

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: الهندسة المعمارية و العمرانية و مهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: المدينة و النقل الحضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم الهندسة الحضرية

رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالب(ة): بحوري كنزة

تحت عنوان

تسيير و تنظيم النقل الحضري لمدينة حمام الضلعة

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة محمد بوضياف القطب الجامعي	الاستاذ(ة) : بن عطية محمد
مشرفا و مقررا	جامعة محمد بوضياف القطب الجامعي	الاستاذ(ة) : بلخير اسماعيل
مناقشا	جامعة محمد بوضياف القطب الجامعي	الاستاذ(ة) : طيباوي ساعد

السنة الجامعية: 2017/2016

* الاهداء *

لا يسعني بعد إكمال هذا البحث إلا أن أحمد الله وأشكره على عظيم نعمته وأطلي وأسلم على الحبيب المصطفى نور الملوب وضيائها حبيبي وقره عيني قاندي وقودوتي هدية الرّحمان محمد العذنان عليه الصلاة والسلام

إلى أختي ما عندي في هذا الوجود أهدي ثمرة هذا المجهود
إلى من قال فيهما سبحانه وتعالى : " ولا تقل لهما أفء ولا تنهرهما وقل لهما قولا كريما وانفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا "

إلى من برضاها يرضى خالق الأكوان وعن شكرهما بعجز اللسان
إلى التي جعلت من حنانها مأوى يضمني كلما اشتدت بي ظروف الأيام... إلى من علمتني معنى الكفاح وكيفية أكون مدرسة للصلاح ، وساعدتني لأذوق طعم النجاح... إلى يمامة الأمان ومخفقة الأحرار إلى من تحب قدميها جنة الرحمان... إلى نبع العنان إلى زهرة قلبي التي إن جمعت الزهور كلها فلن أشم إلا عبقرها ، ولو جمعت كل ورود وكنوز العالم هدية لها لما وفيتها... إلى أمي الحبيبة أطال الله في عمرها
إلى من كان سندي في الحياة وأملا ودفنا ورعاية ونبراسا يضيء لي طريق الظلمة إلى مصدر فخري واعتزازي ومنبع ثقتي بنفسي إلى من رواني من كأس أخلاقه لن أظلم بعده أبدا إلى أبي العزيز حظه الله إلى شموع بيتنا ورفاق عمري من قاسمونني حلو الحياة ومرها إخوتي الأعمام حسني و رضوان والي أخواني أم الخير و ربيعة و زوجها عامر ولأختي سامية و زوجها حدام
إلى صغير العائلة اخي سيف الدين .

إلى كتحابيك و احفاد العائلة نور اليقين و راحيل و الكتكوت عبد الرحيم

إلى كل عائلة بحوري وعائلة دربال

إلى من نقشت أسمائهم في قلبي و ذاكرتي و لن يمحوهم الزمن أبدا حسينة إيمان سعاد أظلم

إلى رفيقات دربي خديجة شيما مسعودة نورة.

كما اتقدم بالشكر الخالص إلى أستاذي على إشرافه على عملي هذا وسهل لي الطريق في إنجاز هذا البحث العلمي.

الذي لم يبخل علي بنصائحه القيمة، نعم المشرفه ونعم الأستاذ

ولا انسى كل من قدم لي يد المساعدة من أساتذة وزملاء وأصدقاء من قريب أو من بعيد

شكرا لكل هؤلاء وجزاهم الله خير.

إلى كل من أدركه قلبي ولم يدركه قلبي.

إلى كل طلبة وعمال تسيير التقنيات الحضرية.

بحوري كنزة

شكر و عرفان

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(قل اعملوا فسيري الله عملكم ورسوله والمؤمنون)

صدق الله العظيم

إلهي لا يطيب القلب إلا بشكرك ولا يطيب النهار إلى بطاعتك .. ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك .. ولا تطيب الآخرة إلا

بعفوك .. ولا تطيب الجنة إلا برويتك الله ﷻ

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة .. ونصح الأمة .. إلى نبي الرحمة ونور العالمين ..

سيدنا محمد ﷺ

لابد لنا ونحن نخطو خطواتنا الأخيرة في الحياة الجامعية من وقفة نعود إلى أعوام قضيناها في رحاب الجامعة مع

أساتذتنا الكرام الذين قدموا لنا الكثير باذلين بذلك جهودا في بناء جيل الغد

وأخص بالتقدير والشكر والعرفان بالجميل و الاحترام: الأستاذ المؤطر * بلخير اسماعيل * لك مني كل الشناء

والتقدير ** على جهودك الثمينة والقيمة ** حيث كنت مشرفا مخلصا وأميناً في إبداء الملاحظات والتوجيهات وقدمت لي

العون ومددت لي يد المساعدة وزودتني بالمعلومات اللازمة لإخراج هذا البحث ، فجزاك الله عني خير الجزاء .

و قبل أن أمضي أتقدم بأسمى آيات الشكر والامتنان والتقدير والمحبة إلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة إلى

الذين مهدوا لنا طريق العلم والمعرفة ...

الأساتذة : بن عيسى _ فايد البشير _ بوطبة هندا _ طهراوي الياس _ عميش علاوة _ ميلي _ دراف العادي _

قادري الدراجي _ قرميط علي .

بموري كثره

المخلص :

ان التطور المستمر للمجتمعات الحضرية يصاحبها نمو سكاني كبيرا تخلق تحديات ومشكلات يصعب حلها ما لم تتوفر لدينا الألية المدروسة ، فكل تطوير ونمو سكاني يؤدي الى توسع وازدهار النشاطات التجارية و الصناعية ، مما يجعل الانسان مضطرا للتنقل بين أجزاء المدينة المختلفة لتلبية متطلباته اليومية.

فمدينة حمام الضلعة من بين المدن الجزائرية ، شهدت مراحل متعددة من النمو والتطور العمراني صاحبه زيادة استخدامات الأرض و تعدد الأنشطة بها ، مما أدى الى الحاجة الى وجود شبكة نقل حضري جماعي ، لكن اعتماد السكان على النقل الغير مرخص (الفرود) ، هذا النشاط الذي عرف نموا كبيرا رافق نمو المدينة و زيادة احتياجات التنقل فيها ، أثر سلبا على منظومة النقل .

نههدف من خلال هذه الدراسة الى تسيير وتنظيم النقل الحضري في المدينة و ابراز أهمية النقل الحضري الجماعي ، وكذا وضع خطوط نقل حضري جماعي موزعة على الأحياء من أجل الحد من مشكل صعوبة التنقلات اليومية للسكان ، وبناءا على الدراسة الميدانية وبعد الوقوف على واقع النقل الحضري في المدينة توصلنا الى أن الخطوط المعتمدة هي خطوط نقل حضري غير مرخص، وأن أهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في المدينة أهمية كبيرة ، غير أن غياب خطة نقل واضحة أدى الى عدم تمكن قطاع النقل الحضري من تأدية الوظيفة المنوطة به ، وعدم الاعتماد على النقل المرخص يصعب عملية التحكم في منظومة النقل الحضري .

الكلمات المفتاحية :

التنقلات اليومية ، النقل الحضري الجماعي ، النقل الغير مرخص . منظومة النقل

Résumé:

Le développement continu des communautés urbaines, accompagnée d'une croissance démographique importante crée des défis et des problèmes qui sont difficiles à résoudre ce que nous avons fessière étudiés ne sont pas disponibles, tout le développement et la croissance démographique conduit à l'expansion et à la prospérité des entreprises et l'industrie, ce qui rend l'homme forcé de se déplacer entre les différentes parties de la ville pour répondre aux besoins quotidiens.

La ville de Hammam Dhalaâ parmi les villes algériennes, a connu plusieurs étapes de la croissance et le développement urbain accompagné d'utilisations des terres a augmenté et la multiplicité des activités, conduisant ainsi à la nécessité d'un transfert de réseau de masse en milieu urbain, mais la dépendance de la population sur le transport sans licence (Alfrud), cette activité est connue une croissance significative a été accompagnée par la croissance de la ville et augmenter les besoins de mobilité, un impact négatif sur le système de transport.

Nous visons à travers cette étude, la conduite et l'organisation des transports urbains dans la ville et mettre en évidence l'importance des transports collectifs urbains, ainsi que le développement du transfert de la

masse urbaine des quartiers distribués afin de réduire le problème de la difficulté des déplacements quotidiens de la population, basée sur l'étude sur le terrain et après être resté debout sur la réalité des transports urbains dans les lignes de la ville nous avons atteint les lignes approuvées sont le transfert de lignes non autorisés urbaines, et que l'importance du réseau de transport de collectifs urbains dans la ville d'une grande importance, mais l'absence d'un plan de transfert clair a conduit à l'incapacité du secteur des transports urbains pour remplir la fonction qui lui est assignée, et de ne pas compter sur les transports sous licence contrôle de processus difficile dans un système de transport Pour urbain.

Mots-clés:

Transport quotidien, le transport urbain de masse, le transport sans licence.

système de transport

الفهارس

الصفحة	فهرس المحتويات
I	الاهداء
II	تشكر وعرهان
III	الملخص
V	فهرس المحتويات
X	فهرس الجداول
XI	فهرس الاشكال
XII	فهرس الخرائط والمخططات
XIII	فهرس الصور
الفصل التمهيدي	
	مقدمة عامة
04	I_الإشكالية
06	II_الفرضيات
06	III_الأهداف من الدراسة
07	IV_أسباب إختيار الموضوع
08	V_مصادر المادة العلمية
09	VI_ منهجية الدراسة
10	VII_الدراسات السابقة
11	VIII_ هيكله المذكورة
الفصل الأول: مفاهيم عامة وتجارب حول النقل	
13	تمهيد
13	أولاً : مفاهيم عامة حول النقل والمتعلقة بالنقل الحضري
13	1_ مفهوم النقل
13	1_1 أنواع النقل
13	1_1_1 التصنيف وفقاً للمسار

14	2_1_1 التصنيف وفقا لمجال التشغيل
14	3_1_1 التصنيف حسب وسيلة النقل
14	2_1 أهمية النقل
16	2_ التنقلات
16	1_2 التنقلات في المدينة
16	1_1_2 التنقلات الدورية
17	3_1_2 التنقلات المهنية
17	4_1_2 التنقلات الشخصية
17	5_1_2 التنقلات السياحية
19	3_ النقل الحضري
20	1_3 أهمية النقل الحضري
20	1_1_3 دور النقل الحضري في التنمية الاقتصادية
20	2_1_3 دور النقل في احداث التغيير الاجتماعي
21	3_1_3 دور النقل على المستوى الحضري والعمراني
21	2_3 أنواع النقل الحضري
21	1_2_3 وسائل النقل الخاصة والعامة
22	1_1_2_3 وسائل النقل العام (الجماعي)
22	1_1_1_2_3 ملكية النقل العام
22	2_1_1_2_3 أنواع وسائل النقل العام
23	2_1_2_3 وسائل النقل الخاص
24	3_3 العوامل التي تؤثر في استعمال واختيار وسيلة النقل
25	4_3 مشاكل النقل الحضري
25	1_4_3 الاختناق المروري
25	2_4_3 انخفاض معدل الأمان
25	3_4_3 مشكلة الانتظار
26	4_4_3 قلة أسباب الراحة داخل بعض وسائل النقل
26	5_4_3 الاثار البيئية
26	5_3 مخطط النقل الحضري

26	3_5_1 مخطط النقل
27	3_5_2 مراحل اعداد مخطط النقل
28	3_5_3 من يقوم باعداد مخطط النقل الحضري (النتدخلون)
29	3_5_4 مخطط الحركة والمرور
29	3_5_4_1 مفهوم مخطط الحركة والمرور
29	3_5_4_2 أهداف مخطط الحركة والمرور
30	3_5_5 المقارنة بين مخطط النقل ومخطط حركة المرور
	ثانيا : وضعية النقل الغير مرخص في الجزائر
31	1_ ظاهرة النقل الغير مرخص (الفرود) في انتشار سريع
32	2_ نمو النقل غير المرخص في الجزائر وتراجع النقل بسيارة الأجرة
	ثالثا : سياسة النقل الحضري (الاطار القانوني)
33	1- الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر
33	1_1 وزارة النقل
34	2_1 المجلس الوطني للنقل البري
34	3_1 الهيئات التي تشرف عليها وزارة النقل
35	4_1 مديرية النقل الولائية
36	5_1 الوزارات الأخرى المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرور
36	2_ الاستراتيجيات والبرامج المتبناة لتخطيط النقل الحضري
38	3_ شروط اعداد شبكة نقل حضري
	رابعا : الدراسات والتجارب في مجال تخطيط النقل لبعض مدن العالم
39	1_ خطة التنظيم المروري بايطاليا PUT
41	1_1 أهداف ال put
41	2_ النقل العام في البرازيل
43	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني : الدراسة التحليلية للمدينة
45	تمهيد
45	1_ تقديم بلدية حمام الضلعة

46	1_1 موقع بلدية حمام الضلعة
47	2_1 أهمية موقع بلدية حمام الضلعة
47	2_ الدراسة الطبيعية
48	1_2 المظهر الجغرافي للمنطقة (الطبوغرافية)
48	2_2 الشبكة الهيدروغرافية للمنطقة
49	4_2 عوائق التوسع العمراني للمدينة
49	3_ الدراسة السكانية
52	4_ الدراسة العمرانية
52	1_4 لمحة تاريخية لتطور مدينة حمام الضلعة
56	2_4 دراسة التجهيزات
58	3_4 توسع المدينة
60	4_4 النقل وهياكله القاعدية في المدينة
60	1_4_4 طرق المدينة
61	2_4_4 المحاور المهيكلية للمدينة
65	3_4_4 المفترقات الموجودة في المدينة
67	4_4_4 النقل في المدينة
69	خلاصة الفصل
الفصل الثالث: تشخيص واقع النقل الحضري في المدينة	
71	تمهيد
71	1_ تقديم الشبكة الحالية للنقل الحضري بالمدينة
72	2_ تسيير و تنظيم شبكات النقل الحضري بالمدينة
72	1_2 النقل الحضري الجماعي المرخص به
73	1_1_2 تحليل الخط رقم 01
79	2_2 النقل الحضري الجماعي المرخص به
82	2-2-1 تحليل الخط رقم 02
87	2-2-2 تحليل الخط رقم 03
91	2-2-3 تحليل الخط رقم 04

96	3_2 عدد الخطوط ونسبتها بالنسبة للنقل الحضري المرخص والغير مرخص
97	4_2 دور النقل في احداث التغيير الاجتماعي
98	3_ دور المتدخلين في تسيير وتنظيم النقل الحضري الجماعي
98	1_3 دور البلدية
99	2_3 دور المحطة البرية لنقل المسافرين
99	3_3 دور الناقلين
100	4_ تحليل استمارة الاستبيان
108	خلاصة الفصل
	الفصل الرابع : الاقتراحات والتوصيات
111	تمهيد
112	1_ الاقتراحات
112	1_1 اقتراحات على مستوى الهياكل القاعدية
112	1_1_1 على مستوى الطرق
112	2_1_1 على مستوى المفترقات
113	3_1_1 على مستوى المحطات
113	4_1_1 على مستوى المواقع
114	2_1 اعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي بالمدينة
115	1_2_1 اقتراح خطوط جديدة
120	2_2_1 تعديل الخطوط الحالية
123	1_2_1 اقتراحات على مستوى وسائل النقل بالحافلات
124	3_1 اقتراحات على مستوى التسيير
125	2_ التوصيات
126	خاتمة عامة
	قائمة المراجع
	الملاحق

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
30	المقارنة بين مخطط النقل ومخطط حركة المرور	01
47	الاطار التنظيمي لبلدية حمام الضلعة	02
50	توزيع عدد السكان على الأحياء	03
61	أنواع الطرق و بعض خصائصها لمدينة حمام الضلعة	04
72	توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي المرخص به بمدينة حمام الضلعة	05
76	محطة انطلاق و وصول حافلات الخط رقم 01	06
78	سعة و فترة تقاطر لحافلات النقل الحضري الخط رقم 01	07
80	توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي للمركبات الغير مرخصة بالمدينة	08
84	محطة انطلاق و وصول مركبات الخط رقم 02	09
86	سعة وفترة تقاطر لمركبات الخط رقم 02	10
89	محطة انطلاق و وصول مركبات الخط رقم 03	11
90	سعة وفترة تقاطر لمركبات الخط رقم 03	12
93	محطة انطلاق و وصول مركبات الخط رقم 04	13
95	سعة وفترة تقاطر لمركبات الخط رقم 04	14
96	عدد الخطوط ونسبتها بالنسبة للنقل الجماعي المرخصة والغير مرخصة بالمدينة	15
100	جنس أفراد العينة	16
100	سن افراد العينة	17
101	مهنة أفراد العينة	18
101	مكان اقامة أفراد العينة	19
102	أعداد ونسب التنقلات اليومية للأفراد	20
103	أعداد ونسب الوسيلة المستعملة لتنقلات السكان اليومية	21
105	أعداد ونسب التنقلات اليومية	22
119	بطاقة تقنية للخط رقم 04 المقترح والمستبدل	23
119	بطاقة تقنية للخط رقم 05 المقترح	24
119	بطاقة تقنية للخط رقم 06 المقترح	25
120	عدد وحدات النقل الحضري الجماعي اللازمة لكل خط	26

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
11	هيكلة المذكرة	01
18	أنواع توزيع أعداد الرحلات على الأغراض المختلفة في المدينة	02
63	المحاور المهيكلة لبلدية حمام الضلعة	03
66	بعض العينات من النقاط الساخنة (مفترقات الطرق) الموجودة في المدينة	04
100	دائرة نسبية تمثل جنس أفراد العينة	05
100	أعمدة بيانية لسن أفراد العينة	06
101	دائرة نسبية لمهن أفراد العينة	07
101	أعمدة لنسب ساكني وزائري المدينة	08
102	أعمدة بيانية لنسب التنقلات اليومية للأفراد	09
103	دائرة نسبية للوسيلة المستعملة لتنقلات السكان اليومية	10
104	دائرة نسبية لاشكالية الوصول الى الوجهة باستعمال النقل الحضري الجماعي	11
105	دائرة نسبية لمدى قرب موقف الحافلات من المنزل	12
105	دائرة نسبية لعدد التنقلات اليومية	13
106	دائرة نسبية لمدى قبول تسعيرة النقل الحضري الجماعي	14
106	أعمدة بيانية للاقتراحات المقدمة لتحسين وضعية النقل الحضري الجماعي	15

فهرس الخرائط والمخططات

الصفحة	عنوان المخطط و الخريطة	الرقم
46	الموقع الاداري لولاية المسيلة و موقع بلدية حمام الضلعة	01
51	الكثافة السكانية الموزعة على أحياء مدينة حمام الضلعة	02
55	المراحل التاريخية لنشأة مدينة حمام الضلعة	03
57	التجهيزات العمومية و الخدماتية لمدينة حمام الضلعة	04
59	اتجاه التوسع لمدينة حمام الضلعة	05
62	المحاور الهيكلية والمحطات لمدينة حمام الضلعة	06
64	الشوارع الرئيسية لمدينة حمام الضلعة	07
65	النقاط الساخنة (مفترقات الطرق) الموجودة في مدينة حمام الضلعة	08
73	مسار الخط رقم 01 للنقل الحضري الجماعي بالحافلات المرخصة بالمدينة	09
75	محطات ومواقف مسار الخط رقم 01	10
81	مسارات خطوط النقل الحضري الجماعي بالمركبات الغير مرخصة بالمدينة	11
83	محطات و مواقف مسار الخط رقم 02	12
88	محطات و مواقف مسار الخط رقم 03	13
92	محطات و مواقف مسار الخط رقم 04	14
116	الخط المقترح المستبدل رقم 04 الرابط بين ولاد سيدي عمر ومحطة المسافرين	15
117	الخط المقترح رقم 05 الرابط بين التيوخوباي ووسط المدينة (السوق المغطاة)	16
118	الخط المقترح رقم 06 الرابط بين حي رغبة حبارة ومحطة المسافرين	17
121	المسار المعدل للخط رقم 02	18
122	المسار المعدل للخط رقم 03	19

فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	الرقم
40	مخطط خطوط الحافلات و الترامواي في مدينة ميلانو الايطالية	01
42	حافلات نقل حضري جماعي لمدينة ساوباولو البرازيلية	02
76	بعض المواقع لحافلات الخط رقم 01	03
77	حافلات النقل الحضري الجماعي خط رقم 01 وسيارات الأجرة الحضرية.	04
77	حالة حافلات الخط رقم 01	05
85	حالة مركبات الخط رقم 02	06
89	حالة مركبات الخط رقم 03	07
94	حالة مركبات الخط رقم 04	08
112	مفترق قبل التدخل	09
112	مفترق بعد التدخل	10
114	معايير تهيئة الطريق ومواقف الحافلات	11
114	التهيئة المقترحة لموقف الحافلات	12
115	مبدأ اعادة هيكلة خطوط النقل الحضري الجماعي	13
124	المركبة (الحافلة) المختارة	14

الفصل التمهيدي

مقدمة عامة

I - الإشكالية

II - الفرضيات

III - الأهداف من الدراسة

IV - أسباب اختيار الموضوع

V - مصادر المادة العلمية

VI - منهجية الدراسة

VII - الدراسة السابقة

VIII - هيكلية المذكرة

مقدمة عامة :

تعد المدينة مركزا لتجمع السكان، فهي تنظيم عضوي معقد وخليط من استعمالات الأرض المختلفة والتي لا يمكن أن تؤدي وظائفها دون حركة الناس والبضائع لذا فإن هذه الاستعمالات نسجت لها عبر التاريخ و داخل المدينة شبكة من الشوارع مختلفة الدرجات لإدامة صلة التفاعلات فيما بينها، وامتد نطاق التأثير الحضاري والاقتصادي والاجتماعي للمدينة الى خارجها بفعل عامل النقل الذي يعد المسؤول عن تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ، لكن مع نهاية القرن العشرين أصبح للنقل دور هام في الحياة، مما جعل الطلب عليه من الضروريات التي تتزايد بشكل مستمر، وجعل التفكير في سياسات النقل الجماعي أكثر تطابقا مع الواقع و وسائل تشريعية تتماشى مع الوضع الراهن ، وهذا لتحقيق خدمة نقلية مثالية انطلاقا من الاستغلال العقلاني لما هو متوفر، إذن فإن تنظيم النقل خاصة منه النقل الجماعي في العالم العربي من أوكذ المسائل المطروحة ضمن قضايا التنمية والتهيئة المتعلقة بالمجال الحضري، فحسن التنظيم النقل الحضري أساسيا لحسن التسيير والتكفل الأمثل بالمشاكل الناتجة عنه.

ومدينة حمام الضلعة من بين المدن الجزائرية التي عانت هي الأخيرة من المشاكل المتعلقة بالنقل الحضري الجماعي داخل وسائطها الحضرية خاصة مع غياب الهيئات التنظيمية وتحرير سوق النقل أمام القطاع الخاص و انتشار النقل الغير مرخص (الفرود)، حيث أصبح هو المسير و المحتكر لنشاط النقل ، ومن خلال تحليل الوضعية الحالية والتطرق لجل هاته المشاكل نظريا وميدانيا ، قمنا بهيكلية المذكورة الى فصل تمهيدي قمنا فيه بتحديد الاطار العام للدراسة ،الفصل الاول تطرقنا فيه الى تحديد مصطلحات البحث و وضعية النقل الغير مرخص وسياسة النقل في الجزائر وختمناه بتجارب بعض المدن في تنظيم وتخطيط النقل ،الفصل الثاني تناولنا فيه دراسة تحليلية لمدينة حمام الضلعة ،والفصل الثالث

قمنا فيه بتشخيص واقع النقل الحضري بالمدينة عن طريق تقديم الشبكة الحالية للنقل الحضري ودراسة ميدانية لخطوط النقل الحضري المرخص والغير مرخص عن طريق الملاحظة والاستمارة, وفي الفصل الرابع قمنا ببلورة مجموعة من الاقتراحات و التوصيات.

I- الاشكالية:

تتعرض المدن الى عدة تغييرات وتحولات مستمرة في نشأتها تؤثر على حجمها ، وهذا راجع الى زيادة عدد قاطنيها، وتتسع مساحتها فتظهر العديد من الانسجة الحضرية المنتظمة والعشوائية فيلاحظ العديد من المشاكل التي تواجهها خاصة في مراكزها ، من مشاكل بيئية وحضرية متعددة ومتباينة يرتبط بعضها باثار التصنيع والتحضر ، وتتعلق بعضها بالضغط الديمغرافي او تتعلق بجوانب أخرى كغياب التخطيط ، ويمكن ان يكون انعدام التوازن في توزيع وتموضع التجهيزات أحد الاسباب الرئيسية في التغيير الحاصل لحجم المدن ، فتموضع التجهيزات الذي يتركز في مكان واحد يكون نقطة جذب للسكان فيجعل التنقل الى هذه المراكز بصورة كبيرة من طرف اطراف المجتمع سواء من قريب او من بعيد ، وهذا ما يستوجب النقل.

يعد النقل من الاساسيات في حياة الافراد فلقد اعتمد عليه منذ القدم وهذا لتلبية حاجيات السكان وانجاز مهامهم اليومية ، كما تعد منظومة النقل في الوضع الراهن والهيكل القاعدية التي تتمثل في شبكة النقل وشبكة الطرق من اهم تركيبة المدن ، فشبكة الطرق لكونها تساهم في شبكة النقل لتربط مختلف أنحاء المدينة ، كما انها تعتبر عنصر اساسي في الربط بين مركز واقليم المدينة عموما، والنقل في الوقت الحالي يشترط في تخطيطه عناصر الامان والسرعة والتكلفة الاقل بالاضافة الى عاملي البيئة والتنمية المستدامة، وذلك باستخدام وسائل نقل غير ملوثة للبيئة والمحافظة على هياكل ومنشآت النقل الموجودة.

يكتسي موضوع النقل الحضري أهمية كبيرة لما يقوم به من دور حيوي في تسهيل عمليات التنقل اليومي لمختلف شرائح المجتمع على اختلاف فئاتهم العمرية ، وتسهيل نشاطاتهم اليومية محافظا على التماسك الاجتماعي وتسيير الحياة الحضرية ، بالاضافة الى التقليل من الازدحام المروري والمشكلات البيئية المرافقة على اختلاف انواعها.

الجزائر كغيرها من الدول النامية ، تعاني من مشاكل خاصة بحركة النقل داخل المدينة ، مما جعلها تفكر في أليات وطرق للخروج من هذه المشاكل ، فبدأت باصدار قوانين ولوائح لتسيير وتنظيم

النقل والحركة ، ثم انتقلت الى مرحلة اخرى وهي اعداد مخططات الحركة والمرور لمختلف المدن خاصة الكبرى منها ، تهدف من خلالها الى التقليل من المشاكل وبالتالي التخفيف على المواطن ، وكذا تحقيق جميع اهداف النقل .

مدينة حمام الضلعة من بين المدن الجزائرية التي شهدت نموا سكانيا وعمرانيا سريعا وتحولات كبرى خاصة في الاونة الاخيرة ، نتج عنه ظهور عدة احياء غير مخططة في ضواحيها، بالاضافة الى تمركز جل التجهيزات والنشاطات في مركز المدينة ، مع انشاء المحطة البرية لنقل المسافرين حديث ، فهي نقطة انطلاق و وصول لمعظم خطوط النقل الحضرية التي تخدم المدينة ، وكذا مصنع الاسمنت باعتباره وحدة صناعية وطنية والذي يصل انتاجه الى كافة تراب الوطن ، وهو يعتبر من الوحدات المهمة التي تحتويها المدينة ، بالاضافة الى احتواء مركز المدينة على اهم معلم الحمامات المعدنية وكثرت الاقبال عليها ، كل هذه أدت الى ظهور عدة مشاكل في قطاع النقل ، اهمها صعوبة التنقلات اليومية للسكان وعزلة بعض الاحياء جعلتها تبدو كمناطق منفصلة وغير منسجمة مع البنية الحضرية للمدينة، اضافة الى انتشار النقل الحضري الجماعي للمركبات الغير مرخصة بكثرة ، مع تداخل حركة المركبات مع خطوط النقل الحضري، وكذا الحالة السيئة للطرق ونقص اماكن التوقف و الاشارات و التوقف الفوضوي والعشوائي ، الضوضاء والتلوث البيئي بكافة اشكاله البصرية والسمعية .

لهذا سنقوم بطرح السؤالين التاليين ثم نحاول الاجابة عليهما من خلال موضوعنا هذا :

- كيف هي وضعية قطاع النقل الحضري في ظل التحولات الكبرى التي عرفتها مدينة حمام الضلعة مؤخرا ؟

- ماهي العوامل التي جعلت قطاع النقل الحضري بمدينة حمام الضلعة لا يتماشى مع التطور السريع الذي شهدته المدينة ؟

II – الفرضيات

✓ الفرضية الاولى:

- عدم الاعتماد على النقل المرخص بمدينة حمام الضلعة أدى الى صعوبة عملية التحكم في منظومة النقل الحضري

✓ الفرضية الثانية:

- غياب خطة نقل واضحة و منظومة تسييرية فعالة ، ادى الى عدم تمكن قطاع النقل الحضري من تأدية الوظيفة المنوطة به ؟

III- الاهداف من الدراسة :

✓ الهدف العام:

- الوصول الى تحديد جوانب النقص في قطاع النقل الحضري بمدينة حمام الضلعة .

✓ الاهداف الفرعية:

- استخلاص المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري في مجال التسيير والتنظيم
- تحسين شبكة النقل الحضري (تحسين ظروف التنقلات) حسب الاحتياجات الحالية وتماشيا مع الاحتياجات المستقبلية
- تصحيح بعض مسارات النقل الحضري الجماعي وذلك حسب الطلب مع تطوير وسائله
- توجيه الحركة المرورية الى مسارات جديدة من اجل تسهيل تدفقها في طرق المدينة
- محاولة اعطاء اقتراحات وتوصيات من اجل تسيير افضل للنقل الحضري بمدينة حمام الضلعة.

IV - اسباب اختيار الموضوع:

ترجع اسباب اختياري للموضوع الى:

اولا: اسباب شخصية

- التعايش مع الازدحام المروري ومشكلات خاصة بحركة النقل و التنقل في المحيط الحضري للمدينة
- تسهيل مهمة البحث وكذا سهولة الوصول الى المعطيات المتمثلة في المخططات والاحصائيات والتقارير للمدينة والحصول عليها

ثانيا: أسباب موضوعية

- اهمية الموضوع: حيث لم تتم دراسة مسبقة حول تسيير وتنظيم النقل الحضري لمدينة حمام الضلعة
 - اهمية النقل وتأثيراته على القطاعات الاخرى
 - كثرة المشاكل المطروحة والحاجة الماسة حول النقل الحضري (الجماعي خاصة) داخل النسيج الحضري ، او بالاحرى الحاجة الى التنقل داخل المدينة باستعمال النقل، لتباين المسافات وبعد التجهيزات الضرورية لمعظم سكان الاحياء لمدينة حمام الضلعة
 - اهمية النقل الحضري (النقل الجماعي) ودوره في ربط مركز مدينة حمام الضلعة بالتجمعات الحضرية
 - التحولات الكبرى التي عرفتتها المدينة مؤخرا خاصة في قطاع النقل (المحطة البرية)
 - محاولة تنظيم وتسيير وتفعيل النظام الحضري .
- ومنه يعتبر موضوع تسيير وتنظيم النقل الحضري في مدينة حمام الضلعة محل نقاش داخل المجتمع الحضري في الازمنة الاخيرة بعد انشاء المحطة البرية للمسافرين، فهي همزة وصل بين مختلف خطوط النقل الحضرية ، ونظرا للمشاكل التي يشهدها النقل الحضري الجماعي وما يعانيه المواطن يوميا من خطوط النقل وطموح السكان في حل هذه الازمة والحاجة الى التغطية في النقل .

V - مصادر المادة العلمية:

تم الاعتماد في انجاز المذكرة على المصادر التالية:

✓ المصادر النظرية (المصادر الثانوية):

_ جمع مختلف المخططات و الاحصائيات والتقارير الخاصة بمدينة حمام الضلعة منها تقرير المخطط

التوجيهي للتهيئة والتعمير

_ مذكرات تخرج سابقة في مجال النقل الحضري وكذا فيما يخص تسيير و تنظيم حركة المرور والاعتماد

على مجموعة من الكتب والمقالات الموجودة في المجالات العلمية وكذا البحوث والتقارير دون ان ننسى

مواقع الانترنت

✓ المصادر الميدانية (المصادر الاولى):

_ **الملاحظة العلمية:** اعتمدنا بشكل كبير على المعاينة الميدانية والملاحظة العلمية حيث تمتاز هذه

التقنية بالجانب الملموس في معايشة الموضوع والمشاهدة عن قرب والاستعانة بالصور الفوتوغرافية

_ **الاستبيان والاستقصاء:** وفيها اعتمدنا على المقابلة وهي اللقاءات المباشرة مع الهيئات المختصة

والمصالح التقنية وكذا عينة عشوائية من المواطنين بطرح مجموعة من الاسئلة الشفوية والمكتوبة في

استمارة تساعدنا على جمع المعلومات ميدانيا حول موضوع دراستنا.

VI - منهجية الدراسة:

انطلاقا من طبيعة الموضوع الذي نحن بصدد دراسته وبعد القيام بتحديد المشكل وصياغة الهدف المرجو من الدراسة ارتأينا الى الاعتماد على منهج من المناهج العلمية المكتملة لبعضها البعض ، هو المنهج الوصفي التحليلي الذي يركز على الوصف الدقيق والتفصيلي للظاهرة او موضوع الدراسة ، وصفا كميا و وصفا نوعيا وهذا بهدف تثمين ما حصلنا عليه من معلومات والكشف عن معطيات من الواقع، بالاعتماد على جملة من المراجع والمصادر ومواقع الانترنت ، وهذا لجمع الاحصائيات والمعطيات اللازمة بالاستعانة بالملاحظة والمقابلة مع الجهات المعنية ، حيث يسمح لنا بالاحاطة الشاملة وفهم موضوع دراستنا .

وفي الاخير الحلول والاقترحات للوصول الى تحقيق شبكة نقل حضرية متكاملة في ظل برنامج تسيير وتنظيم مخطط نقل محكم .

VII - الدراسات السابقة:

✓ الدراسة الاولى:

كتاب جاء بعنوان: (المدينة وتسيير النقل الحضري - حالة مدينة المسيلة) من اعداد الدكتور : خلف الله بوجمعة أستاذ محاضر ومدير مخبر بحث بجامعة المسيلة ، حيث يهدف موضوع الدراسة الى تبيان اهمية الجانب التسييري في تنظيم النقل الحضري داخل مدينة المسيلة و توضيح علاقة ذلك بمخططات التهيئة والتعمير السارية المفعول.

كما ترمي الى ابراز مكانة ذلك في تحقيق النجاعة المرجوة التي تؤدي الى بلوغ الراحة المرجوة للمستعملين .

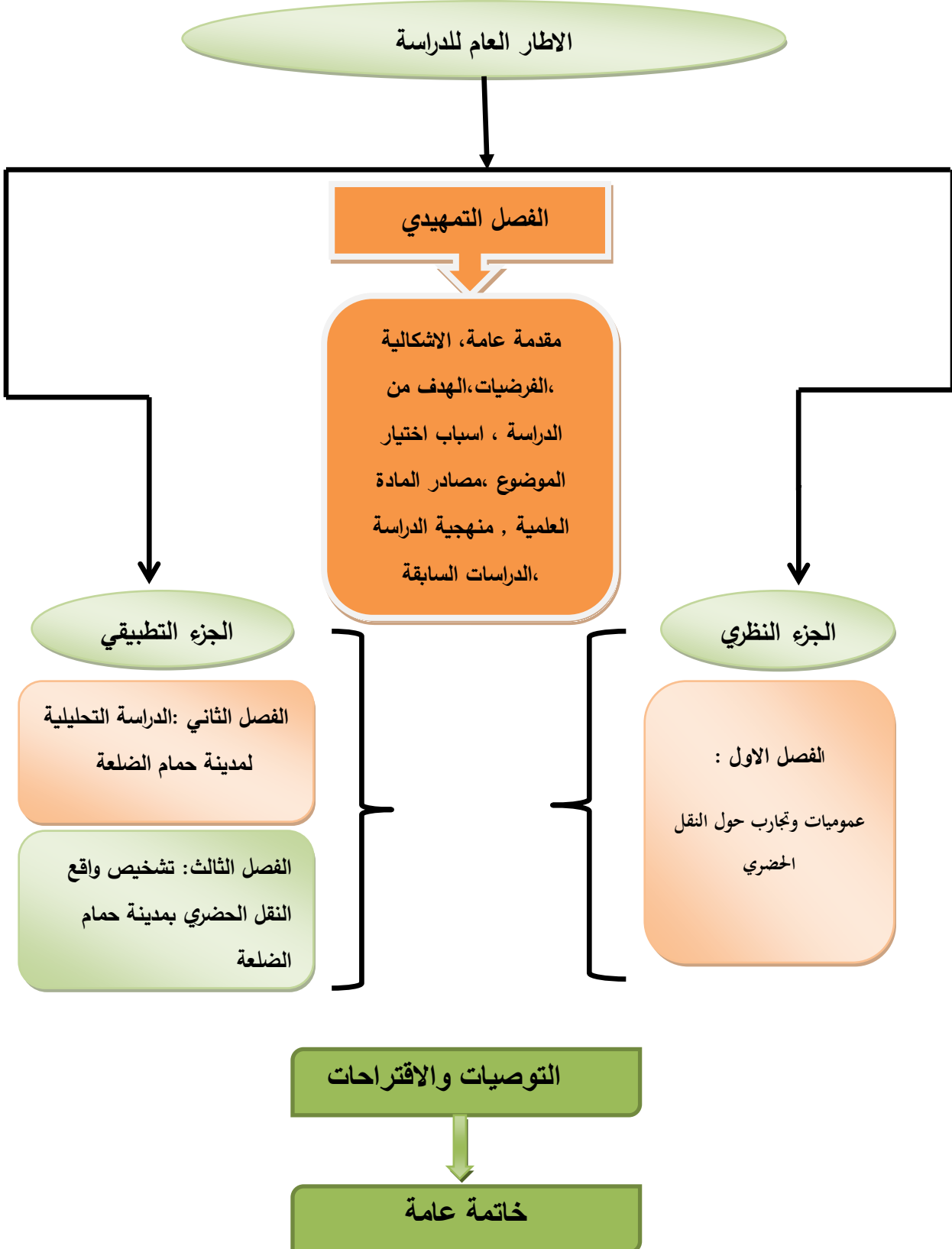
✓ الدراسة الثانية:

جاءت بعنوان (تسيير وتنظم النقل الحضري الجماعي داخل المحيط العمراني - دراسة مقارنة بين الناقلين الخواص والمؤسسة العمومية للنقل الحضري في مدينة المسيلة) من اعداد الطالب حامدي سعد ، مذكرة لنيل درجة الماستر في المدينة والنقل الحضري قسم العمران والبناء ، جامعة المسيلة 2014-2015

حيث تهدف هذه الدراسة الى تحسين شبكة النقل الحضري باقتراح زيادة عدد حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري وتقليص زمن الانتظار ، مع اقتراح بعض الهياكل القاعدية والبنية التحتية لقطاع النقل ومجموعة من الخطوط الجديدة وتعديل بعض الخطوط الحالية .

VIII - هيكلية الدراسة :

الشكل رقم 01: هيكلية المذكرة



الفصل الأول : مفاهيم عامة وتجارب حول النقل

تمهيد

- 1- مفاهيم عامة حول النقل والمتعلقة بالنقل الحضري.
- 2- وضعية النقل الغير مرخص في الجزائر
- 3- سياسة النقل الحضري (الاطار القانوني)
- 4- الدراسات والتجارب في مجال تخطيط النقل لبعض مدن العالم

خلاصة الفصل

تمهيد:

يعتبر النقل الحضري من أهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث، ذلك لأنه يعمل على تكامل النشاط البشري، كما تعد شبكات النقل البري بمثابة العامل الرئيسي عن تحقيق التوازن والتجانس الاستثماري للبيئات المختلفة وإعادة رسم كافة خرائط التوزيعات لمظاهر النشاط البشري.

من هذا المنطلق يأتي الفصل الأول لهذه الدراسة لتناول ادبيات موضوع النقل الحضري بشكل عام مع بعض النقاط التي نحتاجها في البحث وذلك لخدمة موضوع دراستنا .

أولاً : مفاهيم عامة حول النقل والمتعلقة بالنقل الحضري**1- النقل:**

- هو عبارة عن خدمة اجتماعية بدرجة أولى كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية و أحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية.

انطلاقاً من هذا التعريف يمكننا إعطاء تعريف شامل للنقل : (النقل هو كل نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع و الأشخاص من مكان الى آخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض) . (د : عميش علاوة ، 2013)

1-1- أنواع النقل :

يصنف النقل حسب العديد من المعايير الى عدة تصنيفات أهمها:

1-1-1- التصنيف وفقاً للمسار: ويشمل ثلاث أنواع هي:

أ-النقل المائي: نقصد به النهري والبحري وهو من اقدم انواع النقل التي استخدمها الانسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات ، بحار ، بحيرات..) وقد استخدمت السفن الشراعية ، ثم السفن البخارية مع بداية الثورة الصناعية ، اما حديثا فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز وبعضها بقوة الطاقة النووية .

ب-النقل البري: ويتمثل في الطرقات ، السكة الحديدية ، خطوط الانفاق ،الباص ، الانابيب، المركبات..

ج-النقل الجوي المشترك: ويتمثل في الطائرات ، طائرات جوية مائية ، مطارات.

1-1-2- التصنيف وفقا لمجال التشغيل : ويشمل كذلك ثلاث انواع وهي:

-النقل الداخلي : وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة .

-النقل الخارجي : يعني به الدولي وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة).

-النقل الحضري: وهو النقل الذي يكون داخل حدود الدولة .

1-1-3- التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل :

ويشمل نوعين هما: النقل العام والنقل الخاص وهو التصنيف الذي يهتم به المختصين في مجال تخطيط

النقل الحضري عموما ، لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير على

عملية النقل وكذا النقل الحضري , (د : محمد توفيق سالم, 1985, ص 15-16)

1-2- أهمية النقل :

للنقل اهمية كبيرة تتمثل في مختلف المجالات ويمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- تعتبر وسائل النقل عاملا مهما محددًا له اهميته القصوى في تحديد اختيارات الافراد واسرهم للمكان الذي يقطنون فيه , والمكان الذي يعملون فيه .
- تؤثر وسائل النقل بدرجة او بأخرى على القدرات الشخصية للافراد في دفع اسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في اسعار بيعها.
- يساهم النقل في توفير مناصب الشغل والمساهمة في تخفيض حدة البطالة .
- سهولة احتكاك الافراد والمجتمعات ببعضها البعض وتبادل الخبرات والمعارف المختلفة بسرعة كبيرة .
- يؤثر عامل النقل في تحديد اسعار الاراضي .
- يؤدي الى فك العزلة عن المناطق النائية ويوطد الروابط الاجتماعية .
- يسهل حركة انتقال الاشخاص والبضائع ويزيد في سرعة توزيعها .
- النقل يوجد المنفعة المكانية للمنتجات في الوقت المناسب بنقلها من اقاليم انتاجها الى الاقاليم التي تحتاج اليها .
- يربط بين مناطق الوطن المختلفة وبين الدول.
- يربط مراكز الانتاج بمراكز الاستهلاك والعكس .
- ادى النقل الى توسيع حجن الاسواق .
- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملة الصعبة وتوفير الواردات, (سميرة ابراهيم أيوب , 2002 , ص 05)

2- التنقلات:

- التنقل في المدن نجده عبارة مجموعة حاجات الاتصال والمبادلات التي تفرز بين تلك الخصائص للمدينة الثلاثة الكبرى (المسكن، الشغل، الترفيه) والمسببة لحركات الذهاب والاياب المستمرة، وتكون شدتها كبيرة ، بمقدار أهمية التجمع العمراني ، وبمقدار اختلاف أعمال سكانه، وتكون التنقلات في حدها الاعظم في المدن للتجارة والاعمال والتي يتصاعد حجمها تدريجيا من الصباح حتى بعد الزوال.

(روييل أوزيل, 1973, ص 183)

اما في الاحياء الاخرى ايقاع مواقيت التنقل لا يتغير ويكون مرتفعا في القطاعات الكثيفة اكثر منه في القطاعات الاقل سكانا، حيث نجد تكييف الطرقات العامة مع متطلبات التنقل الحديث الذي يعتبر كقاعدة في التجمعات التي تنمو تلقائيا . (سكال ريمة , 2011 , ص 06)

- هو انتقال الاشخاص والسلع من مكان معين نحو مكان اخر على مسار محدد وفي وقت محدد لأسباب خاصة كالدراسة والعمل والتسلية... الخ ، عن طريق وسائل النقل ، ويعتبر الانتقال من مكان الى مكان اخر لممارسة نشاط معين هو نهاية التنقل. (ديلمي فاطمة الزهراء , 2015 , ص 17)

2-1- التنقلات في المدينة:

تتنوع التنقلات والحركة داخل المدينة وذلك حسب وجهتها أو بسبب القيام بها، وتنقلات الافراد داخل المدينة هي تنوع كالآتي:

2-1-1- التنقلات الدورية:

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

2-1-2- التقلات المهنية:

هي التقلات التي تتعلق بمهنة الفرد كالاقتاعات و المقابلات وخدمة العملاء وغيرها، والتي تحدث عادة أثناء ساعات العمل المقررة.

2-1-3- التقلات الشخصية:

هي التقلات التي يقوم بها الأفراد بشكل نوعي أو اختياري، ترتبط هذه التقلات عادة بمركز الأنشطة التجارية، بغرض التسوق.

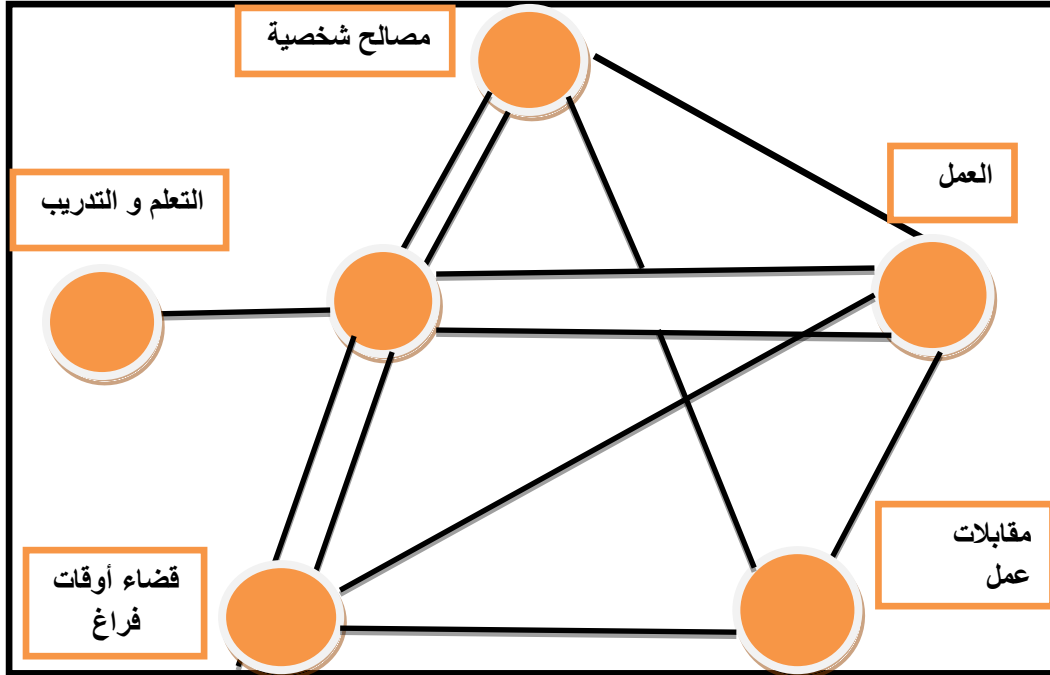
2-1-4- التقلات السياحية:

هي التقلات التي يقوم بها الأفراد والتي تتم عادة في المدن التاريخية ذات المعالم السياحية والمرافق الترفيهية، وتكون هذه التقلات عادة موسمية خلال أوقات معينة من السنة كالمهرجانات، حيث ينشأ أثناء حدوث هذه الأحداث تقلات حضرية .

كما تتنوع التقلات داخل المدينة وذلك لارتباطها بمختلف الأنشطة التجارية والصناعية، مقر السكن والعمل أو أماكن ترفيهية، أو قضاء حاجات أخرى، إلا أن التقلات التي يغلب عليها الطابع الاقتصادي أي بين العمل ومقر السكن هي أكثر في المدينة . ومنه يتبين أنه للحركة الفردية داخل المدينة أنواعا

مختلفة يعبر عنها بمختلف الرحلات والتقلات (عبد الكريم زهران ، ، 2016 ، ص 15)

الشكل رقم 02 : أنواع وتوزيع أعداد الرحلات على الأغراض المختلفة في المدينة



المصدر : علي محمد عبد المنعم محسن، 1994 ، ص09

ويتطلب التنقل عدة طرق منها:

✓ المشي على الأقدام:

يعتبر نوعا طبيعيا تقليديا لا يتطلب مساعدة ميكانيكية يتميز بالمحدودية من حيث المسافة المقطوعة لأنه يتطلب كمية معتبرة من الطاقة الجسدية، ويلاءم هذا النوع من التنقل الشوارع الضيقة والمدن ذات الازدحام الكبير وله فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة ومجانية وفعالية صحية.

✓ التنقل بالدرجات:

يمثل هذا النوع قسما مهما في التنقلات داخل المدينة خاصة في البلدان التي تشهد كثافة سكانية عالية، ويساهم في تقليل الازدحام والمواقف، وهو اقتصادي في الطاقة ويحافظ على البيئة، ويتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبية في الحركة وعدم شغله بمساحات كبيرة وهو أسرع من المشي على الأقدام و يضم

الدراجات العادية والنارية ذات محرك صغير .

✓ التنقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي:

تمتاز الحافلات بخصائص معينة أدت إلى انتشار استعمالها بين مختلف شرائح المجتمع من أهمها سعة الاستيعاب الكبير للأشخاص وانخفاض تكلفة النقل مقارنة بوسائل أخرى، بالإضافة إلى الحافلات نجد وسائل أخرى تستخدم في النقل العمومي كالقطار الكهربائي تحت الأرض (الميترو) و النقل نصف الجماعي الحضري للمسافرين (Tramway) والحافلة الكهربائية أو القطار الحضري (سيارة الأجرة)، وتخضع إلى تنظييمات معينة من التوقيت، الخطوط، المواقع وفق خدمة النقل العمومي.

(كواشي غنية ، عيادي أمال , 2007, ص13)

✓ التنقل بالسيارات:

عرفت وسائل النقل الفردية تقدم كبير منذ الخمسينات ونجد حاليا أن معدل السيارات وهي سيارة واحدة لكل بيت وهذا التطور يتغير حسب المناطق والحركة وأسلوب التسيير في كل بلد، وهي تعتبر وسيلة نقل جيدة من حيث الراحة والأمن واختصار الوقت وتوفير خدمة النقل من الباب إلى الباب، وتعتبر عن الحرية الفردية، لكنها نموذج مسرف لاستخدام الفضاء والأرض وتلوث المحيط والبيئة ومشاكل المرور.

(بوقةة سليم , 2005, ص 110)

3- النقل الحضري :

النقل الحضري هو مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة، فالنقل الحضري يعالج النقل الجماعي (الحافلة، قطار الأنفاق، القطار الحضري...الخ) وكذلك

النقل الفردي الذي يتم من خلال السيارة الخاصة أو الدراجة الهوائية... الخ، فالنقل الحضري يضم جميع وسائل النقل التي تتلاءم مع خصائص الوسط الحضري كالكثافة السكانية والتي تتطلب تنظيماً جيداً لحركة الأشخاص والبضائع وتواجد الأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تجعل من المدينة مكاناً لبث استقبال الحركة، وغيرها من الخصائص التي تشكل قيوداً من شأنها التأثير على سياسة النقل الحضري المتبعة. (شاكر بلخضر ، 2011 ص 14)

3-1-1- أهمية النقل الحضري :

يعتبر النقل الحضري من القطاعات الهامة نتيجة للدور الأساسي الذي يلعبه على المستوى الاجتماعي والاقتصادي والعمراني

3-1-1- دور النقل الحضري في التنمية الاقتصادية:

فعلى المستوى الاقتصادي يعتبر قطاع النقل الركيزة الأساسية لاقتصاد البلاد و يكون عنصر النقل الوسيلة اللازمة لربط عناصر و مناطق الانتاج و الاستهلاك فيما بينها من خلال نقل الأفراد و البضائع و السلع و المواد الأولية وفي معالجة عامل المسافة و البعد فيساعد في توسيع السوق و استغلال الموارد الطبيعية و البشرية و زيادة الانتاج وفي تأمين انتقال الافراد بين مسكنهم و مكان عملهم ونقل المواد الخام و البضائع من مناطق الاستثمار ، كما ان للنقل دور في توفير فرص العمل .

3-1-2- دور النقل في إحداث التغيير الاجتماعي:

يؤثر قطاع النقل والمواصلات بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم حيث يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال

الاجتماعي بين الريف والمدينة أي بين أرجاء البلد الواحد من جهة ، وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية ، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تتغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى.

(صديقي عبد الصمد , 2014 ص 57)

3-1-3- دور النقل على المستوى الحضري و العمراني:

تعتبر شبكة الطرق و المواصلات في المدينة بمثابة الشرايين التي تتغذى كافة مناطق وقطاعات المدينة بما يلزمها للنهوض بكافة الوظائف التي تؤديها عموما من انتقال المواد والبضائع و السلع و الخدمات و السكان من مكان الى اخر لتحقيق اغراضهم زمن العمل و التسويق و الترفيه و التعليم.

3-2- انواع النقل الحضري:

ويشتمل على نوعين هما (النقل العام و النقل الخاص) و هو التصنيف الذي يهتم به المختصون في مجال تخطيط النقل الحضري عموما لان وسائل النقل العام و الخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام وفي النقل الحضري اي النقل داخل المدن بشكل خاص.

(محمد توفيق سالم ، 1985 ، ص16)

3-2-1- وسائل النقل الخاصة و العامة :

تم التنقلات داخل المدن بواسطة وسائل نقل عامة او خاصة وقد أدى الانتاج الكبير للسيارات الخاصة في العالم الى إزاحة وسائل النقل العامة من محلها و استعمال وسائل النقل الخاصة مكانها الامر الذي أدى الى زيادة الازدحام و الاختناقات المرورية في اكثر المدن.

3-2-1-1- وسائل النقل العام (الجماعي):

تلجأ معظم المدن الى النقل الجماعي للتخفيف من الازدحام و الطلب على المواقف، فتبنى في مداخل المدينة مواقف السيارات الخاصة و محطات النقل العام فيأخذ القادمون من الضواحي وسائل النقل العام من مداخل المدينة الى اعمالهم داخل المدينة. (مصطفى فوز , 1980, ص127)

3-2-1-1- ملكية النقل العام:

تعد خدمات النقل الحضري العام متوفرة في المجال الحضري تقدم بسعر معقول ومناسب لعموم المستعملين وتتصف باستمراريتها وانتظامها مع الوقت واستغلالها الكامل للخطوط الممنوح وقابليتها للتكيف مع متطلبات الزبائن واحتياجاتهم. وهنا تبرز أهمية هذا النوع من النقل على جميع الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية... الخ. وتراوحت ملكيته بين الملكية العامة للدولة والملكية الخاصة للمتعاملين الاقتصاديين. فتظهر الملكية العامة خصوصا في الدول التي تتبنى النظام الاشتراكي حيث تكون كل وحدات الأعمال الخاصة بقطاع النقل الحضري مملوكة ومسيرة من طرف الدولة أو مسيرة جزئيا من طرف الخواص، وتقدم هذه الوحدات خدمات النقل بواسطة الأسعار الإدارية، أما في الدول الرأسمالية والدول الاشتراكية التي شهدت الانفتاح على السوق الحرة فتميزت الملكية بدخول متعاملين خواص يملكون مؤسسات النقل ويسيرونها ويقدمون الخدمات النقل بأسعار السوق. وقد شهد دخولهم منافسة شديدة زاد من متاعب مؤسسات القطاع العام. وأصبح بإمكان المتنقل - المتنقل لمركبات النقل المفاضلة بين الناقلين وبين الوسائل المتاحة المختلفة في ظل سيادة اقتصاد السوق. (بوقة سليم , 2004, ص 110-111)

3-2-1-1- أنواع وسائل النقل العام (الجماعي):

توجد عدة أنواع من وسائل النقل العام تصنف حسب الحجم و الاستعمال و الهياكل القاعدية الخاصة بها.

✓ الحافلة :

تعتبر الوسيلة الأكثر استعمالا نظرا لسهولة مسالكها في قابلية للتغيير في اي لحظة و لا تتطلب هياكل قاعدية خاصة و تعتبر الاقل استعمالا للطاقة إلا انها اقل فاعلية من حيث حمولة الاشخاص و اقل حركية لكونها اسيرة السيارات الخاصة.

✓ الترولي بيس Trolleybus :

عربة نقل جماعي بشحن كهربائي تسير على عجلات مطاطية تطورت بين 1945 و 1955 م، وهي لا تتطلب تكاليف كبيرة لصيانتها وتعتبر أكثر اقتصادا، وحاليا غير متوفرة في الجزائر.

✓ الترامواي Tramway :

له نفس ايجابيات Trolleybus كما أنه يتميز بطاقة استيعاب اكبر و هو اقل تلوث وضجيج.

✓ القطار الكهربائي تحت الأرض Metro :

هو عبارة عن خط سكك حديدية يعتمد على الطاقة الكهربائية و هو معزول تماما عن المرور السطحي اما بواسطة ممرات علوية او انفاق خاصة في المناطق المركزية من المنطقة الحضرية .

3-2-1-1- وسائل النقل الخاص:

تعاني معظم مدن العالم من مشكلة المركبات الخاصة بعد تزايد اعدادها بشكل كبير حيث اصبح من الصعب جدا على شبكة الطرق في المدن استيعاب هذه الاعداد الكبيرة منها وتسعى معظم الدول للحد من استعمال المركبات الخاصة خاصة بالمناطق المركزية للمدن من اجل تخفيف الازدحام المروري و حل

مشكلة المرور فيها. (صديقي عبد الصمد ، 2014 ، ص 59 ، 61)

3-3- العوامل التي تؤثر في استعمال و اختيار وسيلة النقل :

✓ المسافة:

المسافات القصيرة تستوجب اللجوء إلى وسيلة نقل بل المشي على الأقدام لبضع أمتار فقط بينما المسافات البعيدة نوعا ما والتي يكون مسارها قابل للاستعمال بل عندها يلجأ فيها ال زبون أو الشخص لوسائل المتداولة.

✓ الوقت :

النقل الجماعي يعتبر الأكثر تكييفا مع التنقلات المحلية الكثيفة داخل المحيط الحضري في أوقات العمل بفضل قدرتهم على تحمل أو حمل أكبر عدد و كذلك تقديمهم بالوقت سواء كانت التنقلات على مسافات طويلة أو قصيرة

✓ الدخل:

بالمقارنة بين استعمال النقل الجماعي أو السيارة نجد أن السيارة تكون أكثر تكلفة من الأولى لكن الأشخاص عموما يلجئون للوسيلة تريحهم الوقت و الراحة كذلك أي " قيمة الوقت".

✓ المسار:

وسائل النقل الجماعي تسمح بالوصول إلى المناطق ذات حركة م رور أكثر كثافة لكن السيارة تستعمل من اجل الوصول إلى أماكن التي لا تستطيع الأولى الوصول إليها أي بين الشوارع الضيقة و بعض الأماكن المعزولة عن المسارات الحضرية و غيرها. (مراحي عبد الوهاب ، 2006 ص29)

3-4-4- مشاكل النقل الحضري:

يعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة، لكن النقل الحضري يعاني مشاكل متعددة ومتداخلة الجوانب ومعروفة في أغلب مدن العالم، حتى تبدو وكأنها سلسلة متصلة الحلقات من مشاكل الصعوبات.

3-4-4-1- الاختناق المروري:

أهم العوامل التي تساهم وبوضوح في مشكلة اختناق المرور في المدن تركز الأنشطة الحضرية والأعمال في وسط المدينة أو ما يعرف باسم منطقة الأعمال المركزية، تلك المنطقة التي تشهد اختناقاً ملحوظاً في ساعات الذروة في الصباح أو بعد انتهاء أوقات العمل غير أن مشكلة اختناق المرور تفسر في كثير من الأحيان في ضوء ظاهرة أصبحت شبه عامة في جميع مدن العالم وهي زيادة الاتجاه إلى امتلاك السيارات الخاصة ..

3-4-4-2- انخفاض معدل الأمان:

انخفاض معدلات الأمان تنعكس في ارتفاع نسبة حوادث المرور، والتي تأتي في المرتبة الثالثة في تصنيف أسباب الوفاة بعد كل من مرض السرطان ومرض الذبحة الصدرية، وهي نتيجة لازدياد الحركة بازدياد معدل ملكية واستخدام السيارات الخاصة التي يقابلها انخفاض معدل استخدام وسائل النقل الجماعي وازدياد السرعات والتهور أو عدم الوعي المروري. (عبد الرحمان أبو عياش 1980 ، ص176-179)

3-4-4-3- مشكلة الانتظار:

المشكلة لا تقل أهمية عما سبق من مشاكل النقل سابقة الذكر، فمشكلة الانتظار أصبحت من المشكلات الحضرية البارزة نتيجة لنشاط عوامل النمو الحضري، كالتركيز السكاني وتركيز النشاطات الحضرية،

3-4-4-4 - قلة أسباب الراحة داخل بعض وسائل النقل:

هذه المشكلة تعتبر من مشكلات النقل ، وهي أكثر وضوحا في وسائل النقل العام التي تستعمل في نقل أعداد كبيرة من الركاب ، وبالذات الحافلات داخل الوسط الحضري، ففي هذه الوسائل كثيرا ما يجد الشخص نفسه في حافلة مزدحمة بالركاب ، وتنعدم فيها أسباب الراحة النفسية والجسدية حيث تزداد حدة هذه المشكلة في الدول النامية والمتخلفة نتيجة لقلّة وسائل النقل الجماعية وعدم تنوعها ومن جهة لسوء التنظيم ورقابة وكثرة المتعاملين الخواص مما يؤدي إلى تدني مستوى نوعية الخدمة.

3-4-5-5 - الآثار البيئية:

تتميز المجمعات الحضرية التي يسكنها مئات الأفراد بوجود أعداد كبيرة ومتزايدة من وسائل النقل ذات المحركات من سيارات وشاحنات وحافلات ، حيث تقوم بدور بارز في توليد الملوثات ، وهناك العديد من المخاطر البيئية والصحية الناتجة عنها.. (سكحال ريمة ، ص 10، 11، 12)

3-5-3 - مخطط النقل الحضري:**3-5-1 - مخطط النقل :**

هو وثيقة إدارية تتضمن مجموعة الخطوط المسجلة والخطوط المستغلة وعدد وسائل النقل والمخطط المحلي وذلك بالتحكم في وسائل النقل للوصول إلى مستوى ذو قيمة لتحمل أعباء الطلب ويهدف إلى :

- تحدد شروط وضع الهياكل القاعدية في الميدان.
- يسمح باختيار المشاريع الأكثر مروية .
- مسانيرة التطور انطلاقا من التوقعات العالية للطلب .
- إقامة أنظمة للكشف وتقييم الخلل في عمليات تلبية الطلب على النقل.

- ضمان ومتابعة نشاطات النقل المختلفة

3-5-2- مراحل اعداد مخطط النقل :

✓ المرحلة الاولى: هي عبارة عن خطوة يتم من خلالها إنجاز التحقيقات (الحصر) وجمع

المعلومات الخاصة:

- التنقلات المتعلقة بالأشخاص.

- الهياكل القاعدية وحركة المرور.

- خطوط الربط ضمن الشبكة الحضرية .

- مدى الخدمات المقدمة في مجال النقل .

وتتم هذه المرحلة عبر الخطوات التالية :

- تحليل العرض والطلب الحالي.

- تحليل القدرة على إستيعاب السوق .

- دراسة العلاقات .

- حصيلة النتائج .

✓ المرحلة الثانية: اختيار الإستراتيجية في ميدان النقل بعد تقديم الطلب على النقل بالإضافة إلى

توجيهات المخطط التوجيهي يمكن التفكير في مخطط نقل مناسب بالاعتماد على خيارات عدة

هي:

أ- اختيار أنظمة النقل المناسبة

ب- اهية المركبة

ج- مستوى الوصول الشامل والإستراتيجية في ربط المناطق المحادية للنقل الجماعي

✓ المرحلة الثالثة : تحديد أنظمة النقل على المدى المتوسط

يتم في هذه المرحلة وضع عدة مخططات وذلك بالاستعانة بأنظمة نقل معينة ومخططات الهياكل القاعدية.

✓ المرحلة الرابعة: مقارنة واستخلاص النتائج

يتم في هذه المرحلة من التحليل تحده القيمة التي توضح فيها مختلف العوامل لتسهيل حركة المرور والوصول إلى اختيار أفضل

✓ المرحلة الخامسة: التقسيم والبرمجة :

للوصول إلى تكامل وظيفي في النظام الحضري يجب الانتاج إلى عمليات ذات فعالية اعتمادا على شبكة المتوفرة والاستثمار الجاد مع الأخذ بعين الاعتبار كل المكونات الاجتماعية والسياسية للقيام بهذه العملية. (ج الرسمية العدد 46 بتاريخ 19 أوت 2001)

3-5-3- من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري : (المتدخلون)

في ضوء التشريعات الحالية التي تسيّر النقل الحضري خاصة منها القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، فإن اختصاص إعداد مخططات النقل الحضري يعود إلى مديرية النقل .

- رئيس المجلس الشعبي البلدي ويصادق عليه المجلس الشعبي البلدي عندما يكون منحصرا داخل حدود الإقليمية للبلدية.

- الوالي ويصادق عليه المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل إقليم عدة بلديات من نفس الولاية .
- الولاية المعنيون ويصادق عليه كل من الوزير المكلف بالنقل والوزير المكلف بالجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمران عندما يتجاوز حدود إقليم ولاية واحدة وعندما يضم المحيط أكثر من 200000 نسمة.

- يخضع مخطط النقل الحضري قبل المصادقة عليه للرأي التقني لمصالح الوزارة المكلفة بالنقل . وتبقى حاجة الجماعات المحلية لتنفيذ سياسة فعالة للنقل الجماعي واضحة إلى مكاتب دراسات متخصصة في إنجاز دراسات النقل حيث تتكفل هذه الأخيرة بإعداد المخطط بناء على معطيات حقيقية وضمن مخطط حركة المرور وتتولى الجماعات المحلية بتمويل العملية وتنفيذها ومتابعة أهدافها (علي محمد عبد المنعم ، 1994 ص 1)

3-5-4 - مخطط الحركة والمرور :

3-5-4-1 - مفهوم مخطط الحركة والمرور :

يتعلق مفهوم مخطط الحركة والمرور طبقا لما جاء في النصوص الإدارية بمجموعة المقاييس الإدارية التي تعمل لتحسين شروط الحركة في المدينة وخاصة وسطها ويحتل مكانة هامة في إعداد مخطط النقل من حيث الاحتياجات لهياكل قاعدية ثابتة ومتحركة

3-5-4-2 - أهداف مخطط الحركة والمرور :

- التعريف بمجمل اتجاهات وتحركات السكان (مكان العمل -التجارةالخ).
- تحقيق شروط السرعة .الأمن .الرفاهية.
- تخفيض من حوادث المرور وبالخصوص الناجمة عن الحركة وذلك بخلق مناطق مخصصة وملائمة .

- التكامل والتنسيق بين جهاز النقل وحركة المرور.

- استعمال الأفضل لطاقات المدينة.

- الاستغلال الأمثل للهياكل القاعدية الموجودة ضمن المجال الحضري.

- تحديد مختلف وضعيات الوقوف والتوقف. (ج الرسمية العدد 46 بتاريخ 19 أوت 2001)

3-5-5- المقارنة بين مخطط النقل ومخطط حركة المرور :

الجدول رقم 01 : المقارنة بين مخطط النقل ومخطط حركة المرور

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

المصدر: قادري لدرجي، 2012، ص39

ثانيا : وضعية النقل غير المرخص في الجزائر:

1- ظاهرة النقل الغير مرخص "الفروود" في انتشار سريع

أصبح نقل الأشخاص بالسيارة غير المرخصة أو ما يتعارف عليه محليا " الفروود " أو "الكلونديستان" وغيرها من المصطلحات، من الظواهر الملفتة للنظر خاصة في المدن الجزائرية الكبرى ، حيث عرف هذا النشاط نموا كبيرا رافق نمو المدينة و زيادة احتياجات التنقل فيها.

ظاهرة تسود في مناطق كثيرة من العالم، و في إفريقيا و الدول النامية بشكل خاص، يعبر عنها تارة بأنظمة نقل غير رسمية "non conventionnels" أو النقل الغير مرخص Transports informels

يركز التعريف العالمي للقطاع غير المرخص « Secteur informel » الذي تم اقراره في 1993

من طرف الندوة الدولية 15 للمختصين في إحصاء العمل على عنصري توفير الشغل وتحقيق نواتج مالية، فهو " مجموع الوحدات التي تنتج مواد أو خدمات وتعمل على خلق مناصب شغل وتحقيق مداخيل لأصحابها. تتميز هذه الوحدات بضعف التنظيم وعملها على نطاق ضيق و بأنها لا تفصل بين العمل ورأس المال كعنصر أساسي في العملية الإنتاجية .

تنوعت التسميات التي تصف هذا النشاط في اللهجة الشعبية المحلية و الدولية، ففي الجزائر يتم استعمال مصطلح الفروود أو الكلونديستان، وفي المغرب يلقب الناقلون بالخطافة، في الدول الافريقية أين يتم استعمال السيارة و الحافلة الصغيرة والدراجة تاكسي والسيارة النفعية وغيرها .

المصطلح الذي سنعتمده هو النقل غير المرخص باعتبار أن كل عملية نقل للأشخاص يجب أن يرخص لها من طرف الهيئة الوصية "وزارة النقل" من خلال مديرياتها الولائية ، و هذا النوع من النقل لا يخضع للقوانين والتنظيمات السارية المفعول في قطاع نقل الأشخاص في المدينة وخارجها فهو نقل غير

خاضع للرسوم غير مقنن ، ويأخذ مصطلح شائع هو الفرد من أصل الكلمة اللاتينية « Fraude » التي تعني غير الشرعي و غير القانوني .

يقترن مستوى تنظيم النقل بالحالة العامة لاقتصاد الدولة ومستوى سيطرة أجهزتها في تنظيمه و تسييره ويعرض قودار قزافييه في كتابه تحت عنوان : (النقل والمدينة في افريقيا وجنوب الصحراء في زمن الحيلة والفوضى الخلافة) اللجوء إلى هذا النوع من النقل في هذه الدول، حيث يقترح في طبعة المنقحة في 2002 استبدال مصطلح النقل الحرفي الذي استعمله في الطبعة الأولى في 1992 بمصطلح النقل غير المنظم أو غير المرخص لأن النشاط توسع و تطور ليصبح قويا و يمتلك نوعا من التنظيم و يلبي احتياجات متزايدة للحراك.

2- نمو النقل غير المرخص في الجزائر و تراجع النقل بسيارة الأجرة :

في السابق يتم اللجوء لاستعمال النقل غير المرخص كتكملة للعجز في النقل بسيارة الأجرة، فعند غياب هذه الأخيرة يتقدم الناقلون إلى المحطات لنقل المسافرين خاصة في أوقات متأخرة من الليل أو في فترات الطلب الكبير على النقل ، أما حاليا فان محطات النقل غير المرخص تجتاح كل المحيط العمراني في شكل أماكن أو شوارع مخصصة لها و قد تكون المحطة مشتركة بينهم مع سائقي سيارات الأجرة الذين أصبحوا يعانون من منافسة حادة من هذا النوع من النقل.

أصبح هذا النوع من النقل يفرض نفسه بقوة، و تعتمد عليه شريحة من المجتمع اعتمادا كليا لما يمنحه من تسهيلات ، لكن في المقابل سلبياته كثيرة على المستعمل خاصة في حالة وقوع حادث مرور، فهو غير مؤمن. بالنسبة للسلطة المحلية هو نشاط لا يخضع للجباية ولا للتأطير والتنظيم، ما يجعل رسوما كثيرة لا تدفع يمكن استثمارها محليا في مجالات التحسين الحضري وحماية المحيط و البيئة.

يعاني قطاع النقل بسيارة الأجرة و في كل أنحاء الجزائر مشاكل كثيرة تتعلق بسوء التنظيم و التأطير ما يجعل دوره يتراجع باستمرار مقابل نمو غير مسبوق للنقل الغير مرخص (الفرود)، حيث تعجز سيارة الأجرة خاصة في الحواضر الجزائرية الكبرى من توفير الخدمة الضرورية للمستعملين أمام الطلب المتزايد و النقص الواضح في خدمة النقل الجماعي، ففي العاصمة هناك معاناة كبيرة للحصول على سيارة تاكسي، و قد لعب الازدحام المروري الكبير في تحول سائقي سيارات الأجرة من مهمتهم الأساسية في نقل المواطنين إلى مختلف الاتجاهات التي يقصدونها، إلى فرض سائق سيارة الأجرة اتجاهها معينا على المستعمل. " أنقلك في اتجاهي و ليس في الاتجاه الذي تطلبه" هو الشعار الذي يرفعه أصحاب سيارات الأجرة في المدن الكبيرة في الجزائر. (عبد الحكيم كبيش، 2011 ص 299)

ثالثا : سياسة النقل الحضري (الاطار القانوني):

1-الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر :

1-1- وزارة النقل:

هي الهيئة المنظمة لقطاع النقل الحضري على المستوى الوطني ، تتكون من:

-ادارة النقل الحضري البري: (النقل الحديدي، تنسيقية النقل البري للبضائع ، تنسيقية النقل البري

للمسافرين)

- ادارة النقل الحضري والمرور:(النقل الحضري، المرور)

✓ ومن مهام وزارة النقل :

-ضمان نقل الاشخاص والاملاك برا عبر الطرق او السكة الحديدية وبحرا وجوا ، كما يمارس صلاحيته

في ميدان الارصاد الجوية والاعمال المرتبطة بها وتتكون من ثمانية ادارات تسند اليها مهام التنظيم وتسيير في هذا المجال .

-تطوير كل الاعمال والارصاد الجوية وتنظيمها واستغلالها وتسويقها قصد تلبية الطلب في احسن ظروف الكلفة وجودة الخدمة .

-رسم استراتيجية تنمية القطاع وتنظيمه واعداد المخطط الرئيسي للنقل والارصاد الجوية في اطار الخطة الوطنية للتهيئة (SNAT)، والاشراف على كل العمليات المرتبطة باعداد الوثائق والنصوص والتنظيمات ومتابعة نشاط المتعاملين العموميين والخواص في مختلف ميادين النقل.

1-2- المجلس الوطني للنقل البري :

انشئ بعد صدور المرسوم التنفيذي 95-61 المؤرخ في 23 فيفري 1991، وحدد تشكيلة ودور المجلس من خلال المرسوم الوزاري 03-261 المؤرخ في 23 جويلية 2003، يتكون من 12 عضو يمثلون وزارات مختلفة وثلاث اعضاء هم عبارة عن ممثلين منتخبين عن منظمات النقل يرأسهم ممثل الوزير المكلف بالنقل.

عمليا المجلس غير مفعّل لحد اليوم رغم أهميته الكبيرة لدوره الكبير في رسم السياسة العامة للنقل للدولة.

1-3- الهيئات التي تشرف عليها وزارة النقل:

لها دور كبير في دراسة واستغلال أنظمة النقل ونذكر منها:

✓ -المدرسة الوطنية لتقنيات النقل بباتنة ENATT:

المدرسة الوحيدة في الجزائر تكون مختصين في ميدان النقل ، مهمتهم المراقبة والتفتيش ، أنشأت بعد صدور المرسوم رقم 80-154 المؤرخ في 24 ماي 1980، هي تحت وصاية وزارة النقل .

✓ -المركز الوطني للوقاية والامن المروري CNPSR :

انشئ بعد صدور القانون 87-09 الصادر بتاريخ 10 فيفري 1987 من خلال المادة 24 ، تم تفعيله بعد 12 سنة من الانشاء وتحديدا في 20 افريل 1998 ، هو عبارة عن هيئة عمومية ذات طابع اداري ، يهدف الى تطبيق الدراسات والعمليات التي اثبتت نجاعتها لتقليل خطورة حوادث المرور من خلال سياسة وقائية بواسطة وسائل الاعلام والتوعية والتربية المرورية ، ونوجه الحملات التحسيسية لأطفال المدارس بمشاركة الفاعلين والسلطات ، المركز الوطني للوقاية هو تحت وصاية وزارة النقل ، وذلك بعد صدور المادة 64 من القانون 01-14 الصادر في 19 اوت 2001.

1-4 - مديرية النقل الولائية:

تنقسم مهام مديرية النقل الى قسمين ، جانب تقني وتكون فيه تحت وصاية وزارة النقل ، وجانب اداري وتكون فيه تحت اشراف وزارة الداخلية والجماعات المحلية ، وتتمثل مهام مديرية النقل حسب المرسوم التنفيذي رقم 90-381 الصادر بتاريخ 24 نوفمبر 1990 في :

-تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف انماط النقل وبالارصاد الجوية.

-تطبيق تدابير الوقاية والسلامة في الطريق.

-تسليم مستندات و رخصة وشهادات الكفاءة المهنية.

-تطبيق التدابير المتعلقة بنشاط تعليم السياقة.

-تنظيم امتحانات رخص السياقة.

-تنظيم أشغال الاجهزة المكلفة بالعقوبات.

-جمع الاحصائيات المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرور.

1-5- الوزارات الاخرى المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرور:

وزارة الاشغال العمومية تقوم بالتنسيق مع وزارات النقل والتعمير في اعداد المخططات التوجيهية للطرق وتحديث هياكل وشبكات النقل الحديدي والبري والمشاريع الحضرية الكبرى، كما تشارك في الوقاية والامن المروري نظرا لغياب نصوص واضحة تحدد وتنظم العمل بين وزارتي النقل والاشغال العمومية وتقاديا لتعارض المتدخلين جاء القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 13 اكتوبر 1997 لخلق لجنة تنسيق النشاطات المشتركة للوزارتين . (محمد الهادي لعروق، 2011 ص 130)

2-الاستراتيجيات والبرامج المتبناة لتخطيط النقل الحضري:

من أجل جعل النقل أكثر استدامة بيئيا واجتماعيا واقتصاديا فهناك من يجد أنه لا بد من إتباع النقاط التالية:

-إدارة البنية الأساسية القائمة للطرق لتحسين تدفق حركة المرور وتهدئة السرعات حول المناطق المزدحمة بالسكان .

-الاهتمام بتأثير حركة المرور على النقل الغير الالي و على البيئة لدى تقييم مشاريع الطرق الجديدة .

-فرض الرسوم على القائمين بتطوير الأراضي لتمويل الطرق الجديدة وتطبيق تسعيرة لزحمة الطرق وتحميل التكاليف الكاملة لركن السيارة في مواقف السيارات.

-تحسين قدرة النقل العام على الاستمرار بإعطاء الحافلات الاولوية في المسارات المقيدة وتوفير التمويل الكافي وتحسين كفاءة التشغيل عن طريق المنافسة المنظمة .

-توفير ممرات امنة ومسالك للدراجات لحماية المشاة .

-توفير النقل الجماعي المعتمد على الخطوط الحديدية في المدن الكبيرة ذات الطلب المرتفع على النقل وحيثما يمكن ان يخدم المستخدمين ذوي الدخل المنخفضة، في حين نجد أن الأمم المتحدة أوصت بإستراتيجية التكيف للنقل الحضري والتي يقصد بها نظام نقل صديق للبيئة باستعمال المركبات ذات الاستخدام الكفاء للطاقة لجميع أسيارات نظام فاعل للنقل ألعام معايير تصميم جديدة ومخططات جديدة للطرق والسكك الحديدية.

وهناك من اعتمد سياسات تشجيع النقل العام على اعتباره اكثر كفاءة فيما يخص الجانب البيئي اذ يمكن اعتماد النقل السريع بالحافلات هو احد اقل خيارات النقل العام تكلفة بالمقارنة بالمترو او السكك الحديدية إلا ان ثمة عائق يعترض تشجيع النقل السريع بالحافلات وهو انه لا يلقي نفس التقدير لدى المسؤولين مقارنة بالنقل السريع بالمترو والسكك الحديدية إلا ان هناك عمليات التطوير العالمية في مجال النقل السريع بالحافلات التي نفذت في اسيا اسهمت في اعادة التقدير ولفت انتباه صانعي السياسات وسلطات النقل الى هذا النظام باعتباره خيارا للنقل العام عالي الجودة.

ويتسم بالفعالية من حيث التكلفة، حيث قامت الكثير من البلدان الاسيوية بشكل تنافسي بتطوير نظم النقل القائمة على السكك الحديدية فعلى سبيل المثال قامت مدينة بانكوك بتنفيذ نظام القطار الهوائي سكاى ترين وبرنامج النقل العام السريع من اجل توفير خدمة نقل عام عالية الجودة

كما اطلقت المديرية العامة للنقل و الطاقة في الاتحاد الاوربي DG TREN البرنامج الذي يركز في

الغالب على النقل الحضري . (محمد عمر حافظ ادريخ، 2005، ص33)

3- شروط اعداد شبكة نقل حضري:

يعتبر النقل الحضري وسيلة هامة للربط بين نقاط التجمع العمراني وهو الشريان الواصل بينها، فضلا عن كونه المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري ويرمي النقل الحضري لضمان القيام بجميع عمليات التنقل اللازمة للمستعملين والمرتبطة لمتطلبات حياتهم باستعمال الحافلات بمسارات مضبوطة في شروط من الراحة والأمن والسرعة، ويترتب على هذا إعداد المخطط ضمن شروط واضحة.

✓ الشروط القانونية:

نظرا لما يترتب من التزامات مالية لتنفيذ المخطط فإنه من الضروري وجود لشروط قانونية هي باختصار:

- بلوغ السكان التعداد المطلوب قانونا .
- إشهار العملية كاستثمار للمناقصة على الجرائد .
- موافقة السلطات المحلية مبدئيا على تنفيذ البرنامج حتى لا تبقى الدراسة على الورق .
- وجود حظيرة حقيقية قادرة على مواجهة الطلب مختلف الخطوط.
- أن يقوم بهذه الدراسة مكتب دراسات متخصص .
- قدرة الجماعات المحلية على توفير المساحات الارضية اللازمة التي يحتاجها المخطط كهيكل قاعدية (محطات برية).
- أن يكون فعلا حاجة للقيام بالدراسة لتفانم المشكل .

✓ الشروط التقنية :

تتمثل الشروط التقنية لإنجاز مخطط نقل حضري في إمكانيات مكتب الدراسات المتخصص من الكوادر البشرية والوسائل التقنية لمتابعة ومراقبة حركة المرور مع الالتزام بالمراحل المتعارف عليها للدراسة وتحديد الأساليب الفنية للمعالجة الميدانية . (د.علي محمد عبد المنعم ، 1994 ص 16)

رابعاً : الدراسات والتجارب في مجال تخطيط النقل لبعض مدن العالم :

كل هذه الدراسات والتجارب والملتقيات تهدف الى تحسين انظمة النقل والرقى بها الى الاستدامة ، حيث تبنتها بعض دول العالم على مستوى مدنها ونذكر منها:

1-خطة التنظيم المروري بايطاليا (PUT) Il Piano Urbano del Traffico :

تنص الفقرة رقم 36 من قانون الطرق الإيطالي على انه يفرض على كل مدينة يزيد عدد سكانها عن 30000 نسمة ما يدعى بخطة التنظيم المروري (put) ، كما يمكن استثناء بعض المدن تنطبق عليها بعض الظروف الخاصة تتضمن هذه الخطة عدة مشاريع تهدف إلى تحسين ظروف الحركة على الطرق للمدن ، لممرات المشاة ، لوسائل النقل العام وللمركبات الخاصة، جميع هذه المشاريع قابلة للتنفيذ في فترة مدتها سنتين ، وضمن توجه مبني على التزويد ببني تحتية ووسائل نقل ثابتة في بنيتها الأساسية ومن هنا فإن الـ (PUT) يرتكز على عدة محاور أهمها:

-تحسين الأوضاع والظروف المرورية.

-زيادة الامان على الطرق.

-محاربة التلوث الجوي ومصادر الإزعاج الصوتي.

-احترام معايير البيئة الحضرية.

-تعزيز مبدأ توفير الطاقة .

-احترام معايير البيئة الحضرية.

تساهم ال put بتحسين حركة المرور على الطرق عن طريق اللجوء الى سياسات اهمها:

-حماية وتفعيل خطوط النقل العام .

-تحديد المناطق ذات الضغط المروري الاكبر ووضع خطط بناء على الازواضع الموجودة في الواقع.

-تم تقسيم العاصمة الى اربعة اجزاء بين وسائل النقل العام والخاص (التقسيم ليس بالضرورة ثابت بل

من الممكن ان يتغير حسب المناطق المراد الوصول اليها ومستوى البنى التحتية).

الصورة رقم 01 : مخطط خطوط الحافلات والترامواي في مدينة ميلانو الايطالية



المصدر : www.Milan-plan-metro-tramways-transport-en-commun-Milan-Lombardie-Italie-Europe

1-1- أهداف ال put :

- تحسين الظروف المرورية (الوصل الى نظام حركة بأفضل مستوى للخدمة).
- زيادة الامان على الطريق(الفصل بين عناصر الازدحام المروري ومن ثم السيطرة عليها).
- الحد من التلوث الجوي ومصادر الازعاج الصوتي .
- توفير الطاقة.
- احترام معايير البيئة الحضرية . (عبد الكريم زهراء . 2016 ص 46، 47)

2- النقل العام في البرازيل:

تم تخطيط نظام نقل عام سمي Curitiba في مدينة البرازيل ملائم للبيئة وكفاء وصالح لتشغيله بسهولة في المدن الكبيرة حول العالم، والدليل على نجاح تصميم هذا النظام ، هو ارتفاع نسبة استخدامه والتي بلغت %85 من سكان المدينة، حيث نجاح هذا النظام يكمن في تفاصيله مثل شراء التذاكر مقدما لتجنب احباط تأخير التقاطر في عملية التشغيل واستخدام كود الالوان للخطوط ومجموعة من الانظمة التي تصلح للنقل في المسافات المختلفة colorcoding ورسومات ادلة الطريق wayfinding ذات الفائدة الكبيرة استند النظام كليا على الحافلات وتطوير الاراضي بشكل صحيح، صمم نظام Curitiba لتأمين

النقل البسيط من والى مركز المدينة عن طريق نظام فريد معروف بنظام طريق Trinay

هذا النظام خصص فيه طريقان للنقل العام محاطان بالشوارع الاحادية الاتجاه والمخصص للنقل الخاص وقد اثبت نجاحه الكبير وألم الكثير من الدول في تطبيقه كمدينة Bogot بكولومبيا و Metrobs في

المكسيك Milenio Trans

كما ان نجاح النقل العام في مدينة قرطبة البرازيلية والتي يقطنها مليون ونصف مليون نسمة حيث تم تطوير نظام النقل العام بالمدينة ، حيث يشكل نظام طريق الحافلة Busway الذي تم اعتماده تقدما ملحوظا في تحسين تشغيل الحافلات في مدينة تعاني الازدحام ، ويعتمد هذا الشكل من النقل العام على:

- إعطاء الأولوية لحافلات النقل العام على طرق وشوارع الحركة المرورية .

- تخصيص طريق ثابت لاستخدام حافلات النقل العام فقط، وقد كان نظام طريق الحافلة جزءا من خطة تكامل النقل مع استخدام الاراضي الذي تبنته المدينة في عام 1990 م ، وبناء على هذه الخطة فقد توسعت مدينة قرطبة من المركز على طول خمسة محاور حيث تركزت المساكن عالية الكثافة و الانشطة التجارية و العقارية على طول هذه الممرات المخصصة للنقل العام حيث يتم مسبق حجز المنطقة الوسطية لكل هذه الممرات من اجل ضمان سعة عالية لمرور الحافلات وهذه الاخيرة تشكل عماد شبكة النقل العام بالمدينة ، وقد مكنت مختلف الاجراءات المبتكرة مثل كبسولات الصعود و النزول التي تضمن سرعة تحميل وتفريغ الحافلات حيث اصبحت الحافلات هنا كقطار انفاق سطحي .

(بوزيدي مسعودة , 2012, ص 95)

الصورة رقم 02 : حافلات نقل لمدينة ساوباولو البرازيلية



المصدر : <http://www.wikiwand.com/ar> ترولي باص

الخلاصة:

خلال هذا الفصل الاول من هذه الدراسة تم التطرق الى أهم المفاهيم حول النقل الحضري ، باعتباره خدمة تغطي جميع الاحتياجات وتعطي ديناميكية للمدينة ، وكذا مفهوم التنقلات فتنقلات الانسان هي عبارة عن تقنية دفع بالنسبة للهيكل القاعدي بواسطة النقل الحضري .

وتم ابراز أهم المشاكل التي تواجه النقل الحضري داخل الوسط الحضري من اختناقات مرورية ، انخفاض معدلات الامان....، وعلاوة على ذلك تم التطرق الى وضعية النقل الغير مرخص في الجزائر، اضافة الى سياسات النقل الحضري (الاطار القانوني للتخطيط) وأهم الفاعلون ومختلف المتدخلين في هذا القطاع ، بالاضافة الى ذكر بعض التجارب في مجال تخطيط النقل في مدن العالم منها: خطة التنظيم المروري في ايطاليا التي تهدف الى تحسين ظروف التنقلات والحركة على الطرق للمدن ، لممرات المشاة وكذا النقل العام والمركبات الخاصة.

الفصل الثاني : الدراسة التحليلية لمدينة حمام الضلعة

تمهيد

1- تقديم المدينة

2- الدراسة الطبيعية

3- الدراسة السكانية

4- الدراية العمرانية

خلاصة الفصل

تمهيد:

ان تمركز التجهيزات والمرافق العمومية في مراكز المدن وعلاقتها بالتنقلات اليومية للسكان ، هي احدى اهم المشاكل التي يعاني منها بعض المدن ، ومن بينها مدينة حمام الضلعة التي يعاني سكانها من صعوبة التنقلات اليومية خاصة بعد انشاء المحطة البرية في جهة المدخل الشرقي للمدينة على طول الطريق الوطني رقم 60 ، حيث سنتطرق في هذا الفصل الى الدراسة التحليلية للمدينة بقراءة متكاملة من مختلف جوانبها المهمة ، قصد التعرف عليها من الناحية الطبيعية والاقتصادية والاجتماعية والعمرانية.

1-تقديم بلدية حمام الضلعة :

حمام الضلعة هي بلدية من بلديات الشمال الغربي لولاية المسيلة ، أنشأت في العهد الفرنسي عام 1957 م وبعد الاستقلال عام 1963م ضمت إليها كل من ملوزة و بني يلان طبقا لتقسيم الإداري الجديد وأصبحت تحمل اسم بلدية ونوغة وكانت حمام الضلعة هي مركز البلدية ، وبعد سنة أصبحت حمام الضلعة مقر البلدية ، وفصلت عن نوغة وهي تضم ثلاث قرى كبرى (الدريعات ،الضلعة ،الخرابشة) وبعد التقسيم الإداري الجديد الذي صدر عام 1984م تحولت حمام الضلعة إلى دائرة تضم أربع بلديات وهي : حمام الضلعة (مركز الدائرة) ،تارمونت ، ونوغة ، أولاد منصور .

تقع بلدية حمام الضلعة على بعد 30 كلم من مقر الولاية ، حيث بلغ عدد سكانها حسب الاحصاء الاخير حوالي 41 ألف نسمة موزعين على 36 تجمع سكاني منهم 16 حي بمركز المدينة بمجموع 21 ألف نسمة والباقي موزعين على 20 قرية في مختلف جهات البلدية . (المصدر : PDAU :2008).

1-1- موقع بلدية حمام الضلعة :

تقع بلدية حمام الضلعة جغرافيا بين سلسلة الأطلس التلي شمالا وسلسلة جبال الحضنة شرقا

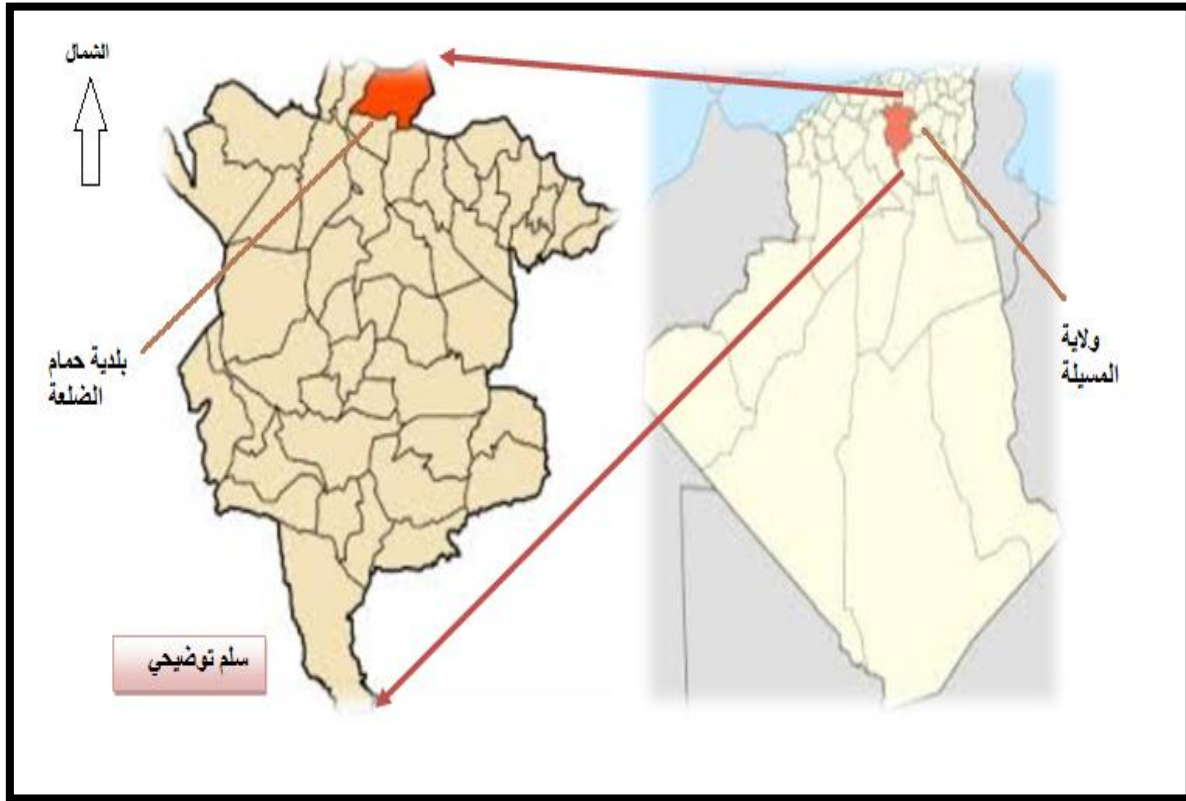
بين خطي طول (4.56 - 5.33)، ودائرتي عرض (22° - 34°).

أما إداريا فتقع بلدية حمام الضلعة في الشمال الغربي لولاية المسيلة ، تتربع على مساحة تقدر

ب: **38759** هكتار ،تتشارك في حدودها مع البلديات التالية :

- من الجهة الشمالية: ولاية برج بوعرييج .
- من الجهة الشرقية : بلدية المسيلة .
- من الجهة الجنوبية : بلدية أولاد ماضي .
- من الجهة الغربية : بلدية ونوغة . (المصدر : PDAU 2008).

المخطط رقم 01 : الموقع الإداري لولاية المسيلة وموقع مدينة حمام الضلعة



المصدر : PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

1-2- أهمية موقع حمام الضلعة :

بحكم الموقع الإداري لمدينة حمام الضلعة وتواجدها على الطريق الوطني 60 الرابط بين مقر الولاية وولايات الوسط (البويرة، بومرداس، العاصمة) يمكن القول بأنها تحتل موقعا هاما، يعد من أبرز الركائز الاقتصادية، والتي تساهم في نمو المدينة، اشتهرت بالحمامات قديما أما الآن أصبحت تشتهر بمصنع الاسمنت، والذي يشكل لوحده ثلث إنتاج الاسمنت في الجزائر، مما أصبح يشكل قطبا اقتصاديا كبيرا من خلال الحركة الاقتصادية والاجتماعية، والمبادلات التي تقع في هذه المنطقة مما شكلت حركة كبيرة داخل المدينة وهذا العامل ساهم في زيادة الطلب على النقل .

الجدول رقم 02 : يوضح الاطار التنظيمي لبلدية حمام الضلعة

البلدية	الانتماء الإداري	التجمع الرئيسي	المساحة(هكتار)	التجمعات الثانوية	بعدها عن مقر الولاية
حمام الضلعة	دائرة حمام الضلعة	حمام الضلعة	38759	القطف،البويرة،بئرماضي،الدبيل،الذكاراة،الدريعات	30كم

المصدر : PDAU 2008

2-الدراسة الطبيعية :

إن تحليل المكونات الطبيعية للمنطقة المدروسة يتم من خلال تحليل أهم العناصر المكونة للوسط الطبيعي والتي لها تأثير مباشر على المنطقة المدروسة والتي تؤدي بنا إلى معرفة كيفية استغلال هذه الإمكانيات في تطوير وتنمية المدينة.

1-2- المظهر الجغرافي للمنطقة : (الطبوغرافية)

تتموضع مدينة حمام الضلعة على منطقة متوسطة الانحدار، تتخللها مجموعة من الهضاب و المناطق المنحدرة خاصة في المناطق الشمالية ، ويمكن تقسيم بلدية حمام الضلعة من حيث مظاهر السطح إلى قسمين أساسيين هما :

- القسم الشمالي ويمثل المناطق الجبلية حيث يصل الارتفاع في بعض أجزائها إلى 1200م فوق سطح البحر .
- القسم الجنوبي - به توجد مدينة حمام الضلعة - ويتمثل في المناطق المنبسطة خاصة في أقصى الجنوب أين يقل الارتفاع إلى 700م فوق سطح البحر .
- ومنه نستنتج أن المظهر العام لمدينة حمام الضلعة يشكل هضاب متوسطة الارتفاع .

2-2- الشبكة الهيدروغرافية للمنطقة :

حسب الموقع الجغرافي لمدينة حمام الضلعة فإنه يوجد بها شبكة هيدروغرافية معتبرة بسبب تباين مظاهر السطح والطبيعة المناخية السائدة ، فكل المياه قادمة من الجبال المحيطة بالمدينة وكلها تصب بالوديان الثلاث التي تتخلل المدينة (وادي تخبوي ، وادي بعطان و وادي لطرش)، ومن هذه الوديان أيضا وادي الحمام المعدني الذي يتجه من الشمال نحو الجنوب لارتفاع المناطق الشمالية ، ويزيد الجريان به في الفترة الممطرة ، وهذا يؤدي إلى انجراف التربة بسبب قوة السيول ، وهذه الظاهرة قليلة في الجهة الجنوبية لضعف الانحدار بها.

نستنتج أن هذه الوديان شكلت مناطق فيضية ، أثرت على سير التوسع العمراني للمدينة وخلقت تقاطعات داخل نسيجها العمراني .

2-3- عوائق التوسع العمراني لمدينة حمام الضلعة:

✓ العوائق الطبيعية:

والتي تتمثل في الأراضي الفلاحية والتي تتوفر على مساحة تقدر بنسبة 41,22 % من المساحة الاجمالية ، بالإضافة الى الغابات والتي تتربع على مساحة تقدر ب 17208 هكتار، وهي تتواجد بكثرة في الجهة الشمالية لارتفاع هذه المنطقة وتواجد الجبال بها (غابة الحوران ، غابة الدريعات ، غابة القرف) ، الى جانب الأودية والتي تحتوي على شبكة هيدروغرافية واسعة ذات تركيبة غير متجانسة (رمل ، حصى ، تربة ..) ، ذو خصائص جيو تقنية ضعيفة وتعتبر منطقة فيضانية .

✓ العوائق الاصطناعية:

خطوط الكهرباء (عالية ومتوسطة التوتر) ، خط أنبوب الغاز . خط الغاز المميع ، بالإضافة الى المنطقة الصناعية بقرية الديبل (مصنع الاسمنت) من الجهة الشرقية للمدينة.

3- الدراسة السكانية :

تعتبر الدراسة السكانية أحد الأسس التي تقوم عليها عمليات التخطيط المستقبلية، كما تساهم في فهم وتوضيح جميع العلاقات ومختلف الروابط والخصائص السكانية والتاريخية والوظيفية في الحياة البشرية، كما أنها أساسية كونها تمهد لعمليات التخطيط والتهيئة، إذ على ضوءها ترسم معالم السياسات التي ستنهج في الوقت الحالي والمستقبلي سعياً لإيجاد مجال متكامل يقوم على أسس منطقية وفق خطط محكمة تنطلق من واقع ما هو موجود.

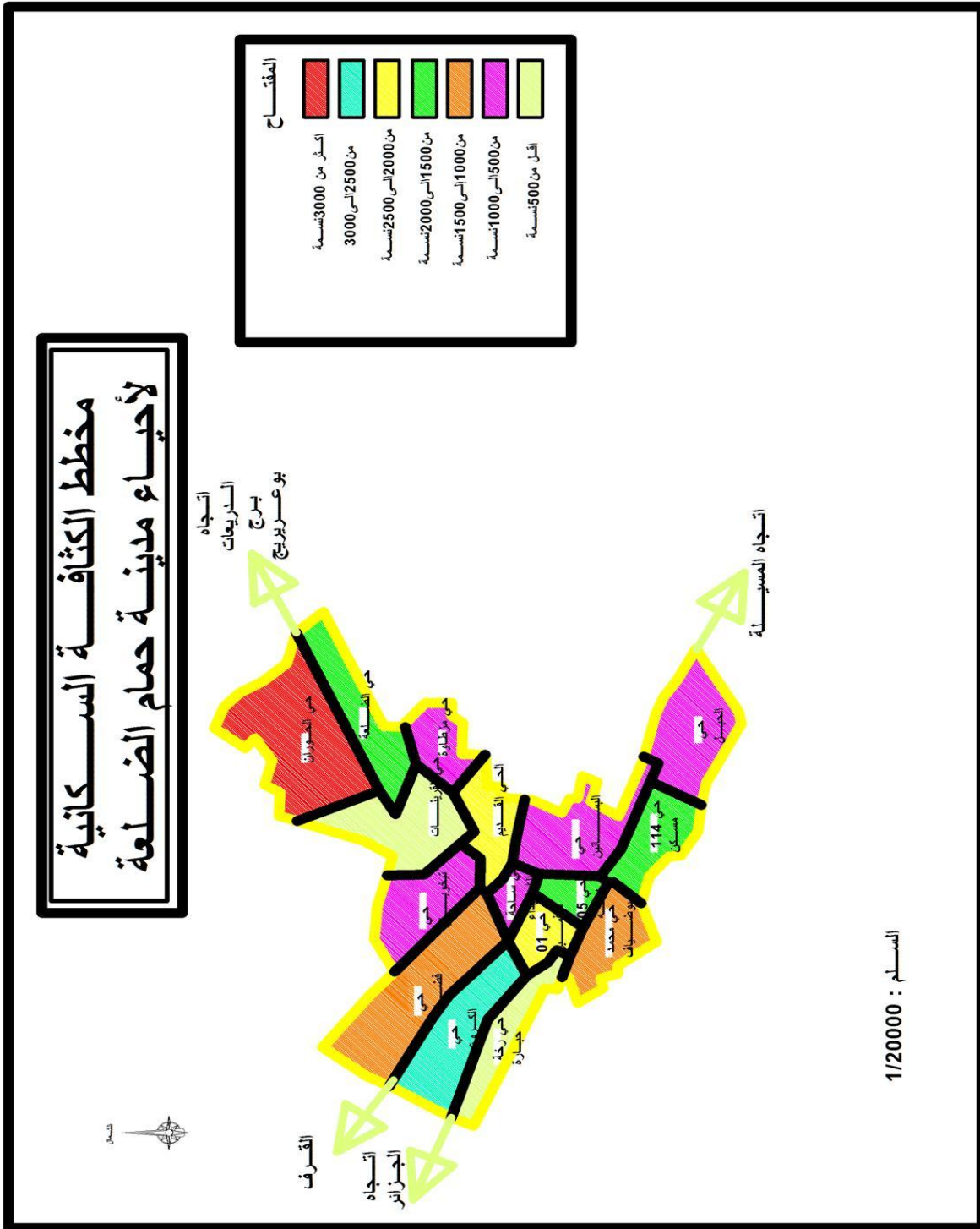
حسب إحصائيات سنة 2008، فإن تعداد سكان مدينة حمام الضلعة وصل الى : 22736 ساكن ، موزعة على 16 حي على النحو الآتي :

الجدول رقم 03 : توزيع عدد السكان على الأحياء

الحي	الخوران	الضلعة	مزطاوة	القرينات	الحي القديم	كروع	تيخوباي	فضالة
عدد السكان	4018	1519	917	497	2008	2705	815	1374
الحي	ساحة الشهداء	01 نوفمبر	05 جويلية	البساتين	الجل	رحة حبارة	114 مسكن	مجد بوضياف
عدد السكان	611	2117	1611	624	614	469	1554	1374

المصدر : المصالح التقنية لبلدية حمام الضلعة

المخطط رقم 02 : الكثافة السكانية الموزعة على أحياء مدينة حمام الضلعة .



المصدر : PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

4- الدراسة العمرانية :

4-1- لمحة تاريخية لتطور مدينة حمام الضلعة:

نحاول من خلال هذه الدراسة أن نتعرف على التطور التاريخي الذي شهدته مدينة حمام الضلعة و التغيرات التي شهدتها شبكة الطرق و الهياكل القاعدية في هذه الدراسة، عبر عاملي الزمن و المكان ويمكن أن نلخصها عبر المراحل التالية ، لكل مرحلة خصوصيتها ومميزاتها وهي كما يلي :

❖ المرحلة الأولى : المرحلة التأسيسية :

تم إنشاء النواة الأولى للمدينة في المركز بجوار الحمامات المعدنية التي تم بناؤها سنة 1858 م ، حيث كانت السبب الرئيسي في تكوين النواة الأولى للمدينة وذلك لما كانت تلعبه من دور كبير في تلبية متطلبات السكان اليومية ، اضافة الى ظهور شبكة طرق مكونة من طريقين مهيكليين للمدينة ، الطريق الرئيسي (المسيلة - الجزائر) والطريق وسط المدينة (حمام الضلعة - الدريعات)

❖ المرحلة الثانية:المرحلة الاستعمارية

حيث انشأ حي عسكري بجانب الطريق الرئيسي الرابط بين المسيلة و الجزائر ، وهذا لمراقبة وتأمين التنقلات الحاصلة انذاك على مستوى الطريق ، و السيطرة على الأحياء السكنية الموجودة ، وتميزت هذه المرحلة ب:

- تأسيس سكنات وخلق تجهيزات عسكرية تساعد المستعمر في بسط نفوذه على المدينة .
- تأسيس مراكز تركيب وصيانة العتاد العسكري بجوار الثكنة .
- إنشاء طريق يربط بين الحي العسكري و وسط المدينة وذلك لسهولة التنقل لوسط المدينة

❖ المرحلة الثالثة : مرحلة الاستقلال (1962 - 1990)

- امتد النسيج العمراني حول المحاور المهيكلية على الطريق الوطني رقم 60 والطريق الرابط بين حمام الضلعة (الجهة الغربية والجهة الشرقية) والتجمعات المجاورة (القرف ، الدريعات ، ولاد سيدي عمر) مع تزايد طفيف لبعض التجمعات الخدماتية وكذا زيادة واضحة في شبكة الطرق وسط المدينة وذلك للربط بين التجمعات الخدماتية والأحياء الموجودة آنذاك وسهولة التنقلات اليومية .

❖ المرحلة الرابعة : 1990 - 2008

عرفت هذه المرحلة نمو سريع في كل الاتجاهات بعيدا عن التجمع الرئيسي ، أين استمرت تنمو على نفس المحاور السابقة نتيجة النزوح الريفي من القرى المجاورة نحو مركز المدينة وذلك لدوافع أمنية (العشرية السوداء) وكذلك صعوبة التنقلات من الريف للمدينة وانعدام النقل لقضاء حاجياتهم اليومية من المدينة ، وكذلك إنشاء مصنع الإسمنت ودوره الكبير في تنمية المنطقة باعتباره وحدة صناعية وطنية والذي يصل انتاجه الى كافة تراب الوطن وهو يعتبر من الوحدات المهمة في المدينة .

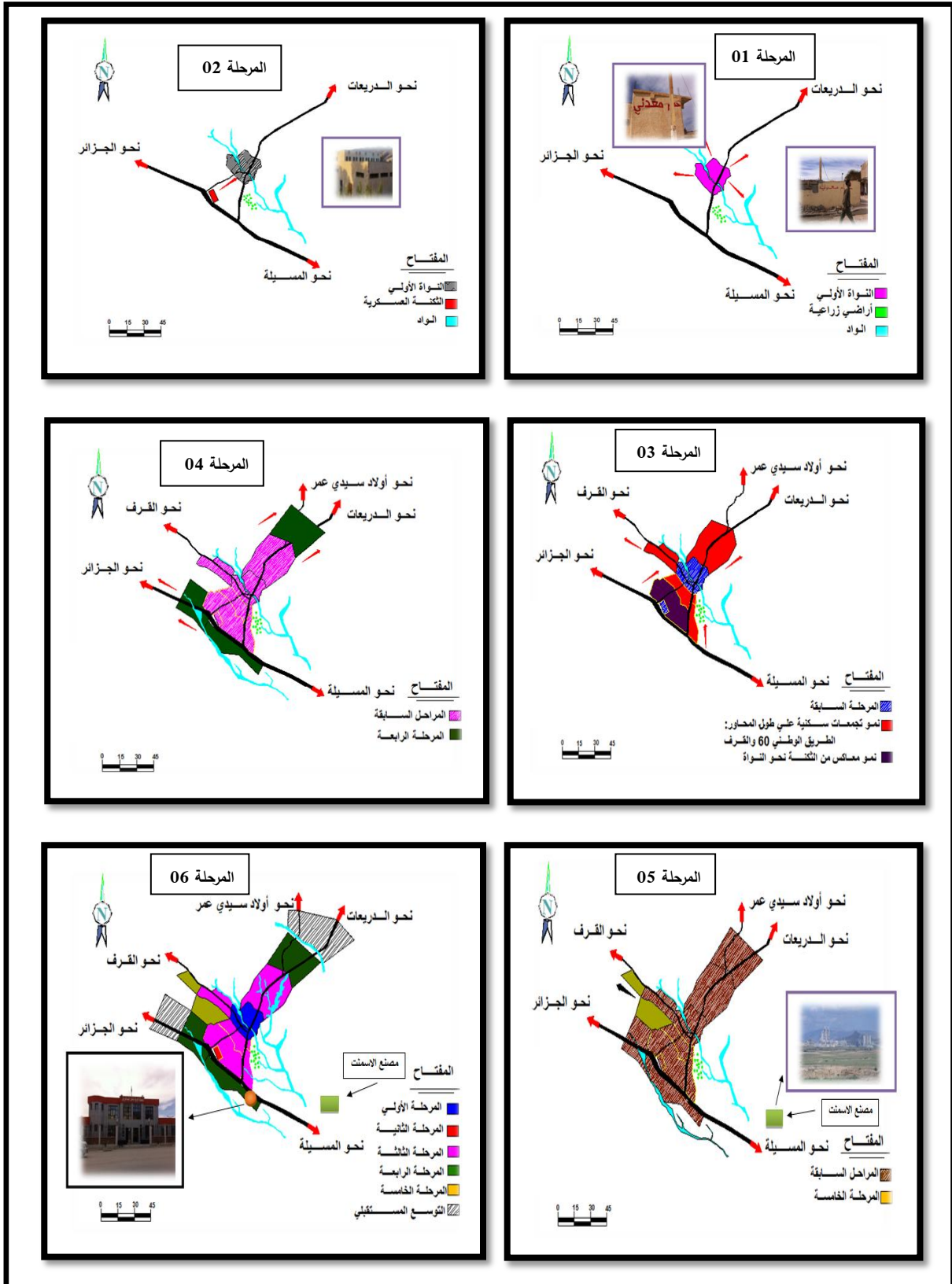
❖ المرحلة الخامسة : 2008 - 2015

في هذه المرحلة استمر التوسع في جميع الاتجاهات متجاوزا بذلك العائق الطبيعي للنمو (الأودية : واد لطرش في الجهة الشمالية للمدينة ، و واد الدبيل من الجهة الجنوبية)، حيث عرفت المدينة نمو عمراني متفاوت الكثافة على حساب كل المحاور مع استمرار تزايد التجهيزات وأماكن النشاطات، ومنه أدى الى كثرة الطلب على النقل.

❖ المرحلة السادسة : 2015 - الوقت الحالي :

تمثل هذه المرحلة اخر مراحل توسع المدينة حاليا مع التوسع المستقبلي من الجهة الشمالية (واد لطرش) ومن الجهة الغربية على حساب (طول الطريق الوطني رقم 60, الطريق الولائي 12 المؤدي الى الدريعات ، الطريق المؤدي الى سيدي عمر ، الطريق المؤدي الى القرف)، اضافة الى ظهور بعض التجهيزات المهمة منها : مقر المحكمة و الأمن الحضري ، و خاصة المحطة البرية لنقل المسافرين في جهة المدخل الشرقي للمدينة التي ساهمت في زيادة الطلب على النقل الحضري للمدينة .

المخطط رقم 03 : المراحل التاريخية لنشأة مدينة حمام الضلعة .



المصدر : PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

4-2- دراسة التجهيزات :

حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير يمكننا تصنيف التجهيزات العمومية على مستوى مدينة حمام الضلعة إلى عدة أنواع :

✓ **التجهيزات التعليمية و الثقافية :** و هي تجهيزات تساهم في رفع المستوى الثقافي و التعليمي

للسكان و هذه التجهيزات يتواجد أغلبها على مستوى مركز المدينة مثل المركز الثقافي و مكتبة البلدية و حسب تقديرات PDAU فإنها غير قادرة على سد حاجيات السكان المتدربين.

✓ **التجهيزات الصحية :** وهي تجهيزات تقدم خدمات علاجية للسكان و هي تتمثل في مركز صحي

متعدد الخدمات يقع في وسط المدينة و هو غير كافي مقارنة مع عدد السكان المتزايد إضافة إلى قاعة علاج بسيطة على مستوى حي الحوران.

✓ **التجهيزات التجارية :** و تتمثل في التي تلبى حاجيات السكان الاستهلاكية بحيث تمونهم

بمختلف المواد الغذائية و الأدوية و غيرها و توجد بالبلدية سوق مغطاة وسوق الخضر و الفواكه و محلات تجارية مدمجة في السكنات منها 08 صيدليات تتمركز كلها في وسط المدينة.

✓ **التجهيزات الخدماتية و الإدارية :** بما أن بلدية حمام الضلعة هي مركز الدائرة فإنه توجد

تجهيزات على مستوى البلدية تؤثر بشكل واسع على البلديات المحيطة بها (كبلدية تارمونت، ونوغة أولاد منصور...) و تتمثل هذه التجهيزات في: المحكمة، الدائرة، قطاع الضمان الاجتماعي، فرع الري و الأشغال العمومية، مصلحة الغابات، مصلحة الضرائب ما بين البلديات، الوكالة العقارية... كما يوجد بالبلدية مركز البريد و المواصلات خاص بسكان البلدية.

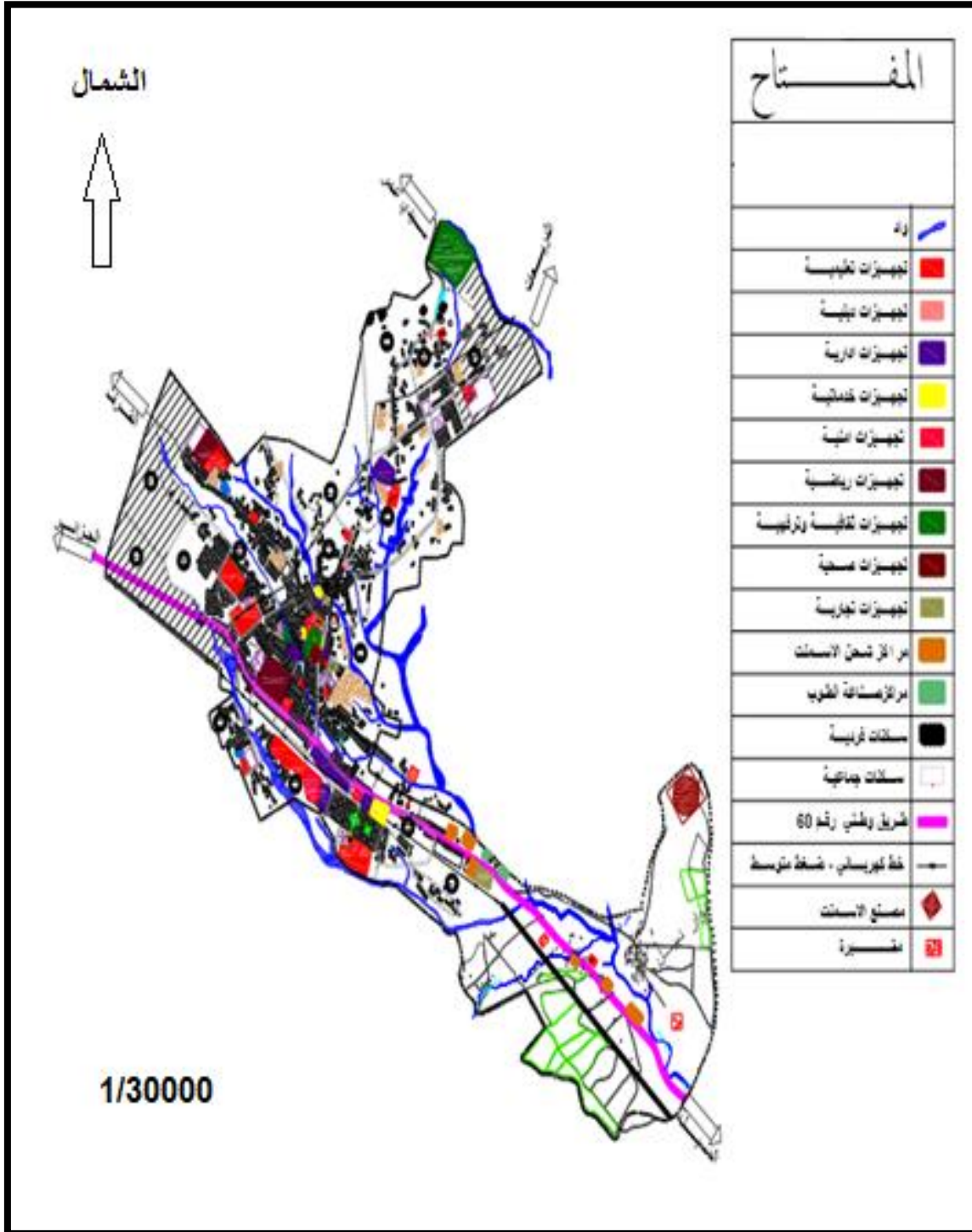
✓ **التجهيزات الدينية:** توجد بالمدينة 09 مساجد موزعة بشكل منتظم على مستوى المدينة و هي

تلبى مختلف المتطلبات في الوقت الحالي، كما توجد بالمدينة مقبرتين اثنتين.

✓ **التجهيزات الرياضية:** لا يوجد بالمدينة إلا ملعب بلدي واحد و مركب رياضي جوي و وجود

ساحات اللعب, و القاعات الرياضية المغلقة.

المخطط رقم 04 : التجهيزات العمومية والخدماتية لمدينة حمام الضلعة .



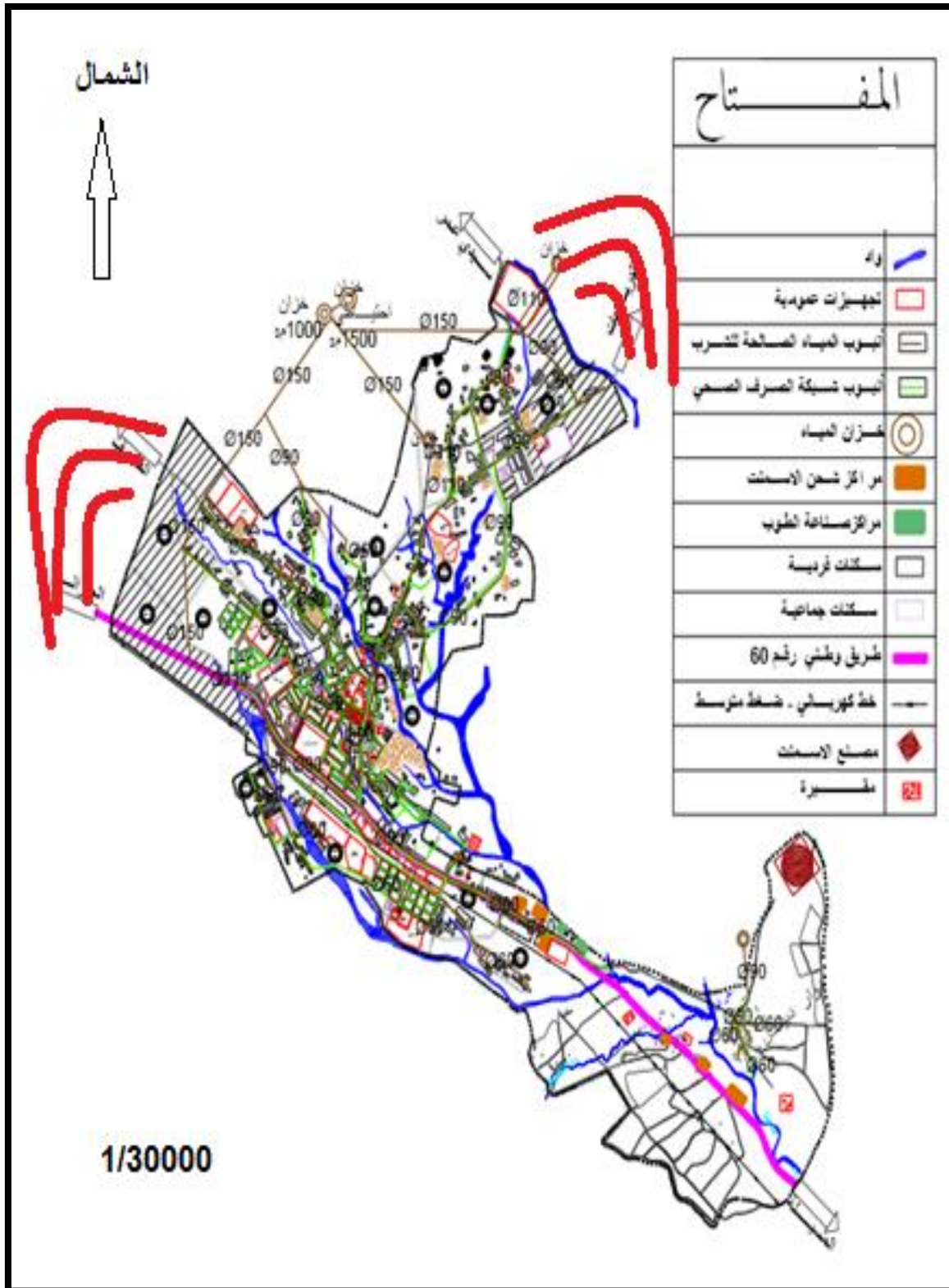
المصدر: PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

❖ من خلال المخطط نلاحظ تنوع التجهيزات العمومية والخدماتية بمدينة حمام الضلعة كما نلاحظ نقص في العدد مع غياب توازن في التوزيع إلا أن هناك نقص كبير في التجهيزات .

4-3- توسع المدينة :

نلاحظ أن التوسع كان في الجهة الجنوبية أكثر منه في الجهة الشمالية وهذا راجع لطبيعة التضاريس , حيث إن القسم الجنوبي يمثل مناطق منبسطة ومسطحة وبالتالي فهو سهل التعمير والملاحظة انه يأخذ شكل منظم شطرنجي. أما التوسع في الجهة الشمالية الشرقية , فهو راجع إلى الطبيعة الجيولوجية للمنطقة التي تتميز بوجود الكلس المارني في تلك الجهة والمعروف عنه انه ذو فائدة اقتصادية , ذو نوعية جيدة للبناء وإنشاء الطرقات. اما التوسع المستقبلي فهو في الجهة الشمالية , وذلك بسبب الجبال التي تحيط بها والتي تعتبر حواجز توسعها , فمهما توسعت المدينة الا انه تبقى هناك سهولة للوصول الى النواة الاولى

المخطط رقم 05 : اتجاه التوسع لمدينة حمام الضلعة .



المصدر: PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

4-4- النقل وهياكله القاعدية في المدينة :

1-4-4- طرق المدينة :

لا شك أن شبكة الطرقات داخل المدينة هي المسؤولة الأول على تغذية كل الأجزاء المكونة لها، فهي تشبه شرايين الجسم إلى حد بعيد ، فالشوارع المجمعمة تقوم بتجميع حركة المرور من الشوارع الفرعية لتضعها في الشوارع الرئيسية ذات التدفقات العالية .ويضمن النقل الحضري التنقلات داخل المدينة مستعملا هذه الشوارع والطرقات التي تشكل شبكة حتى في المدن الصغرى .

كما نجد في مدينة حمام الضلعة شبكة من الطرق التي تربط المدينة بأقطارها وهي تعتبر مولدات الحركة للمدينة ، حيث تتربع على مساحة تقدر ب 81.69 هكتار اي ما يعادل 11 % من المساحة الإجمالية وهي كتالي :

- ❖ طريق وطني رقم 60 يمر بوسط المدينة وهو يربط بين مدن الشمال ومدن الجنوب .
- ❖ طريق ولائي رقم 12 يربط بين مركز البلدية والتجمع الثانوي الدريعات .
- ❖ طرق بلدية تربط بين وسط المدينة والتجمعات الثانوية الآتية (القرف-الدبيل-سيدي عمر) .

أما بالنسبة للحالة الفيزيائية لهذه الطرق فهي جيدة نوعا ما في الغالب .

والجدول الموالي يوضح هذه الطرق وبعض خصائصها :

الجدول رقم 04 : أنواع الطرق وبعض خصائصها لمدينة حمام الضلعة

نوع الطريق	الربط	الرقم	الطول كلم	العرض	الحالة	الصورة
وطنية	حمام الضلعة - المسيلة	60	3.55	07	جيدة	
ولائية	حمام الضلعة - الدريعات	12	22	06	جيدة نوعا ما	
بلدية	حمام الضلعة - القرف	/	1.7	5	سيئة نوعا ما	
	حمام الضلعة - الدبيل	/	3	5	جيدة نوعا ما	
	حمام الضلعة - سيدي عمر	/	6.5	5	سيئة	

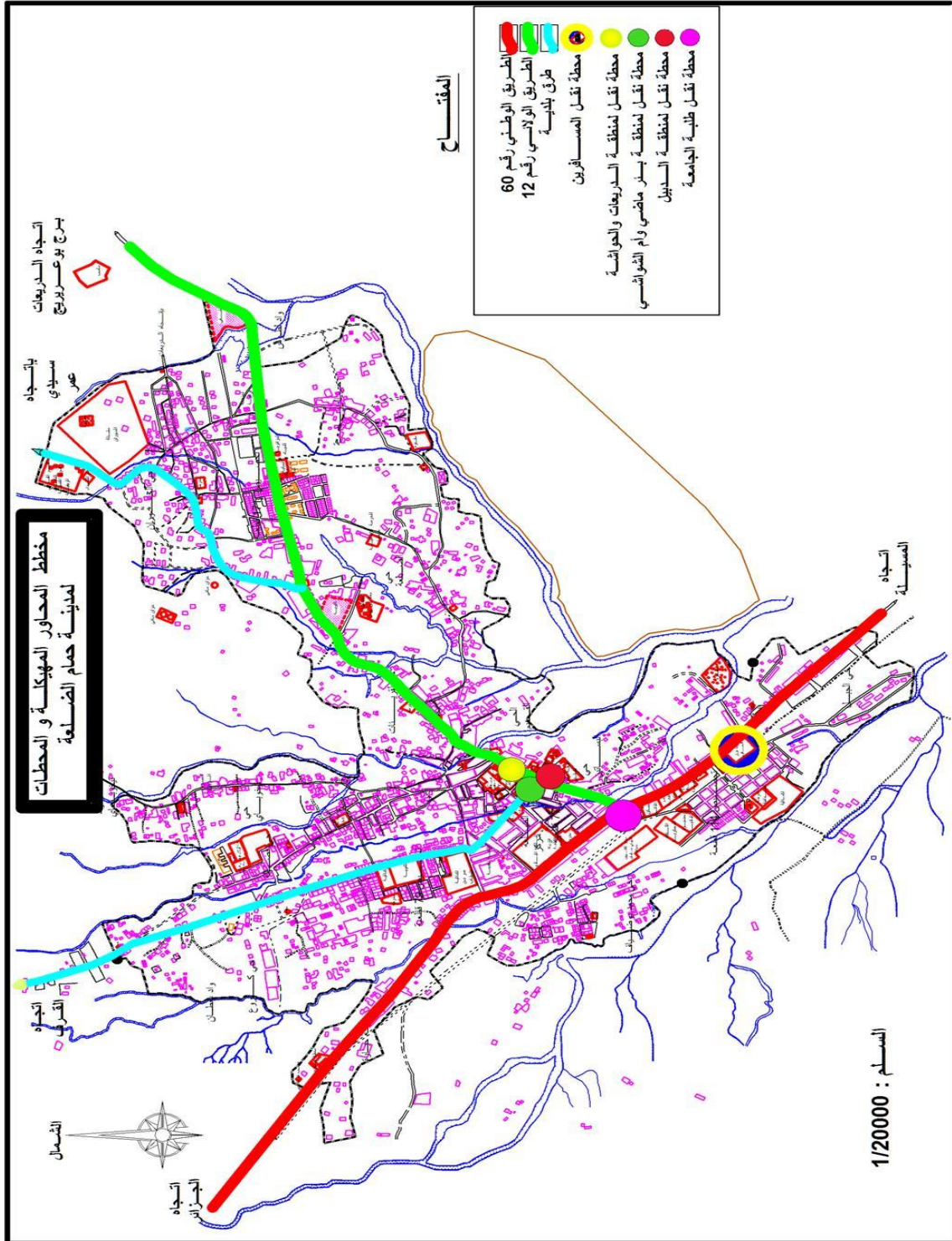
المصدر : معالجة الطالبة 2017

4-4-2- المحاور المهيكلية للمدينة :

الطرق المهيكلية لمدينة حمام الضلعة هي كالتالي :

- الطريق الوطني رقم 60 : يعتبر همزة ربط بين ولاية المسيلة و الجزائر العاصمة.
- الطريق الولائي رقم 12 : الطريق المؤدي الى وسط مدينة حمام الضلعة وهو الطريق المتجه نحو الجهة الشمالية الى غاية المخرج الشمالي لقرية الدريعات.
- الطريقين البلديين (القرف - سيدي عمر)

المخطط رقم 06 : المحاور الهيكلية والمحطات لمدينة حمام الضلعة .



المصدر : PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

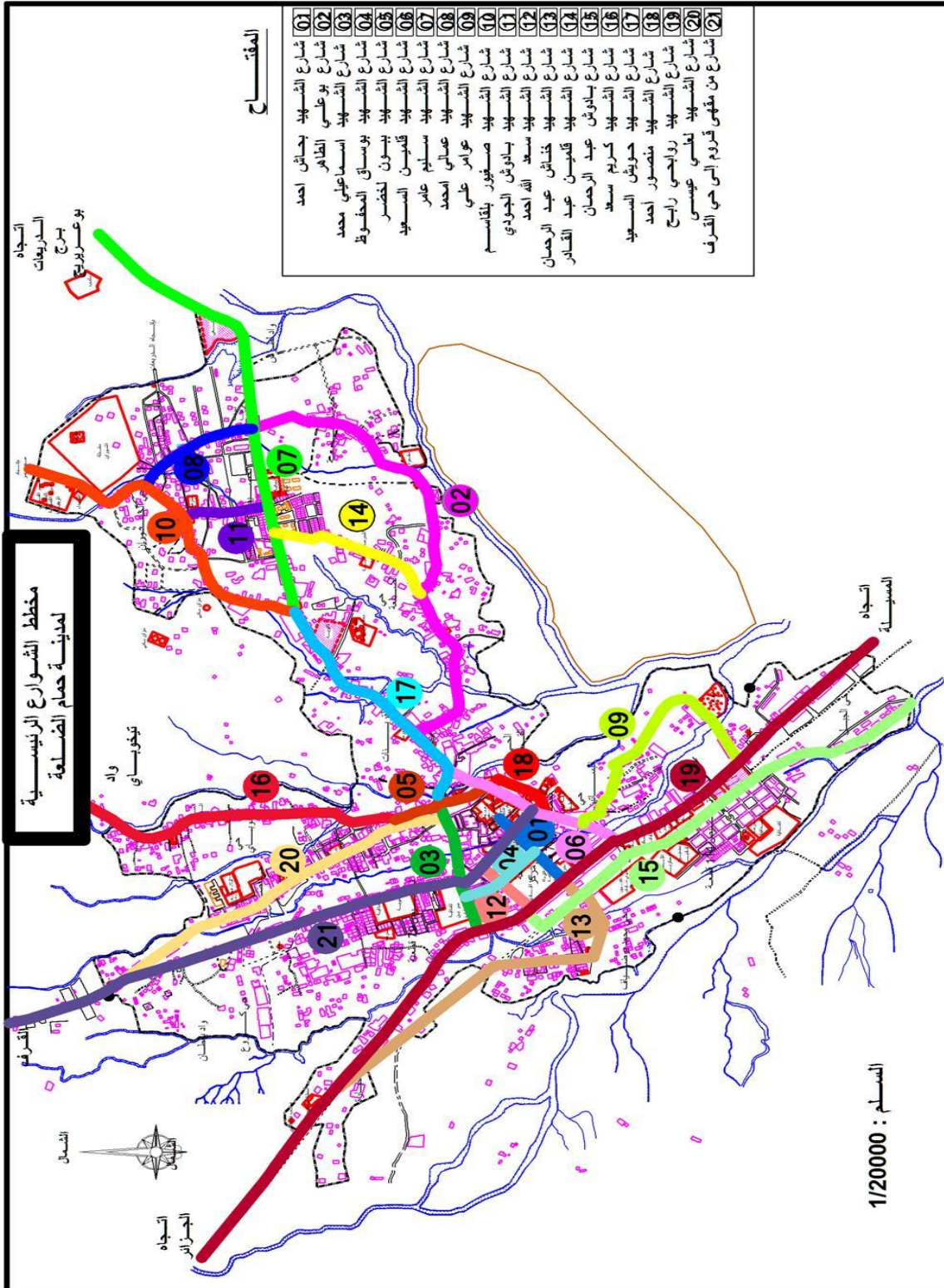
الشكل رقم 03 : المحاور الرئيسية المهيكلة لبلدية حمام الضلعة .



المصدر : Google خرائط + معالجة الطالبة

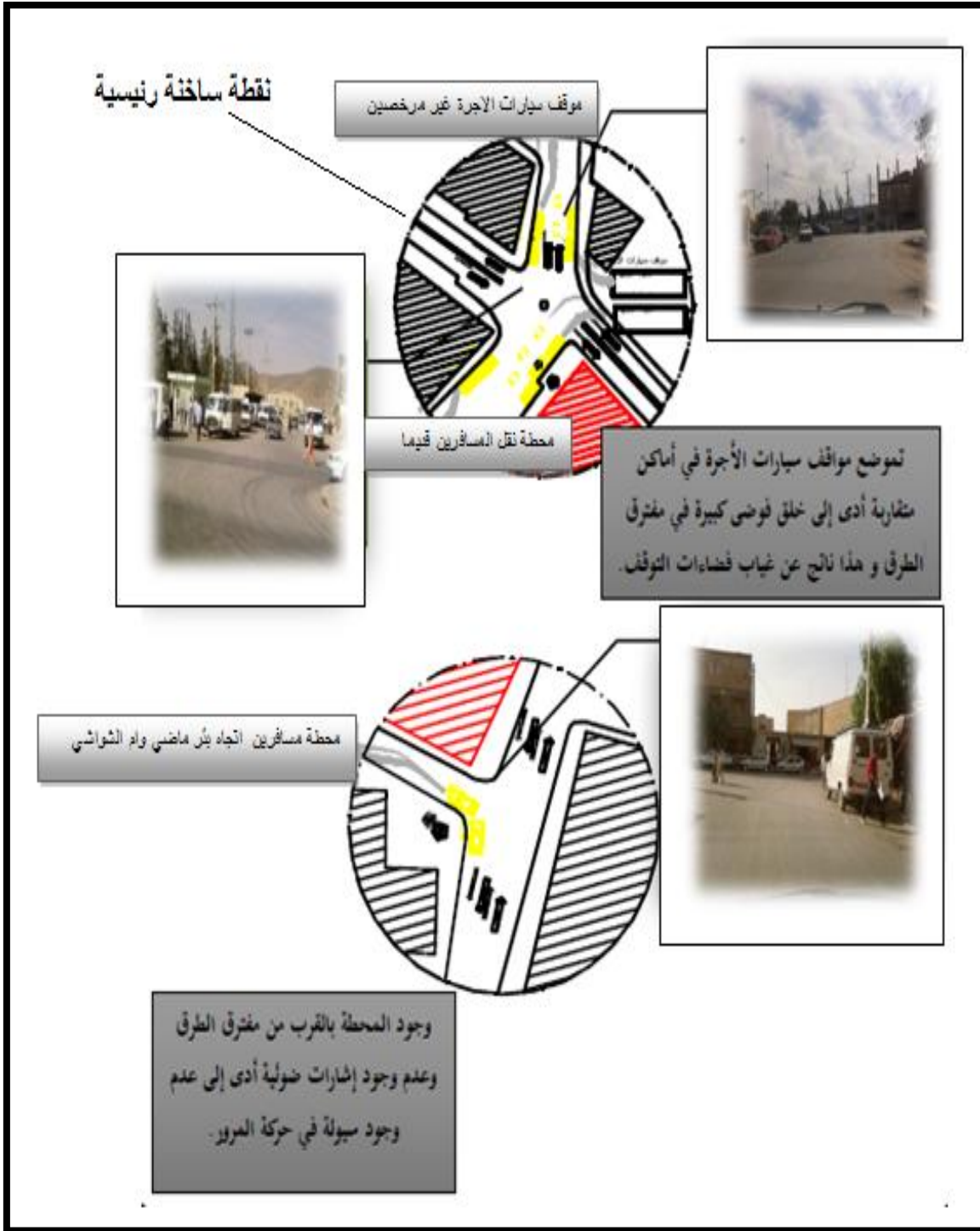
كما نجد داخل الوسط الحضري للمدينة شوارع رئيسية واخرى ثانوية وشوارع ثلاثية ، بحيث هاته الأخيرة تصل بين الشوارع الثانوية والسكنات أما بالنسبة للشوارع الثانوية فهي تربط بين الشوارع الرئيسية والتجمعات السكانية ، وبالنسبة للحالة الفيزيائية للشوارع فهي جيدة في الغالب خاصة الرئيسية والثانوية منها.

المخطط رقم 07 : الشوارع الرئيسية لمدينة حمام الضلعة .



المصدر : PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

الشكل رقم 04 : بعض العينات من النقاط الساخنة (مفترقات الطرق) الموجودة في المدينة.



المصدر : معاجة الطالبة 2017

4-4-4- النقل في مدينة حمام الضلعة :

يعتبر النقل أحد القطاعات الخدماتية الهامة ، وقد عرف تطورا ملحوظا على مستوى المنطقة ، ويتمثل في النقل البري للبضائع ، النقل البري للمسافرين وكذا النقل بسيارات الأجرة ، النقل المدرسي وطلبة الجامعة .. كل هذا زاد في الطلب على النقل الحضري للمدينة لذلك قمنا بدراسة النقل على مستوى المدينة .

• خطوط الربط في المدينة :

✓ خط حمام الضلعة - الدريعات والحواشة : يشمل 19 حافلة حجم متوسط + 06 سيارات جماعية

✓ خط حمام الضلعة - بئر ماضي وام الشواشي : بئر ماضي يشمل 27 حافلة و ام الشواشي 21

حافلة حجم متوسط

✓ خط حمام الضلعة - الدبيل : يشمل 18 حافلة حجم متوسط

اما بخصوص محطات التوقف تم ذكرها سابقا في المخطط رقم 06

❖ ان خطوط الربط لها أهمية كبيرة فهي العصب الحساس على مستوى المدينة ، باعتبارها

الوسيلة الفعالة في تحقيق الاتصال المستمر بين المدينة وأقطارها بمواجهة التوسع الأفقي

والعمودي للمدينة وتقليص المسافات ، اضافة الى مساهمتها في ظهور النقل الحضري.

• النقل الحضري بالمدينة :

ظهر النقل الحضري في الأونة الأخيرة مع التوسع والتحويلات التي عرفتها المدينة مؤخرا ، وكذلك انتشار

كبير للنقل الحضري الغير مرخص الذي أصبح هو المحكك على سوق النقل والمنافس الغير شرعي في

المدينة. ويمكن احصاء عدد مركبات وسيارات النقل الحضري كالتالي:

✓ حافلات النقل الحضري الجماعي هي أربع حافلات مسجلة ومسطرة من قبل مديرية النقل غير أن قيد الخدمة حافلتين.

✓ سيارات الأجرة الحضرية قيد الخدمة هي أربع سيارات والمسجلة هي 10 سيارات.

اما النقل الحضري الغير مرخص نجد 128 مركبة حجم صغير بسعة 07 ركاب ، اضافة الى سيارات الاجرة نجد 23 سيارة موزعة على تقاطعات وسط المدينة.

خلاصة الفصل:

من خلال تحليلنا للمدينة نستخلص مايلي:

- تحتل المدينة موقعا هاما ومتميزا كونها تمثل نقطة ربط بين مدن الشمال ومدن الوسط عن طريق مرور الطريق الوطني رقم 60 بوسطها وهو محور مهيكّل للمدينة.
- مرور نشأت مدينة حمام الضلعة بستة مراحل الى ان وصلت الى شكلها الحالي فقد كان للوديان والجبال دور في تحديد شكلها.
- شهدت المدينة تطورا عمرانيا سريعا باستهلاك كبير للفضاء العمومي داخل المدينة نتيجة التوسع الافقي والعمودي على طولي المحورين (الطريق الوطني رقم 60 والطريق الولائي رقم 12) وكذا القوة البشرية المعتبرة الموزعة على أحياء وتجمعات المدينة .
- تنوع التجهيزات العمومية والخدماتية بالمدينة، وأغلب تمركزها على طولي المحورين ، مما نجد حركة كثيفة على مستواهما، اضافة الى شبه انعدامها في التجمعات الثانوية وهو ما يحتم على السكان التنقل اليومي للمدينة وما يتلقاه من صعوبات ونقص النقل الحضري خاصة الجماعي ، أو بالأحرى انعدام في بعض الأحياء والتجمعات الحضرية ، يجعل هذه المناطق تعاني من العزلة ، اضافة الى انتشار النقل الحضري الغير مرخص واحتكاره على سوق النقل .

كل هذا فان النقل الحضري يكتسي أهمية كبيرة داخل المدينة في ربط مختلف أجزائها بتجمعاتها ومناطق توسعها بوسائل تشريعية تتماشى مع الوضع الراهن ، وهذا لتحقيق خدمة نقلية في ظل تسيير منظم لخطوط النقل الحضري .

ومنه يستدعي تشخيص واقع النقل الحضري بمدينة حمام الضلعة في الفصل الموالي.

الفصل الثالث : تشخيص واقع النقل الحضري لمدينة حمام الضلعة

تمهيد

- 1- تقديم الشبكة الحالية للنقل الحضري بالمدينة
- 2- تسيير وتنظيم شبكات النقل الحضري الموجودة بالمدينة
- 3- تحليل استمارة الاستبيان

خلاصة الفصل

تمهيد:

بعد الدراسة التحليلية لمدينة حمام الضلعة سنتناول في هذا الفصل تشخيص واقع النقل الحضري الموجود في المدينة عن طريق:

تقديم خطوط النقل الموجودة حاليا في المدينة .

خدمات و تسيير شبكة النقل الحضري

ومنه يمكن تشخيص واقع النقل الحضري والخروج بمحاولة وضع خطط للحد من مشاكل هذا القطاع.

1- تقديم الشبكة الحالية للنقل الحضري بمدينة حمام الضلعة :

شهدت مدينة حمام الضلعة تطورا عمرانيا وسكانيا كبيرا وتحولات كبرى ، مما دفع السكان الى التنقل ، على الرغم من عدم توفر وسائل نقل قانونية كان التوجه السائد هو استعمال سيارات الاجرة الجماعية الغير شرعية التي تخدم التجمعات الثانوية ، وذلك لقضاء حاجات السكان اليومية ، بالاضافة الى وجود نسبة معتبرة للنقل الحضري الجماعي بالمركبات ذات الحجم الصغير الغير مرخص يخدم كذلك التجمعات السكنية المتواجدة على اطراف المدينة ، منها خط للنقل الحضري الجماعي الغير مرخص هو خط (الحوران - الحي القديم).

وفي سنة 2015 بعد ظهور المحطة البرية للمسافرين المتواجدة في جهة المدخل الشرقي للمدينة مع ظهور بعض التجهيزات حديثا (المحكمة - الامن الحضري..) ، حيث اصبح الطلب على النقل متزايدا ، ادى الى التفكير في تعميم استعمال الحافلات على مسارات محددة ، حيث تم ضبط خط واحد (السوق الأسبوعي ، تجمع الحوران) تابع لمحطة المسافرين ، ومنه ظهور 03 خطوط لمركبات النقل الحضري الغير مرخص ، حيث أصبح النقل الغير مرخص هو المسيطر في المدينة والاعتماد عليه من طرف

السكان. وبناء على المقابلة التي أجريناها مع مدير المحطة البرية لنقل المسافرين، والمتعلقة بعدد خطوط النقل الحضري الجماعي والسيارات الاجرة الحضرية المسطرة من قبل مديرية النقل بولاية المسيلة لمدينة حمام الضلعة ، وجدنا انها تتكون من خط واحد فقط تابع للمحطة، بالاضافة الى النقل الحضري بسيارات الأجرة المسجل هو 10 سيارات أجرة حضرية، غير أن واقعا لا توجد سوى أربع مركبات قيد الخدمة ، اما النقل الغير مرخص فهو نقل غير شرعي تابع للخواص منتشر بكثرة .

2- تسيير و تنظيم شبكات النقل الحضري بمدينة حمام الضلعة :

1-2- النقل الحضري الجماعي المرخص به:

تتوفر المدينة على خط واحد للنقل الحضري الجماعي هو الخط رقم 01 تابع لمحطة المسافرين

الجدول رقم 05 : توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي بالحافلات المرخصة بالمدينة

الخطوط	الانطلاق	الوصول	نقاط التوقف	عدد الحافلات	قدرة الاستيعاب	طول المسار	زمن الدورة	عدد المواقع ذ
ط				ت	الاستيعاب	ذ - ا	(د)	ا - ا
01	السوق الاسبوعي	الهوران	محطة المسافرين حي 114 مسكن،حي البساتين ، حي 11 شهيد. الحي القديم ، القرينات، ثانوية العلامة عبد الحميد بن باديس، مسجد خالد بن الوليد ، حي 18 فيفري (الهوران) الحماية المدنية	04	144	9,8 كلم	35	08

المصدر: الاستطلاع الميداني+ معالجة الطالبة 2017

الخط رقم 01 يعتبر من أهم الخطوط الموجودة في المدينة ، حيث ظهر حديثاً سنة 2015 مع ظهور المحطة البرية لنقل المسافرين ، حيث جاء ليغطي أكبر عدد من الاحياء المهمشة بمركز المدينة من جهة المدخل الشرقي الى الجهة الشمالية للمدينة مروراً بالاحياء السكنية التالية (حي الحبل ، حي 114 مسكن ، حي البساتين ، حي 11 شهيد ، الحي القديم ، القرينات ، حي 18 فيفري (الحوران) ، الحوران (الحماية المدنية) .) بالاضافة الى أنه يربط سكان المدخل الشرقي والجهة الشمالية بأهم التجهيزات والمراكز الادارية الموجودة على طول المحور الطريق الولائي رقم 12 (الحماية المدنية ، الثانوية الجديدة (الحوران) ، المدرسة الابتدائية (القرينات) ، الحمامات المعدنية ، فرع المحكمة ، الوكالة العقارية ، بنك الفلاحة ، العيادة الطبية) وجزء من المحور الطريق الوطني رقم 60 (مركز الاستعجالات الطبية ، مديرية السكن ، مديرية الاشغال العمومية ، الأمن الحضري ، مقر المحكمة ، محطة المسافرين ، السوق الاسبوعي) كما أنه يعتبر أطول خط في المدينة. لكن هذا الخط لا يغطي جميع الاحتياجات وذلك لقلة وحدات النقل (04 حافلات فقط) وهي في حالة جيدة ، الا اننا سجلنا ميدانيا نقص في هاته الحافلات (حافلتين فقط قيد الخدمة) ، وهذا ما يجعل السكان ينتظرون أكثر من 30 دقيقة مما يضطرون لانتقاء وسائل نقل أخرى (النقل الغير مرخص) .

❖ محطات ومواقف الخط رقم 01 :

يتوفر الخط رقم 01 على محطة البداية (السوق الاسبوعي) المتواجدة في جهة المدخل الشرقي للمدينة ومحطة الوصول (تجمع الحوران) ، حيث من خلال الخرجة الميدانية لاحظنا أنها غير مهياً ولا تتوفر على تجهيزات تدل على أنها محطة ، بالاضافة الى أن الخط يعمل أغلب أيام الأسبوع انطلاقاً من محطة المسافرين وصولاً بمحطة الحي القديم.

أما بخصوص المواقع يتوفر الخط على 08 مواقف ، حيث نجد أغلبها غير مهيئة ولا تتوفر على تجهيزات ضرورية بالإضافة الى وجود مواقف عشوائية على طول المسار على أساس الطلب ، كما لاحظناه من الزيارة الميدانية .

المخطط رقم 10 : محطات ومواقف مسار الخط رقم 01



المصدر: Google Earth + اعداد و معالجة الطالبة 2017

الجدول رقم 06 : محطة انطلاق ووصول حافلات الخط رقم 01

صورة لمحطة الوصول	صورة لمحطة الانطلاق	الخط
		01

المصدر: التقاط و معالجة الطالبة 2017

الصورة رقم 03 : بعض المواقع لحافلات الخط رقم 01



المصدر: التقاط الطالبة 13 أفريل 2017

الصورة رقم 04 : حافلات النقل الحضري الجماعي خط رقم 01 وسيارات الأجرة الحضرية.



المصدر: التقاط الطالبة 13 أبريل 2017

❖ حالة حافلات الخط رقم 01 :

الصورة رقم 05 : حالة حافلات الخط رقم 01 (السوق الأسبوعي - تجمع الحوران)



المصدر: التقاط الطالبة 13 أبريل 2017

من خلال الصورة نلاحظ : الحالة الجيدة للحافلة وهذا راجع لحدثة عمر الحافلة (سنتين) ، ومن خلال الزيارة الميدانية سجلنا بعض الملاحظات

- استحسان المستخدمين للياقة هندام السائق والقابض وحسن سلوكهما مع المتنقلين

- توفر الأمن والراحة داخل الحافلة

- اهتمام السائقين بنظافة الحافلة وهو ما يلقى استحسان المستخدمين وراحتهم.

❖ سعة الخط رقم 01 :

من خلال الخرجة الميدانية قمنا بتحديد ساعات وحدات النقل لحساب سعة الخط حسب العلاقة التالية:

$$\text{سعة الخط} = 60 \times \text{سعة وحدة النقل} \div \text{فترة التقاطر (راكب} \times \text{سعة / اتجاه)}$$

- سعة الخط اعتمادا على العلاقة :

الجدول رقم 07 : سعة وفترة التقاطر لحافلات النقل الحضري الخط رقم 01

الخطوط	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (د)	سعة الخط (ر / س / ا)
01	35	30	70

المصدر: الاستطلاع الميداني + معالجة الطالبة 2017

أ- فترة التقاطر :

من خلال قراءتنا للجدول نجد أن فترة التقاطر مقدرة ب 30 دقيقة والتي تمثل الوقت الذي ينتظره الفرد في الموقف بين حافلة وأخرى وهذا ماسجلناه ميدانيا ، كما نجدها متغيرة في الفترة الصباحية حيث تصل الى 45 دقيقة ، أي غير منتظمة عبر ساعات النهار ، وهو ما يؤدي بالسكان الى انتقاء وسائل النقل الغير مرخص.

ب- سعة الخط مقارنة مع حجم التنقلات:

سعة الخط رقم 01 مقارنة بحجم التنقلات الحالية قليلة ، وهذا مايفسره قلة حافلات الخط رقم 01 .

❖ تسعيرة الخط رقم 01 :

ان التسعيرة عنصر فعال في توجيه الطلب حيث تكتسي حساسية لعلاقتها المباشرة مع المستهلك ، وتحدد بالدرجة الأولى اعتمادا على التكاليف التي ينفقها الناقلين على أجور العمال ، قطع الغيار والوقود ، الصيانة ... الخ ، حيث من خلال الاستطلاع الميداني قدرت تسعيرة الخط رقم 01 ب 10 دينار جزائري وهو مبلغ في متناول الجميع .

ملاحظة : من خلال الزيارة الميدانية والمقابلة التي أجريناها مع سائق الحافلة هو أن الخط رقم 01 لا يعمل كل أيام الأسبوع كما هو مبرمج مساره فهو يعمل انطلاقا من محطة المسافرين وصولا للحي القديم ، حيث يوم الاثنين (يوم التسوق) فقط يعمل الخط كما هو مبرمج انطلاقا من السوق الاسبوعي للمدينة (المدخل الشرقي)، وليس له نقطة نهاية معينة و أحيانا ينتهي عند حي الحوران وأحيانا عند الحي القديم. إضافة الى ساعات العمل من الساعة التاسعة صباحا الى غاية الساعة الخامسة مساء.

2-2- النقل الحضري الجماعي الغير مرخص :

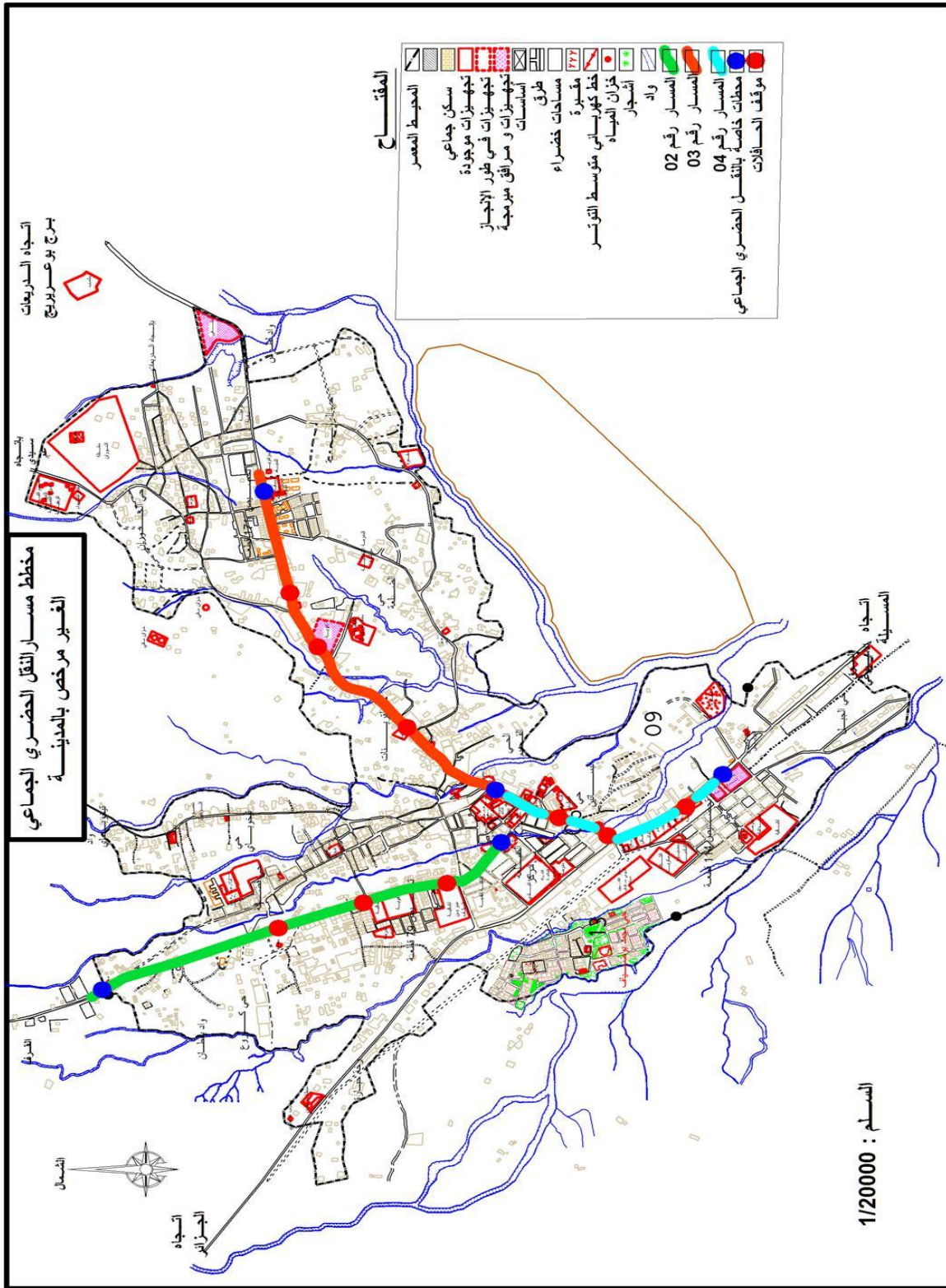
تعاني مدينة حمام الضلعة بانتشار كبير للنقل الغير مرخص ، حيث تم برمجة ثلاث خطوط من قبل الناقلين لخدمة السكان التجمعاتهم الحضرية ، هذا ما سجلناه خلال الزيارة الميدانية والمقابلة لسائقي مركبات النقل الحضري الغير مرخص ، وهي موزعة كالتالي :

الجدول رقم 08 : توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي للمركبات الغير مرخصة بالمدينة .

الخطوط	الانطلاق	الوصول	نقاط التوقف	عدد المركبات	قدرة الاستعاب	طول المسار ذ - ا	زمن الدورة (د)	عدد المواقع ذ - ا
02	تجمع القرف	ساحة الشهداء	حي اول نوفمبر,حي مسكن (كروغ),مسجد القدس, عيادة القرف	23	161	4,2 كلم	25	03
03	تجمع الحوران	الحي القديم	القرينات, ثانوية العلامة عبد الحميد بن باديس, مسجد خالد بن الوليد. حي 18 فيفري (الحوران) المدنية	35	245	6,4 كلم	25	03
04	الحي القديم	محطة المسافرين	حي 11 شهيد, حي 114 مسكن	38	266	2 كلم	10	02

المصدر: الاستطلاع الميداني+ معالجة الطالبة 2017

المخطط رقم 11 : مسارات خطوط النقل الحضري الجماعي بالمركبات الغير مرخصة بالمدينة.



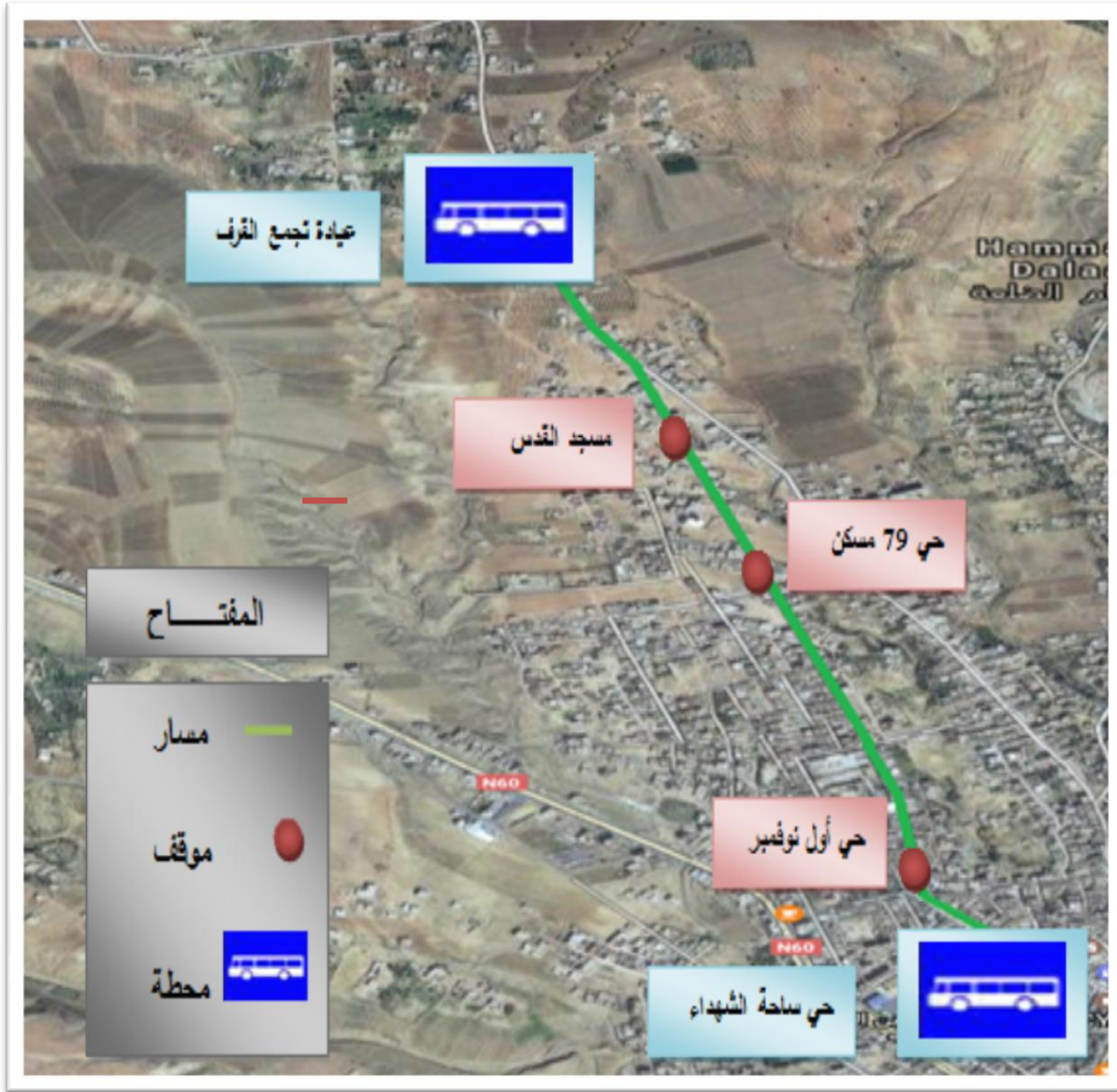
المصدر : PDAU 2008 + اعداد و معالجة الطالبة 2017

2-2-1- تحليل الخط رقم 02 :

يعتبر الخط رقم 02 ذو أهمية كبيرة ، ظهر من أجل حل أزمة النقل الحاصلة حاليا في التوسع الحالي لمدينة حمام الضلعة في الجهة الجنوبية للمدينة (تجمع القرف) التي لا يتوفرها النقل الحضري أبدا ، لكن هذا الخط ظهر ليغطي احتياجات التنقل وفك المنطة من العزلة ، حيث الخط لا ينتهي عند آخر نقطة من التجمع أي عدم اكمال الخط لمساره الى غاية التجمع ، هو ما يخلق العزلة للسكان وعدم تمكنهم من قضاء حاجياتهم في الوقت المناسب وهذا ما يجعلهم يتقلون مشيا على الاقدام للوصول الى المحطة ونقلهم الى مركز المدينة مرورا بتجهيزات دينية وتعليمية وادارية (مسجد القدس ، المتوسطة الجديدة ، ثانوية الشريف الادريسي ، متوسطة عمر بن الخطاب ، مقر ابلدية ، مركز البريد) وكذلك يشق الأحياء التالية: (حي كروع ، حي 79 مسكن ، حي أول نوفمبر ، حي ساحة الشهداء).اما بخصوص وحدات النقل فهي 23 مركبة تعمل بالتناوب ، هذا ما سجلناه ميدانيا غير أن حالة معظم المركبات سيئة نوعا ما ، الا ان الاعتماد عليها من طرف السكان لقضاء حاجياتهم اليومية.

❖ محطات ومواقف الخط رقم 02 :

المخطط رقم 12 : محطات ومواقف مسار الخط رقم 02



المصدر : Google Earth + اعداد و معالجة الطالبة 2017

يتوفر الخط رقم 02 على محطتين ، محطة البداية (ساحة الشهداء) ومحطة النهاية (عيادة القرف) ، حيث من خلال الخرجة الميدانية لاحظنا ان محطة البداية هي عبارة عن موقف سيارات بالقرب من التجهيزات الادارية الموجودة في ساحة الشهداء (مقر البلدية ، مركز البريد) ، أستغلت من طرف ناقلي النقل الغير مرخص لركن مركباتهم وأعتبرت محطة الوصول للخط رقم 02 ، أما محطة البداية فهي غير مهيأة وغير مبرمجة ، حيث من خلال الزيارة الميدانية لاحظنا ان الخط لا يكمل مساره و آخر محطة عند بداية التجمع.

أما المواقف الموجودة على طول الخط هي 03 مواقف وهي غير مهيأة ولا توجد بها لافتات توجي بوجودها ، اضافة الى التوقف العشوائي بمحاذاة الارصفة على أساس الطلب ، وذلك ما لاحظناه من خلال الزيارة الميدانية .

الجدول رقم 09 : محطة انطلاق و وصول مركبات الخط رقم 02

الخط	صورة لمحطة الانطلاق	صورة لمحطة الوصول
02		

المصدر: التقاط و معالجة الطالبة 2017

❖ حالة مركبات الخط رقم 02 :

الصورة رقم 06 : حالة مركبات الخط رقم 02 (تجمع القرف - ساحة الشهداء)



المصدر : التقاط الطالبة 13 أفريل 2017

من خلال الصورة نلاحظ سوء حالة المركبة من الداخل والخارج وهذا راجع لقدم عمر بعض المركبات (08 سنوات) ، هو ما أدى الى انعدام الأمن فيها، كما لاحظنا من خلال الزيارة الميدانية غياب النظافة داخل المركبة وحالة التوقف العشوائي لتحميل الركاب مما يعرضهم للخطر ، اضافة الى صغر المركبة وضيق مقاعد الجلوس وعدم الاسترخاء فيها .

أما بخصوص الخدمة المقدمة من طرف سائقي المركبات من حيث السلوك والتعامل هي جيدة ولبقة ، وهذا ما تلقيته أثناء تنقلي في الخرجة الميدانية.

❖ سعة الخط رقم 02 :

تحسب سعة الخط حسب العلاقة التالية:

$$\text{سعة الخط} = 60 \times \text{سعة وحدة النقل} \div \text{فترة التقاطر (راكب} \times \text{سعة / اتجاه)}$$

- سعة الخط اعتمادا على العلاقة:

الجدول رقم 10 : سعة وفترة التقاطر لمركبات الخط رقم 02

الخط	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (د)	سعة الخط (ر / س / ا)
02	07	05	84

المصدر: الاستطلاع الميداني + معالجة الطالبة 2017

أ- فترة التقاطر:

من خلال الجدول نجد فترة التقاطر مقدرة ب 05 دقائق وهذا ما سجلناه خلال الزيارة الميدانية ، لكن في بعض الفترات تصل فترة التقاطر الى 15 دقيقة وهي فترة زمنية قصيرة الا ان السكان لا يفضلون هذا.

ب- سعة الخط مقارنة مع حجم التنقلات :

أما سعة الخط رقم 02 مقارنة بحجم التنقلات مع فترة التقاطر هي جيدة وهذا ما يفسره توفر المركبات لهذا الخط.

❖ تسعيرة الخط رقم 02 :

قدرت تسعيرة الخط رقم 02 من قبل سابقي الحافلات ب 15 دينار جزائري وهو مبلغ معتبر ومناسب للجميع ، لكن من خلال الزيارة الميدانية والتنقل في مركبة الخط رقم 02 لاحظنا ان أغلب السكان يتنقلون على هذا الخط بتسعيرة 10 دينار جزائري وسائقي المركبات لا يمانعون من ذلك .

2-2-2- تحليل الخط رقم 03 :

يعتبر الخط رقم 03 من أقدم الخطوط أو بالأحرى هو أول خط ظهر في المدينة ، جاء ليغطي أكبر عدد من الأحياء السكنية وكان الغرض منه هو محاولة القضاء على تهميش الأحياء ودمجها ضمن المجال الحضري ، وباعتبار تجمع الحوران أكبر تجمع سكني حيث قدر عدد سكانه ب 4018 ساكن ، ولتتمكنهم من قضاء حاجياتهم من خلال تنقلاتهم اليومية كان الخط رقم 03 هو الرابط بين تجمع الحوران و وسط المدينة (الحي القديم) على طول المحور الطريق الولائي رقم 12 مرورا بالأحياء التالية (حي 18 فيفري ، حي مزطاوة ، حي القرينات ، الحي القديم) ، وأغلب التجهيزات (الحماية المدنية ، المدرسة القرآنية ، مسجد خالد بن الوليد ، ثانوية عبد الحميد بن باديس ، الحمامات المعدنية) . اما عن عدد وحدات النقل لهذا الخط وصلت الى 35 مركبة ، غير أن ما سجلناه خلال الزيارة الميدانية هو 20 مركبة وحسب كلام السائقين ان باقي المركبات تخدم منفعة شخصية من حين لآخر .

❖ محطات ومواقف الخط رقم 03 :

المخطط رقم 13 : محطات ومواقف مسار الخط رقم 03 .



المصدر: Google Earth + اعداد و معالجة الطالبة 2017

من خلال المخطط نلاحظ ان الخط رقم 03 يتوفر على طول مساره على ثلاث مواقف للمركبات ، الا أنها تتعدم بها التهيئة و اشارات و تجهيزات تدل عليها ، وسوء حالة الطريق وضيقها، وهذا ما لاحظناه

من خلال الزيارة الميدانية ، وبخصوص محطاته فكل من محطة الانطلاق (الحماية المدنية) ومحطة الوصول (الحي القديم) هي عبارة عن ركن المركبات بمحاذاة الطريق ، فلا توجد مساحة مخصصة ومهيئة تعتبر محطة .

الجدول رقم 11 : محطة انطلاق و وصول مركبات الخط رقم 03

الخط	صورة لمحطة الانطلاق	صورة لمحطة الوصول
03		

المصدر: التقاط و معالجة الطالبة 2017

❖ حالة مركبات الخط رقم 03 :

الصورة رقم 07 : حالة مركبات الخط رقم 03 (الحماية المدنية - الحي القديم)



المصدر: التقاط الطالبة 13 أبريل 2017

من خلال الصورة نرى حالة المركبة غير جيدة وهذا راجع لتقديم عمرها اضافة الى صغر حجمها وسوء حالة المسار ، وهو ما يؤدي الى انعدام أمن وراحة الراكب داخل الحافلة ، حيث تم ملاحظة حالتها من الداخل خلال الزيارة الميدانية :

- غياب التجهيزات الضرورية داخل المركبة (غلبة الاسعاف ، الانارة ، سوء حالة المقاعد)
- غياب النظافة داخل المركبة .

أما الخدمة المقدمة من طرف سائقي المركبات من خلال الخرجة الميدانية والمقابلة تلقينا سوء معاملة من بعض أصحاب المركبات.

❖ سعة الخط رقم 03 :

تحسب سعة الخط حسب العلاقة التالية:

$$\text{سعة الخط} = 60 \times \text{سعة وحدة النقل} \div \text{فترة التقاطر (راكب} \times \text{سعة / اتجاه)}$$

- سعة الخط اعتمادا على العلاقة :

الجدول رقم 12 : سعة وفترة التقاطر لمركبات الخط رقم 03

الخط	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (د)	سعة الخط (ر/س/ا)
03	07	05	84

المصدر: الاستطلاع الميداني + معالجة الطالبة 2017

أ- فترة التقاطر :

من خلال الجدول نلاحظ ان فترة التقاطر هي 05 دقائق حسب ما تلقيناه من خلال المقابلة التي أجريناها مع سائقي مركبات الخط رقم 03 و كذا سكان متنقلي هذا الخط ، الا ان ما لاحظناه خلال الزيارة الميدانية والجلوس في الموقف خلال الفترات الزمنية الثلاث هو ان فترة التقاطر متباينة بالزيادة والنقصان،

ب- سعة الخط مقارنة مع حجم التنقلات:

حيث نجد كل من سعة الخط مقارنة بفترة التقاطر مع سعة المركبة (07 أشخاص) جيدة وهذا ما يدل على ان الخط نشط وحيوي طوال اليوم ، غير أن حجم التنقلات لا يتناسب مع حجم المركبة .

❖ تسعيرة الخط رقم 03 :

تسعيرة الخط رقم 03 قدرت ب 15 دينار جزائري ، حيث من خلال الزيارة الميدانية و المقابلة التي أجريناها مع متنقلي هذا الخط حول التسعيرة كانت اجابتهم كالتالي (مبلغ معتبر ومناسب للجميع) حيث أنهم لا يمانعون من التنقل بهذه القيمة من التسعيرة.

2-2-3- تحليل الخط رقم 04 :

يعتبر الخط رقم 04 من أحدث الخطوط ، ظهر مع ظهور الخط رقم 01 بعد تدشين المحطة البرية لنقل المسافرين التي أنشأت في جهة المدخل الشرقي للمدينة ، حيث جاء الخط رقم 04 ليربط وسط المدينة (الحي القديم) بمحطة المسافرين ، يضم هذا الخط جزء من الطريق الولائي رقم 12 وجزء من الطريق الوطني رقم 60 ، مرورا بالأحياء التالية (حي 11 شهيد ، حي البساتين ، حي 114 مسكن) وكذا بعض التجهيزات (الوكالة العقارية ، فرع المحكمة ، العيادة الطبية ، الدرك الوطني، مركز الاستعجالات

الطبية ، مديرية السكن ، مديرية الاشغال العمومية ، الأمن الحضري ، مقر المحكمة). وهذا الخط يحتوي على أكبر عدد من وحدات النقل (38 مركبة) غير أن حجمها لا يجذب السكان في النقل.

▪ محطات ومواقف الخط رقم 04 :

المخطط رقم 13 : محطات ومواقف مسار الخط رقم 04



المصدر : Google Earth + اعداد و معالجة الطالبة 2017

من المخطط نلاحظ أن الخط رقم 04 يتوفر على محطتين ، محطة البداية (الحي القديم) وهي عبارة عن مفترق طرق ، بمحاذاته يتم ركن المركبات ، أما محطة الوصول هي المحطة البرية لنقل المسافرين ، هناك مساحة مخصصة لموقف سيارات الأجرة الحضرية خارج المحطة ، حيث يقوم سائقي المركبات بركن مركبتهم بالقرب من الموقف.

أما بخصوص مواقف مركبات الخط فهو يتوفر على 03 مواقف ، منها موقف واحد فقط مهياً ، بالإضافة الى وجود مواقف عشوائية على أساس طلب الركاب وهذا ما استتبطناه من الخرجة الميدانية.

الجدول رقم 13 : محطة انطلاق و وصول مركبات الخط رقم 04

الخط	صورة لمحطة الانطلاق	صورة لمحطة الوصول
04		

المصدر: التقاط و معالجة الطالبة 2017

▪ حالة مركبات الخط رقم 04 :

الصورة رقم 08 : حالة مركبات الخط رقم 04 (الحي القديم - محطة المسافرين)



المصدر: التقاط الطالبة 13 أبريل 2017

من خلال الصورة نلاحظ أن بعض المركبات في حالة جيدة ، منها ما هي حديثة ومنها ما هي قديمة ، غير أن صغر حجمها وسوء حالة جزء من المسار يؤدي الى انعدام أمن وراحة الركاب وعدم الاسترخاء، إضافة الى انعدام التجهيزات الضرورية (علبة الاسعاف ..) وسوء حالة المقاعد وضيقها .
أما خدمة سائقي المركبات وتعاملهم مع الركاب هي جيدة نوعا ما خاصة مع كبار السن ، وهذا ما تم ملاحظته خلال الزيارة الميدانية .

▪ سعة الخط رقم 04 :

تحسب سعة الخط حسب العلاقة التالية:

$$\text{سعة الخط} = 60 \times \text{سعة وحدة النقل} \div \text{فترة التقاطر (راكب} \times \text{سعة / اتجاه)}$$

- سعة الخط اعتمادا على العلاقة:

الجدول رقم 14 : سعة وفترة التقاطر لمركبات الخط رقم 04

الخط	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (د)	سعة الخط (ر / س / ا)
04	07	10	42

المصدر: الاستطلاع الميداني + معالجة الطالبة 2017

أ- فترة التقاطر :

من خلال الجدول نلاحظ فترة التقاطر هي 07 دقائق حسب ما استنتجناه من الخرجة الميدانية وما هو مبرمج من طرف سائقي المركبات ، غير أن ما لاحظناه خلال زيارتنا والمكوث في الموقف لانتظار المركبة ، يختلف تماما حيث تصل فترة التقاطر الى 05 دقائق صباحا بينما مساءا تصل الى 15 دقيقة.

ب- سعة الخط مقارنة مع حجم التنقلات :

سعة الخط هي قليلة مقارنة مع سعة الخطين رقم 02، ورقم 03، بالرغم من حجم التنقلات اليومية الا أنه يفسر أن الخط ضعيف نوعا ما.

▪ تسعيرة الخط رقم 04 :

قدرت تسعيرة الخط رقم 04 ب 10 دينار جزائري ، حيث يرى منتقلي هذا المسار بأنها قيمة مناسبة وفي متناول الجميع .

2-3- عدد الخطوط ونسبتها بالنسبة للنقل الحضري المرخص والغير مرخص الموجود في المدينة:

الجدول رقم 15 : عدد الخطوط ونسبتها بالنسبة للنقل الجماعي المرخص والغير مرخص بالمدينة

شبكة النقل	عدد الخطوط	النسبة
النقل الجماعي المرخص	01	25%
النقل الجماعي الغير مرخص	03	75%
المجموع	04	100%

المصدر: الاستطلاع الميداني+ معالجة الطالبة 2017

نلاحظ من خلال الجدول سيطرة قطاع النقل الحضري الغير مرخص , حيث نجد معظم الخطوط هي

خطوط نقل حضري جماعي غير مرخص تابع للخواص بنسبة 75% , حيث يمكننا الحديث عن

الخدمات الذي يقدمها هذا النوع من التعامل من خلال الزيارة الميدانية وما استتبطناه من المحيط أن هذا

القطاع يقدم خدمات متدنية بالرغم من كثرة توفرها, وعدم المكوث طويلا في الموقف و الوصول الى

الاماكن المقصودة في الوقت... الخ, الا ان هذه الاخيرة لا توفر احتياجات السكان ولديها عيوب و

سلبيات , تتمثل في صغر حجمها وقلة سعة نقل ركابها , بالاضافة الا انه يعتبر نقل غير شرعي.

اما خط النقل الحضري الجماعي المرخص التابع لمحطة المسافرين ضعيف جدا , حيث نجده بنسبة

25% , والخدمات التي يقدمها هذا النوع جيدة نوعا ما وهذا ما تلقيناه خلال الخرجة الميدانية , فحافلات

النقل الحضري الجماعي المرخص تتميز بحجمها وسعة نقلها الكبيرة , وتتوفر فيها شروط الامن والراحة

والنظافة , وهذا مالا نجده في النقل الحضري الجماعي الغير مرخص , غير أنها لا تلبى احتياجات

السكان ولديها بعض السلبيات تتمثل في :

- نقص في المركبات ومكوث الركاب طويلا في الموقف.
- عدم الوصول الى المكان المطلوب في الوقت المناسب
- ساعات العمل من الساعة التاسعة صباحا الى غاية الساعة الخامسة مساء

2-4- دور النقل في احداث التغيير الاجتماعي :

يؤثر قطاع النقل والمواصلات بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي لهم ، حيث يساهم النقل الى حد كبير في احداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموما ، وذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي ما بين الريف والمدينة ، أي بين أرجاء البلد الواحد من جهة ، وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية ، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تتعلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى . . وهذا ما يلاحظ على بعض مجتمعات أفريقيا وآسيا حيث ما زالت هذه المجتمعات تعيش في مستوى الإنسان البدائي، ولعل السبب يرجع إلى انعدام الاتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى.

ومن خلال دراستنا لموضوع النقل الحضري الجماعي بمدينة حمام الضلعة ، قمنا بزيارة ميدانية لمنطقة الدراسة وكذا مقابلة سكان المنطقة وسائقي حافلات خطوط النقل الحضري الغير مرخص ، حيث بعد تحليل الخطوط الموجودة وكيفية توزيعها على أحياء المدينة ، لاحظنا أن كل من تجمع التيخوباي وحي فضالة لا يصله النقل الحضري أبدا ، فبعد الاستطلاع الميداني والمقابلة التي أجريناها مع سكان تجمع التيخوباي وحي فضالة ، استنتجنا أنه تم برمجة خط لتجمع التيخوباي من قبل سائقي مركبات النقل الحضري الغير مرخص بدون علم سكان التجمع ، غير أن هذا الأخير رفض برمجة هذا الخط وذلك

لأسباب اجتماعية دافعها النظرة الضيقة والغير المنفتحة على المجتمع الحضري، التي تمنع الفتيات من التنقل مع سائق بعيد النسب وليس من المحارم .

إن عملية التطور التكنولوجي الحاصلة في قطاع النقل والمواصلات تتطلب أن يصاحبها تغيير في نظام النقل المعمول به وهذا ما يستلزم بالمقابل أن يتم إحداث تغيير في سلوكية الفرد وعاداته باتجاه تحقيق الانسجام مع ذلك التغيير .

3- دور المتدخلين في تسيير وتنظيم النقل الحضري الجماعي :

3-1- دور البلدية :

بعد المقابلة التي أجريناها مع رئيس البلدية وأعوانه حول دور البلدية في تحديد مسارات النقل الحضري وتسييرها ، تم طرح بعض الأسئلة من بينها :

- ماهو دور البلدية في تسيير وتنظيم النقل الحضري للمدينة ؟

وكانت اجابتهم كالتالي:

البلدية ليس لها الدور الكافي في تسيير وتنظيم النقل الحضري للمدينة وذلك لغياب هيئات مختصة في هذا المجال، وعلى هذا الأساس يجدر بنا الاشارة الى أن البلدية ليست هي فقط المسؤولة عن تسيير النقل الحضري بل هناك هيئات مختصة في هذا المجال ، المحطة البرية لنقل المسافرين بالاضافة الى الأمن الحضري للمدينة.

3-2- دور المحطة البرية لنقل المسافرين :

المحطة البرية كغيرها من الهيئات المختصة لتسيير النقل الحضري في مدينة حمام الضلعة ، تشرف هي الأخيرة على مراقبة وتسيير النقل الحضري (الخط رقم 01) ، بالإضافة الى ضبط ساعات العمل للحفاظ على السير الحسن للثقل مع تقديم خدمات تلبى احتياجات السكان أو المتنقلين .

3-3- دور الناقلين :

حرصا على السير الحسن للعمل ، يقوم ناقلي خطوط النقل الحضري بهيكله أنفسهم بشكل منظم، وهذا ما استتجناه من الاستطلاع الميداني والمقابلة من طرف سائقي مركبات النقل الحضري الغير مرخص ، حيث لم نجد عند الناقلين هيكله قانونية تحكمهم بل هناك اشراف خاص ، حيث لجأ الناقلين الى اعتماد توظيف سائق من بينهم على حسابهم يتولى تنظيم الانطلاق ، وبالتالي لا يكون هناك تنافس وعراك أثناء السير من يصل أولا الى نقطة النهاية، لذلك من الاحسن الاعتماد على تنظيم قانوني من خلاله يدافعون على مصالحهم أمام الادارة ، وتقادي المشاكل اليومية المتعلقة بالتوقف وازدحام حركة المرور .

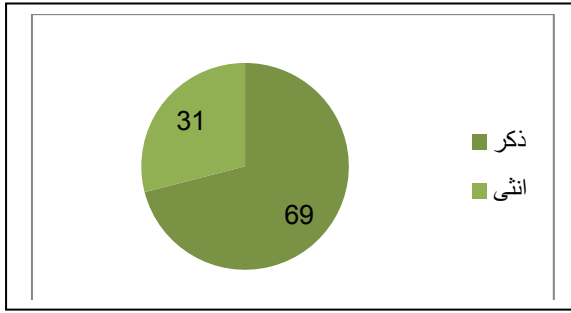
4- تحليل استمارة الاستبيان :

تم رصد 200 اجابة من الاستمارة الموزعة على مستعملي الحافلات وسكان منطقة الدراسة (عينة عشوائية)، الا أنه تم الاحتفاظ ب 100 اجابة وهي العينة المتاحة لنا للدراسة وتحليل اجوبتها كالتالي:

4-1- الجنس :

الشكل رقم 05 : دائرة نسبية تمثل جنس افراد العينة

الجدول رقم 16 : جنس افراد العينة



التعيين	العدد	النسبة %
ذكر	69	69%
انثى	31	31%

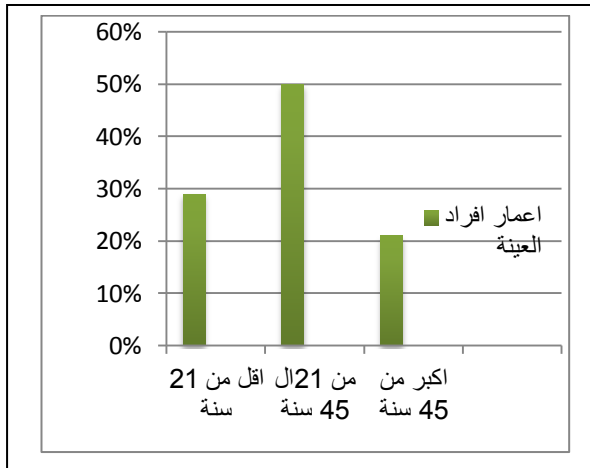
المصدر : استمارة الاستبيان + معالجة الطالبة 2017

من خلال الجدول نلاحظ ان نسبة ذكور في العينة تمثل نسبة 69% من افراد العينة وهي النسبة الاكبر مقارنة بعدد الاناث.

4-2- سن أفراد العينة :

الشكل رقم 06 : أعمدة بيانية لسن أفراد العينة

الجدول رقم 17 : سن أفراد العينة



التعيين	العدد	النسبة %
اقل من 21	29	29%
من 21 الى 45	50	50%
اكبر من 45	21	21%

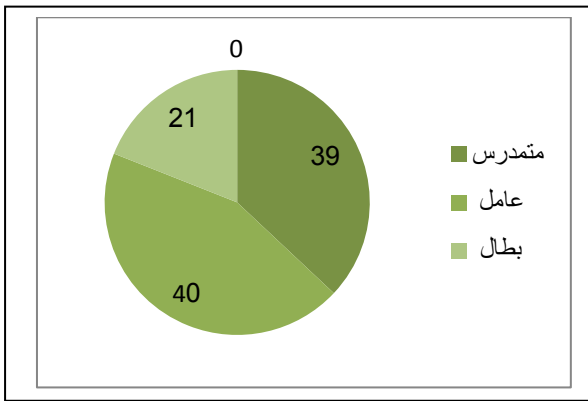
المصدر : استمارة الاستبيان + معالجة الطالبة 2017

من خلال النتائج المتحصل عليها من الاستمارة ، نجد ان أكبر نسبة للأفراد تمثل 50% هي التي تتراوح اعمارهم ما بين 21 و 45 سنة تليها الفئة تحت 21 سنة بنسبة 29 % ثم فئة الاكبر من 45 سنة بنسبة 21% ومن هذا نستنتج ان الفئة الشبابية هي النسبة الغالبة والاكبر فئة .

3-4- المهنة :

الشكل رقم 07 : دائرة نسبية لمهن أفراد العينة

الجدول رقم 18 : مهنة أفراد العينة



التعيين	العدد	النسبة
متمدرس	39	39%
عامل	40	40%
بطل	21	21%

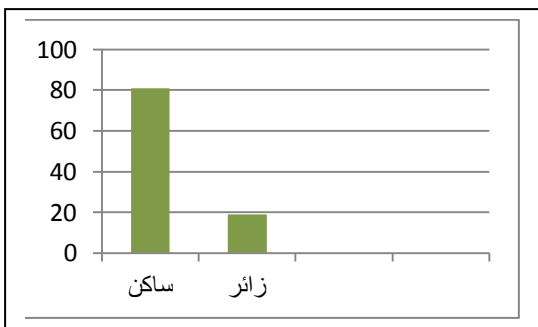
المصدر : استمارة الاستبيان + معالجة الطالبة 2017

من خلال التحليل نجد ان الفئة العاملة هي الاكبر بنسبة 40 % وتليها 39 % حسب اجابات افراد العينة مما يبين لنا اهمية النقل من اجل تنقل الافراد للعمل والدراسة

4-4- السكان والزوار :

الشكل رقم 08 : اعمدة لنسب ساكني وزائري المدينة

الجدول رقم 19 : مكان اقامة أفراد العينة



التعيين	العدد	النسبة
ساكن	81	81%
زائر	19	19%

المصدر : استمارة الاستبيان + معالجة الطالبة 2017

نلاحظ من خلال الاعمدة ونسب الاستمارة ان نسبة سكان المدينة تفوق زائريها داخل الوسط الحضري

رغم وجود مقومات سياحية في المدينة كالحمامات المعدنية وغابات غير ان هذه المقومات لاتحظى

بالاهتمام الكامل لذا فان نسبة الزائرين تقدر ب: 19% فقط ،مقارنة بعدد السكان الذي يمثل 80% حسب

افراد العينة .

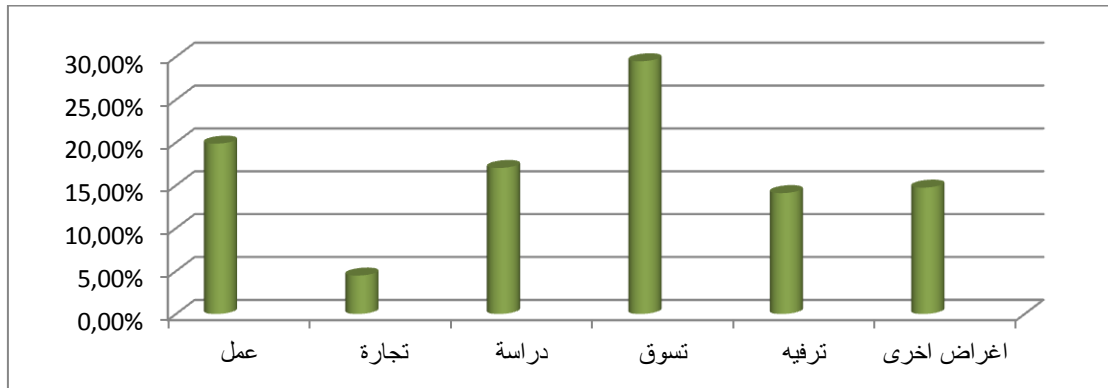
4-5- الأسباب التي تدفع السكان للتنقلات اليومية :

الجدول رقم 20 : اعداد ونسب التنقلات اليومية للأفراد

الغرض اخرى	ترفيه	تسوق	دراسة	تجارة	عمل	التعيين
23	22	46	27	7	31	العدد
14.74	14.10	29.48	17.03	4.48	19.87	النسبة

المصدر : استمارة الاستبيان + معالجة الطالبة 2017

الشكل رقم 09 : أعمدة بيانية لنسب التنقلات اليومية للأفراد



حسب ما نلاحظ من نتائج الاستمارة فان التسوق يحتل الصدارة بنسبة 29.48% من مجموع النسب كما

يجدر بنا الاشارة الى وجود السوق الاسبوعي للمدينة كل يوم اثنين مما يستدعي تنقل السكان لقضاء

الحاجيات يليها العمل بنسبة 19.87% ثم الدراسة بنسبة 19.03%، ثم ترفيهه واغراض اخرى ب: 14.10 و 14.74% على التوالي وفي الاخير نجد التجارة بنسبة ضئيلة تقدر ب: 4.48%.

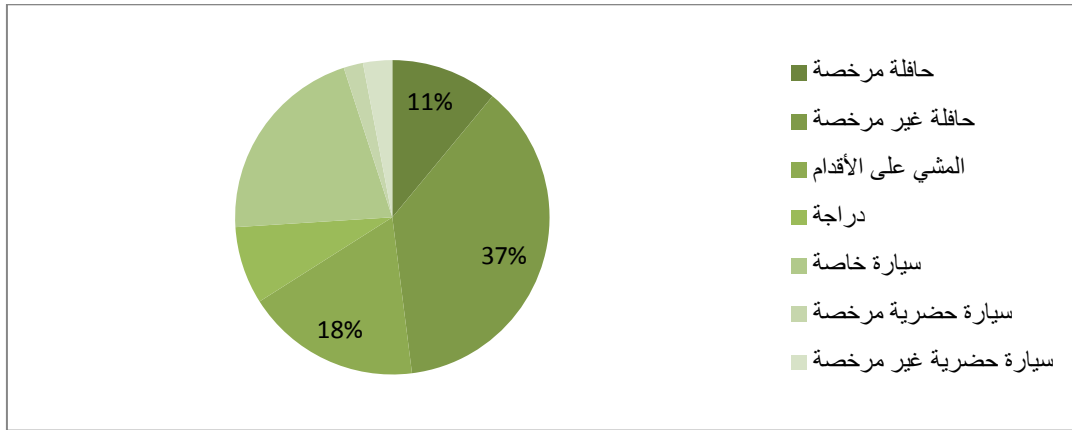
4-6- الوسيلة التي يستعملها السكان في التنقلات اليومية :

الجدول رقم 21 : اعداد ونسب الوسيلة المستعملة لتنقلات السكان اليومية

التعيين	حافلة مرخصة	حافلة غير مرخصة	المشي على الأقدام	دراجة	سيارة خاصة	سيارة حضرية مرخصة	سيارة حضرية غير مرخصة
العدد	11	37	18	08	21	02	03
النسبة	% 11	% 37	% 18	% 08	% 21	% 02	% 03

المصدر : استمارة الاستبيان + معالجة الطالبة 2017

الشكل رقم 10 : دائرة نسبية للوسيلة المستعملة لتنقلات السكان اليومية



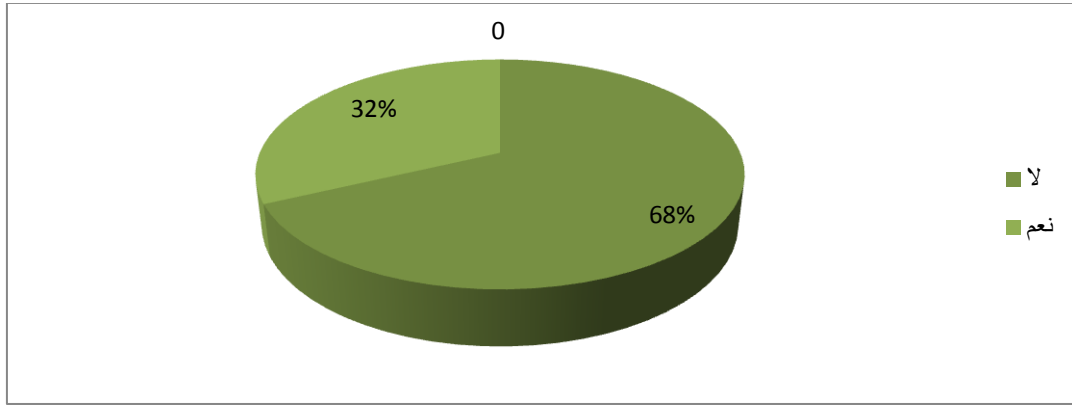
من خلال النتائج نلاحظ ان التنقلات اليومية للأفراد بحافلة النقل الغير مرخص بنسبة 37% وهذا راجع

الى قلة وسائل النقل الجماعي المرخصة داخل المدينة حسب المعاينة الميدانية واجابات السكان بالاضافة

الى الاعتماد على النقل الجماعي الغير مرخص بشكل مباشر ، تليها التنقل بالسيارة الخاصة بنسبة 21 % و ذلك راجع لزيادة نسبة امتلاك السيارات حيث حسب احصائيات 2015 وصلت الى 4500 مركبة ، أما المشي على الأقدام بنسبة 18 % فليس كل السكان يتنقلون في النقل الغير المرخص لقلّة الامن حسب اجابات افراد العينة ، تليها التنقل بالحافلة المرخصة بنسبة 11% والدراجة بنسبة 08%.

4-7- الوصول الى الوجهة باستعمال النقل الحضري الجماعي :

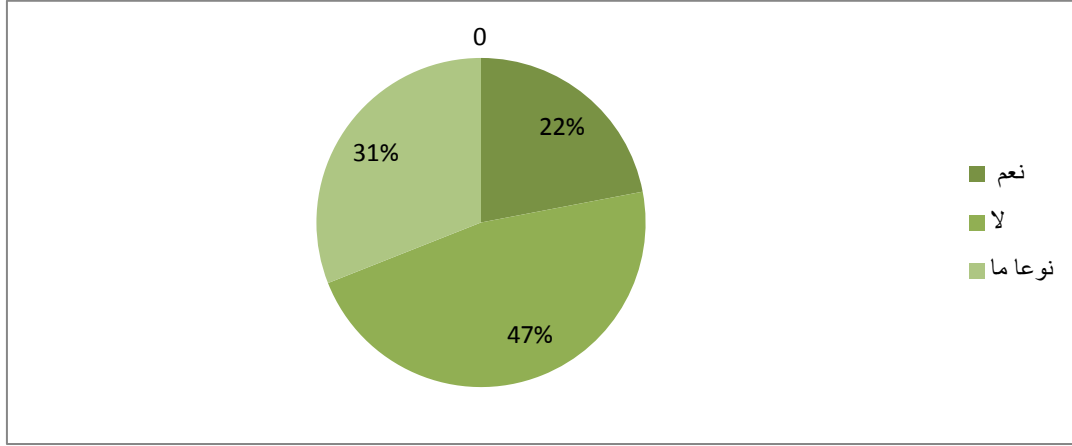
الشكل رقم 11 : دائرة نسبية لاشكالية الوصول الى الوجهة باستعمال النقل الحضري الجماعي



من خلال الدائرة النسبية عبرت لنا الشريحة التي تمثل 68 % انه باستعمال النقل الحضري الجماعي لا يمكن الوصول الى الوجهة المطلوبة وذلك لأن خطوط النقل الموجودة في المدينة لا تغطي جل الأحياء حسب المعاينة الميدانية واجابة العينة.

4-8- قرب موقف الحافلات من المنزل :

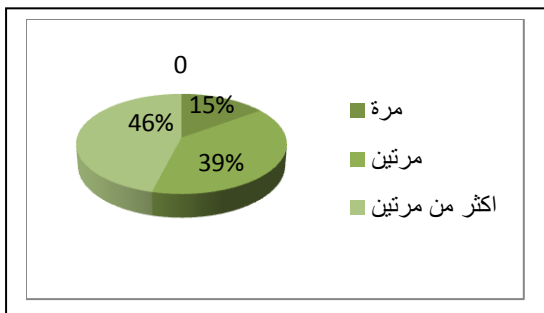
الشكل رقم 12 : دائرة نسبية لمدى قرب موقف الحافلات من المنزل



حسب الاجابات عبرت لنا الشريحة التي تمثل 47 % أن موقف الحافلات بعيد عن المنزل وذلك لقلت المواقع المبرمجة لتوقف الحافلات في المدينة.

4-9- عدد التنقلات اليومية في المجال الحضري :

الجدول رقم 22: أعداد ونسب التنقلات اليومية الشكل رقم 13: دائرة نسبية لعدد التنقلات اليومية



التعيين	مرة	مرتين	اكتر من مرتين
العدد	15	39	46
النسبة	%15	%39	%46

المصدر : استمارة الاستبيان + معالجة الطالبة 2017

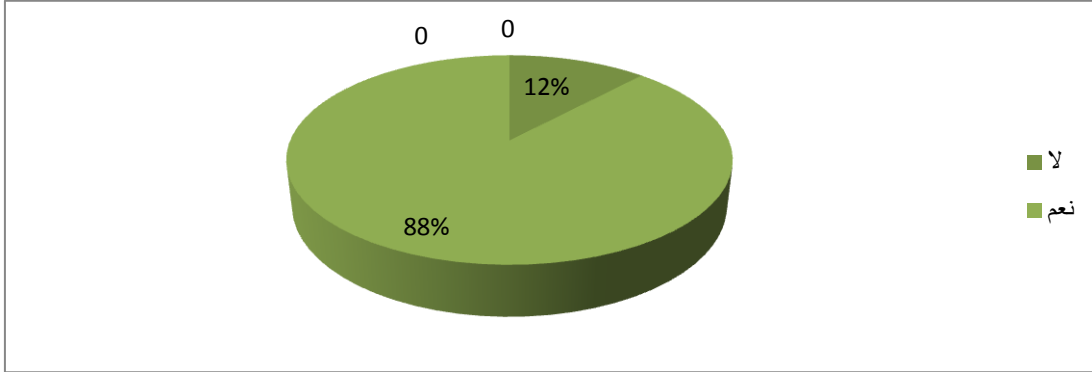
من خلال النتائج يتبين لنا ان عدد التنقلات اليومية في المجال الحضري حسب افراد العينة اكثر من

مرتين احتل المرتبة الاولى بنسبة 46%، يليه التنقل مرتين بنسبة 39% وهذا ما يدل على تنقل

الأشخاص لقضاء حاجياتهم الضرورية .

4-10- تسعيرة النقل الحضري الجماعي :

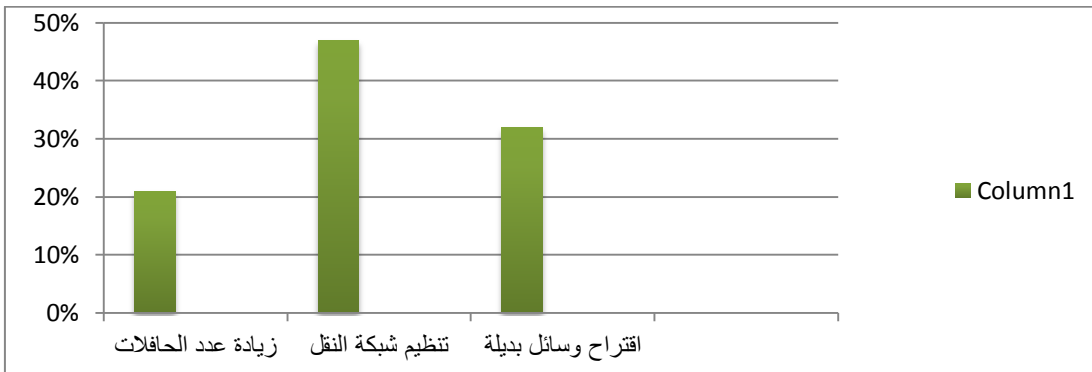
الشكل رقم 14 : دائرة نسبية لمدى قبول تسعيرة النقل الحضري الجماعي



يبين لنا هذا العنصر رضا الزائين على تسعيرة النقل الحضري الجماعي المقدرة ب 10 و 15 دينار جزائري ، وهو مبلغ مناسب للجميع.

4-11- الاقتراحات المقدمة لتحسين وضعية النقل الحضري الجماعي :

الشكل رقم 15: أعمدة بيانية للاقتراحات المقدمة لتحسين وضعية النقل الحضري الجماعي



من خلال تحليل نتائج هذا العنصر نرى أن المتنقل بانتظام يعي تماما المشكل ألا وهو تنظيم وتسيير نظام النقل أولا ثم اقتراح وسائل بديلة ولأخيرا زيادة عدد الحافلات أو بالاحرى زيادة عدد خطوط النقل الحضري .

4-12- المشاكل التي تواجه السكان أثناء تنقلهم لقضاء حاجياتهم اليومية داخل المدينة :

من أبرز المشاكل التي تواجه السكان أثناء تنقلهم لوسط المدينة هو قلة خطوط النقل الحضري ، إضافة الى انتشار النقل الغير مرخص أو ما يسمى (المفرد) حيث يعملون على حساب مواقيت يضعونها لأنفسهم ، كما يجدون السكان صعوبة في التنقل لقضاء حاجياتهم اليومية من مركز المدينة الى الأحياء لتوفر معظم التجهيزات و المرافق و الخدمات . حيث من الملاحظ بعض اجابات أفراد العينة أن معظم الأحياء لا يتوفر بها خطوط نقل حضري ، ففي المناسبات والظروف الطارئة وكذا زائري المدينة يصعب عليهم التنقل داخل المدينة.

خلاصة الفصل :

- تمتد معظم خطوط النقل الحضري الجماعي على محور حركة المرور (الطريق الولائي رقم 12) الذي يربط الطريق الوطني رقم 60 بالمركز الذي يعتبر النقطة الساخنة بالمدينة.
 - معظم الخطوط تعمل على ربط مركز المدينة بالمحطة البرية لنقل المسافرين
 - بداية معظم الخطوط تتركز على ربط الجهة الشمالية (الحوران ، الحي القديم ..) بمركز المدينة وكذا جهة المدخل الشرقي (محطة المسافرين).
 - قلة خطوط النقل الحضري الجماعي وسيطرة النقل الغير مرخص (الفرود) على الحظيرة المستغلة (منافسين غير شرعيين) ، حيث نجد معظم خطوط النقل الحضري الجماعي تابعة للخواص وهو نقل غير مرخص ،وهو معتمدة من طرف السكان بكثرة وهذا بدوره يصعب عملية التحكم في منظومة النقل.
 - قلة أو شبه انعدام للاشارات المرورية والمواقف المهيأة ، وكذا معظم تجهيزات النقل. وكذا غياب اماكن الانتظار و مقاعد الجلوس و غياب اشارات التوقف التي تدل على وجود موقف الحافلات ، الذي أدى الى تدهور خدمة النقل على مستوى المدينة.وهذا بدوره يدل على غياب خطة نقل واضحة ومنظومة تسييرية فعالة.
 - الحالة السيئة لبعض الطرقات في بعض المسالك.
- كما سجلنا اختلاف في الخدمة للنقل الحضري المرخص والغير مرخص (الفرود) ، لكل منهما خصائصه نوجزها فيما يلي :

النقل الحضري الجماعي المرخص :

- نقص في عدد وحدات النقل .
- برمجة خط واحد فقط (السوق الأسبوعي - تجمع الحوران)
- الخدمات التي يقدمها هذا النوع من التعامل جيدة نوعا ما ، وذلك لحدثة المركبات وكبر حجمها وسعة ركابها وتوفر مقاعدها ونظافتها ، وكذا توفر التجهيزات الضرورية (علبة الاسعاف ...) ، وتوفرها على شروط الراحة والأمن .

النقل الحضري الجماعي الغير مرخص :

- صغر حجم المركبات و قدمها و ضيق مقاعدها ، مما يؤدي الى انعدام الراحة والأمن ، اضافة الى غياب النظافة وسوء المعاملة .
 - حالة النقل الحضري تعاني من ضعف الجودة بشكل كبير (ضعف في الخدمة ، التوقف العشوائي الغير قانوني في المحطات ..)
 - تغيير المسار دون رخصة على حساب رغبة سائقي الحافلات
- ومنه فان انتشار النقل الحضري الجماعي الغير مرخص و الاعتماد عليه من طرف السكان ، تجعله أكثر قوة و استحواذه على سوق النقل (منافس غير شرعي) ، يؤثر سلبا على منظومة النقل الحضري الجماعي و بالتالي سوء تنظيم وتسيير شبكة النقل بالمدينة .

الفصل الرابع : الاقتراحات و التوصيات

1-الاقتراحات :

- المستوى الاول : اقتراحات على مستوى الهياكل القاعدية .
- المستوى الثاني : اعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي بالمدينة .
- المستوى الثالث : اقتراحات على مستوى التسيير .

2-التوصيات .

تمهيد :

من خلال الدراسة التحليلية لخطوط النقل الحضري الجماعي (المرخص / غير المرخص) الموجودة بمدينة حمام الضلعة ، توصلنا الى تشخيص أهم المشاكل التي تعاني منها المدينة في مجال النقل ، حيث ارتأينا الى مجموعة من الاقتراحات والتوصيات تتناسب مع المشاكل المطروحة والنتائج المرجوة من عملية التنقل .

الاقتراحات :

- **المستوى الاول :** اقتراحات على مستوى الهياكل القاعدية .
- **المستوى الثاني :** اعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي بالمدينة .
 - ✓ تعديل الخطوط الحالية.
 - ✓ تدعيم الشبكة بخطوط جديدة .
- **المستوى الثالث :** اقتراحات على مستوى التسيير .

1-الاقتراحات

1-1- اقتراحات على مستوى الهياكل القاعدية :

1-1-1- على مستوى الطرق :

- العمل على توسيع شبكة الطرق وذلك لتنظيم حركة المرور مع امكانية التحكم في تدفق حجم المرور .

- اعادة تهيئة الطرقات التي هي في حالة سيئة وذلك من أجل فك العزلة في الاحياء ومناطق التوسع الحضري .

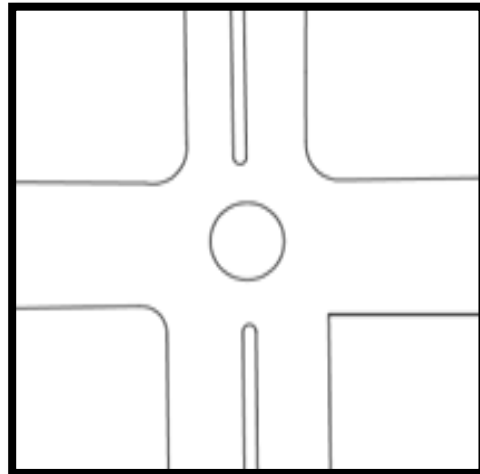
1-1-2- على مستوى المفترقات :

- تسهيل عملية تدفق الحركة الميكانيكية باعادة تهيئة بعض المفترقات

❖ مفترق التقاء الطريق الوطني رقم 60 والطريق الولائي رقم 12:

الصورة رقم 10 : مفترق بعد التدخل

الصورة رقم 09 : مفترق قبل التدخل



المصدر : معالجة الطالبة 2017

1-1-3 - على مستوى المحطات :

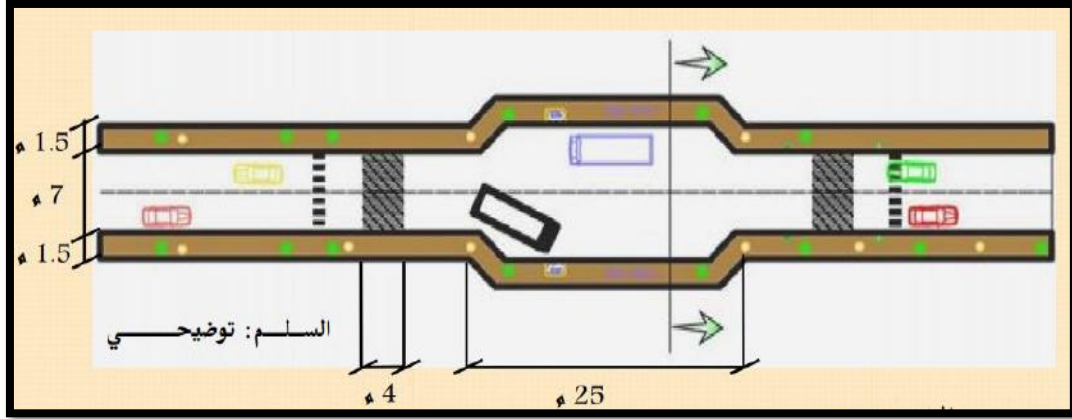
من خلال معاينة منطقة الدراسة وتحليل الخطوط وجدما أنها لا تحتوي على محطات خاصة بالنقل الحضري الجماعي بالحافلات ولهذا نقترح انشاء محطات على مستوى الأحياء لتنظيم حركة الحافلات ، واستبدال محطتي النقل الحضري الغير مرخص (محطة الحي القديم ومحطة ساحة الشهداء) الى موقفين رئيسيين وتحويلهما الى محطة نقل المسافرين ، اضافة الى توفر جميع التجهيزات على مستوى المحطات وتتمثل في :

- توفر مقاعد الجلوس بأغطية واقية من مختلف العوامل الطبيعية .
- وضع لافتات تبين رقم الخط ، المسار ، مكان الانطلاق والوصول .
- ضع حاويات القمامة .
- توفر الأمن اللازم داخل المحطة .
- انشاء مكاتب للمسافرين من أجل مراقبة وتنظيم حركة الحافلات .

1-1-4 - على مستوى المواقف :

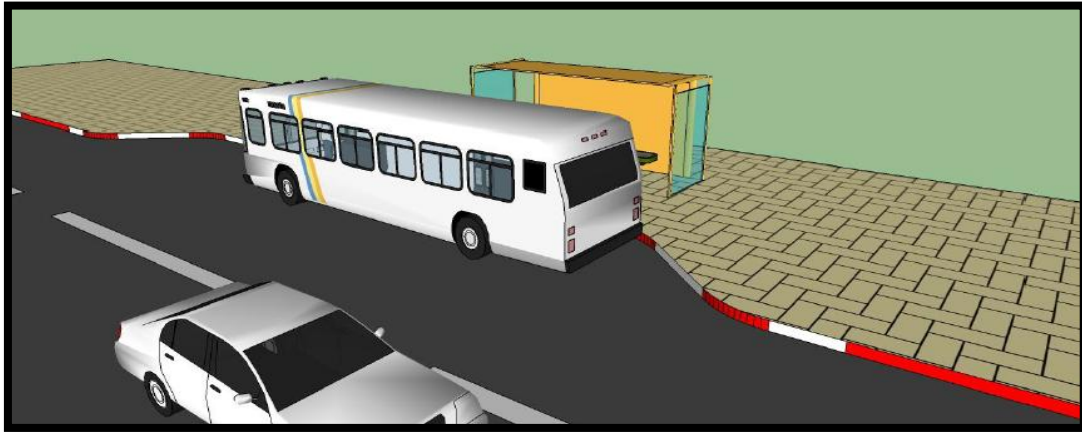
- انشاء مخططات تصميمية لأماكن التوقف وتفعيلها في الواقع .
- اعادة تهيئة المواقف وتزويدها بأماكن الجلوس ، وأن تكون مغطاة للوقاية من المتغيرات الجوية وذلك من أجل توفير الراحة للركاب .
- العمل على انشاء مواقف لكل مسار بمحاذاة الطريق ، وأن تكون في أماكن تشهد فيها حركة كبيرة للمشاة
- وضع لافتات ضرورية تدل على هذه المواقف

الصورة رقم 11 : معايير تهيئة الطريق ومواقف الحافلات



المصدر : نيطراوي حنان 2016 ص

الصورة رقم 12 : التهيئة المقترحة لموقف الحافلات



المصدر : عبد القادر مهداوي 2015 ص 110

1-2- إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي بالمدينة :

❖ مبادئ إعادة الهيكلة :

- ضمان التغطية الجيدة لمختلف أحياء المدينة .
- تشجيع اختيار النقل الجماعي الحضري في التنقل .

- توزيع وسائل النقل حسب خصائص الأنسجة العمرانية.

- أولوية الوصول الى مركز المدينة والمحطة البرية .

الصورة رقم 13 : مبدأ اعادة هيكله خطوط النقل الحضري الجماعي



المصدر : حامدي سعد 2015 ص 113

هذه الرسيمة تمثل لنا مبدأ الربط بين مختلف مكونات المدينة عن طريق النقل الذي يربط لنا ثلاث اشياء

مهمة داخل المدينة هي السكن و العمل ، الخدمات و الترفيه.

❖ من خلال دراستنا لموضوعنا قمنا باقتراح خطوط جديدة مع تعديل الخطوط الحالية وترخيص

مركبات النقل الحضري الجماعي، حيث تم اقتراح خطين جديدين رقم 05 و رقم 06 مع استبدال

الخط رقم 04 بخط جديد.

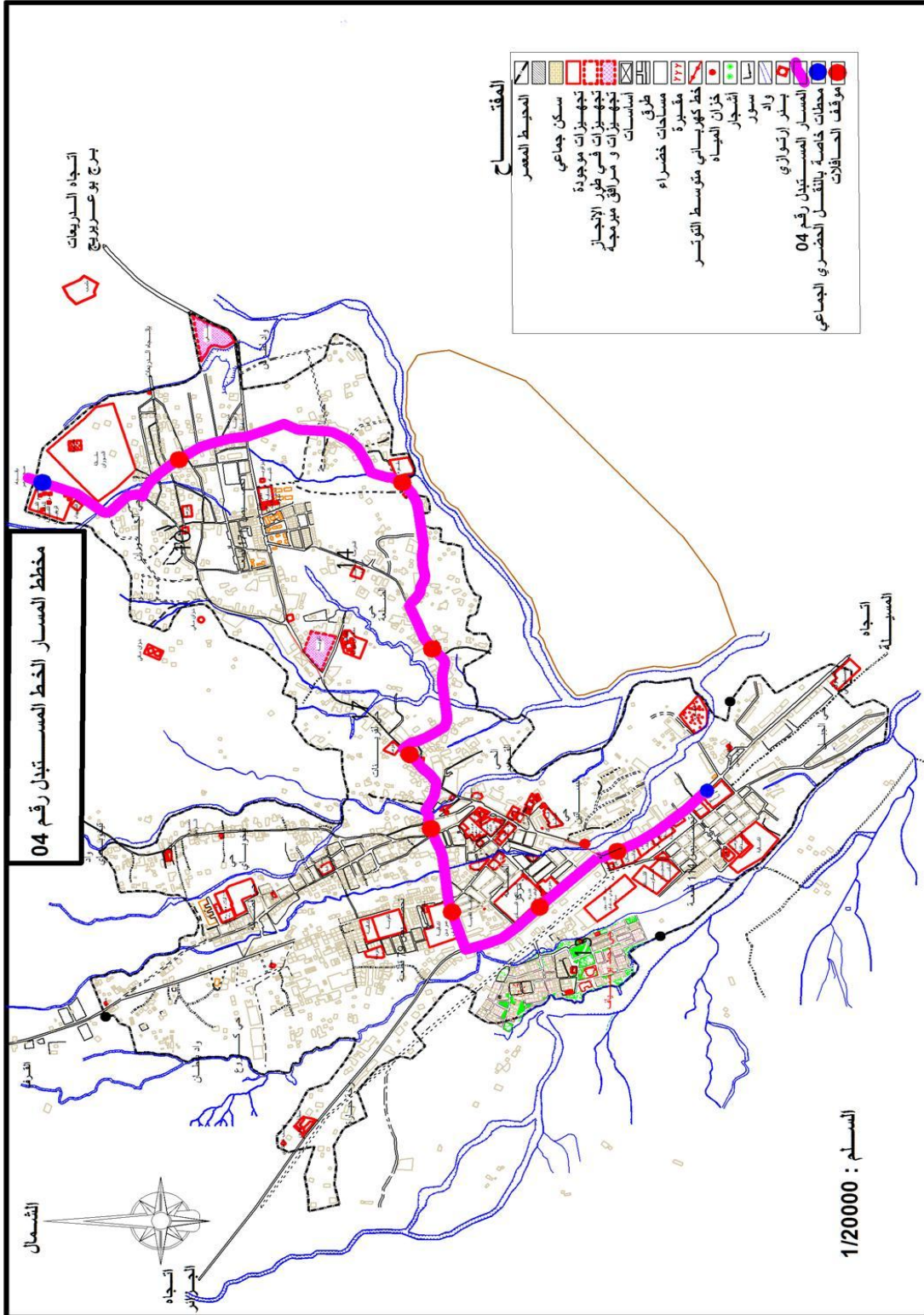
- تعديل الخط رقم 02.

- تعديل الخط رقم 03 .

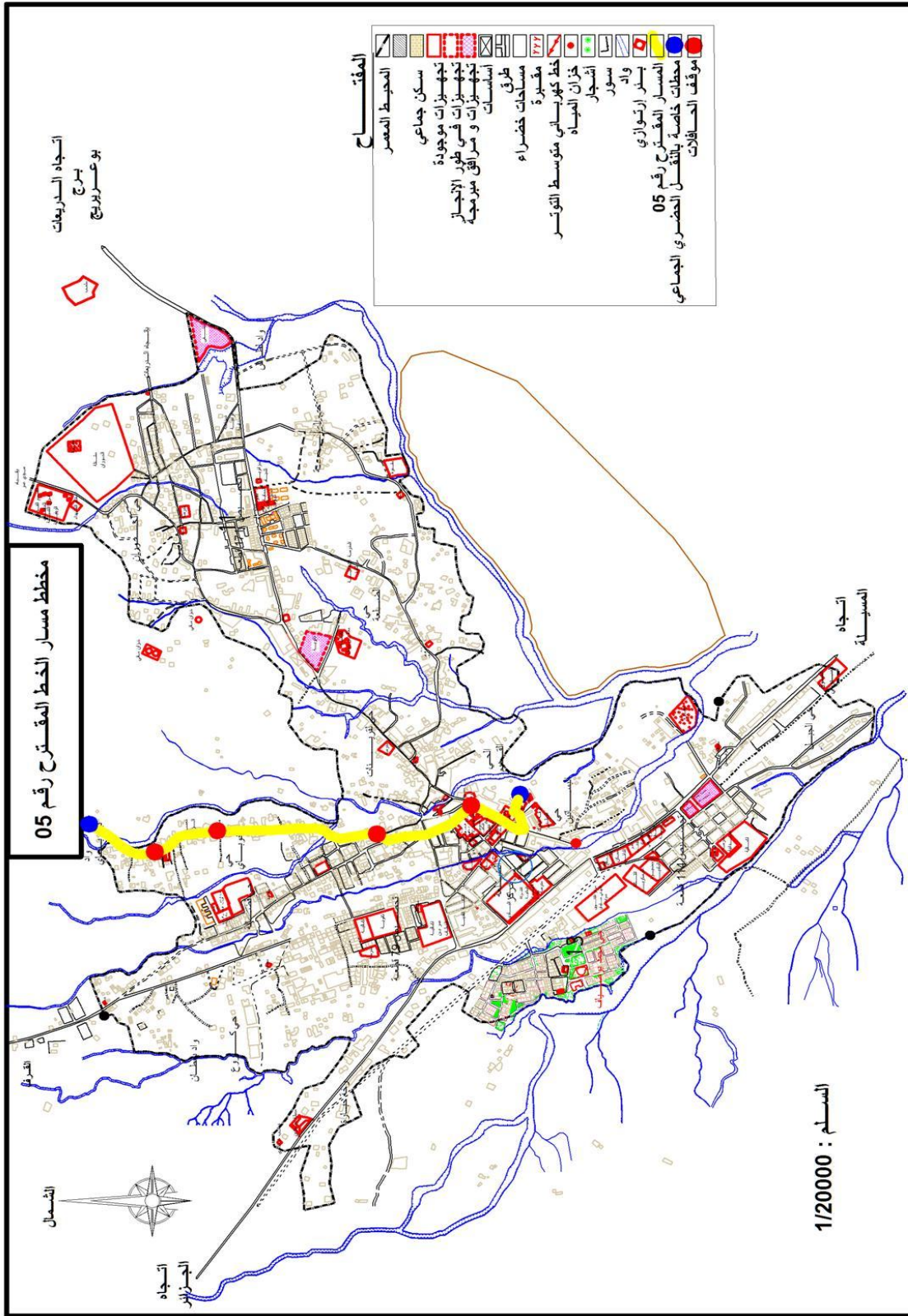
- عدم التدخل على الخط رقم 01.

1-2-1- اقتراح خطوط جديدة :

المخطط رقم 15 : الخط المقترح المستبدل رقم 04 الرابط بين ولاء سيدي عمر ومحطة المسافرين



المخطط رقم 16: الخط المقترح رقم 05 الرابط بين التبخويبي ووسط المدينة (السوق المغطاة)



المصدر : PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

الجدول رقم 23: بطاقة تقنية للخط 04 المقترح والمستبدل

رقم الخط	04
الانطلاق والوصول	فرع التنمية الريفية (القسم الفرعي للغابات - سيدي عمر) _ المحطة البرية لنقل المسافرين
عدد المواقع	08
طول الخط	5,1 كلم
زمن الدورة	45 دقيقة
أماكن التوقف	مسجد حي الضلعة، مسجد الامير عبد القادر (مزطاوة)، حي القرينات، الحي القديم ، حي أول نوفمبر، اكمالية عمر بن الخطاب، الملعب البلدي، المصالح التقنية (السكن والري)

المصدر : معالجة الطالبة 2017

الجدول رقم 24 : بطاقة تقنية للخط رقم 05 المقترح

رقم الخط	05
الانطلاق والوصول	تجمع التبخويبي _ السوق المغطاة
عدد المواقع	04
طول الخط	3,8 كلم
زمن الدورة	30 دقيقة
أماكن التوقف	ابتدائية تيخويبي، معصرة الزيتون، مسجد حي التبخويبي، مسجد مرداح (الحي القديم)

المصدر : معالجة الطالبة 2017

الجدول رقم 25 : بطاقة تقنية للخط رقم 06 المقترح

رقم الخط	06
الانطلاق والوصول	رخبه حبارة _ المحطة البرية لنقل المسافرين
عدد المواقع	06
طول الخط	5,6 كلم
زمن الدورة	50 دقيقة
أماكن التوقف	765 مسكن، مسجد حي محمد بوضياف، مركز التكوين المهني، اكمالية المدخل الشرقي حي الحبل، السوق الأسبوعي

المصدر : معالجة الطالبة 2017

❖ حساب عدد الوحدات اللازمة على الخطوط المقترحة :

يتحدد عدد وحدات النقل بالعلاقة التالية:

❖ عدد وحدات النقل = زمن الدورة ÷ فترة التقاطر

الجدول رقم 26 : عدد وحدات النقل اللازمة لكل خط

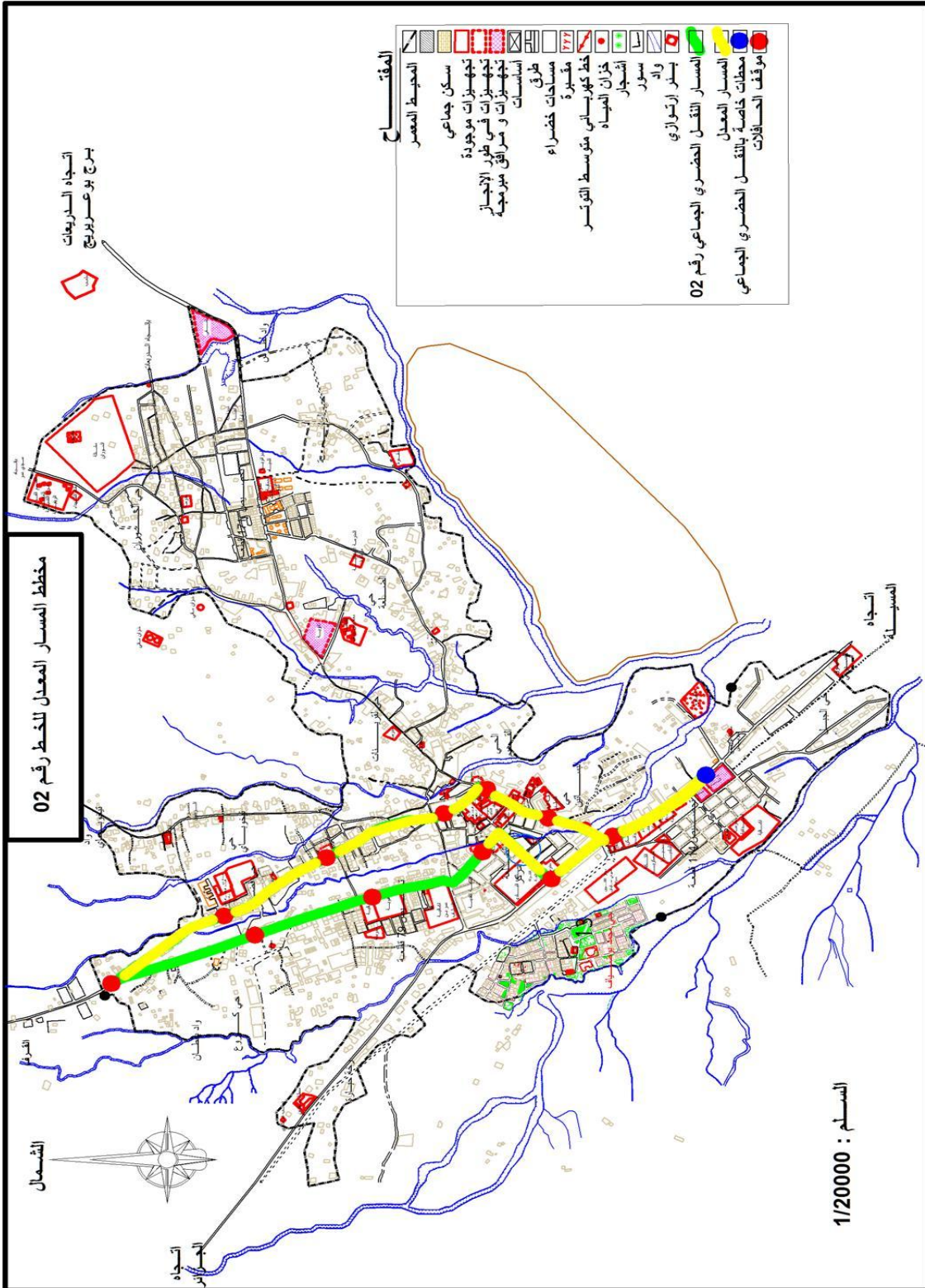
رقم الخط	زمن الدورة بالدقيقة	فترة التقاطر بالدقيقة	عدد الوحدات اللازمة
04	45 دقيقة	05	09
05	30 دقيقة	05	06
06	50 دقيقة	10	05
المجموع	/	/	20

المصدر : معالجة الطالبة 2017

❖ من الجدول نجد أن الحاضرة اللازمة هي 20 مركبة ، لذلك سيكون تدعيم الخطوط بحاضرة على مستوى المدينة .

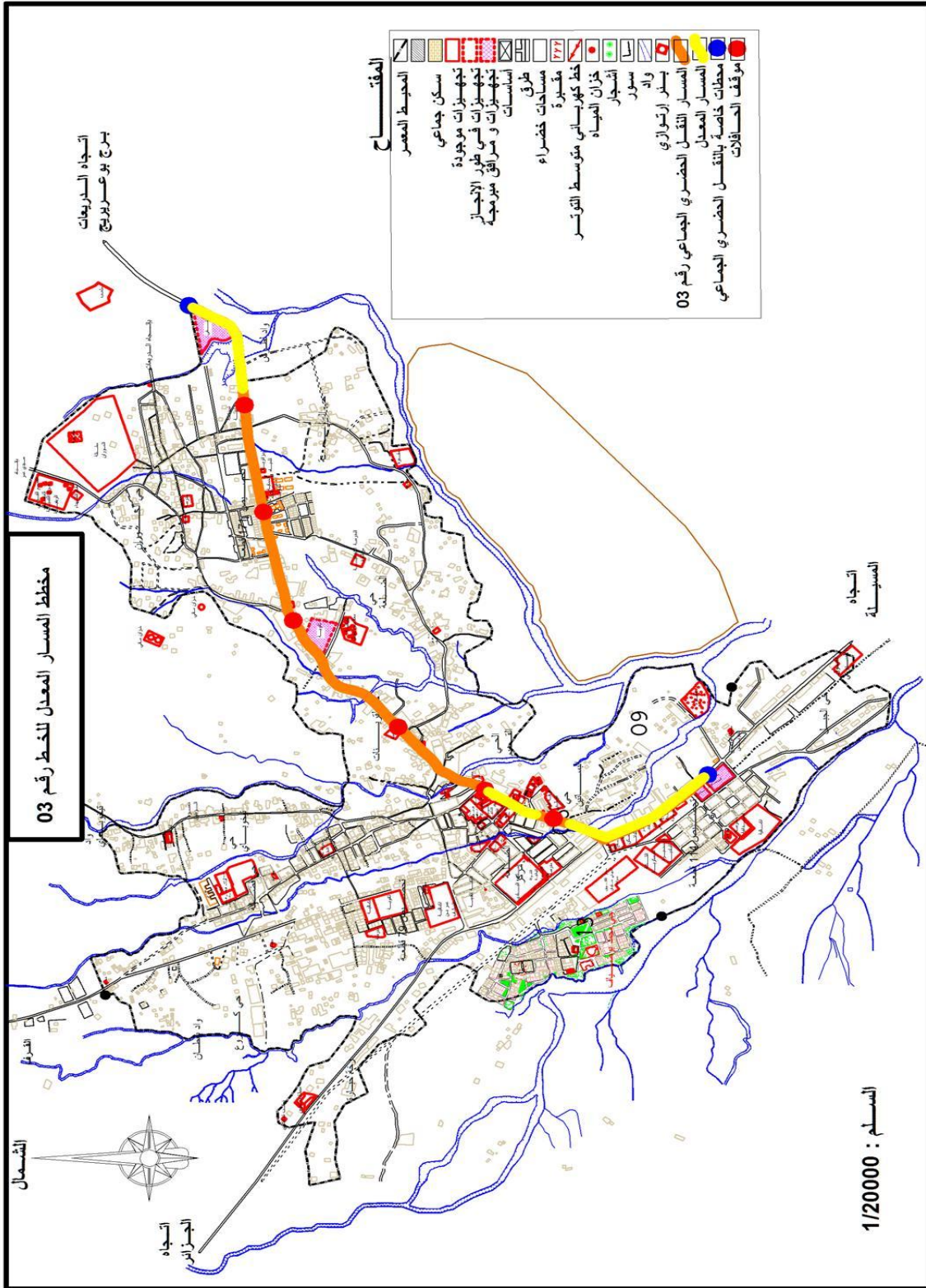
1-1-2- تعديل الخطوط الحالية :

المخطط رقم 18 : تعديل الخط رقم 02



المصدر : PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

المخطط رقم 19 : تعديل الخط رقم 03



المصدر : PDAU 2008 + معالجة الطالبة 2017

- ❖ بعد تعديل الخط رقم 02 يصبح هذا الخط يتجه مباشرة نحو المحطة البرية للمسافرين مع تغيير مساره ذهاب - اياب مشكلا بمساره حلقة.
- ❖ تعديل الخط رقم 03 ليكمل المسار من المستشفى (حي الحوران) الى المحطة البرية لنقل المسافرين .

الجدول رقم 27 : بطاقة تقنية للخطين المعدلين 02 ، 03 :

رقم الخط	الانطلاق والوصول	أماكن التوقف المضافة	ملاحظة
02	محطة المسافرين _ محطة المسافرين	حي 80 مسكن(المركب الرياضي)، ابتدائية جودي الميلود(فضالة)، الجزائري للمياه(حمام الحرايز)، مسجد مرداح(الحي القديم)، شارع 11 شهيد(حي البساتين)، المصالح التقنية(السكن والري)، ابتدائية عربية دحمان	الخط يشتغل حاليا ، تم الاحتفاظ به مع اضافة مكان سير اخر يربط المسار الأول ليشكلا معا حلقة نقطة بدايتها ونهايتها واحدة.
03	المستشفى (تجمع الحوران) _ المحطة البرية لنقل المسافرين	شارع 11 شهيد (حي البساتين)	الخط يشتغل حاليا ،تم الاحتفاظ به مع تغيير نقطة الانطلاق والوصول

المصدر : معالجة الطالبة 2017

1-2-3- اقتراحات على مستوى وسائل النقل بالحافلات :

- توفير واختيار الحافلات اللازمة التي تكون سعتها فوق 36 راكب و تتوفر فيها شروط الراحة والأمن لكون الأحياء بعيدة عن وسط المدينة.
- استبدال حافلات النقل الغير مرخص بحافلات ذات سعة كبيرة وترخيصها من قبل مديرية النقل.
- توفير النظافة داخل الحافلة .
- وضع تسعيرة موحدة لكافة خطوط النقل الحضري الجماعي .

- ضبط التوقيت المحكم لانطلاق الحافلات من المحطة الحضرية و المواقع الموزعة على المسارات وذلك للحد من الخلافات بين سائقي الحافلات.

الصورة رقم 14 : المركبة (الحافلة) المختارة



المصدر : البطاقة التقنية لحافلة JNQ6660

1-3- اقتراحات على مستوى التسيير :

- اقتراح هيئة تنظيم ومتابعة ومراقبة عملية السير الحسن لمواقف و محطات النقل الحضري الجماعي ، بهدف تنظيم هذه الشبكة ميدانيا وتحسين خدمة النقل
- العمل على التنسيق والتنظيم الفعال بين مختلف المديريات والجماعات المحلية وتفعيل التشاور فيما بينها وذلك لتحسين خدمة النقل والمرور .
- مان التسيير الموحد لمختلف وسائل النقل الحضري الجماعي بالحافلات في كل المسارات
- التنظيم القانوني بين المتعاملين بهدف رفع مستوى الخدمة المطلوب .
- كفاءة وخبرة سائقي الحافلات اضافة الى ان يكون السائق مؤهل لممارسة هذا النشاط

التوصيات :

- اعطاء أهمية لنظام النقل الحضري الجماعي ، فقد تكون لقاءات تحسيسية لمستعمليه يتم فيها عرض لأهمية النقل الحضري للمدينة وضواحيها .
- اعداد سياسة التحكم في توزيع شبكات النقل الحضري وتنظيم استغلال الخطوط .
- ضرورة توفير الأمن والراحة والسلامة وكل الشروط الضرورية للمتقل .
- فرض قوانين صارمة تحكم وتنظم النقل الحضري عبر الخطوط المتزايدة عشوائيا و منها الحد من انتشار النقل الغير مرخص (الفرود) ،
- فرض المراقبة التقنية على المركبات وذلك للتخلص من المركبات الغير قادرة على ممارسة نشاط النقل الحضري الجماعي .
- الرفع من مستوى سائقي الحافلات والقابض عن طريق التكوين .
- تهيئة المساحات الحضرية (الطرقات ، الأرصفة ، انجاز محاور مخصصة للتوقفات ..) ، مع بعض التدعيمات تضمن تغطية كاملة للمجال العمراني .

خاتمة :

يشكل نظام النقل الحضري في المدن، الاساس الرئيسي لجميع القرارات التنموية التي تتخذ من قبل هيئات التسيير والتنظيم في هذه المدن ، وذلك لان نظام النقل الحضري يؤثر بشكل مباشر و غير مباشر على مجموع الافراد و الاعمال و الخدمات الاخرى التي تعتمد عليه .

بعد دراستنا لموضوع النقل الحضري الجماعي في مدينة حمام الضلعة ومدى اهميته في تنظيم و توازن المدينة ، اظهرت لنا الدراسة ان النقل الحضري الجماعي يعاني من جملة مشاكل سواء في جانب التسيير و التنظيم او من جانب الفاعلين فيه. فلقد تطرقنا في موضوع بحثنا هذا الى مفاهيم عامة وتجارب حول النقل ، الى جانب الدراسة التحليلية للمدينة من الجانب الطبيعي و السكاني ، هته الاخيرة تعد من اهم العناصر المتحكمة في النقل الحضري الجماعي ، وكذا دراسة التجهيزات التي تدخل ضمن العناصر المتسببة في الحركة الحضرية ، كما وقفنا على واقع النقل الحضري في المدينة ،و من خلال الدراسة و الخرجات الميدانية التي قمنا بها تبين لنا حقيقة و واقع النقل الحضري في المدينة ،اذ ان الخطوط المعتمدة هي خطوط نقل حضري غير مرخص لا تؤدي وظيفتها كاملة .

و من خلال مراحل الدراسة تبين لنا جلها المشاكل التي يعاني منها هذا القطاع في المدينة و المتمثل بالدرجة الاولى قلة خطوط النقل الحضرية الجماعية و معاناة السكان من صعوبة تنقلاتهم اليومية ، الى جانب قلة أماكن التوقف و انعدام التهيئة فيها، و كنتيجة للدراسة التحليلية التي قمنا بها خرجنا بجملة من الحلول و التوصيات على مستوى هذا القطاع التي تساهم في رفع مستوى قطاع النقل الجماعي وسعيا الى ان تشمل جميع الخطوط الحضرية داخل المدينة ، و بصفة عامة توفير مسارات نقل حضري لائق و بطريقة جيدة في اي مدينة يتطلب التسيير و التنظيم واضح بالتنسيق مع مختلف الفاعلين و المسؤولين

من خلال هيئة خاصة تشرف على خلق ترابط و تنظيم فعال لخدمة النقل الحضري و ضمان مشاركة فاعلة للسكان ، و حتى لا تكون هناك اشكالية في تسيير النقل الحضري والذي يعتبر واجهة المدينة.

قائمة المراجع

- الكتب .
- المذكرات .
- المراجع القانونية .
- مواقع الانترنت.

• **الكتب :**

- 1- محمد توفيق سالم ، هندسة النقل والمرور ، دار الراتب الجامعية - 1985
- 2- سميرة ابراهيم ايوب ، اقتصاديات النقل ، دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية
2002
- 3- روبيل اوزيل ,ترجمة بهيج شعبان ، فن تخطيط المدن ، دار المنشورات دويدات ، بيروت ط1.
1973.
- 4- علي محمد عبد المنعم محسن، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الإسكندرية، 1994
- 5- عبد الله أبو عياش، أزمة المدينة العربية، وكالة المطبوعات، الكويت، 1980

• **المذكرات:**

- 1- عبد الحكيم كبيش , التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف .
أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال , جامعة قسنطينة 2011
- 2- محمد الهادي لعروق , التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة المسيلة .
أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في تهيئة المجال , كلية علوم الارض , الجغرافيا والتهيئة الحضرية ,
جامعة المنتوري قسنطينة 2011
- 3- بوقنة سليم، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجامعي: دراسة ميدانية في مدينة
قسنطينة، مذكرة مكملة لنيل درجة الماجستير تخصص تسيير المؤسسات، جامعة منتوري: كلية
العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسنطينة، 2004-2005
- 4- شاكر بلخضر، مشروع القطار الحضري (tramway) لمدينة باتنة: دراسة استشرافية، رسالة
الماجستير في علوم التسيير، مدرسة الدكتوراه اقتصاد تطبيقي و تسيير المنظمات، جامعة الحاج
لخضر، باتنة/الجزائر، . 2010-2011

5- محمد عمر حافظ ادريخ.مذكرة ماجستير: التخطيط الحضري و الاقليمي, كلية الدراسات العليا

جامعة النجاح الوطنية نابلس, فلسطين 2005.

6- مسعودة بوزيدي ,مذكرة ماجستير:سياسات تخطيط النقل الحضري في اطار ضوابط التنمية

المستدامة .اشراف : د.رابح بوقرة ,كلية الاقتصاد جامعة سطيف , 2011-2012

7- صديقي عبد الصمد، استعمالات الارض وتأثيرها على حركة النقل والمرور - حالة مدينة بشار -

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، تسيير التقنيات الحضرية ، فرع تسيير مدينة ، جامعة

المسيلة 2014

8- قادي الدراجي ، النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة ، دراسة حالة مدينة برج

بوعرييج ، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، تسيير التقنيات الحضرية ، فرع تسيير مدينة ،

جامعة المسيلة 2012

9- حامدي سعد ،تسيير وتنظيم شبكة النقل الحضري الجماعي داخل المحيط العمراني - دراسة حالة

مدينة المسيلة - مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تسيير التقنيات الحضرية ، المدينة والنقل

الحضري ، جامعة المسيلة 2015

10- سكال ريمة .السلطة التنظيمية للنقل الحضري ودورها في تحسين اداء نظام النقل

الحضري في الجزائر ,مذكرة تخرج لنيل درجة الماستر . جامعة الحاج لخضر ,باتنة ,2010-

2011

11- عبد الكريم زهراء ، دراسة مشكلة الإزدحام المروري على مستوى المحور الرئيسي للحركة

" بمدينة بوسعادة " مذكرة تخرج لنيل درجة الماستر,جامعة المسيلة 2016

12- ديلمي فاطمة الزهراء ، دور النقل الحضري الجماعي في ادماج مناطق التوسع الحضري

، دراسة حالة مدينة المسيلة ، مذكرة تخرج لنيل درجة الماستر,جامعة المسيلة 2016

13- كواشي غنية، عيادي آمال، مشكلات النقل بمدينة خنشلة، مذكرة لنيل شهادة الليسانس

في علم اجتماع الحضري، قسم علم اجتماع - والديموغرافيا، باتنة/الجزائر 2006-2007

• **المراجع القانونية :**

- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية حمام الضلعة 2008

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

• **مواقع الانترنت :**

- البطاقة التقنية لحافلة JNQ6660

www.Milan-plan-metro-tramways-transport-en-commun-Milan-Lombardie-Italie-Europe

<http://www.wikiwand.com/ar> ترولي باص

الملاحق

ملحق رقم 01 : نموذج استمارة استبائية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

استمارة استبيان

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف المسيلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

استمارة استبيان

موجهة من قبل الطالبة : بحوري كنزة في اختصاص المدينة والنقل الحضري
بخصوص اجراء دراسة لنيل درجة الماستر حول موضوع تسيير وتنظيم النقل
الحضري بمدينة حمام الضلعة .

1-الجنس ذكر انثى

2-العمر

اقل من 21 سنة

من 21 الى 45 سنة

اكبر من 45 سنة

3-المهنة

ممتدرس

عامل

بطل

4- هل انت ساكن ام زائر لمدينة حمام الضلعة ؟

زائر

ساكن

5- ماهي الاسباب التي تدفعك لتنقلات اليومية ؟

عمل

تجارة

دراسة

تسوق

ترفيه

غرض اخر

6- ماهي الوسيلة التي تستعملها في تنقلاتك اليومية ؟

حافلة مرخصة

حافلة غير مرخصة

مشي على الاقدام

دراجة

سيارة خاصة

سيارة اجرة حضرية مرخصة

سيارة اجرة حضرية غير مرخصة

7- هل يمكنك الوصول الى وجهتك باستخدام النقل الحضري الجماعي ؟

نعم

لا

8- هل موقف الحافلات قريب من المنزل؟

نعم

لا

نوعا ما

9- ماهو عدد التنقلات اليومية في المجال الحضري

مرة

مرتين

اكثر من مرتين

10- هل تسعيرة النقل الحضري الجماعي مناسبة؟

نعم

لا

11- ماهي اقتراحاتكم لتحسين وضعية النقل الحضري في المدينة ؟

زيادة عدد الحافلات

تنظيم شبكة النقل

اقتراح وسائل بديلة

12- ماهي اهم المشاكل التي تواجهك اثناء تنقلك وقضاء حاجاتك اليومية داخل

المدينة ؟

.....

.....

..