات مرورية تتمثل في التوقف العشوائي عن التقاطعات و بالقرب من الدوارات، عدم إحترام إشارات المرور و هذا ما يثبت صحة الفرضية الثانية.

## 6- الاقتراحات:

### 1-6- الجزء الأول: التوصيات والإقتراحات الخاصة بمواقف السيارات:

- تهيئة موقف خاص بالسيارات ثاني بجانب مقر البلدية.
- تهيئة موقف سيارات خاص بمركز بريد الجزائر من أجل فك الضغط على الموقف الخاص بالبلدية.
- تفعيل موقف السيارات الخاص بالبلدية داخل المقر و ركن سيارات الموظفين و السيارات التابعة للبلدية من الجهة الغربية للبلدية من اجل توفير الإنسيابية في حركة المرور و ترك مساحات توقف خاصة بسيارات المواطنين.

## 2-6- الجزء الثاني: التوصيات والاقتراحات الخاصة بإشارات المرور:

- على مستوى الإشارات المرورية: يجب وضع إشارات المرور على مستوى الحي و فق دراسة معدة من طرف مكتب إستشاري متخصص و ذلك لغياب شبه تام لإشارات المرور بمختلف أنواعها و أشكالها.
- وضع إشارات ضوئية على مستوى الدورات.

## 3-6- الجزء الثالث: التوصيات والاقتراحات الخاصة بالأرصفة:

- على مستوى مجالات الرؤية في التقاطعات: يزال كل ما على الرصيف من عوائق تعيق نظر السائق مثل النخيل والشجيرات وتزرع في مكان آخر في نفس الطريق.

## 4-6- الجزء الرابع: التوصيات والاقتراحات الخاصة بممرات المشاة:

- ترسم معابر للمشاة أمام المدارس التعليمية وتزود بعواكس قبلها بمسافة 5 متر بالإضافة الى إشارة تنبيه لمرور المشاة.
- إنجاز معابر علوية للمشاة خاصة بالقرب من الدوار بجانب ثانوية عبد الرحمان بن عوف.

## 5-6- الجزء الخامس: توصيات تتعلق بالجانب التوعوي:

- القيام بحملات تحسيسية من طرف فرقة الدرك الوطني و الجمعيات لتبيين اهمية الالتزام باستعمال الرصيف من طرف المشاة و إحترام إشارات المرور من طرف السائقين.
- توعية أطفال المدارس و طلاب الثانويتين المطلتين على الطريق الولائي رقم 01 و الطريق الولائي رقم 11 من الجهة الجنوبية و من الجهة الشرقية للحي بخطورة قطع الطريق في غير أماكن وجود معابر للمشاة.
- المراقبة الدورية من قبل فرقة الدرك الوطني للأماكن التي يكثر فيها تداخل حركة المشاة مع السيارات وحث المشاة على استعمال الرصيف.

### خلاصة الفصل الثالث:

بعد تحديد النقائص تم تحديد الحلول الملائمة لها وتم نظمها في هذا الفصل على شكل توصيات و اقتراحات للتدخل على كل مستوى على حدى كي لا يتشتت ذهن المخطط وتكون له دليل يستعين به إذا أراد حل أي من المشاكل المذكورة سابقا ، حيث تم كل إقتراح من هاته التوصيات حسبما يساعد على التقليل من المخالفات المرورية و مستخدمى الطريق وفق المعايير المتفق عليها عالميا .

وبذلك نكون قد بررنا الفرضية الأولى حيث عدم تطبيق معايير التخطيط أدى إلى زيادة المخالفات المرورية و عليه يجب عدم إهمال عناصر التخطيط العمراني بمعايير تقنية والتصميم من طرف مخططي الطرق الحضرية من أجل المحافظة على مستوى سلامة مرورية أحسن على مستوى طرق أي مدينة . كما يمكننا تعميم هذه الدراسة على الطرق الحضرية كلها بعد أن ثبت أن التخطيط بمراعاة المعايير التقنية والتصميمية له نتائج أفضل على أرض الواقع.

## الخاتمة

إن التخطيط العمراني بمختلف عناصره العمرانية و الفضاءات العمومية ( الطرق، الأرصفة، مواقف السيارات ، السكنات، التجهيزات العمومية، المساحات الخضراء) يتم وفق برامج و أسس و معايير تخطيطية تقنية لتكون متكاملة و مكتملة لبعضها البعض وفق نظرة مستقبلية لتطور اي مدينة من حيث توسعها العمراني و زيادة عدد سكانها و ما يتطلبه سكانها من تحسين حياة المواطن و توفير الظروف الملائمة و السلامة المرورية اليومية له و التقليل بشكل كبير من المخالفات المرورية و الحوادث المرورية داخل المدينة و ذلك بتخطيط هندسي للطرق، عرض الأرصفة، و تقاطعات الطرق ، الدورات و مواقف السيارات بأعداد كافية حسب عدد السكان لتجنب التوقف العشوائي و إرتكاب المخالفات المرورية ، ما يعني أن بالتخطيط العمراني نساعد في تحسين انسيابية حركة المرور و رفع درجة الراحة و الأمان للمشاة و التقليل من المخالفات المرورية.

ومن هنا فإن بحثنا ركز على موضوع جدير بالدراسة والاهتمام ، وبالتالي التوصيات التي ألت إليها الدراسة تصب حول الدور الهام الذي يلعبه التخطيط العمراني بالمقارنة مع الحجم الهائل للمركبات ، وذلك من خلال تحديد العوامل التي من شأنها ان تساعد على ارتكاب المخالفات المرورية ، وأيضا الاهتمام بالتخطيط العمراني من طرف الإدارات العمومية.

وختاما نأمل أن يكون عملنا هذا قد ألم بحيثيات موضوعه ، كما نتمنى أن يكون بحثنا هذا نقطة انطلاق لمعالجة أدق لموضوع التخطيط العمراني و أثره على المخالفات المرورية ، باعتباره ذو أهمية خاصة.

## قائمة المصادر والمراجع

### 1- باللغة العربية:

- كتاب التخطيط العمراني أسلوب و مراحل للدكتور عاطف حمزة حسن - أستاذ التخطيط المساعد بجامعة الأزهر و المعار بجامعة قطر.
- معايير التخطيط العمراني للخدمات وزارة الشؤون البلدية و القروية 1426 هـ فهرة مكتبة الملك فهد الوطنية اثناء النشر.

### 2-ثانيا : مذكرات التخرج :

- شايب رضوان - اهمية قانون المرور في تحسين السلامة المرورية دراسة حالة مدينة واد رهيو - دفعة 2015.
- دوان محمد - النقاط السوداء لحوادث المرور و سبل معالجتها دراسة حالة نهج زيغود يوسف بمدينة البويرة - دفعة 2015.

### 3-الدراسات الميدانية:

- مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمر - P.D.A.U - فيفري 2009.

### 4-القرارات ن القوانين المراسيم:

- القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987 المتعلق بتنظيم الحركة و المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها.
- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 اوت 2001 المتعلق بتنظيم الحركة و المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها المعدل و المتمم.
- القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 اوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها.

- القانون رقم 05-17 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 اوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها.

- الأمر رقم 107-74 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 و المتضمن قانون المرور.

- الأمر رقم 60-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم للممر رقم 107-74 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 المتضمن قانون المرور.

بالغة الفرنسية:

- les normes de stationnement dans les plan locaux d'urbanisme Méthodes et bonnes pratiques . site internet : [www.pduif.org](http://www.pduif.org).

الأنترنيت:

- WWW.GOOGLE.COM.