تمهيد:

تكتسي عملية التحليل أهمية كبيرة في جميع الدراسات والأبحاث العلمية، غير أن أهميتها كبيرة وضرورية بالنسبة للدراسات العمرانية وخصوصا ما تعلق بمجال النقل داخل المدن فهي محور ارتكاز بالنسبة للمصممين في هذا المجال .

كما تعتبر المدينة عنصرا حيا ينمو و يتطور مع الزمن، لذا سنتطرق جاء هذا الفصل لدراسة وتحليل مدينة اولف حيث نبدأ بدراسة نشأة المدينة وخصائصها الطبيعية، ثم نتطرق لدراسة خصائصها السكانية ، وبعد ذلك نقوم بدراسة الهياكل القاعدية والتجهيزات المرورية على مستوى مجال المدينة و المتمثلة في الطرقات ومختلف التجهيزات.

ا . لمحة عن مدينة اولف : تعتبر مدينة آولف عاصمة احد أقاليم ادرار وهو إقليم تيدكلت ، و تعرف بالأراضي السائبة أي أنها لم تخضع لنفوذ دولة معينة ، وعايشت الكثير من الاستقلالية في تسيير إدارتها من قبل شيوخها[1] ، ومثلت هذه الاخيرة ملجأ للهاربين ومأوى للمنكسرين في الحروب ، خاصة بعد قيام دولة الموحدين ، وهي عبارة عن همزة وصل بين الشمال ومناطق جنوب الصحراء كما انها منطقة لعبور القوافل التجارية .

إن تأسيس أولف الخط (مدينة أولف حاليا) يعود الى القرن الثالث عشر ميلادي وفي سنة 1690م قدم إلى منطقة تيديكلت حوالي أربعين(40) فردا من قبيلة أولاد زنان إحدى بطون قبيلة بني هلال من تلمسان والذين شيدو قصر الجديد وبعد ان ضاقت بهم القصبة اسسو كل من قصبة بلال على يد سيدي احمد النون وقصبة عمانات وقصبتي حينون وحبادات ، كما سكن المرابطون قصر تقراف وقصبة ميخاف وزاوية حينون

[1] ـ الشيخ بالعالم محمد باي "كتاب الرحلة العلية إلى منطقة توات لذكر بعض الإعلام والآثار" 2005 ، ص 320 .

ـ 1اصل التسمية [1]:

هناك ثلاثة اراء بخصوص اصل تسمية اولف وهي كالاتي :

الراي الاول : يذهب الى أن أصل تسمية أولف مشتقة من الألفة ، باعتبار أن من يسكنها يألفها سريعا وأحد الرجال الذين سكنوها قال : أن هذه البلاد ألفتها وألفتني فلا أستطيع فراقها

الراي الثاني : يرى اصحابه ان اصل التسمية يعود الى كلمة بربرية "إيولفان" وتعني ورق شجرة الحنظل ، وهو اسم لواد يفصل بين منطقة اولف العرب ومنطقة اولف الشرفاء مليء بشجر الحنظل.

الراي الثالث : ذهب اصحابه الى ان أصل الكلمة بربري مشتق من كلمة أقلف ، بالجيم المصرية وتعني خلية النحل باعتبار أن المنطقة تجذب السكان جذبا نحوها ، فأبدلت القاف بالواو فأصبحت تنطق أولف.

ويرى الباحث الدكتور عبد المجيد قدي[2] أن الرأيين الثاني والثالث هما الأقرب الى الصواب باعتبار ما يجاور آولف من مدن أصل أسمها بربري مثل إنغر وأقبلي وتيط.

II/ الموقع الجغرافي لمدينة أولف:

تقع مدينة أولف بالجنوب الشرقي لولاية ادرار، بمنطقة تيدكلت الغربية " تميزا لها عن تيدكلت الشرقية التي تمثل عين صالح وضواحيها " وتبعد عن مقر الولاية أدرار بمسافة تقدر 250 كم، وعن مدينة رقان بمسافة تقدر 90 كم، وعن مدينة عين صالح بمسافة تقدر 150 كم، وتمثل مدينة أولف في حدودها الحالية مقر الدائرة اثر التقسيم الإداري الأخير سنة 1985م. يبلغ عدد السكان 21723ساكن، يحدها من الشمال بلدية تمقطن ومن الجنوب بلدية اقبلي ومن الشرق بلدية تيط ومن الغرب بلدية رقان، تتربع على مساحة إجمالية مقدرة بحوالي3020كم2 وتنحصر فلكيا بين خطي عرض 26-30° شمالا وخطي طول 0.30° و 1.30° غربا، وترتفع فوق سطح البحر بارتفاع 290م.[3].

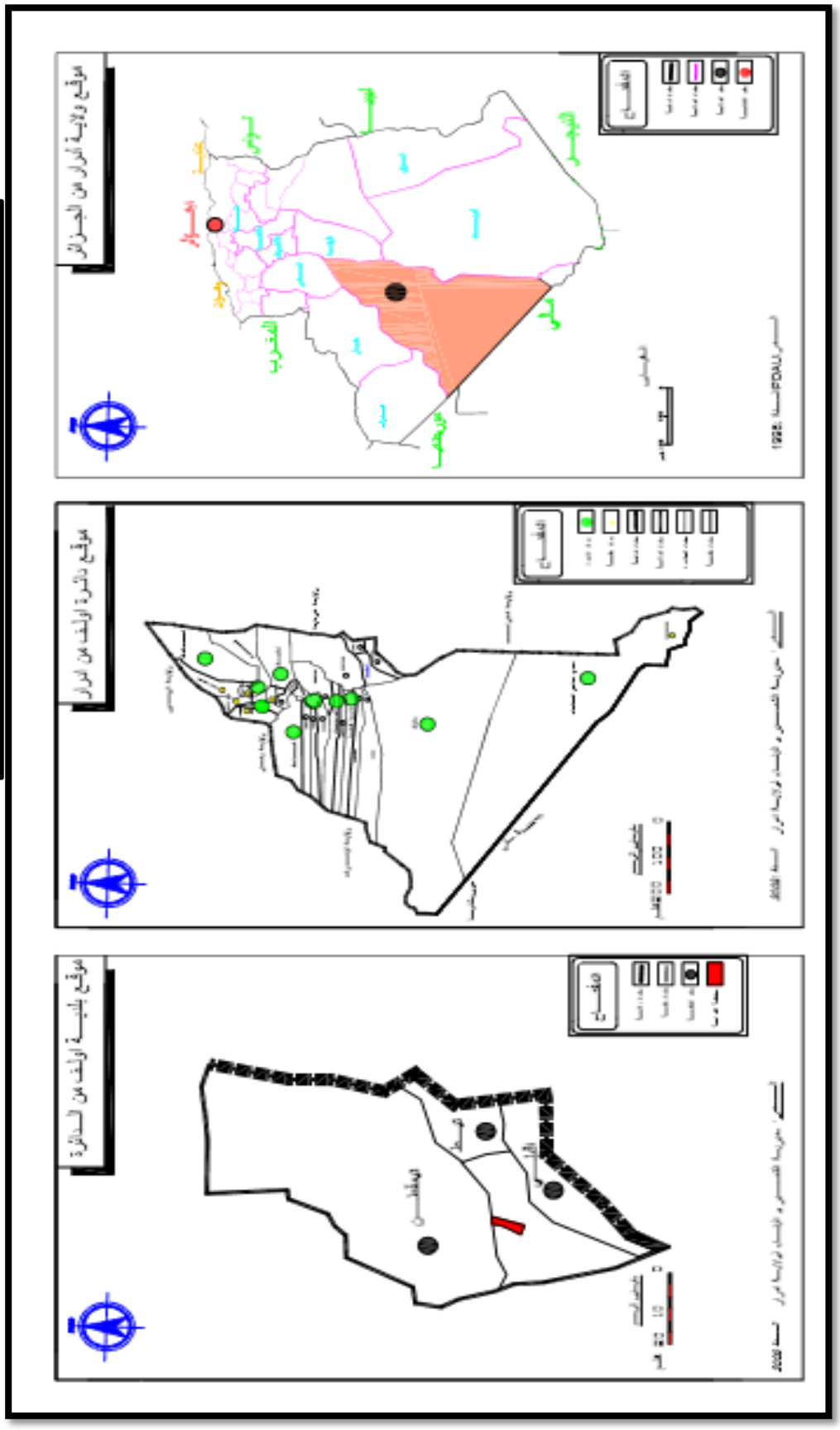
---

[1] الدكتور قدي عبد المجيد ، الدليل البيبلوغرافي للبحث حول منطقة اولف ، دار اسامة الجزائر،2016 ،ص15

[2] عبد المجيد قدي، مواليد 1963 بزاوية حينون – آولف، أستاذ بكلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير جامعة الجزائر.

[3] – عبد المجيد قدي "كتاب صفحات مشرقة من تاريخ مدينة أولف العتيقة " الجزائر. 2006.ص 20.

والمخطط رقم 01 يوضح موقع مدينة اولف



المخطط رقم 01 : مخطط موقع مدينة اولف

المصلحة التقنية لبلدية اولف

III/ الدراسة الطبيعية

لدراسة الطبيعية وخصائصها اهمية كبيرة في ماتعلق بالنقل والمرور كونها تعطي صورة واضحة للظواهر الطبيعية السائدة بالمنطقة التي تؤخذ بعين الاعتبار عند التصميم

III.1الموضع: اما طبوغرافيا فقد اختار القدماء أي القاطنون الاوائل منطقة منبسطة لوضع حجر الاساس لمدينة آولف، حيث تتوسط الهضاب، وهي تنمو في عدة اتجاهات دون عوائق، بالإضافة الى غنى الأرضية بالمياه الجوفية مما يساعد على ازدهار الإنتاج الزراعي .

III.2 التضاريس العامة : تتميز المنطقة بمظاهر طبيعية مختلفة، حيث توجد مجاري أودية جافة منها على سبيل المثال واد آسريول والتلال وبعض الهضاب وهو ما يعرف في المنطقة بـ (الكدية) ، إضافة إلى وجود بعض المظاهر البركانية الخاملة التي تعود إلى العصور التاريخية الأولى كما يوجد بها بعض الترسبات، وأهمها الملح والسبخات التي تمثل المناطق المنخفضة للأودية القديمة ومناطق ظهور المياه الجوفية، ويوجد أيضا العرق الذي هو عبارة عن اكبر حجم لتجمع الرمال، خصوصا شرق المناطق العمرانية وقرب السبخة وغرب المدينة وتجدر الاشارة الى ان إقليم تيديكلت ينقسم إلى قسمين رئيسيين هما تيديكلت الشرقية ، وتيدكلت الغربية التي تمتاز بسطحها السهلي المستوي الذي يغطي المنطقة الجنوبية من بلدية تمقطن وكامل تراب بلدية أولف ؛حيث تكونت هذه الأخيرة بإلتقاء مجموعة من المنخفضات الواسعة المتجهة بشكل عام شرق–غرب والتي تشكل في مجملها الرابط الطبيعي بين مرتفعات الهقار (عين صالح) والأراضي الأقل انخفاضا في منطقة توات الوسطى (رقان) ؛ في حين تتخلل السطح في المنطقة بعض الأودية القديمة الواسعة .[1]

III.4الدراسة المناخية : إن للمناخ تأثير كبير ومباشر على حياتنا اليومية في جوانبها المختلفة، فهو أحد العوامل الطبيعية التي تتحكم في الطابع العمراني والمعماري للمدينة والتي يجب على المصممين

[1] ميخاف سفيان ،واقع الاستصلاح الزراعي في مدينة أولف ،2006–ص10.

والمخططين مراعاتها اثناء عملية التصميم خاصة في مجال النقل اذ يعد المناخ احد اهم الاعتبارات التصميمية التي تؤخذ بعين الاعتبار اثناء تصميم عنصر من عناصر الطريق لذا ندرس المناخ ممثلا في مايلي:

* المناخ السائد بالمنطقة : من خلال دراستنا للموقع الجغرافي نجد أن منطقة "تيديكلت" يسودها مناخ صحراوي قاري ،الذي يمتاز بشتاء بارد وقصير وصيف حار وطويل مع رياح دائمة

الجدول التالي رقم03: يمثل التغيرات الشهرية لمعدلات درجة الحرارة لعشر سنوات الأخيرة 2006-2016.

الاشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
درجة الحرارة	15	16.9	19.8	25.3	29.8	35.8	38.7	37.2	35.9	25.5	18.4	**16.18**
التساقط	4 .5	4 .0	3 .2	7 .1	1 .0	1 .0	00	2 .0	1 .0	00	7 .0	**9 .0**
الرطوبة	41.5	37.5	27.6	23.1	19.3	15.2	12	15.3	32.5	32.5	36.2	**39.1**
سرعة الرياح	**21**	**27**	**23**	**25**	**22**	**21**	**25**	**29**	**23**	**22**	**18**	**19**

المصدر: محطة الأرصاد الجوية بادرار 2016

من الجدول رقم (02) نلاحظ أن هناك تباين كبير في درجات الحرارة ، حيث يصل الحد الأدنى لها في شهر جانفي إلى(15°) ، وترتفع إلى أقصى درجاتها في شهر جويلية، حيث تصل إلى(41°) ، مايبين ان المنطقة حارة جدا وهذا ما يقلل حركة السكان وما يعيق ممارسة نشاطهم اليومي لنقص الطرق المشجرة من خلال الجدول رقم (02) نلاحظ أن مجموعة التساقطات السنوية للفترة المدروسة لا تتعدى (9ملم)، وأدنى نسبة له(0 ملم) في شهري جويلية وأكتوبر

من خلال الجدول رقم (02) يتضح لنا أن في المنطقة فصلين ، إحداهما متوسط الرطوبة (فصل الشتاء) أما الآخر فهو جاف (فصل الصيف) حيث نسجل فيه اقل نسبة للرطوبة بمعدل(12 %).

نلاحظ من خلال الجدول رقم (02) أن المنطقة تمتاز بهبوب رياح على مدار السنة وتختلف سرعتها ما يوجب معرفة اتجاهها ونسبة هبوبها لمعرفة المقاييس التصميمية لمكونات الطريق .

IV. الدراسة السكانية لمدينة آولف :

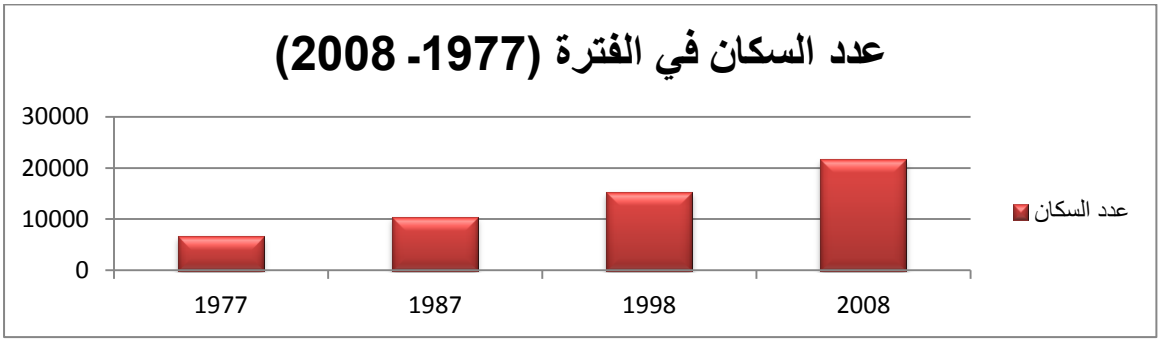
إن دراسة السكان لها أهمية كبرى في تخطيط وتسيير المدينة ،إذ لا يمكن التكلم عن المدينة بمعزل عن السكان ، لأنهم هم المسؤولون عن تطورها وازدهارها وتعد أحد الأسس التي تقوم عليها عمليات التخطيط المستقبلية في مجال النقل ، كما تساهم في فهم وتوضيح جميع العلاقات المكانية ومختلف الروابط والخصائص السكانية والتاريخية والوظيفية في الحياة البشرية .

الجدول رقم (04) : يمثل تعداد السكان للفترة ما بين (1977– 2008) .

السنوات	1977	1987	1998	2008
عدد السكان(ن)	6700	10369	15249	21723
معدل النمو	% 4.3	3.9%	%3.6	

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء

الشكل رقم(10) :اعمدة بيانية لعدد السكان في الفترة الممتدة بين(1977 _ 2008)



أ– المرحلة الأولى (1977م – 1987م): عرفت المرحلة الأولى ارتفاعاً ملحوظاً في عدد السكان، بزيادة سنوية قدرها 3669 نسمة، وهذا راجع إلى ترقية مدينة اولف الى دائرة سنة 1985م، إلى جانب النزوح الريفي من المناطق المجاورة.

وقد بلغ معدل النمو خلال هذه المرحلة حوالي 4.3% وهو منخفض بالمقارنة مع المعدل الوطني الحضري لنفس المرحلة والمقدر بـ: 5.40% .

ب– المرحلة الثانية (1987م –1998م): بلغ عدد السكان في هذه الفترة 15249نسمة،أي شهد ارتفاعا كبيرا راجع الى استقرار السكان بالمنطقة وتحسين المستوى المعيشي وتوفير مناصب الشغل بعد ارتقاء المدينة الى دائرة في نهاية الفترة السابقة

جـ – المرحلة الثالثة (1998م– 2008م): شهدت هذه الفترة انخفاض في معدل النمو مقارنة بسابقاتها حيث بلغ:3.6% يرجع ذلك الى نقص هجرة السكان وعدد سكان المدينة خلال هذه الفترة بلغ 21723.

الجدول رقم (05): توزيع السكان حسب الفئات العمرية.

الفئة العمرية / السنوات	أقل من 15سنة		15–64سنة		+64سنة		المجموع
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد
1987	4651	45.0	5342	51.50	365	3.5	10369
1998	6289	41.0	8359	55.0	578	4.0	15226
2008	6474	30.0	14402	66.0	846	4.0	21732

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء

من خلال الجدول نلاحظ أن الفئة العمرية من 15–65 سنة تمثل أكبر نسبة ؛ تليها الفئة الأقل من 15 سنة بنسبة 41.2 % ؛ في حين أن الفئة الأكبر من 65 سنة هي النسبة الاقل وهذا يرجع إلى حالات الوفيات التي تسجل بنسبة كبيرة في هذه الفئة .

V- قراءة عمرانية

V-1/ مراحل التوسع العمراني لمدينة آولف:

تعتبر دراسة مراحل التوسع العمراني من أهم الدراسات الجغرافية للمدينة ، وذلك لأن هذه الدراسة تعطينا صورة واضحة لعمران المدينة وتطوره من ماضيها إلى حاضرها ، وذلك من خلال المسيرة التعميرية وعن مقوماتها الحضارية والتاريخية، كما يمكن أن تعطينا فكرة عن الجهة أو الجهات التي يمكن أن تتوسع فيها المدينة مستقبلا ، إلى جانب معرفة درجة شغل المجال لمختلف التجهيزات و المساكن في كل مرحلة من مراحل التوسع . وقد قسمنا مراحل توسع مدينة آولف إلى خمس مراحل رئيسية وهي كالآتي :

V-1-1/المرحلة الأولى (1690- 1900)م: تميزت هذه الفترة بتشييد القصبات في المدينة في نقاط متقاربة فيما بينها ، حيث مثلت أنوية لنشأة القصور خصوصا بعد اضطرار السكان للبناء خارج أسوار القصبة بسبب تزايد السكان ، وذلك بإنشاء القصور إلى جانب هذه القصبات ، وقد شيدت وفق معايير عمرانية تتلاءم مع طبيعة المنطقة الصحراوية ، ونجد آثار هذه الأنوية إلى غاية اليوم في(أجديد، تقراف، عمنات، زاوية حينون، قصبة ميخاف) ،وتم أيضا تفجير الفقارات وزرع الواحات[1]

V-1-2/المرحلة الثانية (1900-1962م): وتتمثل هذه الفترة في المدة التي قضاها الاستعمار الفرنسي بالمدينة ،والذي كان دخوله إليها في شهر مارس من عام (1900م) ، كما اقتصرت مظاهر المستعمر في المدينة على الثكنة العسكرية التي بنيت في تلك الفترة بالإضافة إلى المركز الإداري والعسكري للمستعمر والمستشفى القديم للمدينة ، بالإضافة إلى قاعة السينما والمسرح البلدي وكذا خزان مياه الشرب اما السكان المحليين فواصلو البناء قرب القصبات بنمط يشابه النسيج الداخلي للقصبة (خطة عضوية).

[1] أبليلة عبد المجيد . بونعامة الهامل ، إشكالية التعمير بمدينة صحراوية عتيقة(أولف) بمنطقة تيديكلت ، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية، جامعة وهران ، دفعة جوان2005، ص 102.

V-1-3/المرحلة الثالثة (1962-1978م): جاءت هذه الفترة بعد خروج الاستعمار الفرنسي من الجزائر، وتم تحويل المؤسسات إلى أيدي الجزائريين، كما شهدت مدينة أولف أمطار طوفانيه سنة (1964م) تهدمت على إثرها معظم المباني وأصبحت مدينة آولف منكوبة مما أدى بالسلطات إلى التدخل في بداية الأمر بالخيام وبعد ذلك استفادت المدينة من (100)مسكن وفي سنة (1975م) أصبحت منطقة أولف بلدية تابعة لدائرة رقان واستفادت من بعض المرافق الادارية ووصول شبكة الكهرباء إلى المنطقة سنة(1978م)[1] .

V-1-4/المرحلة الرابعة : (1978-1990م) : شهدت المدينة في هذه المرحلة تغييرا في سرعة التزايد العمراني، وحجم الحظيرة السكنية بها، فقد استفادت في هذه الفترة من مختلف البرامج السكنية عبر مختلف الأحياء، من مساكن حضرية ومساكن بناء ذاتي بالإضافة إلى المساكن الوظيفية، كما استفادت المدينة من إكمالية (الإمام مالك) وفرع قطاع صحي تابع للقطاع الصحي برقان. و في سنة(1985م) عرفت المدينة ترقية إدارية وأصبحت دائرة بموجب التقسيم الإداري لسنة (1985م)، كما تم إيصالها بخطوط الهاتف سنة(1983م)، وفتح أول ثانوية بالمدينة سنة (1988م). وهي ثانوية جبايلي عبد الحفيظ وعلى العموم دائما كان للترقية الإدارية اثر بالغ الأهمية في تنمية وازدهار المدينة حضريا.

V-1-5/المرحلة الخامسة (1990- 2016م) : تعتبر هذه المرحلة أهم مرحلة التوسع العمراني وذلك بارتفاع عدد السكان ، الأمر الذي أدى إلى زيادة الطلب على السكن ، كما عرفت المنطقة تشجيع من الدولة للبناء الذاتي ، وهذا بعد تقسيم الأراضي إلى أجزاء ترابية بموجب قانون التعمير رقم (254/91) المتعلق بالتجزئة الترابية وبيعها للمواطنين ، كما عرفت هذه الفترة ظهور أنواع أخرى من المساكن ، تتمثل في المسكن التطوري والمساكن الفردية الحديثة ،و بالإضافة إلى ذلك ظهور التجهيزات التي لم

[1] ابليلة عبد المجيد بونعامة الهامل ، مرجع سابق ،ص 104 .

تنجز في المراحل السابقة مثل : ثانوية هيباوي مولاي الوافي ، مركز الشرطة ، الحماية المدنية.....الخ[1] .

المخطط رقم: 02	مراحل توسع مدينة اولف



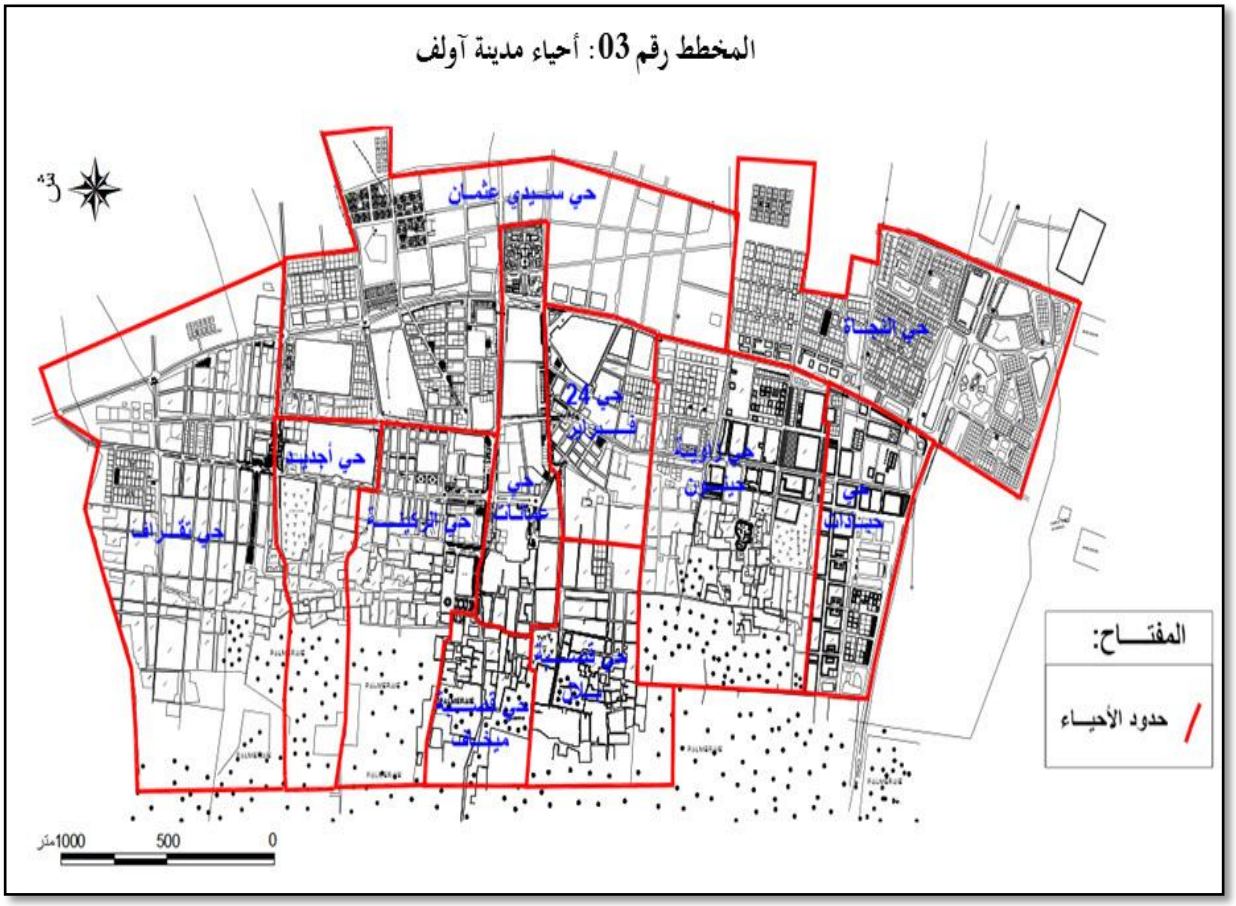
المصدر : المصلحة التقنية لبلدية أولف.

2.V/الأحياء المكونة لمدينة آولف:

ككل المدن تتكون مدينة آولف من مجموعة من الأحياء التي تشكل نسيجها العمراني المتضام في الأحياء القديمة ونسيج مهوى في الأحياء الجديدة وعدد هذه الأحياء هو 11 حي وهي حي حبادات وحي زاوية حينون، حي قصبة بلال، قصبة ميخاف ،24 فبراير ،حي عمانات ،حي سيدي عثمان، حي أجديد، حي تقراف وحي النجاة.

[1] أبليلة عبد المجيد . بونعامة الهامل ، إشكالية التعمير بمدينة صحراوية عتيقة(أولف) بمنطقة تيديكلت ، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية، جامعة وهران ، دفعة جوان2005، ص 102.

المخطط التالي رقم 03: يوضح احياء مدينة آولف.



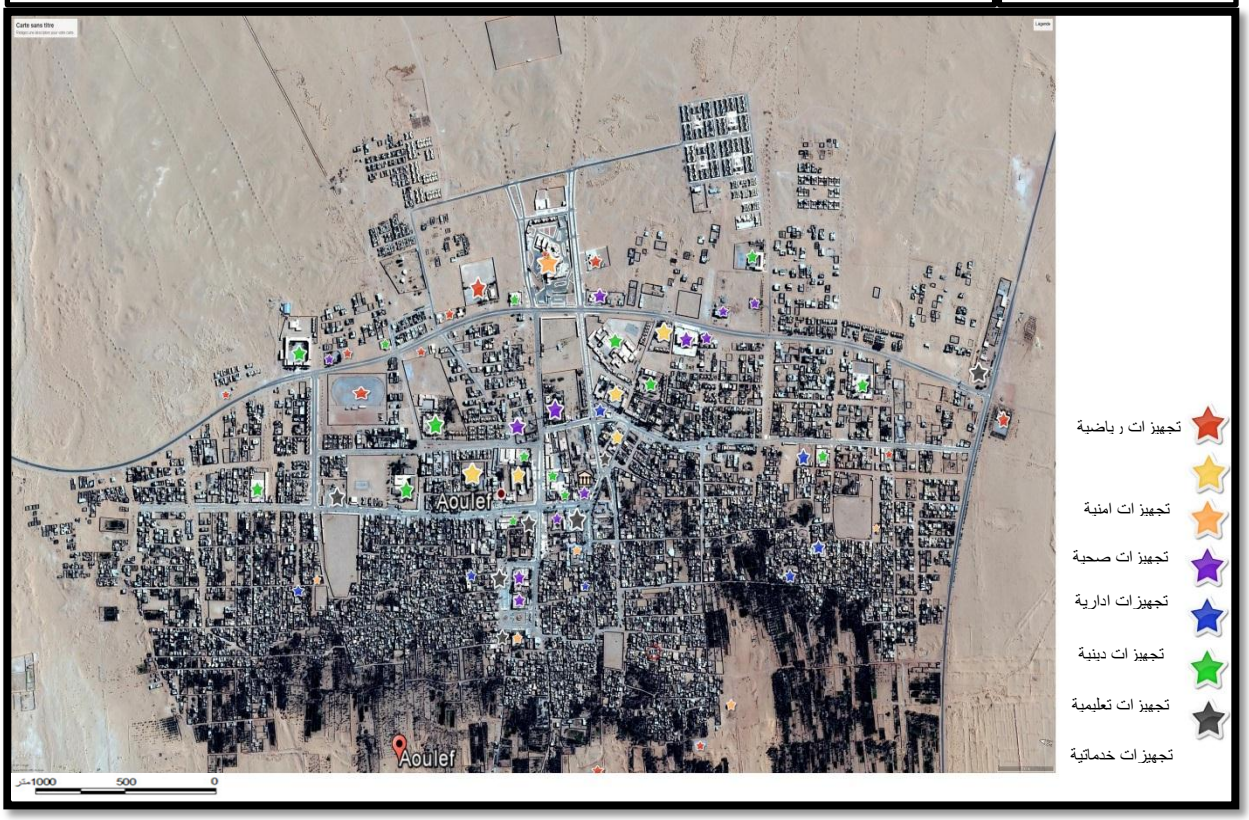
المصدر: pdau2009 آولف + تصرف الباحث.

3.V التجهيزات :

تعتبر التجهيزات العنصر المحرك والجاذب لحركة السكان داخل المدينة وهذا ما يجعلها على ارتباط وثيق مع النقل الذي يعتبر أهم شرايين الحركة داخل المدينة , و هي تشكل جانبا مهما في مختلف الدراسات الحضرية و العمرانية كونها تعبر عن مدى استقطاب و حيوية المجال الحضري من خلال نوعية الخدمات التي تقدمها تحتوي مدينة اولف على مختلف التجهيزات الإدارية و الثقافية و التعليمية و اغلب هذه المرافق تتركز في وسط المدينة , فيما تتوزع التجهيزات الأخرى على مستوى الأحياء ليكون مجال نفوذها إلى حي أو عدة أحياء نلاحظ ان اغلب النشاطات تتموضع على الطريقين المهيكلين شارع العربي بن مهيدي والطريق الولائي رقم 3 مما ادى الى توجيه الحركة الى مكان معين ولم تكن موزعة عبر كل المدينة لتوزيع الحركة بانتظام وتركز الحركة في مكان معين من النقاط التي تؤدي الى الاكتظاظ في المدينة من جهة وصعوبة التنقلات في المناطق الهامشية للمدينة من جهة اخرى فحدث اخلال

بالتوازن الحركي فأصبحت الهياكل المرورية في كثير من انحاء المدينة غير فعالة ولا تقوم بالدور الذي انشاءات من اجله والمخطط الموالي يوضح تمثيل نقطي للتجهيزات واماكن تركزها .

المخطط رقم :04	تمثيل نقطي للتجهيزات بمدينة اولف



المصدر : google erth + تعديل الباحث

VI/الهياكل القاعدية والتجهيزات المرورية

VI.1الطرقات:

يناقش تخطيط وتصنيف الطرق كما تعرض لها رواد التخطيط ضمن دراستهم لمخططات المدن وأشكالها وتشغل الطرق نسبة معتبرة من المساحة الكاملة للمدينة تقدر بـ 28.8 % منها ماهو مبلط ومنها ما هو دون ذلك أي طريق ترابي ،عموما لو أردنا تصنيفها تقنيا يكمننا الوصول الى عدة تصنيفات وفق أسس مختلفة كالعرض والتبليط والرصف وازدواجية المسالك. ....الخ، أما تصنيفها إداريا أيضا متعدد منها

VI.1.1الطرق الوطنية : الطريق الوطني رقم 52 يؤمن هذا الطريق ربط الجنوب الغربي بالجنوب الشرقي حيث ولاية ادرار بولاية تمنراست مرور بمدينة اولف الواقعة على الحدود بين الولايتين وهو محور

مهيكل للمدينة من الناحية العمرانية والمرورية ذو حركة مرورية كثيفة وله اهميته في تكوين الشكل العام للمدينة واحد حواجز للمدينة من الناحية الجنوبية

2.1.VIالطرق الولائية : الطريق الولائي رقم 03 يخترق مدينة اولف يربط مدينة اولف ببلدية تمقطن يعد المنفذ الوحيد لبلدية تمقطن كما يؤمن ربط بلدية تيمقطن بالطريق الوطني رقم 52 مرور ببلدية اولف كما له اهمية في تكوين الشكل العام للمدينة فهو يفصل بين المدينة ومنطقة توسعها

3.1.VIالطرق البلدية : توجد طرق بلدية تربط احياء المدينة فيما بين وبين اطراف المدينة ومركزها تفتقر الى الصيانة الدورية والى اعادة النظر في وضع الممهلات وارتفاعها في العديد منها وهي :

الطريق البلدي رقم 04 الرابط بين الطريق الوطني 52 ووسط المدينة

الطريق البلدي رقم 05 الرابط بين الطريق الولائي 03 ووسط المدينة

الطريق البلدي رقم 06 الربط بين شمال المدينة والطريق البلدي رقم 04

شارع العربي بن مهيدي يربط حي تقراف الشرقية والغربية بوسط المدينة

الطريق البلدي 07 يربط الطريق البلدي رقم 04 بالطرق غير المعبدة داخل الاحياء وصولا لوسط المدينة

الطريق البلدي رقم 08 الرابط بين الطريق الولائي 03 ووسط المدينة

الطريق البلدي رقم 09 الربط بين الطريق الولائي رقم 03 والطريق البلدي رقم 06 وشارع العربي بن مهيدي والطرق غير المعبدة داخل الاحياء

الطريق البلدي رقم 10 الرابط بين الطريق الولائي رقم 03 والطريق البلدي رقم 04 والطرق غير المعبدة داخل الاحياء

4.1.VI تحليل لشبكة الطرق بمدينة اولف

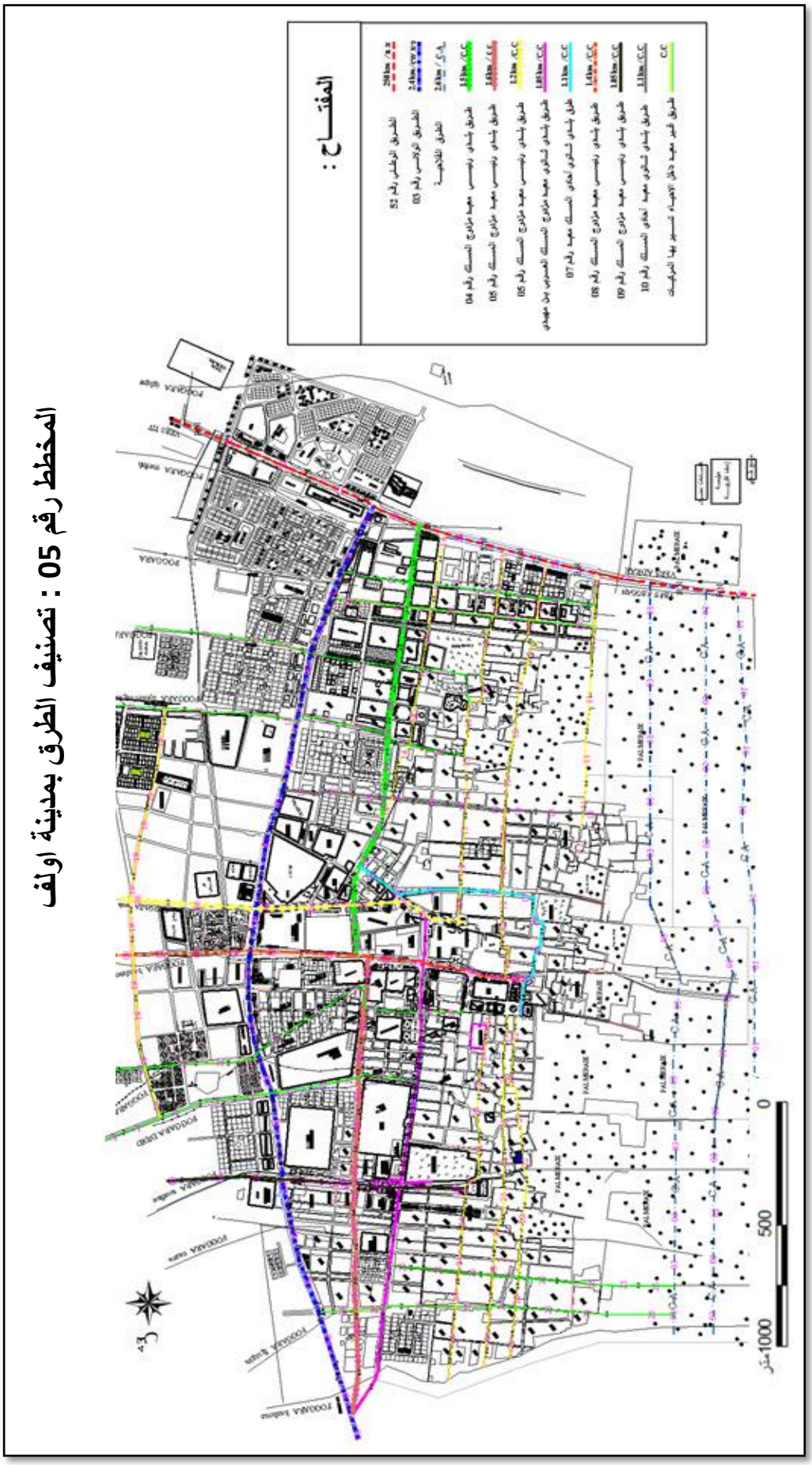
عموما شبكة الطرق لمدينة آولف يظهر فيها جليا تغير الحقب التاريخية التي مرت بها المنطقة، حيث تتميز الطرق في الجزء القديم للمدينة بالالتواء والضيق أما اجزاء المدينة التي ظهرت في فترة ما بعد

الاستعمار فالطرق أكثر اتساعا من الأولى، أما التوسعات الجديدة للمدينة تتميز طرقها بالانتظام والتوازي وكذا التعامد حيث يمكننا ملاحظة هذا التغير والاختلاط في شبكة الطرق من خلال ملاحظتنا للمخطط العام للمدينة .

من قراءة مخطط المدينة ومن خلال الملاحظة الميدانية للطرق المكونة للنسيج الحضري للمدينة الطريق الوطني رقم 52 والولائي رقم 03 يشهدان حركة مرورية كثيفة من ناحية الحركة الانتقالية التي تعبر المدينة ويرجع ذلك لوجود خطوط النقل والشاحنات الثقيلة المتجهة من غرب الصحراء الى شرقها بالنسبة للطريق الوطني 52 وشاحنات النقل المتجهة نحو مدينة تمقطن ومصنع الاسمنت بالنسبة للطريق الولائي رقم 03 اما باقي الطرق البلدية فهي تشهد حركة كثيفة في اوقات الذروة فقط ويتعلق الامر بالطريق البلدي رقم 04 ،05 ،06 وشارع العربي ببن مهيدي ، وهو عكس الطريقين الوطني 52 والولائي 03 اللذان يشهدان حركة كثيفة ثابتة طول اليوم .

شبكة الطرق الهامة للمدينة خاصة الطريق الوطني 52 و الولائي 03 ساعدت في تنشيط الحركة التجارية والحرفية والاجتماعية للمدينة لكنها اثرت في تسيير الحركة المرورية خاصة حركة المشاة لوجود التجهيزات على مستوى المحاور وفي ظل نقص الاشارات الموجة للحركة خصوصا عند التقاطعات والمخطط التالي يبين تصنيف الطرق مع العلم أن نسبة تغطية الطرق للمدينة تقدر بـ 0.09 % حسب عدد السكان أما بالنسبة لتغطية الطرق للمدينة حسب مساحة المدينة فتقدر بـ 0.48% والمخطط التالي رقم05: يوضح تصنيف طرق مدينة آولف.

المخطط رقم 05 : تصنيف الطرق بمدينة اولف



المصدر : مكتب الدراسات العمرانية والمعمارية(زراقة)

2.VI المحاور الرئيسية المهيكلة للحركة بمدينة اولف :

تتوفر مدينة اولف على حدة محاور اساسية ورئيسية مهيكلة للحركة وتتقاطع فيما بينها لتشكل شبكة وهي موزعة كالاتي

1.2.VIالطريق البلدي رقم04 : يعد الطريق البلدي رقم 04 أحد أهم محاور الحركة من شبكة الطرق بمدينة آولف المقدرة بـ 13 كلم، ويستمد أهميته من موقعه في منتصف المدينة في الجهة الجنوبية حيث يربط بين الطريق الوطني رقم 52 ووسط المدينة، لذلك يعتبر من المداخل المهمة للمدينة واكثرها استعمالا من طرف الحركة الداخلة الى المدينة والخارجة منها، وكذلك الحركة الداخلية في وسط المدينة كما يربط بين أربعة احياء وهي حي حبادات، حي زاوية حينون، حي 24 فبراير، حي عمانات يشهد حركة مرورية معتبرة سوء للمشاة او الحركة الميكانيكية اذ تجتمع عليه ثلث الحركة بالمدينة تكثر فيه الممهلات المستعملة لغرض تهدئة المرور لغياب الإشارات الكافية المنظمة للحركة عند التقاطعات ولكنها تعطي عدم احساس بالأمان لسائق لعدم تصميمها وفق المعايير

2.2.VI شارع العربي بن مهيدي : يعد شارع العربي بن مهيدي أحد أهم محاور الحركة المكونة لشبكة الطرق بمدينة آولف المقدرة بـ 13 كلم، ويستمد أهميته من موقعه في منتصف المدينة، يربط بين الأحياء المكونة لوسط المدينة وهي حي عمانات، حي الركينة، حي أجديد وأخيرا حي تقراف، وهو الأكثر استعمالا من طرف الحركة الداخلة الى المدينة والخارجة منها من الجهة الشمالية نحو بلدية تمقطن.

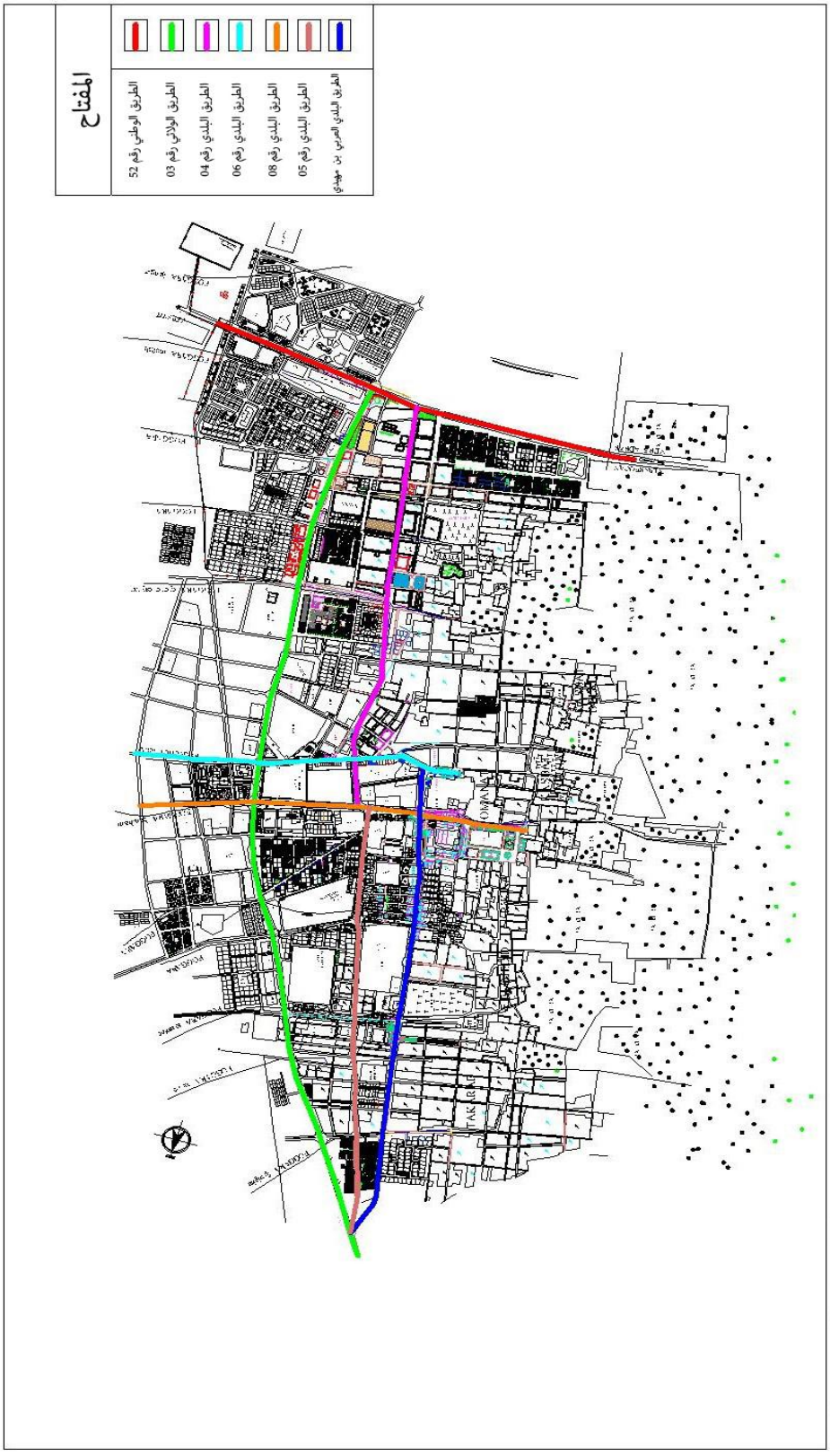
3.2.VI الطريق الولائي رقم 03 : يعد من اهم المحاور المهيكلة للحركة بمدينة اولف كونه يخترق نسيج المدينة ويربط الطريق الوطني 52 بمدينة تمقطن مرورا بمدينة اولف وهو اكثر استعمالا من طرف الحركة الداخلة والخارجة من والى مدينة اولف وتيمقطن تتمركز على جانبيه اهم التجهيزات الصحية والتعليمية و تكثر فيه التقاطعات غير المزودة بالاشارت المنظمة لحركة المشاة والحركة الميكانيكية ما

يعطي عدم احساس بالامان اثناء العبور ويرفع من احتمالية وقوع الحوادث خاصة وان الطريق يشهد حجم مرور كثيف ومعتبر للشاحنات الوزن الثقيل والسيارات المختلفة اثناء اليوم

4.2.VI الطريق الوطني رقم 52: يعد محور هام بالمدينة واكثرها استعمالا زيادة عن انه طريق وطني فانه يربط الطرق الرئيسية والثانوية للمدينة ببعضها لتشكل شبكة يحتوي على حركة مرورية كثيفة انتقالية عابرة للمدينة ساهم بشكل كبير في ازدهار الاقتصاد المحلي اذ ترتكز على الصناعات الخفيفة والورشات الحرفية غير انه لا يحتوى على المعابر المؤمنة لحركة المشاة ما يزيد من احتمالية وقوع الحوادث على طول الطريق

5.2.VI الطريق البلدي 05 : محور مهيكل للحركة من الناحية ويستمد اهميته من ربط الطريق الولائي رقم 03 بوسط المدينة اكثر استعمالا من الحركة الخارجة من وسط المدينة كذألك يربط سيدي عثمان بوسط المدينة يشهد حركة معتبرة في اوقات الذروة حالته متوسطة ويقع عليه اخطر التقاطعات بالمدينة وهو تقاطع الاتصالات اذ يفقد فيه المستعمل السيطرة اثناء عبور سوء السائق او المشاة هذا التقاطع الذي ينشا من تقاطع الطريق البلدي رقم 04 مع الطريق البلدي 05

6.2.VI الطريق البلدي 06 : محور هام يربط وسط المدينة بالأطراف وهو وظيفي اذ تتركز عليه التجهيزات التعلمية متوسطتي الامام ملك النوني عبد القادر وابتدائية ابن باديس للبنات ذو حالة متوسطة يشهد حركة معتبرة خاصة اثناء اوقات الذروة لكن عرضه متغير تارة يكون احادي المسار ليصبح مزدوج وهذا التغير في العرض غير مقنن لان الحركة تزيد باتجاه المركز والتقاطعات تحتاج مساحة لتامين الحركة المنتقلة عبرها لكن يوجد العكس ان عرض الطريق ينقص ويصبح بمسلك عند التقاطع وهو ما يؤثر على الحركة المروية ويؤدي الى اضطرابها ويقلل من طاقة استيعاب هذا الجزء من الطريق والمخطط الموالي يوضح الطرق الرئيسية المهيكلة للحركة بالمدينة



مخطط رقم المحاور06: المهيكلة

المصدر : مكتب الدراسات العمرانية والمعمارية(زراقة) + تصرف الباحث أدرار 2017 +تصرف

3.VI تقاطعات الطرق الرئيسية بالمدينة :

التقاطعات جزاء هام من الطرق ومكون اساسي ورئيسي في شبكة الطرق لما تلعبه من دور في تحويل الحركة عبرها اضافة الى ذلك فهي تمثل نقاط النزاع المهمة في المدينة بين حركتي المشاة والحركة الميكانيكية وهي اماكن تكثر فيها الحوادث نتيجة التصادمات المحتملة التي تتمثل في 32 نقطة تصادم محتملة لذا شملت بالدراسة والتحليل لتعرف على اهميتها بالنسبة للمدينة ودارسة تأثيرها على الحركة المرورية

الصورة 09: تقاطع السوق.



المصدر: من إلتقاط الباحث افريل2017 18:00

1.3.VIتقاطع السوق : يربط الطريق البلدي رقم 05 بالطريق او شارع العربي بن مهيدي وسط المدينة يشهد حركة معتبرة للمشاة والسيارة لوجوده بجوار تجهيزين هامين بالمدينة مقر الدائرة والسوق وهو تقاطع سطحي بالدوار يحتاج الى اعادة نظر في نصف قطر الدوار لأنه في راينا لا يتناسب وحجم المركبات التي تعبره كما يعاني نقص الاشارات المرورية الموجهة للحركة على الرغم من انه يخضع لقانون المحدد للأولوية الا انه كافي لتسجيل عدد من الحوادث المرورية عبره

الصورة 10: تقاطع وسط المدينة.



المصدر: من إلتقاط الباحث افريل2017 18:30

2.3.VI تقاطع وسط المدينة (البنك الفلاحي) : يربط شارع العربي بن مهيدي بالطريق البلدي رقم 08 نقطة تحول هامة بالمدينة للسيارات ويشهد حركة للمشاة في اوقات الذروة لوجود التجهيزات التعليمية ضمن المحيط المجاور للتقاطع بالاضافة الى البنك الفلاحي تقاطع سطحي بدوار يحتاج الى اعادة تهيئة للغياب معابر المشاة عبره ونقص او انعدام الاشارات الموجة للحركة عبره كما ان القطر الا جمالي للدوار في نظرنا يحتاج الى اعادة نظر

وحيث انا نعلم ان الدوارت تكون ناجعة الى حجم مروري معين وعندما يكون الحجم المروري على الافرع متساوي وهو ما نجده غير محقق في التقاطع

3.3.VI تقاطع مدخل المدينة (القوس) :ينشا من تقاطع الطريق الوطني رقم 52 بالطريق الولائي رقم 03 نقطة تحول رئيسية منطقة عبور للحركة الداخلة والخارجة من مدينة اولف ومدينة تمقطن باعتبار ان الطريق الولائي 03 هو المنفذ الوحيد لبلدية تمقطن غير مزود بمعابر للمشاة مايجعل الانتقال الى الطرف الاخر عشوائي وادى في كثير من الاحيان الى وقوع حوادث كذالك قطر الدوار الاجمالي يحتاج الى اعادة النظر لان التقاطع يقع على طريق وطني تنتقل عبره كافة الا حجام مايعني اعادة النظر في مركبة التصميم

الصورة11: تقاطع مدخل المدينة .



المصدر: من إلتقاط الباحث افريل2017 16:00

4.3.VI تقاطع محطة البنزين : يربط شارع العربي بن مهيدي وسط المدينة بالطريق الولائي رقم 03 بطريق نقطة تحول هامة في المدينة لربطها وسط المدينة بمنفذ المدينة من الناحية الشمالية باتجاه مدينة تمقطن وهو في حالة متوسطة تقع التجهيزات التعليمة في محيطه المجاور ونجد غياب لمعابر المشاة على مستواه

الصورة12: تقاطع محطة البنزين.



المصدر: من التقاط الباحث افريل2017 17:50

5.3.VI تقاطع حبادات : تقاطع الطريق البلدي رقم 04 مع الطريق الوطني رقم 52 نقطة تحول وعبور مباشرة الى وسط المدينة يشهد حركة معتبرة للسيارات ونسبية للمشاة المتجهين للبيت الشباب ابو بكر السايح احد منافذ الى المدينة غير مزود بالإشارات المرورية الموجة للحركة ومعابر للمشاة مايصعب عليهم التنقل عبر التقاطع نظر للحجم المروري الذي يشهده

الصورة 13: تقاطع حبادات.



المصدر: من إلتقاط الباحث افريل2017 16:10

6.3.VI تقاطع المجمع التجاري سابقا : تقاطع مسار للطريق البلدي رقم 04 مع الطريق البلدي رقم 05 مصنف ضمن النقاط السوداء بالمدينة يشهد حركة معتبرة للحركة الداخلة لوسط المدينة وللمشاة المتجهين نحو المشفى والتجهيزات التعليمية يقع ضمن ارتفاق الفقارة يعاني نقص الاشارات المرورية والمعابر للمشاة ما نجم عنه وقوع الحوادث بفعل تداخل الحركة

الصورة 14: تقاطع المجمع التجاري.



المصدر: من إلتقاط الباحث افريل2017 11:00

7.3.VI تقاطع مسجد الامير عبد القادر : تقاطع مسار لطريق البلدي رقم 04 مع الطريق البلدي رقم 05 يشهد حركة مشاة كثيفة لوجود التجهيزات التعليمية والدينية بالمحيط المجاور ولسيارات في اوقات الذروة الخارجة من وسط المدينة باتجاه احياء 24 فيفري وزاوية حينون و200 مسكن والمتجهة الى الطريق الوطني رقم 52 غير مزود بالاشارات المرورية

الصورة 15: تقاطع مسجد الامير



المصدر: من إلتقاط الباحث افريل2017 09:15

8.3.VIتقاطع المستشفى : تقاطع لطريق البلدي رقم 05 مع الطريق الولائي رقم 03 يقع نقطة جذب المتمثلة في المستشفى وهو ما يجعله نقطة تحول هامة في المدينة غير مزود بالإشارات المرورية الكافية بتوجيه الحركة وكذا معابر المشاة ما يؤثر على حركة المرورية بصفة عامة وبصفة خاصة حركة المشاة ويؤدي الى وقوع حوادث

الصورة 16: تقاطع المشفى.



المصدر: من التقاط الباحث افريل2017 18:15

9.3.VI تقاطع مكتبة المطالعة العمومية : تقاطع الطريق الولائي رقم 03 مع الطريق البلدي رقم 06 الرابط بين وسط المدينة

الصورة 17: تقاطع مكتبة المطالعة



المصدر: من إلتقاط الباحث افريل2017 10:45

والطريق الولائي تقاطع بأربع افرع واحجام الحركة غير متساوية على الافرع ما يؤخذ بعين الاعتبار اثناء اختيار نوع التهيئة المناسبة للتقاطع كذالك غير مزود بالاشارات المرورية الكافية مايخلق تدخل بين حركتي المشاة والسيارات قد يؤدي الى وقوع حوادث

10.3.VI تقاطع ثانوية هيباوي : تقاطع الطريق الولائي رقم 03 مع الطريق البلدي رقم 09 يقع بمحاذة ثانوية هيباوي والمنفذ الوحيد للمدينة من الجهة الشمالية اي منطقة عبور للحركة الداخلة والخارجة من المدينة وخاصة الوزن الثقيل المتجهة الى مصنع الاسمنت الذي هو على بعد 35 كم شمال شرق مدينة اولف غياب الاشارات الافقية او العمودية المبينة لحركة المشاة ومعابرهم على مستوى التقاطع

الصورة 18: تقاطع ثانوية هيباوي.



المصدر: من التقاط الباحث افريل2017 18:30

المخطط رقم: 07	مخطط التقاطعات الرئيسية بمدينة اولف



المصدر: مصالح الامن + تصرف الباحث

الخلاصة :

من تحليل المجال العام لهذه لمدينة اولف كخطوة أولية لمعرفة وإدراك المجال الذي نحن بصدد التعامل معه وكذا لضمان نجاح أي مشروع مستقبلي يراد به تنمية مدينة آولف استخلصنا ما يلي:

- ✓ مدينة اولف تحتل موقع استراتيجي كونها الطريق الوحيد الرابط بين مدن الجنوب الغربي والجنوب الشرقي
- ✓ تتميز بمناخ حار وجاف صيفا وبارد وقاس شتاء
- ✓ لا توجد خطة واحدة واضحة للمدينة انما هي مركبة من عدة خطط
- ✓ توسع المدينة نحو الشرق وغياب مركز للمدينة
- ✓ تشهد نمو سكاني متزايد
- ✓ المحاور المهيكلة للحركة لا تصل الى جميع نقط المدينة.
- ✓ تسوء حالة الطرقات كلما ابتعدنا عن مركز المدينة ، وهذا ما يعيق تغطية بعض الأحياء في المدينة.
- ✓ نقص الاشارات الافقية والعمودية خاصة عل مستوى التقاطعات
- ✓ تكثر التقاطعات مع غياب الاشارات يولد عدم الامان في استعمالها في المدينة
- ✓ توازي توجيه شوارع المدينة مع حركة الرياح مما ينجم عنه موجات رياح قوية تجتاح المنطقة السكنية