

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique



جامعة محمد بوضياف بالمسيلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم : العمران والبناء

شعبة : تسيير التقنيات الحضرية

تخصص : المدينة والنقل الحضري

مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر

العنوان

مكانة واهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في توزيع
وتخطيط استخدامات الارض الحضرية
(دراسة حالة مدينة حمام الضلعة)

تحت اشراف الاستاذ:
فايد البشير
طهراوي الياس

من اعداد الطالبة:
بن حليلة زينة

السنة الجامعية: 2015/2014

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique



جامعة محمد بوضياف بالمسيلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم : العمران والبناء

شعبة : تسيير التقنيات الحضرية

تخصص : المدينة والنقل الحضري

مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر

العنوان

مكانة واهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في توزيع
وتخطيط استخدامات الارض الحضرية
(دراسة حالة مدينة حمام الضلعة)

تحت اشراف الاستاذ:
فايد البشير
طهراوي الياس

من اعداد الطالبة:
بن حليلة زينة

السنة الجامعية: 2015/2014

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ بِالْخَطِ الثَّلَاثِ



شكر و عرفان

الحمد والشكر لله الذي بفضلہ تتم النعم والذي منحني القدرة والصبر ويسر لي ووفقني لإتمام هذا العمل والصلاة والسلام على رسول الله صلى الله عليه وسلم وبعد فمن دواعي فخري واعتزازي و عرفانا بالجميل أن أقدم شكري الجزيل وامتناني إلى كل من ساهم وقدم لي يد العون في انجاز هذا العمل

إلى أستاذي المشرف فايد البشير الذي مكّني بفضل إرشاداته وتوجيهاته القيمة من إتمام هذا العمل كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذ طهراوي الياس الذي لم يبخل عليا بالمساعدة والتوجيه وإلى كل أساتذة معهد تسيير التقنيات الحضرية و اخص بالذكر أساتذة قسم المدينة والنقل الحضري وكل طلبة معهد تسيير التقنيات الحضرية وكل عمال المعهد

وأخيرا الشكر الكبير والعرفان والتقدير لأفراد عائلتي الكريمة إلى والدي ووالدتي اللذان دعماني بدعواتهما لي ورضاهما عني

ذينة



إهداء

اهدي ثمرة عملي هذا المتواضع إلى من أرشدني إلى الطريق القويم إلى من زرع في قلب
حب العلم والعمل وعمل على تحقيق كل متطلباتي وأمنياتي إلى مثلي الأعلى وقدوتي
الحسنة أبي العزيز أطل الله في عمره.

إلى أول واحلي كلمة نطقها في الدنيا إلى المدرسة الأولى التي أمدتني بدعائها وعلمتني
مكارم الأخلاق التي سهرت على راحتني وأحسننت تربيتي أُمي الغالية أطل الله في عمرها.

إلى الإخوة والأخوات الأعزاء وإلى الأقارب إلى كل من أكن لهم أرقى وأسمى عبارات
الحب والتقدير إلى كل الزملاء والزميلات خاصة (قسم السنة الثانية ماستر تخصص
المدينة والنقل الحضري) إلى كل أساتذتي من السنة الأولى إلى السنة النهائية إلى كل من
جمعتني بهم الأقدار في مشواري الدراسي إلى كل من كان لي عوناً في إنجاز هذه المذكرة

إلى كل من لم تحملهم سطور هذه الورقة وحملتهم ذكريات الأيام إلى كل من لم يكتبهم
حبر هذا القلم وكتبهم حبر قلبي إليكم جميعاً ...

زينة



فهرس المحتويات

الاهداء

شكر و عرفان

أ..... فهرس المحتويات

ز..... فهرس الاشكال

ش..... فهرس الجداول

ض..... فهرس الخرائط

ط..... فهرس المخططات

ع..... فهرس الصور

الفصل التمهيدي

1..... مقدمة عامة

3..... 1- الاشكالية

4..... 2- الفرضيات

4..... 3- الهدف الرئيسي من الدراسة

4..... 4- اهمية واسباب اختيار الموضوع

4..... 5- المنهجية المتبعة

5..... 6- تقنيات البحث المستعملة

6.....7- هيكله المذكوره.....

الفصل الاول : النقل الحضري واستخدامات الارض الحضرية

8.....مقدمة.....

9.....1- عموميات حول النقل.....

9.....1-1- تعريف النقل.....

9.....1-2- النقل الحضري.....

10.....1-2-1- انواع النقل في المجال الحضري.....

10.....1-1-2-1- المشي على الاقدام.....

10.....1-2-1-2- النقل بواسطة عجلتين.....

10.....1-2-1-3- النقل بواسطة السيارة.....

11.....1-2-1-4- النقل الجماعي الحضري.....

11.....1-2-1-5- النقل الحضري الجماعي للمسافرين في المواقع الخاصة.....

11.....1-2-1-5-1- القطار الكهربائي تحت الارض (الميترو).....

11.....1-2-1-5-2- الحافلة الكهربائية او الميترو الخفيف (tramway).....

11.....1-2-1-5-3- النقل النصف الجماعي الحضري للمسافرين (سيارة الاجرة).....

11.....1-2-1-5-4- النقل غير الرسمي.....

12.....1-3- النقل الحضري الجماعي.....

12.....1-3-1- تعريف النقل الجماعي للمسافرين.....

12.....1-3-2- النقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي.....

- 12.....3-3-1 ملكية النقل الحضري الجماعي للمسافرين
- 13.....4-1 تخطيط النقل الحضري
- 13.....1-4-1 مفهوم مخطط النقل الحضري
- 14.....2-4-1 اهداف مخطط النقل الحضري
- 15.....5-1 مفهوم شبكة النقل والخطوط الحضرية
- 15.....1-5-1 مفهوم الشبكة
- 15.....1-1-5-1 شبكة النقل الحضري الجماعي
- 15.....2-5-1 الخطوط الحضرية
- 16.....1-2-5-1 الخطوط الضرورية
- 16.....2-2-5-1 الخطوط النفعية
- 16.....3-2-5-1 الخطوط الملائمة
- 16.....1-2-5-1 حسب تخطيط المسالك
- 16.....1-1-2-5-1 الخطوط الشعاعية
- 16.....2-1-2-5-1 الخطوط المماسية
- 16.....3-1-2-5-1 الخطوط الدائرية
- 16.....4-1-2-5-1 الخطوط القطرية
- 16.....2-2-5-1 حسب وسيلة النقل
- 16.....1-2-2-5-1 الخطوط ذات الطريق الثابت

- 16.....1-5-2-2-2- الخطوط ذات طريق ثابت جزئياً
- 16.....1-5-2-2-3- الخطوط ذات الطريق الحر
- 17.....2- استخدامات الارض
- 17.....2-1- مفهوم استخدامات الارض الحضرية
- 18.....2-2- مفهوم تخطيط استخدامات الارض
- 18.....2-2-1- اهداف تخطيط استخدامات الارض
- 19.....2-2-2- نظريات انماط التوزيع المكاني لاستخدامات الارض الحضرية
- 19.....2-2-2-1- نظرية الحلقات المركزية
- 19.....2-2-2-2- نظرية القطاعات
- 20.....2-2-2-3- نظرية النوى المتعددة
- 21.....2-2-3- اهمية دراسة استخدامات الارض الحضرية
- 22.....2-2-3-1- مراحل دراسة تهيئة استخدامات الارض
- 22.....2-2-3-1-1- مرحلة المسح الشامل
- 22.....2-2-3-1-2- مرحلة التحليل والتفسير
- 22.....2-2-3-1-3- مرحلة التخطيط
- 22.....2-2-4- تصنيف انماط استخدامات الارض الحضرية
- 23.....2-2-4-1- الاستخدامات السكنية
- 23.....2-2-4-2- الاستخدامات العامة

- 23.....الاستخدامات التجارية-1-2-4-2-2
- 23.....الاستخدامات الادارية-2-2-4-2-2
- 24.....الاستخدامات التعليمية-3-2-4-2-2
- 24.....الاستخدامات الصحية-4-2-4-2-2
- 24.....الاستخدامات الدينية-5-2-4-2-2
- 24.....الاستخدامات الثقافية والترفيهية-6-2-4-2-2
- 24.....الاستخدامات الصناعية-7-2-4-2-2
- 24.....المناطق الخضراء-8-2-4-2-2
- 25.....النقل والمواصلات-9-2-4-2-2
- 25.....العوامل التي تؤثر على استخدامات الارض الحضرية-5-2-2
- 25.....العوامل الطبيعية-1-5-2-2
- 25.....العوامل الاجتماعية-2-5-2-2
- 26.....العوامل السياسية-3-5-2-2
- 26.....العوامل الاقتصادية-4-5-2-2
- 26.....عامل المنافسة-1-4-5-2-2
- 26.....عامل قيمة الارض-2-4-5-2-2
- 26.....التقدم التكنولوجي-3-4-5-2-2
- 27.....تنظيم استخدامات الارض-6-2-2

- 27.....-1-6-2-2 اهداف تنظيم استخدامات الارض.
- 28.....-1-1-6-2-2 من الناحية العمرانية.
- 28.....-2-1-6-2-2 من ناحية الخدمات.
- 28.....-3-1-6-2-2 من الناحية الاجتماعية والاقتصادية.
- 29.....-7-2-2 المبادئ الاساسية لتنظيم استخدامات الارض الحضرية.
- 29.....-1-7-2-2 مبدا الاستخدام الامثل.
- 29.....-2-7-2-2 مبدا تعدد الاستخدام.
- 29.....-8-2-2 اساليب السيطرة على تنظيم استخدامات الارض الحضرية.
- 29.....-1-8-2-2 اسلوب التنطيق.
- 30.....-9-2-2 مخاطر عشوائية استخدامات الارض الحضرية.
- 30.....-1-9-2-2 المخاطر البيئية والصحية.
- 31.....-2-9-2-2 المخاطر الاقتصادية.
- 31.....-3-9-2-2 المخاطر الامنية.
- 31.....-4-9-2-2 المخاطر الاجتماعية.
- 31.....-5-9-2-2 المخاطر العمرانية وتشويه النسيج العمراني.
- 32.....خلاصة الفصل.

الفصل الثاني: تقديم مدينة حمام الضلعة

- 34.....مقدمة.
- 35.....1- تقديم مدينة حمام الضلعة.

- 35.....1-1- موقع حمام الضلعة.
- 38.....2-1- اهمية الموقع.
- 38.....3-1- الدراسة التاريخية.
- 38.....1-3-1- لمحة تاريخية لتطور مدينة حمام الضلعة.
- 38.....1-1-3-1- المرحلة الاولى (المرحلة التأسيسية).
- 40.....2-1-3-1- المرحلة الثانية (المرحلة الاستعمارية).
- 41.....3-1-3-1- المرحلة الثالثة (من 1962-1990).
- 42.....4-1-3-1- المرحلة الرابعة (من 1990 - 2015).
- 43.....2- الدراسة الطبيعية.
- 43.....1-2- البنية الطبوغرافية للمنطقة.
- 44.....2-2- البنية الهيدرولوجرافية للمنطقة.
- 44.....3-2- الدراسة المناخية.
- 44.....1-3-2- المناخ.
- 44.....2-3-2- التساقط.
- 45.....3-3-2- استغلال الارض بالبلدية من حيث التوزيع المساحي.
- 46.....1-3-3-2- 1 الاراضي الفلاحية.
- 46.....2-1-3-3-2- 2- الاراضي الغابية.
- 46.....3-1-3-3-2- 3- الاراضي غير المجدية.

- 46.....2-3-3-2 جيو تقنية مدينة حمام الضلعة
- 46.....1-2-3-3-2 اراضي قابلة الى متوسطة القابلية للتعمير
- 47.....2-2-3-3-2 اراضي قابلة للتعمير بشروط
- 47.....3-2-3-3-2 اراضي غير قابلة للتعمير
- 47.....3- الدراسة السوسيو اقتصادية
- 47.....1-3- الدراسة الاجتماعية
- 47.....1-1-3- السكان
- 49.....2-1-3- نسبة التحضر
- 50.....3-1-3- التركيب العمري والنوعي
- 52.....4- الدراسة العمرانية
- 52.....1-4- الحظيرة السكنية
- 52.....2-4- توسع المدينة
- 54.....3-4- الاطار المبني
- 54.....1-3-4- السكن
- 54.....1-1-3-4- السكن الفردي
- 54.....2-1-3-4- السكن الجماعي
- 54.....3-1-3-4- التجزئة الترابية
- 58.....4-4- الاطار غير المبني

- 58.....1-4-4- شبكة الطرق
- 61.....2-4-4- شبكة المياه الصالحة للشرب
- 61.....3-4-4- شبكة الصرف الصحي
- 61.....4-4-4- شبكة الكهرباء والغاز
- 63.....5-4-4- ساحات اللعب والمساحات الخضراء
- 64.....خلاصة الفصل

الفصل الثالث: تقييم سهولة الوصولية الى استخدامات الارض الحضرية بمدينة حمام الضلعة

- 66.....مقدمة
- 67.....1- تحديد واقع النقل الحضري بالمدينة
- 67.....1-1- شبكة النقل الشبه حضري
- 70.....2- تحديد اماكن جذب السكان بمدينة حمام الضلعة
- 73.....3- تباين توزيع استخدامات الارض الحضرية بمدينة حمام الضلعة
- 73.....4- تغطية ضعيفة لمدينة حمام الضلعة باستخدامات الارض الحضرية
- 74.....5- تقييم سهولة الوصول الى استخدامات الارض الحضرية بالمدينة
- 74.....1-5- الاستخدامات السكنية
- 76.....2-5- الاستخدامات الخدمائية
- 80.....3-5- الاستخدامات الادارية
- 85.....4-5- الاستخدامات التعليمية

90.....5-5 الاستخدامات الصحية

94.....5-6 الاستخدامات الدينية

96.....5-7 الاستخدامات الثقافية و الترفيهية

100.....5-8 الاستخدامات الامنية

104.....5-9 الاستخدامات الرياضية

108.....6- تحليل الاستثمار

108.....مقدمة

108.....6-1 نتائج الاستثمار

118.....خلاصة استثمارة التحليل

119.....7- تحليل الفرضيات

120.....خلاصة

الفصل الرابع : التوصيات والاقتراحات

122.....مقدمة

123.....1- التوصيات والاقتراحات

138.....2- دفتر الشروط

145.....خاتمة عامة

قائمة المراجع

الملاحق

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
06	هيكلة المذكرة	01
21	نظريات التوزيع المكاني لاستخدامات الارض	02
45	مناخ مدينة حمام الضلعة	03
46	نوع ونسبة استغلال الارض ببلدية حمام الضلعة	04
49	مناطق تمرکز سكان التجمعات الثانوية الرئيسية	05
50	نسبة التحضر في المدينة	06
51	الفئات العمرية حسب الجنس	07
54	الخطيرة السكنية لمدينة حمام الضلعة	08
108	جنس افراد العينة	09
109	سن افراد العينة	10
110	مهن افراد العينة	11
111	نسب ساكني وژائري مدينة حمام الضلعة	12
112	سبب التنقلات للوسط الحضري	13
113	وسيلة التنقل الى الوسط الحضري	14
114	ظروف التنقل الى الوسط الحضري	15
115	عدد التنقلات الى المجال الحضري في اليوم	16
116	توزيع الاستخدامات	17
137	قياسات ممرات الراجلين	18
138	ممنوع الوقوف بجانب ممرات الراجلين	19
138	تخفيض مستوى الارصفة	20
139	قياسات موانع الوقوف على الارصفة	21
140	الشروط التي تسمح بتسهيل الحركة في نقاط التوقف	22

141	قياسات العلامات الارضية	23
141	امكانية وضع مجموعة من الاشارات على عمود واحد او جدار او عمود ضوئي	24
142	القياسات الواجب وضعها للمهلات	25
142	وضع اشارات للسائقين لتنبيه بوجود تجهيزات او ممرات راجلين	26

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
35	الاطار التنظيمي لبلدية حمام الضلعة	01
44	درجات الحرارة ومعدلات التساقط بمدينة حمام الضلعة	02
45	استغلال الارض بمدينة حمام الضلعة من حيث التوزيع	03
48	توزيع عدد السكان على الاحياء	04
48	مناطق تمركز سكان التجمعات الثانوية الرئيسية للمدينة	05
49	نسبة التحضر بالمدينة	06
50	الفئات العمرية حسب الجنس والعمر	07
52	تطور السكن لمدينة حمام الضلعة	08
58	انواع الطرقات وبعض خصائصها في مدينة حمام الضلعة	09
67	خطوط النقل الشبه حضري بمدينة حمام الضلعة	10
70	التجهيزات الموجودة بالمدينة ومستوى تأثيرها	11
71	توزيع التجهيزات في احياء المدينة تأثيرها	12
78	البعد بين الاحياء والاستخدامات الخدمائية	13
79	متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الخدمائية	14
83	بعد الاحياء عن الاستخدامات الادارية	15
84	متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الادارية	16
88	بعد الاحياء عن الاستخدامات التعليمية	17
89	متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات التعليمية	18
92	بعد الاحياء عن الاستخدامات الصحية	19
93	متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الصحية	20
98	بعد الاحياء عن الاستخدامات الثقافية والترفيهية	21
99	متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الثقافية والترفيهية	22

102	بعد الاحياء عن الاستخدامات الامنية	23
103	متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الامنية	24
106	بعد الاحياء عن الاستخدامات الرياضية	25
107	متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الرياضية	26
108	جنس افراد العينة	27
109	سن افراد العينة	28
110	مهنة افراد العينة	29
111	مكان اقامة افراد العينة	30
112	عدد التنقلات الى الوسط الحضري	31
113	وسيلة التنقل في الوسط الحضري	32
114	ظروف التنقل الى المحيط الحضري	33
115	عدد التنقلات الى الوسط الحضري	34
116	توزيع الاستخدامات في المدينة	35
124	بطاقة تقنية للخط رقم 01	36
126	بطاقة تقنية للخط رقم 02	37
128	بطاقة تقنية للخط رقم 03	38
130	بطاقة تقنية للخط رقم 04	39
132	بطاقة تقنية للخط رقم 05	40

فهرس الخرائط

الصفحة	عنوان الخريطة	رقم الخريطة
36	الخريطة الادارية لولاية المسيلة	01
37	خريطة حدود مدينة حمام الضلعة	02

فهرس المخططات

الصفحة	عنوان المخطط	رقم المخطط
39	التطور التاريخي لمدينة حمام الضلعة (المرحلة التأسيسية)	01
40	التطور التاريخي لمدينة حمام الضلعة (المرحلة الاستعمارية)	02
41	التطور التاريخي لمدينة حمام الضلعة (من 1962-1990)	03
42	التطور التاريخي لمدينة حمام الضلعة (من 1990-2015)	04
43	طبوغرافية مدينة حمام الضلعة	05
53	مخطط التوسع العمراني لمدينة حمام الضلعة	06
57	توزيع انماط السكنات بمدينة حمام الضلعة	07
59	مخطط الطرقات داخل المدينة	08
60	مخطط الشوارع داخل الوسط الحضري لمدينة حمام الضلعة	09
62	مخطط لمختلف الشبكات	10
63	مخطط الساحات و المساحات الخضراء	11
69	مخطط خطوط النقل الشبه حضري بالمدينة	12
72	توزيع التجهيزات بمدينة حمام الضلعة	13
75	الاستخدامات السكنية بمدينة حمام الضلعة	14
77	الاستخدامات الخدمائية بمدينة حمام الضلعة	15
82	الاستخدامات الادارية بمدينة حمام الضلعة	16
87	الاستخدامات التعليمية بمدينة حمام الضلعة	17
91	الاستخدامات الصحية بمدينة حمام الضلعة	18
95	الاستخدامات الدينية بمدينة حمام الضلعة	19
97	الاستخدامات الثقافية والترفيهية بمدينة حمام الضلعة	20
101	الاستخدامات الامنية	21
105	الاستخدامات الرياضية بمدينة حمام الضلعة	22

123	مخطط الكثافة السكانية للاحياء لمدينة حمام الضلعة	23
125	مسار الخط 01	24
127	مسار الخط 02	25
129	مسار الخط 03	26
131	مسار الخط 04	27
133	مسار الخط 05	28

فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	رقم الصورة
37	صورة جوية لمدينة حمام الضلعة	01
55	صورة للسكنات الفردية	02
55	صورة للسكنات الفردية	03
55	صورة للسكنات الفردية	04
56	صورة للسكنات الجماعية	05
56	صورة للسكنات الجماعية	06
68	حافلات نقل غير مرخص امام المحطة البرية	07
68	حافلات نقل غير مرخص وسط المدينة	08
68	سيارات نقل غير مرخص	09
68	سيارات نقل غير مرخص	10
76	استخدامات خدماتية	11
76	استخدامات خدماتية	12
76	استخدامات خدماتية	13
76	استخدامات خدماتية	14
81	استخدامات ادارية	15
81	استخدامات ادارية	16
81	استخدامات ادارية	17
81	استخدامات ادارية	18
86	استخدامات تعليمية	19
86	استخدامات تعليمية	20
86	استخدامات تعليمية	21
86	استخدامات تعليمية	22

86	استخدامات تعليمية	23
90	استخدامات صحية	24
90	استخدامات صحية	25
94	استخدامات دينية	26
94	استخدامات دينية	27
96	استخدامات ثقافية وترفيهية	28
96	استخدامات ثقافية وترفيهية	29
100	استخدامات امنية	30
100	استخدامات امنية	31
100	استخدامات امنية	32
104	استخدامات رياضية	33
104	استخدامات رياضية	34

مقدمة عامة

تعد المدينة مركز لتجمع السكان الحضري و الوحدات الحضرية المتمثلة في التجهيزات و التجمعات السكنية ،فهي تنظيم عضوي معقد ومنسق ومجموعة من استخدامات الارض المختلفة والتي لا يمكن ان تؤدي وظائفها دون حركة الناس والبضائع لذا فان هذه الاستخدامات نسجت لها عبر التاريخ وداخل 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 الاول عن تدوير حركة الحياة الديناميكية الحضرية في المدينة بكافة انشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ، ومع التحولات الصناعية اصبح للنقل دور هام في الحياة الاقتصادية والحضرية للسكان ،مما جعل الطلب عليه من الضروريات التي تتزايد بشكل مستمر ،وجعل التفكير في سياسات النقل الجماعي اكثر تطابقا مع الواقع ووسائل تشريعية تتماشى والمعطيات المحلية والتطورات العمرانية ، وهذا لتحقيق خدمة نقلية مثالية انطلاقا من الاستغلال العقلاني لما هو متوفر في اي مجال حضري .

اذن ان وضع نقل وخاصة النقل الجماعي من اهم المسائل المطروحة ضمن قضايا التنمية والتهيئة المتعلقة بالمجال الحضري والتطور العمراني .

كما ان تخطيط التجهيزات والهياكل يجب ان يتماشى مع تخطيط النقل بصفة عامة والنقل الحضري بصفة خاصة من اجل تحقيق تخطيط شامل وتكاملي يمس كل مكونات النظام الحضري .

ونجد مدينة حمام الضلعة الواقعة بولاية المسيلة ، كغيرها من المدن الجزائرية عرفت نموا عمرانيا سريعا فزادت نسبة استخدامات الارض وتعددت الانشطة بها مما ادى الى البحث عن وسائل واساليب من اجل التنقل وكذا الوصول الى مركز هذه الاستخدامات من اجل قضاء الحاجات وتقريب المسافة بين السكان ومختلف الاستخدامات .

الفصل التمهيدي



- 1- الإشكالية
- 2- الفرضيات
- 3- الهدف العام من الدراسة
- 4- أهمية وأسباب اختيار الموضوع
- 5- المنهجية المتبعة
- 6- تقنيات البحث المستعملة
- 7- هيكلية المذكرة

1- الإشكالية

عرفت جل مدن العالم نموا سكانيا سريعا وتوسعا عمرانيا كبيرا ، ومع عمليات التنمية السريعة أصبحت هذه المدن مركزا للعديد من الأنشطة الاقتصادية و الخدمات المختلفة كالتجارة و الصناعة وقد أدى هذا التطور وما فيه من تضخم سكاني هائل إلى تداخل الوظائف وتعدد الحركة وتنوع أسبابها ، فأصبح المرء مضطرا للتنقل بين أجزاء المدينة المختلفة لتلبية متطلباته و الاستفادة من جميع الخدمات .

وتختلف المدن عن بعضها البعض في العديد من الخصائص التي بدورها تفرق بين مدينة و أخرى وهذا حسب حجم المدينة ووظيفتها ونوعية تسييرها... الخ . فالمدينة وما تعرفه من تطورات تواجه العديد من التحديات و المشاكل التي يصعب حلها ما لم تتوفر الآلية المدروسة للتخطيط العمراني السليم ، ومن بين هذه المشاكل هي مشكلة النقل الحضري .

بحيث أن قطاع النقل الحضري حضري خلال السنوات الأخيرة باهتمام متزايد من طرف الباحثين و المخططين وذلك باعتباره احد أهم قطاعات التنمية الشاملة، نظرا للدور الفعال والايجابي الذي يقوم به داخل النسيج الحضري للمدن، كما يعد احد أهم الأسباب المحفزة على الاستقرار الحضري في كثير من مدن العالم حيث يعتبر من القطاعات الهامة والذي يلعب دورا أساسيا على المستوى الاجتماعي والاقتصادي والعمراني لكل دولة من الدول المتقدمة منها والنامية على حد سواء.

وتتجلى الوظيفة الأساسية للنقل في كونه يشكل حلقة وصل بين البيت ومقر العمل والمدرسة أو الجامعة بالإضافة إلى رحلات التواصل الاجتماعي بين الناس والتسوق والتنزه وتأمين التنقل لمختلف الخدمات العامة ، وأسباب أخرى كثيرة تستوجب التنقل ، بحيث تتطلب حركة الناس وجود وسائل ونظم النقل من طرق و حافلات وغيرها من وسائل النقل العام لتسهيل هذه الحركة وتحقيقها على أفضل وجه .

وفي هذا الصدد ، يعد النقل الحضري قضية متعددة الجوانب ، وينظر إليه باعتباره جزء لا يتجزء من عملية التخطيط الحضري لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني ومختلف استخدامات الأراضي التي تعد احد أهم العوامل المولدة للتنقلات .

والمدن الجزائرية كغيرها من المدن النامية تعاني من مشكلات خاصة بحركة النقل داخل محيطها الحضري ، ومن بين المدن الجزائرية نجد مدينة حمام الضلعة الواقعة بولاية المسيلة التي عرفت في السنوات الأخيرة نموا حضريا سريعا وهي إحدى المدن التي تواجه عدة مشاكل في قطاع النقل ومن بين هذه المشاكل وأهمها :

- صعوبة الوصول إلى الخدمات بسبب عدم توفر النقل الحضري الجماعي داخل المدينة .

لهذا وجب التفكير اليوم أكبر من أي وقت مضى فيما يخص تدبير هذا القطاع الحيوي لان يكون في مستوى تطلعات ساكني مدينة حمام الضلعة ، لهذا فان الإشكالية التي سيتناولها هذا البحث تصب حول

التساؤلات الآتية : - ما هي الوضعية الراهنة لقطاع النقل الحضري بمدينة حمام الضلعة ؟

- ما هي المكانة التي يلعبها النقل الحضري الجماعي في تخطيط وتوزيع استخدامات الأرض

الحضرية ؟

2- الفرضيات:

- عدم توفر المدينة على شبكة النقل الحضري داخل المحيط العمراني أدى إلى تفشي ظاهرة النقل غير المرخص بها.

- غياب خطوط النقل الحضري الجماعي بالمدينة ساهم بشكل كبير في صعوبة الوصول إلى مختلف استخدامات الأرض

3-الهدف الرئيسي من الدراسة :

يهدف هذا البحث إلى :

- إبراز مكانة وأهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في توزيع وتخطيط استخدامات الأرض الحضرية .
- معرفة العلاقة بين النقل الحضري واستخدامات الأرض الحضرية .

4- أهمية وأسباب اختيار الموضوع :

تعتبر دراسة استخدامات الأرض وارتباطها بالنقل مرحلة هامة في تطوير وتخطيط أي منطقة فتطور ونمو المدن و التحولات العمرانية الكبرى و الزيادة السكانية المفرطة أدى إلى حدوث مشاكل عدة . وعلى هذا الأساس تم اختيار موضوع النقل الحضري الجماعي ومكانته وأهميته في توزيع وتخطيط استخدامات الأرض الحضرية لما له من أهمية كبيرة ، وترجع أسباب اختيار الموضوع على مدينة حمام الضلعة إلى عدة أمور أهمها :

- ✓ بروز المشكل المتمثل في أهمية شبكة النقل الجماعي داخل المدينة ومدى تأثيرها على التوزيع وتخطيط استخدامات الأرض .
- ✓ الحاجة إلى التنقل داخل المدينة باستعمال النقل لتباين المسافات وبعد التجهيزات الضرورية على السكان معظم الأحياء .
- ✓ محاولة تنظيم وتفعيل النظام الحضري .

5- المنهجية المتبعة:

تعتبر منهجية البحث من بين أهم أسباب نجاح العمل العلمي فهي الأسلوب الذي يتبعه الباحث و الإطار الذي يرسمه لبلوغ أهدافه لذلك تكتسي أهمية كبيرة في البحث ولذا على الباحث اختيار المنهجية التي تتلاءم مع طبيعة عمله و تخصصه .

من اجل فهم أعمق لأهمية شبكة النقل الحضري الجماعي و كذا أنماط استخدامات الأرض داخل المحيط الحضري ومن اجل الحصول على بيانات دقيقة تتعلق بهذا النوع من الدراسات اعتمدنا في بحثنا هذا على المنهج الوصفي التحليلي وذلك من خلال جمع البيانات و الإحصائيات و الخرائط و المخططات الخاصة باستخدامات الأرض وكذا الهياكل القاعدية الموجودة في المدينة وهذا من الجانب النظري و في الجانب الميداني قمنا بوصف وتفسير الوضع الراهن و تحليل مكانة وأهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في توزيع و تخطيط

استخدامات الأرض واستخلاص النتائج . فنجاح استعمال هذا المنهج يتوقف على نجاح وصف الواقع وعرض المعطيات ثم محاولة تفسيرها في ضوء البيانات المتوفرة.

6- تقنيات البحث :

بالنسبة لتقنيات البحث المستعملة تفرضها علينا طبيعة العمل ومن اجل الحصول على معلومات حول موضوع الدراسة اعتمدنا على الوسائل والتقنيات التالية :

المراجع العلمية و الوثائق البيانية :

وتشمل الكتب و المجالات التي تناولت واهتمت بدراسة العلاقة بين النقل وتخطيط وتوزيع استخدامات الأرض والتي لها علاقة كذلك بشبكة النقل الحضري الجماعي كما قمنا كذلك بجمع المخططات التي تبين استخدامات الأرض بمنطقة الدراسة ومختلف الإحصائيات و التقارير الخاصة بالمدينة بالشكل عام ووسط المدينة بشكل خاص والتي تخدم البحث والرسائل و البحوث الجامعية .

الملاحظة الميدانية:

تعتبر الملاحظة تقنية مباشرة لجمع المعلومات و المعطيات بصفة مباشرة عن الظاهرة وتمتاز بلمسها للجوانب الأساسية والرئيسية في معايشة الموضوع والهدف منها هو التعرف أكثر على المجال المدروس من حيث معرفة التوزيع الحالي للاستخدامات و مدى ضرورة النقل للوصول إليها وكذا معرفة طبيعة تنقل السكان مع أشخاص ليس لديهم رخصة نقل (النقل غير المقتن)

المقابلة :

أجريت مع المصالح التي لها علاقة مباشرة بالنقل و استخدامات الأرض ومن بين هذه المصالح بلدية حمام الضلعة ،مديرية النقل للولاية ،... الخ

الزيارات الميدانية :

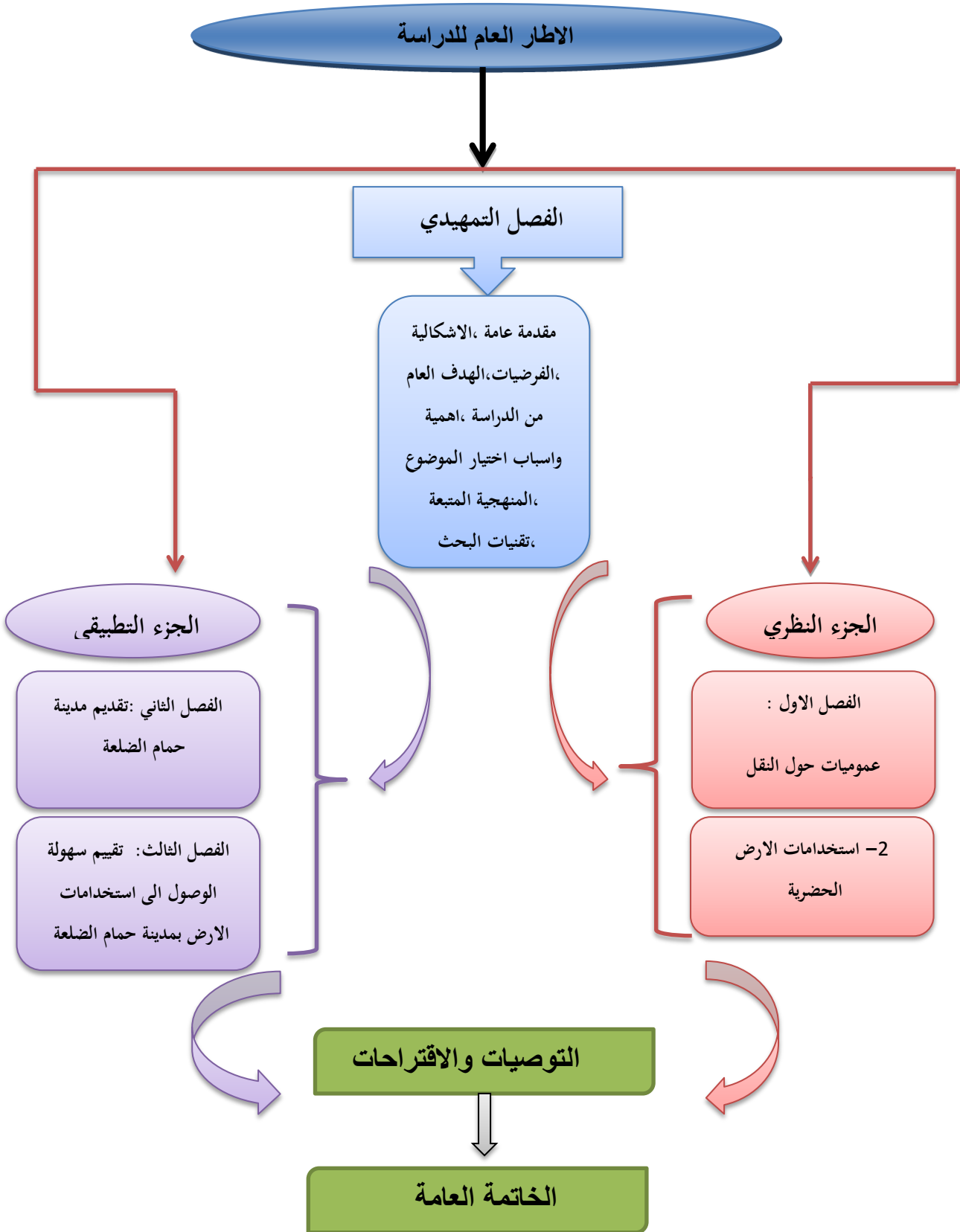
تشمل الزيارة الميدانية لموقع الدراسة للتعرف أكثر على مدى أهمية النقل داخل المحيط الحضري خاصة في توزيع وتخطيط استخدامات الأرض .

استمارة الاستبيان :

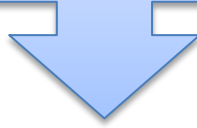
شملت استمارة الاستبيان فئة من سكان أحياء المدينة من اجل زيادة في معرفة الوضع الراهن للنقل وكذا تنقلات السكان ،بالإضافة إلى محاولة معرفة رأي السكان و تطلعاتهم ومحاولة إشراكهم في اقتراحاتنا المستقبلية كما ان عدد الاستمارات الموزعة 100 استمارة .

7- هيكلية المذكرة : تم تقسيم الإطار العام للدراسة إلى : فصل تمهيدي وجانبين (نظري وتحليلي

(والنتائج والتوصيات



الفصل الاول : النقل الحضري واستخدامات
الارض الحضرية



مقدمة

1-عموميات حول النقل

2-استخدامات الارض الحضرية

خلاصة الفصل

تمهيد:

سنحاول من خلال هذا الفصل تقريب مفاهيم بعض المصطلحات المستعملة في المذكرة باعتبارها مفاتيح لفهم الموضوع المدروس وبهدف استعمالها في مواضعها وقياسها .

حضرية مختصة بنقل الاشخاص مقابل مبالغ مالية محدودة عبر المسالك المخصصة لها لها نقاط توقف ومحطة معينة

ويمكن القول ان النقل الحضري نشاط للخدمات يتبع منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي او معنوي يضم التحوا الفيزيائي للاشخاص في مجال المحيط الحضري على مستوى مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة وهو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الافراد وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام . (لوهابي وليد، 2010، ص 12)

ومن هنا نستنتج ان :

- الكلام عن النقل الحضري يقتضي وجود خدمات عمومية اجتماعية .
- الكلام عن النقل الحضري يستوجب وجود خدمة مدنية لهلا حدودا واضحة خلافا عن النقل مابين المدن اي ما بين المدينة والمدن المجاورة .
- مقابل خدمة النقل يجب دفع حقوق التنقل .
- يقتضي وجود وسائل نقل تنقل عدد اكبر من المتنقلين .
- يقتضي محاولة تغطية كل احياء المدينة حسب الاحتياج .

1-2-1- انواع النقل في المجال الحضري :

دفعت الحالة الى تنقلات الافراد الى استحداث طرق عديدة للنقل منها الفردية و الجماعية و ذات المواقف الخاصة و نصف الجماعية و النقل غير الرسمي ، ويمكن توضيح فيما يلي :

1-1-2-1- المشي على الاقدام :

يعتبر نوعا طبيعيا تقليديا لا يتطلب مساعدة ميكانيكية يتميز بالمحدودية من حيث المسافة المقطوعة لأنه يتطلب كمية معتبرة من الطاقة الجسدية . (Godard,France,L'Harmattan,1992.pp23-24) ويلتزم هذا النوع من التنقل الشوارع الضيقة و المدن ذات الازدحام الكبير وله فوائد عديدة لصحة الانسان و البيئة.

1-2-1-2- النقل بواسطة عجلتين:

يمثل هذا النوع قسما مهما في التنقلات داخل المدينة خاصة في البلدان التي تشهد كثافة سكانية عالية. (مثل الصين) ويساهم في تقليل الازدحامات و المواقف وهو اقتصادي في الطاقة و يحافظ على البيئة .

1-2-1-3- النقل بواسطة السيارة :

تمثل السيارة الفردية وسيلة نقل جيدة من حيث الراحة و الامن و اختصار الوقت وتوفير خدمة النقل من الباب الى الباب ،وتعبر عن الحرية الفردية . (F,websteretauter.france ,1985,pp29-33). لكنها نموذج مسرف لاستخدام الفضاء و الارض وتلوث المحيط و البيئة ومشاكل المرور .

1-2-1-4- النقل الجماعي الحضري :

ظهر هذا النقل في القدم على شكل عربة بأربع عجلات تتسع لأربعة عشر شخصا وتجرها ثلاثة احصنة .وتطور فاصبح يتضمن عدة انواع .وتعتبر الحافلة على اختلاف انواعها (صغيرة او متوسطة او كبيرة) .(بوقنة سليم .2005.ص 96).

اكتر الوسائل الجماعية استعمالا في النقل الحضري نظرا لتكلفتها المناسبة واقتصادها في الطاقة رغم تلويثها .

1-2-1-5- النقل الحضري الجماعي للمسافرين في المواقع الخاصة :

يميز هذا النوع من النقل تقريبا التكتلات السكانية الكبيرة في البلدان الكبيرة ،واهم انواعه : (Guyon . France .CELSE ,2000.PP14-22

1-2-1-5-1-القطار الكهربائي تحت الارض (الميترو): يتميز هذا النوع من النقل بكون ممراته تحت الارض بسبب ثقل تجهيزاته وغلاء تكاليفه الاستثمارية .ويزيد طول شبكته عن عشرات الكيلومترات .وهو ضروري للمناطق الحضرية التي يفوق سكانها المليون نسمة ، ويساهم بفعالية في التخفيف من مشاكل المرور ويتميز بسرعته التجارية العالية .

1-2-1-5-2-الحافلة الكهربائية او الميترو الخفيف (ترامواي):

هو نموذج حديث محدود بخط سير معين لسكة حديدية داخل المدينة ، لا يحدث ضوضاء وغير ملوث للجو واقل استهلاكا للطاقة .

1-2-1-5-3-النقل نصف الجماعي الحضري للمسافرين (سيارة الاجرة):

تندرج سيارة الاجرة ضمن وسائل النقل نصف الجماعي .وهي اقرب الى السيارة الفردية وعادة ما ينقل فيها شخص واحد او عدة اشخاص لهم وجهة واحدة ويتضمن هذا النوع من النقل نوعين : سيارة اجرة فردية مزودة بعداد او حاسب الاجرة وسيارة الاجرة الجماعية وتعمل وسط التكتلات السكانية بتعريف محددة .

1-2-1-5-4-النقل غير الرسمي :

يشبه هذا النوع النقل نصف الجماعي الى حد كبير ، لكنه يتميز بانه يعمل بطريقة غير شرعية اذ ليس له رخصة العمل من الادارة المسؤولة .ويوجد بصفة جلية في البلدان النامية ،ولا يتضمن خط سير معين وليس امنا ولا مؤمنا وليس له محطة توقف معينة .

1-3-3- النقل الحضري الجماعي :

تعدد التعاريف المرتبطة بموضوع النقل الجماعي ويمكن حصرها في :

1-3-3-1- تعريف النقل الجماعي للمسافرين :

لقد عرفت المادة 2 من القانون 13/01 المؤرخ في 07 اوت 2001 النقل الجماعي للمسافرين على انه "كل نقل بمقابل على حساب الغير تقوم به اشخاص طبيعية او معنوية مرخص لهم لهذا الغرض ".
ويجب الا تقل سعة المركبة عن 09 مقاعد بما فيها مقعد السائق حتى يكون نقلا عموميا او مشتركا ،وهذا ما نصت عليه المادة 25 من نفس القانون : "يتم النقل الجماعي للأشخاص بواسطة وسائل مصممة لنقل أكثر من 09 اشخاص بما فيهم السائق ". (الجريدة الرسمية العدد 44، ص 85) .
ويسمى نقل المسافرين نسبة الى تلبية حاجات التنقل للمستعملين في ظروف اقتصادية واجتماعية الاكثر فائدة للمجموعة الوطنية ،بحيث تهدف سياسة نقل الاشخاص الى اعطاء الاولوية لتطوير وسائل النقل الجماعي ،وترمي الى تحسين مستمر لشروط الامن والانتظام والراحة والجودة .
1-3-3-2- النقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي :

يمارس هذا النشاط بواسطة مؤسسات خاصة او مؤسسات وطنية او مؤسسات نقل تابعة للجماعات المحلية لقد استفاد القطاع الخاص من ممارسة نشاط النقل العمومي الحضري الذي رجع بالفائدة الكبيرة على المواطن ويمتاز بخصائص معينة ادت الى انتشار استعمالها بين مختلف شرائح المجتمع من اهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص ،وانخفاض تكلفة النقل فيها مقارنة بالوسائل الاخرى .وتحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة بسبب ربط مختلف احياء المدينة ببعضها البعض ،وتخضع الى تنظيمات معينة التوقيت ،الخطوط ،والمواقيت وفق خدمة النقل العمومي ،بالإضافة الى الحافلات يوجد وسائل اخرى تستخدم في النقل العمومي والتي منها "الترامواي... " والنقل الجماعي بالحافلات هو اهتمام هذه الدراسة . (حكيم بركاني 2003، ص9)

1-3-3-3- ملكية النقل الحضري الجماعي للمسافرين :

تعد خدمات النقل الحضري الجماعي للمسافرين خدمات عمومية متوفرة في المجال الحضري تقدم بسعر معقول ومناسب لعموم المستعملين وتتصف باستمراريته وانتظامها مع الوقت واستغلالها الكامل للخطوط الممنوحة وقابليتها للتكيف مع متطلبات الزبائن واحتياجاتهم . (Godard,1992.p111).
وهنا تبرز اهمية هذا النوع من النقل على جميع الاصعدة الاقتصادية والاجتماعية الخ .وتراوحت ملكيته بين الملكية العامة للدولة و الملكية الخاصة للمتعاملين الاقتصاديين . فتظهر الملكية العامة خصوصا في الدول التي تبني النظام الاشتراكي حيث تكون كل وحدات الاعمال الخاصة بقطاع النقل الحضري مملوكة ومسيرة من طرف الدولة او مسيرة جزئيا من طرف الخواص . وتقدم هذه الوحدات خدمات النقل بواسطة الاسعار الادارية (الموسوي ،ضياء ، مجيد ، 2001.ص9)

اما في الدول الرأسمالية و الدول الاشتراكية التي شهدت الانفتاح على السوق الحرة فتميزت الملكية بدخول متعاملين خواص يملكون مؤسسات النقل ويسيرونها ويقدمون خدمات النقل بأسعار السوق . وقد شهد دخولهم منافسة شديدة زاد من متاعب مؤسسات القطاع العام . واصبح بإمكان المتنقل - المستقل مركبات النقل - المفاضلة بين الناقلين وبين الوسائل المتاحة المختلفة في ظل سيادة اقتصاد السوق . لكن ذلك لم يمنع من ظهور ممارسات و سلوكيات كثيرة انعكست سلبا على نوعية الخدمة المقدمة ومستواها .

1-4-4- تخطيط النقل الحضري :

1-4-4-1- مفهوم مخطط النقل الحضري :

ان تحسين نظام النقل في النظام الحضري لا يتم الا بوضع مخطط عام للنقل وحركة المرور ،يقوم بتحليل وتحسين عملية الاشخاص والسلع حسب مختلف الانماط بين المناطق المشكلة لمجال الدراسة وذلك من اجل استراتيجية عامة في مجال التنظيم ،الاستثمار والاستغلال والمراقبة... الخ.

وعلى ادارات السلطات المحلية الحفاظ على المعادلة الدائمة بين مخطط النقل الحضري و المخطط العمراني ،ومخطط النقل الحضري هو عملية مستمرة تهدف عن طريق البحث الى ابتكار طرق ملائمة للسيطرة على النظام (الحضري) وانه عن طريق مراقبة التأثيرات يمكن الاطلاع الى اي مدى كانت السيطرة فعالة والى اي مدى ستحتاج فيه الى تحويلات لاحقة .

عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب ومتعددة المراحل والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل لتلائم عملية التطور الحضري المسير وفقا لبرامج واهداف محددة تلي قدر الامكان رغبات السكان في التنقل بسهولة وسير وامن ومستوى خدمة انسب .

مما سبق نستنتج ان مخطط النقل الحضري هو الخطة المدروسة لضمان وتشجيع المواطنين المقيمين على استعمال النقل الجماعي (الحافلات) لتلبية مختلف انواع التنقلات التي تتنوع من شخص لآخر ومن تجمع سكاني لآخر وهي :

- الذهاب للعمل
- الذهاب للتسوق
- الذهاب للدراسة
- الذهاب للتنزه
- تنقلات مختلفة
- العودة للمنزل

وذلك دون الخروج عن الحدود المضبوطة التي تحددها الدراسة وبشكل منتظم ومنسق (خربوش

خالد،2002،ص6) .

1-4-2-اهداف مخطط النقل الحضري :

يرمي التخطيط الحضري الى بلوغ الاهداف التالية: (الوهابي وليد، ص16)

- ✓ استخدام امثل لنظام النقل القائم وتسهيل مراقبة نشاطات النقل .
- ✓ ضمان ربط النشاطات الاجتماعية والاقتصادية داخل المحيط الحضري .
- ✓ اقتراح النمو المرحلي لنظام النقل حيث يصل الى ماهو مخطط في المستقبل .
- ✓ التحكم في استعمال وسائل النقل الحضري والوصول الى مستوى تحمل اعباء الطلب على النقل .
- ✓ اتجاه الترابط والانسجام بين المساحات الفارغة بالمدينة وسهولة الوصول والتوازن في توزيع الفوائد واشباع حاجات السكان .
- ✓ تحقيق التكامل بين شبكات ووسائل النقل .
- ✓ معرفة الطلب على المدى الطويل والمتوسط على النقل واختيار المشاريع الاكثر مردودية .
- ✓ التوصل الى ترتيب وتنظيم معقول ومناسب لاستعمالات الارض الحضرية وتحديد موقع الانشطة المختلفة بهدف توفير الراحة للسكان.
- ✓ تحقيق التنمية الحضرية المتواصلة والمساهمة والمحافظة على النظام البيئي .
- ✓ اظهار التباين والاختلاف بين مناطق واحياء المراكز الحضرية وتحقيق المساواة وتوفير الفرص التنموية للمساحات الارضية وتحقيق العقلانية في اتخاذ القرارات السليمة .
- ✓ اقتراح التوسعات في نظام وانواع ومستويات الخدمة اللازمة في المستقبل واتباع الطلب المتوقع على النقل .
- ✓ تقييم الحالة العمرانية والحضرية والعمل على ايجاد الحلول الهندسية للمشاكل العمرانية مثل الزيادة السكانية والتوسع العمراني بالمدن.

ومن خلال هذه الاهداف تبرز لنا اهمية تخطيط النقل الحضري في المدينة حيث يعتبر تخطيط

استخدامات الارض الحضرية (المدن) جزءا من التخطيط الشامل على مستوى الاستخدام المعين او المحدد او ضمن

خطة عامة على مستوى الاحياء او المدينة ككل. (لوهابي وليد، ص16).

1-5-1- مفهوم شبكة النقل والخطوط الحضرية:

1-5-1- مفهوم الشبكة

الشبكة (Le Réseau) تعني انتظام مجموعة الطرق في صورة عقد تنظمها مجموعة من الوصلات و تمثل الشبكات إحدى العناصر الهامة في نظام النقل (سعيد عبده، ص28) و شبكة النقل هي مجموع الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط، و لذلك يمكن أن نجد شبكة نقل برية (طرق و سكك حديدية)، شبكة نقل بحرية، جوية (محلية و دولية)..... كما يمكن أن نجد كذلك شبكة نقل حضري (réseau urbain) وشبكة نقل ضواحي (réseau suburbain) و ما بين المدن (réseau interurbain) (شاكر بلخضر، ص13) :
1-1-5-1- شبكة النقل الحضري الجماعي :

تمثل شبكة النقل في اي اقليم درجة التقدم البشري حتى فيما لو كانت الظروف الطبيعية غير ملائمة وهكذا يقال شبكة النقل الارضي تحصي صدق مدنية المجتمع والمرحلة التقنية التي بلغها. تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي من خطوط حضرية بما فيها رؤوس الخطوط (بداية و نهاية الخط) ونقاط التوقف اضافة الى حضيرة المركبات ... الخ.
1-2-5-1- الخطوط الحضرية :

يتميز كل خط من خطوط شبكة النقل بمنطقة تأثير تمكنه من جذب اكبر عدد ممكن من مستعملي النقل العمومي ولتحديد مجال التأثير يجب الاخذ بعين الاعتبار خصائص النسيج العمراني وكذلك موقع الجذب، ويتم تحديدها انطلاقا من المسافة القصوى التي يتوقف عندها استعمال المواطنين لهذا الخط مع مراعات الوقت اللازم والمطلوب للوصول الى نقاط التوقف على مستوى الخط اضافة الى انتظار وصول وسائل النقل، والوقت المستغرق في التنقل الى غاية الوجهة المقصودة .
ويعد تحديد الخطوط ومناطق تأثيرها بطريقة تسمح بتغطية كاملة ومتوازنة للمحيط العمراني، يجب معرفة عدد مستعملي وسائل النقل العمومي في اليوم، الشهر والسنة مع مراعات الخصائص الواجب توفرها اثناء تقديم خدمة النقل:

❖ فترات تقديم الخدمة اثناء اليوم .

❖ تغيير الخدمة حسب الاوقات (اوقات الذروة، اوقات الفراغ).

❖ تكرارات مرور الحافلات .

ومن ثم يمكن تحديد: نوع المركبات المستعملة في التنقل وتكرارات المرور . (حليم شيوخ ص24 ص25)

❖ نوع المركبات في الكيلومتر لكل خط وفي كل الاوقات وعلى مدار السنة .

ويمكن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري الجماعي على اساس المعايير التالية : (حليم شيوخ، ص12)

1-2-5-1-الخطوط الضرورية: وهي الخطوط التي تضمن الربط بين الاحياء المختلفة للمنطقة العمرانية بالمركز الرئيسي ومناطق النشاطات الحضرية ، وذلك بالمرور عند الاقتضاء بالمراكز الثانوية الى جانب التجهيزات ذات المنفعة العمومية الاكثر اهمية كالمراكز الاستشفائية والمحطات والمدارس ... الخ.

1-2-5-2-الخطوط النفعية: وهي الخطوط التي تربط مختلف الاحياء فيما بينها .

1-2-5-3-الخطوط الملائمة: وهي خطوط ليست ضرورية او مهمة جدا ولكنها تمكن المستعملين من التنقل عليها بسهولة ، بسرعة وبكل راحة .

ويمكن ايضا ترتيب الخطوط على اساس المعايير العمرانية التي تتعلق بدراسة وتخطيط المسالك ، وكذا باختيار وسيلة النقل المستعملة .

1-2-5-4- حسب تخطيط المسالك :

يمكن للخطوط الحضرية التي تكون الشبكة الحضرية على عدة انواع:

1-2-5-4-1-الخطوط الشعاعية: وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة بوسط المدينة.

1-2-5-4-2-الخطوط المماسية: وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة وتمر مماسيا بوسط المدينة

1-2-5-4-3-الخطوط الدائرية: هي الخطوط التي تربط جميع نقاط المنطقة العمرانية دون قطع او

المرور مماسيا بوسط المدينة ، ولكنها تحيط بالمنطقة العمرانية على شكل حلقة .

1-2-5-4-4-الخطوط القطرية: وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة مروراً بوسط المدينة.

1-2-5-5- حسب وسيلة النقل :

تعدد خطوط النقل المشغلة لخدمة النقل الجماعي وذلك حسب وسائل النقل المستعملة :

1-2-5-5-1-الخطوط ذات الطريق الثابت : وهي الخطوط التي تستغلها وسائل النقل مثل

الترامواي ،القطار السلكي .

1-2-5-5-2-الخطوط ذات طريق ثابت جزئيا: وهي الخطوط التي تتبع فيها مركبات النقل

المشترك نوعين من الحركة في تنقلاتها مثل الحافلات التي تستعمل الاسلاك الكهربائية .

1-2-5-5-3-الخطوط ذات الطريق الحر: وهي الخطوط التي تستعملها الحافلات العادية .

2- استخدامات الأرض:

2-1- مفهوم استخدامات الأرض الحضرية:

إن مفهوم استخدامات الأرض الحضرية من المفاهيم الواسعة والمعقدة ، فقد عرفها العلماء كل حسب وجهة نظره "فمن الناحية الجغرافية يرى العلماء أن موضوع استخدامات الأرض يجسد أهم ما يصور أو يعبر عن التعامل بين الإنسان والأرض وأن يستخدم الإنسان الأرض استخداما يجاوب إرادته ويتفجع بها على نحو ما يريد وتكون الأرض وكأنها تطاوع الإنسان وتمثل ولا ترفض له طلبا" (د.صلاح الدين الشامي 1990 ، ص 14).

ومن الناحية الاقتصادية فهي تلك الترتيبات والنشاطات والاستثمارات التي يقوم بها الإنسان على سطح الأرض بغرض الحفاظ عليها أو إدخال تغييرات وتعديلات عليها بهدف الاستفادة منها.

"أما من الناحية البيئية فهي تغيير الإنسان البيئة من طبيعية إلى بيئة عمرانية تخدم مصالحه وحاجاته الخاصة من سكن وتجهيزات وأماكن للعمل وأخرى للترفيه... الخ" (rapport spéciale du GIEC.2000) ورغم اختلاف المصطلحات المبرزة والمحددة لمفهوم استخدامات الأرض إلا أنها تشترك في معنى واحد ألا وهو "أن استخدامات الأرض تمثل التوزيع المكاني للوظائف المتعددة التي تقدمها المدينة لسكانها وسكان المناطق المحيطة بها متمثلة (بالوظيفة السكنية، التجارية، الصناعية الخدمية والترفيهية)" (عبد الصاحب ناجي رشيد البغدادي 1999، ص 10) "ويمكن تعريفها أيضا بأنها مجمل الفعاليات والأنشطة التي يمارسها أو يقوم بها الانسان على الأرض، أي التغير المستمر في علاقة الانسان بالأرض وإيجاد حالة من التوازن فيما بينهما ويزداد اعتماد الانسان على الارض بمرور الزمن بسبب النمو السكاني لكونها البعد المكاني الذي يستقر عليها ويستغل ثروتها ومواردها في سبيل سد احتياجاته وتحقيق رفاهيته.(محمد مدحت جابر 2006 ، ص 347)

وتعد الوظيفة مبرر وجود المدينة ومحدد نمط الحياة فيها فهي الأساس في قيام وتشكيل المدينة. لذا فالمدينة المعاصرة مدينة تعقدت الحياة فيها لتعدد الوظائف والاحتياجات نتيجة للتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والحياتية الأخرى.

وتتنوع استعمالات الأرض داخل المدينة ويبدو كل جزء منها قد تخصص في استعمال معين يميزه عن أجزاء المدينة الأخرى بهذا الاستعمال. "و تشكل مجمل هذه الاستعمالات الهيكل العام للمدينة، حيث أصبح من أهم الأمور الأساسية عند دراسة المدن تقسيمها حسب نمط استعمال الأرض وحسب تركيبها الوظيفي ويرتبط التركيب الوظيفي للمدن بمراحل نموها وبالعوامل الرئيسة التي أدت إلى هذا النمو فكل مرحلة تتميز بوجود وظيفة جديدة أو اختفاء وظائف سابقة." (عيسى علي ابراهيم 2005 ، ص 150).

وبما أن استعمالات الأرض الحضرية في نمو مستمر نتيجة للتغيرات الحاصلة في أعداد السكان والتطورات الاقتصادية والاجتماعية لذا فهي تحتاج إلى سياسات مستمرة لتنظيم هذا النمو وإلا سيكون نموها بشكل عشوائي دون تلبية احتياجات السكان المختلفة.

2-2- مفهوم تخطيط استخدامات الأرض :

- تعتبر عملية استخدامات الأرض معقدة مقارنة بغيرها من عمليات التخطيط حيث يتم من خلالها ربط ودمج المعطيات الطبيعية والاجتماعية و الاقتصادية لاستخدام معين مع تقييم وتوقع مسبق للحاجات المستقبلية وعليه يمكن تعريف تخطيط استخدام الأرض كما يلي :
- 1- انه مجرد مجموعة من النشاطات المنطقية المتتابعة التي تهدف إلى تنظيم المجتمعات البشرية من خلال دراسة وفهم العلاقات القائمة بين أنماط المستقرات البشرية ووظائفها في مكان وزمان محددين ،لذلك لا بد للمخطط من معرفة الخطوط الفاصلة بين المناطق الريفية والحضرية وكذلك بين المعطيات الطبيعية والثقافية وذلك من اجل وضع إجابات سليمة لأسئلة مثل :
- * أين يمكن أن نختار مواقع المناطق السكنية الجديدة ؟
- * كيف يمكن للمخطط إيجاد المساكن ذات المواصفات المرغوبة ؟
- أسئلة أخرى كثيرة لا بد أن يكون المخطط قادرا على وضع إجابات صحيحة وملائمة لها .
- إن تخطيط استخدام الأرض في جوهره ليس إلا توزيع صحيح ومتوازن للأرض بين الاستخدامات المنافسة والمختلفة وبالذات في الدول التي يتزايد فيها السكان بمعدلات سريعة وتقل فيها الأرض .
- 2- وكذلك يمكن تخطيط استخدامات الأرض على انه عملية وضع توصيات تتعلق برصد الأماكن المناسبة للاستعمالات الإنسانية وذلك من اجل تقديم إطار القرارات العقلانية التي تقرر تخصيص الأراضي للأغراض العامة و الخاصة .
- 3- ويعرف تخطيط استخدامات الأرض بأنه تقييم منهجي ومنظم للأرض واستخداماتها القائمة وكذلك العوامل الطبيعية والاجتماعية و الاقتصادية بطريقة تساعد وتشجع مستخدمي الأرض على اختيار أنماط استعمالات مستدامة تمكن من زيادة الإنتاج وتلبية حاجات السكان وفي نفس الوقت تحافظ على البيئة .
- ### 2-2-1- اهداف تخطيط استخدامات الارض :

- * تقدير الحاجات الحاضرة و المستقبلية للسكان وتقييم قدرة الأرض على توفير هذه الحاجات وإيجاد الحلول للمشاكل القائمة والمتوقعة .
- * تحديد ووضع الحلول المناسبة والملائمة للاستعمالات الناجمة عن المنافسة بين المصالح العامة والخاصة ومصالح الأجيال الحاضرة و المستقبلية .
- * البحث عن حلول وخيارات تلي الحاجات القائمة وإدارة وتنمية المجتمع .
- * تحقيق تخطيط أكثر لتلبية حاجات السكان ومشاكلهم .
- * الاستفادة من الخبرات العالمية و التجارب الدولية فيما يتناسب مع المنطقة .

2-2-2- نظريات أنماط التوزيع المكاني لاستعمالات الأرض الحضرية:

تعددت النظريات التي تناولت استخدامات الأرض في المدن والتركيب الداخلي للمدن يختلف من منطقة إلى أخرى في المدينة الواحدة كما يختلف من مدينة إلى أخرى، لهذا السبب قام مخطوطو المدن والجغرافيين والاجتماعيين بمحاولات عديدة لإيجاد مفاهيم نظرية عامة لتفسير استعمالات الأرض داخل المدينة وبحث العلاقات بين هذه الاستعمالات المختلفة لغرض التوصل الى العوامل التي ساهمت في تشكيل التركيب الداخلي للمدن وعملية نموها وتوسعها. وهذه النظريات هي :

2-2-2-1- نظرية الحلقات المركزية: (حيدر فاروق 1994 ص 154)

وضعت هذه النظرية من قبل الباحث الاجتماعي ارنست برجس في عام (1925) واعتمدت هذه النظرية على فكرة أن التطور في المدن يأخذ الاتجاه الخارجي من المنطقة المركزية لكي يكون مناطق دائرية يكون لها مركز واحد وكل منطقة تسمى كالتالي:

منطقة قلب المدينة وهي النواة التي تشمل المتاجر و المكاتب و البنوك..... الخ. وتتواجد كل تلك الأنشطة في مكان مركزي من المدينة يسمى بالمنطقة المركزية للأعمال.

منطقة الانتقال و تتميز بتعدد وتغير طبيعة استعمالات الأرض و يبدأ في هذه المنطقة ظهور المناطق السكنية بمستويات مختلفة.

منطقة مساكن العمال وهي منطقة ذات مساكن شعبية لذوي الدخل المنخفض.

منطقة مساكن ذوي الدخل المتوسط.

منطقة الضواحي البعيدة التي تمتد على طول خطوط المواصلات الرئيسية و تتميز بوجود مساكن لذوي

الدخل المتوسط و العالي.

2-2-2-2- نظرية القطاعات :

"جاء بهذه النظرية الباحث الأمريكي هومر هويت عام (1939) حيث رأى أن نمو المدينة يتم على

شكل قطاعات متعددة تعتمد على طول شبكة المواصلات المختلفة للمدينة." (F) CHAPIN 1972 ص 16-

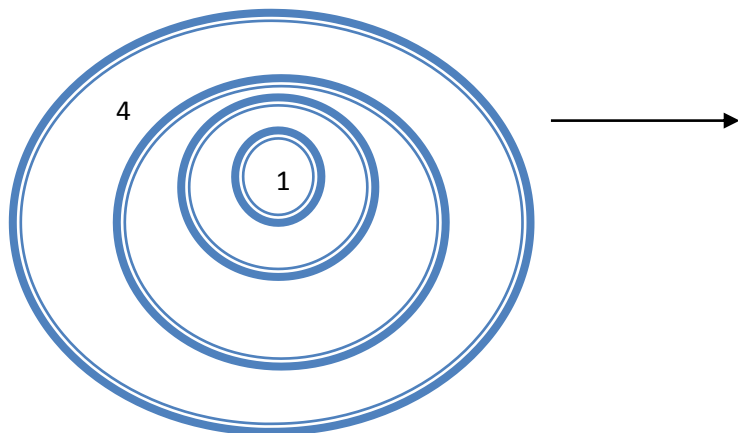
(17) ويؤدي التباين في إمكانية الوصول إلى فروق في أسعار الأراضي ويؤثر ذلك بدوره على استخدامات الأراضي في القطاعات المختلفة. وتضم نظرية القطاعات خمسة مناطق كما هو الحال في نظرية الحلقات المركزية باستثناء المنطقة الثانية التي اعتبرها هويت منطقة صناعات خفيفة و تجارة جملة بدلا من منطقة الانتقالات.

2-2-2-3- نظرية النوى المتعددة:

- "تبني هذه النظرية الباحثان هاريس وادوارد أولمان عام 1945 (Bradford and Ken 1978) ص 72 (وبناء على رأيهما فإن المدن تتكون من عدة نوايا وأن لكل نواة وظيفة معينة تختلف عن وظائف النوايا الأخرى وقد افترض الباحثان أن أهم العوامل التي تؤدي إلى ظهور النوى في المدن هي :
- الاعتماد المتبادل بين بعض النشاطات والمؤسسات وحاجتها إلى التقارب من بعضها البعض فالمنطقة الصناعية تحتاج إلى مساحات واسعة فضلاً عن طرق المواصلات السهلة.
 - نشاطات أخرى تميل إلى التقارب من بعضها البعض بسبب المنفعة المتبادلة فيما بينها مثل ميل مخازن بيع المفرد إلى التكتل في منطقة واحدة للاستفادة من بعضها البعض.
 - بعض النشاطات لا تنسجم مع البعض الآخر مثل الصناعات الثقيلة ودور السكن.
 - ارتفاع الأيجار والسعر العالي للأرض قد يؤدي إلى طرد بعض المؤسسات التي لا تستطيع دفع الأيجار المطلوب بسبب قلة دخلها فتختار المواقع المناسبة لها في منطقة معينة وتظهر على شكل نوى في المدينة.
 - وتوضح الأشكال التالية نظريات التوزيع المكاني لاستعمالات الأرض. (د.عبد الله عطوي 2003 ص 138-141)

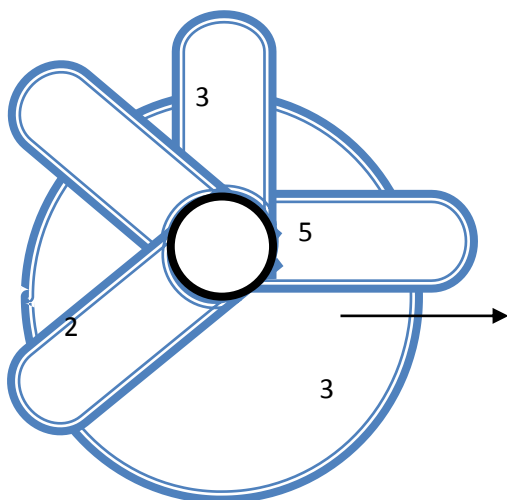
الشكل رقم (02) نظريات التوزيع المكاني لاستخدامات الارض

نظرية الدوائر المركزية :



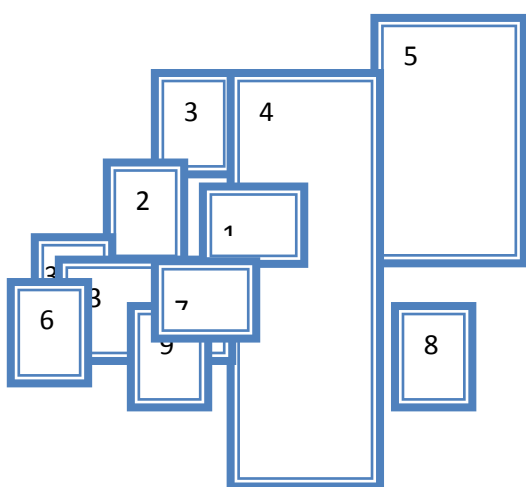
- 1- المنطقة التجارية المركزي
- 2- المنطقة الانتقالية
- 3- منطقة سكن العمال
- 4- منطقة سكن الطبقة الوسطى
- 5- منطقة الذهاب والاياب

نظرية القطاعات :



- 1- المنطقة التجارية المركزية
- 2- منطقة تجارة الجملة والصناعات الخفيفة
- 3- منطقة سكن الطبقات الفقيرة
- 4- منطقة سكن الطبقات المتوسطة
- 5- منطقة سكن الطبقات الغنية
- 6- منطقة الصناعات الثقيلة
- 7- منطقة تجارية خارجية
- 8- منطقة الضواحي السكنية
- 9- منطقة الضواحي الصناعية

نظرية النوى المتعددة:



2-2-3- أهمية دراسة استخدامات الأرض الحضرية:

حظيت دراسة استخدامات الأرض في المدينة باهتمام الكثيرين من دارسي المدن باختلاف تخصصاتهم جغرافيين كانوا أو مخططين نظرا للأهمية التي تتمتع بها هذه الدراسة وتمثل أهمية دراسة استخدامات الأرض في النقاط التالية :

✓ التطور السريع في حياة السكان وما ينجم عنه من زيادة الطلب على الأراضي للاستعمالات المختلفة.

✓ تسجيل الاستخدام الحقيقي للأراضي عبر المجال الحضري.

✓ الضغط المتزايد على الخدمات و المرافق العامة و الحاجة لمزيد منها نتيجة لزيادة عدد السكان

تقدير الاحتياجات الحالية والمستقبلية للسكان وتقييم قدرة الأرض على استيعابها وتوفيرها.

✓ ضمان تنمية شاملة من خلال إنجاز مخططات أكثر تقدما تتلاءم وحاجات السكان ومشاكلهم.

✓ التغلب على الكثير من المشاكل التي تنجم عن التغير في أنماط استخدام الأرض كالتنافس بين

الاستخدامات المختلفة الناجمة عن التضارب بين المصالح الفردية والمصلحة العامة ووضع

الحلول المناسبة لها.

2-2-3-1- مراحل دراسة تهيئة استخدامات الارض:

2-2-3-1-1- مرحلة المسح الشامل: وتهدف هذه المرحلة إلى الاهتمام بدراسة وتسجيل الوضع

القائم لاستخدامات الأرض في المدينة.

2-2-3-1-2- مرحلة التحليل والتفسير: وتركز هذه المرحلة على معرفة وفهم الأسباب والعوامل

المسؤولة في تحديد أنماط استخدامات الأرض القائمة بجميع خصائصها إلى جانب محاولة معرفة وتحديد اتجاهات النمو والتوسع الحالي.

2-2-3-1-3- مرحلة التخطيط و يتم فيها اتخاذ القرارات التي تقوم على أساس الوضع الراهن

لاستخدامات الأرض و الاتجاهات الحالية للنمو وفيها يتم اقتراح بدائل أفضل

2-2-4- تصنيف انماط استعمالات الارض الحضرية :

ان تشخيص و تحديد انماط استعمالات الارض تختلف من مدينة لاخرى حسب موقعها بالنسبة

للاقليم المحيط بها ومدى استفادتها من الثروات الطبيعية لهذا الموقع وتكون استعمالات الارض مما يلي :

2-2-4-1- الاستخدامات السكنية :

تعد الوظيفة السكنية من اوائل استعمالات الارض في المدينة و المحرك الاول لنموها ويمثل السكن الوحدة الاساسية المكونة للنسيج العمراني وعلى اساسه يتحدد المظهر المورفولوجي للمدينة وتعتبر مساحة الاستعمال السكني هي النسبة الرئيسية التي تسود معظم الاستعمالات وياخذ عددا من الصور فقد يكون :

(1) سكنا متميزا (مرتفع التكاليف)

(2) سكنا متوسط التكاليف

(3) سكنا منخفض التكاليف

"وتتوزع المناطق السكنية بالمدن القائمة حاليا بشكل قد لا يتضح فيه صور التدرج الهرمي الواضح في المدن التي تنشأ تنفيذا لخطة عمرانية مسبقة ، بمعنى ان المدينة تتكون من عدد من الاحياء السكنية التي تتكون من مجاورات تحتوي هي الاخرى على المجموعات السكنية ." (د.عاطف حمزة 1992 ص 44)

2-2-4-2- الاستخدامات العامة : (عبد الصمد ، 2014، ص42)

ترتبط الخدمات دائما بالمناطق السكنية باعتبارها المجال الذي توجه اليه هذه الخدمات و الذي انشأت من اجله ، فلولا المساكن وما تحتويه من سكان ما كان هناك سبب لانشاء هذه الخدمات . وتحتل الخدمات موقعها المتميز على شبكة الطرق بالمدينة و ترتبط ارتباطا وثيقا بها . وتتركز في نطاقات مختلفة حسب انواعها و مستوياتها وتنقسم مناطق الاستخدامات بالمدينة الى :

2-2-4-2-1- الاستخدامات التجارية :

تعتبر التجارة واحدة من اهم حاجات السكان بالرغم من اعتبارها نشاطا او استثمارا اقتصاديا "ويعد الاستعمال التجاري لأي مدينة بغض النظر عن حجم المدينة أو موقعها ضرورة ملحة لتلبية احتياجات سكانها من السلع والخدمات المختلفة. وإن سعة وحجم هذه الوظيفة تناسب طردياً مع حجم المدينة ومجموع سكانها." (د.هاشم خضير الجنابي 1985 ، ص51) وتتمثل المناطق التجارية بالمدينة في مركز المدينة و المراكز الفرعية إضافة إلى بعض المواقع التجارية الأخرى المتواجدة في مختلف مناطق المدينة و يعد الاستخدام التجاري سبب هام لنشأة و تطور العديد من المدن لتصبح ملتقى لتبادل البضائع و عقد الصفقات، فتنشأ المدن على خطوط المواصلات و تقاطعاتها.

2-2-4-2-2- الاستخدامات الإدارية:

ترتبط الخدمات الإدارية بشكل أساسي بالمدينة. "فهي تتكون من مجموع التسهيلات التي تحكم العلاقة بين السكان وبعضهم من ناحية وبينهم وبين الأجهزة الحكومية المختلفة من ناحية أخرى في شكل إجراءات إدارية تنظمها أسس و قوانين ولوائح. وتتضمن مجموعة من الإدارات و المكاتب العامة و المؤسسات مثل البلدية و النقل و المياه و الكهرباء و الاتصالات و البريد والشرطة .. الخ." (د.عاطف حمزة 1992 ص 47).

2-2-4-2-3-الاستخدامات التعليمية: (عبد الصمد، 2014، ص43)

وهي من أهم الخدمات العامة في المدينة، ونظرا لأهميتها فقد حظيت بالعديد من الدراسات التخطيطية التي تتماشى مع الزيادات السكانية وتمثل في: المدارس الابتدائية ، المتوسطات المدارس الثانوية ، الجامعات ، ومراكز التكوين المهني ...

2-2-4-2-4-الاستخدامات الصحية :

تنتشر الخدمات الصحية بالمدن باعتبارها الوحدات التنفيذية التي يمارس فيها تقديم الخدمة الصحية للسكان، وتوفرها يختلف من مدينة إلى أخرى وبصورة عامة فإن الخدمات الصحية تنحصر في المستشفيات، المراكز الصحية، عيادات متعددة الخدمات، قاعات للعلاج وغيرها. ولحجم التجمعات السكانية تأثير كبير على مستوى هذه الخدمات.

2-2-4-2-5-الاستخدامات الدينية :

تتمثل الاستخدامات الدينية في المساجد و دور العبادة ولها أهمية بالغة بالنسبة للسكان فهي مركز النشاط الرئيسي الذي يتردد عليه العابد، وتنجذب إليه كثير من الأنشطة الخدمية الأخرى ويأخذ طابعا معماريا متميزا يجعل منه علامة مميزة في المنطقة.

2-2-4-2-6-الاستخدامات الثقافية و الترفيهية:

وهي الأماكن التي يقضي فيها السكان أوقات فراغهم بغرض الترفيه عن النفس وتأخذ هذه الخدمات صورا متعددة في المدينة كالمسارح و دور السينما وقصور الثقافة و الملاعب الرياضية و تلعب الرياضة دورا هاما خاصة في حياة الشباب اليومية.

2-2-4-2-7-الاستخدامات الصناعية:

منذ الانقلاب الصناعي أصبحت الصناعة ضرورة قاطعة تستدعي بيئة مدنية لتقوم فيها وبهذا أصبحت المناطق الصناعية تكون جزءا مهما من النسيج العمراني في الكثير من المدن بحيث تندمج مع المخططات العمرانية بشروط خاصة وتنسجم مع الاستخدامات الأخرى للأراضي لمختلف الأنشطة الحالية والمستقبلية. وللإستخدامات الصناعية أهمية كبيرة في توفير الأيدي العاملة واتساع السوق وتشكل شبكة واسعة من خطوط النقل ولقد شملت المدن على مر التاريخ أحياء كاملة كانت تسمى بمسيمات الصناعة التي اشتهرت بها و ذلك عندما كان المسكن و المصنع جزءا واحدا.

2-2-4-2-8-المناطق الخضراء:

وتشمل الحدائق العامة و المنتزهات و هذه المناطق تمثل رئة المدينة ومنتفسها ، كما تلعب دورا مهما بما تضيفه من إحساس بالراحة و الجمال فمن البدايات الأولى لظهور الفكر التخطيطي كان أهم أهدافه تحقيق

الظروف المعيشية للعمال و انعكس ذلك على المسكن و الحديقة الملحقه به وظهرت على إثر ذلك فكرة المدن الحداثية و التي تقاسمت مساحتها تقريبا مع العناصر المبنية الأخرى و منذ ذلك التاريخ بدأ الاهتمام بنشر المساحات الخضراء المنسقة على شكل حدائق في المدن باعتبارها عنصرا هاما من العناصر المكونة للمدينة.

2-2-4-2-9-النقل و المواصلات:

وتشمل الشوارع الرئيسية الموجودة في المدينة و مواقف السيارات كما تضم المطارات و الموانئ و خطوط سكك الحديد و محطاتها و مواقع مكاتب البريد و الاتصالات.(عبد الصمد،2014،ص44)

2-2-5-العوامل التي تؤثر على استعمالات الأرض الحضرية:

تعتبر الأرض سلعة خاصة في المدينة ،وهي قابلة للعرض والطلب ،وبالتالي هي ذا قيمة نسبية ،والذي يحدد قيمتها هو نمط الاستعمال الذي يشغلها والموقع ،وهذا الأخير يتأثر بعدة عوامل أهمها: (د.السمالك 1985 ص 54)

2-2-5-1-العوامل الطبيعية:

تعتبر العوامل الطبيعية التي يرسمها الموقع في المدينة عوامل هامة في توزيع استعمالات الأرض الحضرية فهي تلعب دورا مهما في التأثير على أنماط استخدام الإنسان للأرض سواء كانت تتمثل في الانحدارات و العوامل الجوية و الأرض الوعرة والتربة ومع حقيقة أن هذه المصاعب يمكن التغلب عليها بالابتكارات و الاختراعات الفنية و مع ذلك فإنها لا تؤدي إلى استقرار بشري كثيف بصفة عامة. "فمثلا تميل الأنشطة التجارية إلى المواقع السهلية و القريبة من طرف النقل حتى تحقق مبدأ سهولة الوصول إلى هذه الأنشطة و الاستخدامات الأمر الذي نجم عنه تحول في أشكال المدن و التي غلب عليها الشكل المتعدد الأذرع الذي يتناسب مع خطوط المواصلات المرتبطة بالمركز الحضري."(د.عثمان محمد غنيم 2008 ، ص 43)

2-2-5-2-العوامل الاجتماعية:

تعتبر العلاقات الاجتماعية و القوى المؤثرة في سلوك البشر ذات أثر فعال في طبيعة استثمار الأرض الحضرية خاصة المجتمعات النامية و المجتمع هو نتاج لعمليات متتابعة و متغيرة فهنالك في المراكز التجارية الموجودة في وسط المدينة نشاط رئيسي و نشاط تابع له خارج المركز كما يوجد تركز للخدمات العامة و السكان وفي نفس الوقت يوجد انتشار لها كما توجد أنشطة رئيسية في مكان ما تهجر مكانها و يحل محلها أنشطة أخرى.

ويؤدي كذلك التغير في العوامل الديموغرافية للمجتمع إلى تعدد وتنوع في الحاجات الأساسية والكمالية، وبصاحب ذلك تعدد في الرغبات والأذواق والحاجات ويستدعي كل ذلك بالضرورة تغيرات كبيرة في استعمالات الأرض لتنسجم مع النهج الجديد لمجتمع المدينة . كما أن زيادة عدد السكان ينتج عنه خلخلة في التوزيع والكثافة بين مناطق المدينة ،وهذا يقود من جديد إلى إعادة توزيع وتغير في استعمالات الأرض لتتوافق ومتطلبات السكان من حيث الكم والنوع.وتقسم العوامل الاجتماعية المؤثرة على استعمالات الأرض إلى ثلاث أقسام وهي

❖ السيطرة والتدرج.

❖ التمركز و التشتت.

❖ الغزو و الاحتلال.(د.علام احمد خالد، 1991، ص316).

2-2-5-3-العوامل السياسية:

إن الوضع السائد في بلد ما من البلدان يؤثر بشكل عام على حياة سكان ذلك البلد و يشمل ذلك التأثير على سياسة استعمالات الأراضي في ذلك البلد.

2-2-5-4-العوامل الاقتصادية:

إن العوامل الاقتصادية التي تأثر على استعمال الأراضي عبارة عن قوة محلية و أخرى إقليمية تتفاعل مع بعضها لتخرج بالشكل الحالي و بمعنى آخر فإن القوى الاقتصادية الخارجية وعلاقتها مع الاقتصاد الداخلي لها تأثير على مستوى هذه الأرض أي أن القوى الإقليمية تؤثر على معدل سير المدينة في عمليات التنمية.(مرجع سابق، 1991، ص307) وهذه أهم المتغيرات ذات الطابع الاقتصادي التي تؤثر في استعمالات الأرض في المدينة:

2-2-5-4-1-عامل المنافسة:

ويقوم مفهوم المنافسة على أساس أنه لا يمكن لشيعين أن يشغلا نفس المكان في نفس الوقت، فهناك استخدامات سائدة في المدن قامت على أساس عامل المنافسة بين المجموعات السكانية المختلفة و بين استخدامات الأرض المختلفة من جهة أخرى، ويلاحظ أن الاستخدامات التجارية والصناعية في المدن تعتبر أفضل الاستخدامات و ذلك لمردودها الاقتصادي يليها الاستخدامات السكنية من حيث القدرة على المنافسة.

2-2-5-4-2-عامل قيمة الأرض:

الذي يتفاوت تبعاً للعرض و الطلب والقرب أو البعد عن المركز طرق المواصلات و النقل والتي عادة ما تفرض أنماطاً معينة من الاستخدامات وتوجه امتداد و تحرك استخدامات الأرض الحضرية.

2-2-5-4-3-التقدم التكنولوجي:

"إن التقدم التكنولوجي يؤثر بشكل مباشر في حياة السكان و بالتالي على طبيعة الأنماط من الاستخدامات الممارسة في المدن وكذلك يؤثر التقدم التكنولوجي في حركة السكان والجانب المعماري" (د.غنيم، 2001، ص43) حيث ظهر أثره في كل مرافق المدينة سواء كان في الفن المعماري أو في أنظمة النقل داخل المدينة وأنظمة الشوارع وأن مجمل هذه التطورات أثرت في الطبيعة البشرية ومقدار الربط الذي يشدها بمواقع معينة في المدينة فضلاً عن ذلك التطور في إيصال موارد الحياة الأساسية كالمياه الصالحة للشرب والكهرباء والمخاري جعل

ارتباط الناس بمواضع معينة غير مجد في الوقت الحاضر، أما من الناحية المعمارية فإن استخدام الأساليب التقنية الحديثة والمواد الانشائية المتطورة جعل كل مناطق المدينة صالحة للاستثمار الحضري.

2-2-6- تنظيم استعمالات الأرض الحضرية:

يعرف تنظيم استعمال الأرض بأنه تقييم منهجي منظم للأرض واستخداماتها القائمة كما يعرف بأنه تقييم للعوامل الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية بطريقة تساعد مستخدمي الأرض على اختيار أنماط استخدام مستدامة تمكن من زيادة الانتاج وتلبية احتياجات السكان وفي نفس الوقت تحافظ على البيئة ، كما يعرف بأنه دمج المعطيات الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية لاستعمال معين مع تقييم وتوقع مسبق للحاجات المستقبلية . ويتم تنظيم استعمالات الأرض وفق خطة هيكلية يتم من خلالها تحديد المواقع الصناعية التجارية ، السكنية ، الترفيهية ، فضلاً عن النقل ، ، الطرق ، الخدمات الصحية ، التعليمية والإدارية وفي أحيان كثيرة يمكن أن يكون تنظيم استعمالات الأرض جزءاً من خطط لتطوير مركز المدينة(د.عثمان محمد غنيم. 2008 ، ص 191) (plan sfor city centers) التي تقوم على مبدأ قطاع الأعمال في المنطقة الحضرية وهو مفتاح حيوية المدينة ونشاطها لأنه يعطي الانطباع الرئيسي عن المدينة للسكان مع التأكيد على أن هذا القطاع يكون مألوفاً من قبل السكان والمنطقة الحضرية إذ عادة ما تكون أسعار الأراضي والعقارات فيه أعلى من أي منطقة أخرى في المدينة لذلك يحتاج هذا القطاع إلى إجراء عمليات صيانة وإعادة تجديد ليتمكن من أداء وظيفته بشكل مستمر وحيوي.

"كما يتضمن تنظيم استعمالات الأرض خطط لتطوير الأحياء السكنية المجاورة لمركز المدينة حيث يركز هذا التنظيم على صيانة وتحديث بعض الأحياء السكنية المحيطة بمركز المدينة لضمان حيويتها واستمرارها في تأدية وظائفها المختلفة ففي كثير من الأحيان يتم التركيز على تطوير الأحياء الفقيرة ، كما يتضمن تنظيم استعمالات الأرض خطط لتطوير ضواحي المدن لاسيما وأن أهم المشاكل التي تواجهها هذه الضواحي تتمثل في تقسيم الأرض لأغراض الاستعمال المختلفة." (د.عثمان محمد غنيم 2008 ص36)

2-2-6-1- أهداف تنظيم استخدامات الأرض:

يهدف تنظيم استعمالات الأرض داخل المدينة إلى تحسين ظروف البيئة الطبيعية للمدينة وللناطق المحيطة بها ، كما تهدف إلى تحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية للسكان وتوفير مختلف الخدمات لهم ،ويمكن إجمال هذه الاهداف فيما يلي:(د.فؤاد محمد الصقار 1994 ص281-282).

2-2-6-1-1-1-1 من الناحية العمرانية:

تحسين العلاقة بين المساكن والشوارع والمناطق الصناعية والخدمات العامة بحيث لا يطغى قسم منها على القسم الآخر وإيجاد نوع من الانسجام بينها جميعاً.

إمكان الإبقاء على المتنزهات العامة والمناطق المكشوفة في الأحياء السكنية لتكون متنفساً للسكان ومكاناً لقضاء أوقات فراغهم مع الاهتمام بالأشجار والمناطق الخضراء.

فصل المناطق السكنية بقدر الإمكان عن المناطق الصناعية لتقليل ضوضاء الصناعة أو دخانها أو روائحها الكريهة حتى لا تحدث مضايقات للسكان.

تحميل المدينة أو بعض أجزائها عن طريق اتخاذ طابع خاص للمباني ، أو عن طريق اتخاذ إجراءات معينه من شأنها ألا توجد نوعاً من التنافر بين المباني وبعضها البعض.

تخصيص مناطق خاصة للأسواق وأماكن انتظار العربات بحيث تكون هذه المناطق في متناول المناطق الأخرى .

2-2-6-1-2-2 من ناحية الخدمات:

مد جميع أحياء المدينة بالخدمات اللازمة كالمياه والإنارة والمجاري والتي تتفق في حجمها ومرونتها مع حجم السكان وكثرة المباني بحيث لا تكون هنالك وفرة في بعض الأحياء ونقصاً في بعضها الاخر.

تقصير رحلة العمل من محل السكن إلى مواقع العمل ، إما بوضع مساكن العمال قريبة من مناطق العمل أو بتوفير وسائل المواصلات وخفض أجورها وتعاون حركة النقل والمواصلات داخل المدينة.

سهولة اتصال المدينة بالمناطق الأخرى لاسيما المناطق الريفية المجاورة أو بالموانئ والعواصم ، أو بمناطق الخدمات ومراكز الاسواق.

إنشاء المراكز الإدارية والتنفيذية والخدمات التعليمية والصحية والقضائية والترويحية وغيرها من مناطق المدينة المختلفة بحيث لا يشعر السكان بالإرهاق للوصول إليها .

2-2-6-1-3-2 من الناحية الاجتماعية والاقتصادية:

تحسين ظروف المعيشة والعمل في داخل المدينة وإيجاد العمل المناسب للعمال العاطلين أو محاولة نقلهم إلى مناطق العمل في داخل المدينة.

تحسين الأحوال الاجتماعية والصحية للسكان عن طريق عدم السماح بازدحام بعض الأحياء وعدم السماح ببناء مساكن لا تتوفر فيها الشروط الصحية والسكنية.

محاولة زيادة الحركة التجارية للمدينة عن طريق توفير مطالب المعيشة والإكثار من المحلات التجارية وعن طريق رفع مستويات المعيشة.

محاولة زيادة التطور الاقتصادي للمدينة بإنشاء مراكز صناعية جديدة أو خلق مجالات جديدة للإنتاج بحيث يراعي ألا يؤدي ذلك إلى زيادة ضغط حركة النقل والمواصلات داخل المدينة.

2-2-7-المبادئ الأساسية لتنظيم استعمالات الأرض الحضرية:

تقوم عملية تنظيم استعمال الأرض على مبدئين رئيسيين هما: (د.غنيم 2001 ص 41).

2-2-7-1-مبدأ الاستخدام الأمثل:

يقوم هذا المبدأ على أساس أن كل قطعة من الأرض لا بد أن تؤدي وظيفة معينة في المدينة لذلك تتحدد وظيفة تنظيم استخدام الأرض في تحديد الاستخدام الأمثل لكل قطعة من أرض المدينة وبما يخدم المصلحة العامة. ويجب الإشارة إلى أن الاستخدام الأمثل لقطعة الأرض ما هو إلا مفهوم نسبي حيث يختلف من منطقة إلى أخرى ومن مدينة إلى أخرى.

والحقيقة التي لا بد أن نقر بها هو أن الاستخدام الأفضل عند مالك الأرض أو مستخدمها يتمثل دائماً في ذلك الاستخدام الذي يحقق أقصى منفعة اقتصادية ممكنة مع تأكيد التخطيط الحديث والمستدام على ذلك شريطة أن لاينجم عن ذلك أثار اقتصادية واجتماعية وبيئية أو على الأقل أن تكون هذه الآثار في حدودها الدنيا التي يمكن السيطرة عليها ومعالجتها. وبالتالي تحقيق الصحة السلامة و الراحة.

2-2-7-2-مبدأ تعدد الاستخدام:

ويعتمد هذا المبدأ على تشجيع استعمالات القطعة الواحدة من الأرض خصوصاً في الدول ذات المساحة المحدودة التي تبدو فيها الأراضي ذات الخصائص والمواصفات الجيدة والملائمة فهناك خدمات أساسية لا بد من توفرها حيثما استقر الانسان أو السكان مثل (السكن خدمات الاستحمام ، الترويح ، خدمات الدفاع والأمن ، التجارة) وكلما ازدادت كثافة السكان كلما ازدادت المنافسة بين هذه الاستخدامات المختلفة.

2-2-8-أساليب السيطرة على تنظيم استعمالات الأرض الحضرية:

يعتبر تخطيط المدن بمفهومها لشامل مهتماً بتنظيم استعمالات الأرض وتحديد مواقع الفعاليات المختلفة لتحقيق أكبر المردودات الاقتصادية والراحة والجمال لذا فإن توفير البيئة الحضرية الصحية اللائقة يعد هدفاً أساسياً والذي لايمكن أن يتم إلا بالسيطرة على الاستعمالات غير الملائمة و من ثم إزالتها أو معالجتها ومنع حصولها مستقبلاً.

2-2-8-1-أسلوب التنطيق (zoning):

وهي طريقة أو وسيلة لتحقيق التجانس في أماكن الاستعمالات المختلفة للأرض الحضرية وتهيئة المساحة المناسبة لكل استعمال ويسمح أسلوب التنطيق بالسيطرة على كثافة البناء في كل منطقة بحيث تتوفر لك لمنشأ الخدمات الكافية .

ويتم أسلوب التنطيق بتقسيم المناطق الحضرية إلى قطاعات ومن ثم استعمال الصيغ القانونية لتنظيم مساحات البناء و كثافات السكن ونوع الاستعمالات المسموح بها ضمن هذه المناطق وتوجيهها بما يخدم المصلحة العامة." (1965 CHAPIN . ص356)

إن الهدف الأساسي من عملية التنطيق هو منع الازدحام وصيانة الممتلكات ويضمن التجانس والاستقرار في خصائص المناطق المتجاورة ويضبط حركة النقل ، وحديثاً أصبح التنطيق عامل حاسم في المحافظة على المعطيات الثقافية والتراثية والجمالية للمجتمع وإبرازها بشكل واضح .

وتقوم عملية التنطيق على أربعة معايير رئيسة وهي:

الاستخدام ، الارتفاع ، الحجم ، الكثافة.

"إن معيار الاستخدام يشمل عادة مجموعة من الاستخدامات التي تتحدد من السلطات المحلية أما معيار الارتفاع فيختلف من منطقة إلى أخرى ولكنه عادة يقاس بنسبة وتناسب مع أعلى ارتفاع في منطقة مركز المدينة ويرتبط معيار الحجم بالأنظمة والتعليمات ذات العلاقة بالبعد الأفقي كما هو الحال في ارتدادات المباني أما الكثافة فهي ذات علاقة بعدد الوحدات أو المباني أو الأشخاص المسموح بها في القطعة."(د.عثمان محمد غنيم 2008 ص 191-192)

2-2-9- مخاطر عشوائية استعمالات الأرض الحضرية:

(صالح احمد أبو حسان 2004 ص22-32)

تؤدي عشوائية استعمالات الأراضي إلى العديد من المشاكل الاقتصادية و الاجتماعية والأمنية و التخطيطية، كما أنها تعمل على سرعة شيخوخة المدن والأحياء وتعمل على إخراجها وتهجير وطرد بعض الاستعمالات الأضعف والأقل قدرة على المنافسة، مثلاً لاستعمال السكني الذي يتراجع لصالح استعمال التجاري والصناعي، ولعل العشوائية تفرغ المخططات والأنظمة من محتواها وتبدد الموارد المالية المستثمرة في إعداد هذه المخططات ومتابعة تنفيذها.

ومن أهم المخاطر التي تنجم عن عشوائية استعمالات الأرض هي:

2-2-9-1- المخاطر البيئية و الصحية:

تتسبب الاستعمالات غير الملائمة للأرض الحضرية في إحداث تلوث بيئي من ضوضاء وروائح ودخان وفضلات وغيرها كما أن عدم التخطيط الجيد و الأمثل للأرض يؤدي إلى إلحاق أضرار كثيرة في البيئة التي يعيش فيها الإنسان ففي المجال الصناعي يجب اختيار المواقع البعيدة عن المناطق السكنية من أجل حماية الإنسان من الأضرار ، وبالتالي فأية استعمالات تتسبب في إحداث ضرر يجب أنتنقل إلى خارج المدينة مع مراعاة اتجاه الرياح السائدة لتأكيد منع وصول الأذى والضرر.

2-2-9-2-2- المخاطر الاقتصادية :

فمثلا البناء العشوائي و الإنشاء المخالف له آثار سلبية على اقتصاد المدينة و الدولة كما أن عدم توفير الخدمات يشكل أعباء على الاقتصاد لهذا لابد من تحقيق توازن بين مصلحة الفرد وبين التزامه بالمصلحة العامة.

2-2-9-3-2- المخاطر الأمنية :

عند تخطيط المدن لابد من الأخذ بعين الاعتبار رفاهية و أمن المواطن والبعد عن المخاطر التي تسبب الأذى و الضرر فعند منع أو السماح باستخدام معين يجب أن يكون ذلك منسجماً مع إمكانيات وقدرات المجتمع والأجهزة القائمة عليه.

لذلك يجب الأخذ بعين الاعتبار هذه المخاطر والبعد عنها قدر الإمكان وذلك يتأتى من خلال الاستخدام الأمثل.

2-2-9-4-2- المخاطر الاجتماعية تنشأ المخاطر الاجتماعية منعدم التزام المواطن بقوانين البناء

والتنظيم مما يهدد الأمن الاجتماعي ويفتت المجتمع و وحدته وهذا ما يؤدي إلى انتشار الآفات الاجتماعية.

2-2-9-5-2- المخاطر العمرانية و تشويه النسيج العمراني:

يتضح ذلك من خلال تشوه الواجهات العمرانية وغياب الانسجام والتناسق بين أنماط البناء المستخدم وظهور مشكلة التمايز بين البنايات والتداخل بين الاستعمالات وهذا بسبب العشوائية في الاستخدام من قبل المواطن وعدم التزامه بقوانين و أنظمة التخطيط وبرخص البناء الصادرة عن لجان التخطيط، وهذا بدوره يؤدي إلى شيخوخة المدينة وظهور العديد من المشاكل بها .

خلاصة الفصل :

يعتبر النقل الحضري الجماعي واستخدامات الارض الحضرية من المواضيع التي يجب الاهتمام بها في الوقت الراهن وهذا لما تحمله من عناصر للارتقاء بمستوى الحياة الحضرية ، فقد تطرقنا في هذا الفصل الى مجموعة من المفاهيم والمصطلحات العامة التي تخص مجال بحثنا حيث اردنا ان تكون مدخلا لموضوع دراستنا ، وهدفنا من خلال ذلك هو تبسيط هذه المفاهيم للقارئ واعطائه نظرة شاملة عن الموضوع

الفصل الثاني: تقديم مدينة حمام الضلعة

مقدمة

1- تقديم مدينة حمام الضلعة

2- دراسة طبيعية

3- دراسة سوسيو اقتصادية

4- دراسة عمرانية

خلاصة الفصل

تمهيد :

تعتبر الدراسة التحليلية الشاملة لمدينة حمام الضلعة قراءة متكاملة للمدينة ، وذلك قصد التعرف عليها من الناحية الطبيعية ،الاقتصادية ،الاجتماعية و العمرانية ،ونعتمد على القواعد العملية لعملية التحليل العمراني ،عن طريق الملاحظة ،الصور الفوتوغرافية ،المخططات والوثائق المكتوبة ،وفي الأخير نتناول قراءة عامة وتحليل مفصل لمنطقة الدراسة.

الجزء الاول :

1- تقديم مدينة حمام الضلعة :

أنشئت بلدية حمام الضلعة في العهد الفرنسي عام 1957 م وبعد الاستقلال عام 1963م ضمت إليها ملوزة و بني يلماح طبقا لتقسيم الإداري الجديد وأصبحت تحمل اسم بلدية ونوغة وكانت حمام الضلعة هي مركز البلدية ،وعام من بعد أصبحت حمام الضلعة مقر البلدية ،وفصلت عن نوغة وهي تضم ثلاث دواوير كبرى (الدريعات ،الضلعة ،الحريشة) 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 .
(المصدر :المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008).

1-1- موقع حمام الضلعة :

تقع بلدية حمام الضلعة جغرافيا بين سلسلة الأطلس التلي شمالا وسلسلة جبال الحضنة شرقا بين خطي طول (5.33 - 4.56)، ودائرتي عرض (22° - 34°).
أما إداريا فتقع بلدية حمام الضلعة في الشمال الغربي لولاية المسيلة ،تبعد عنها ب30 كلم ، تتربع على مساحة تقدر ب: 38759 هكتار ،تشارك في حدودها مع البلديات التالية :

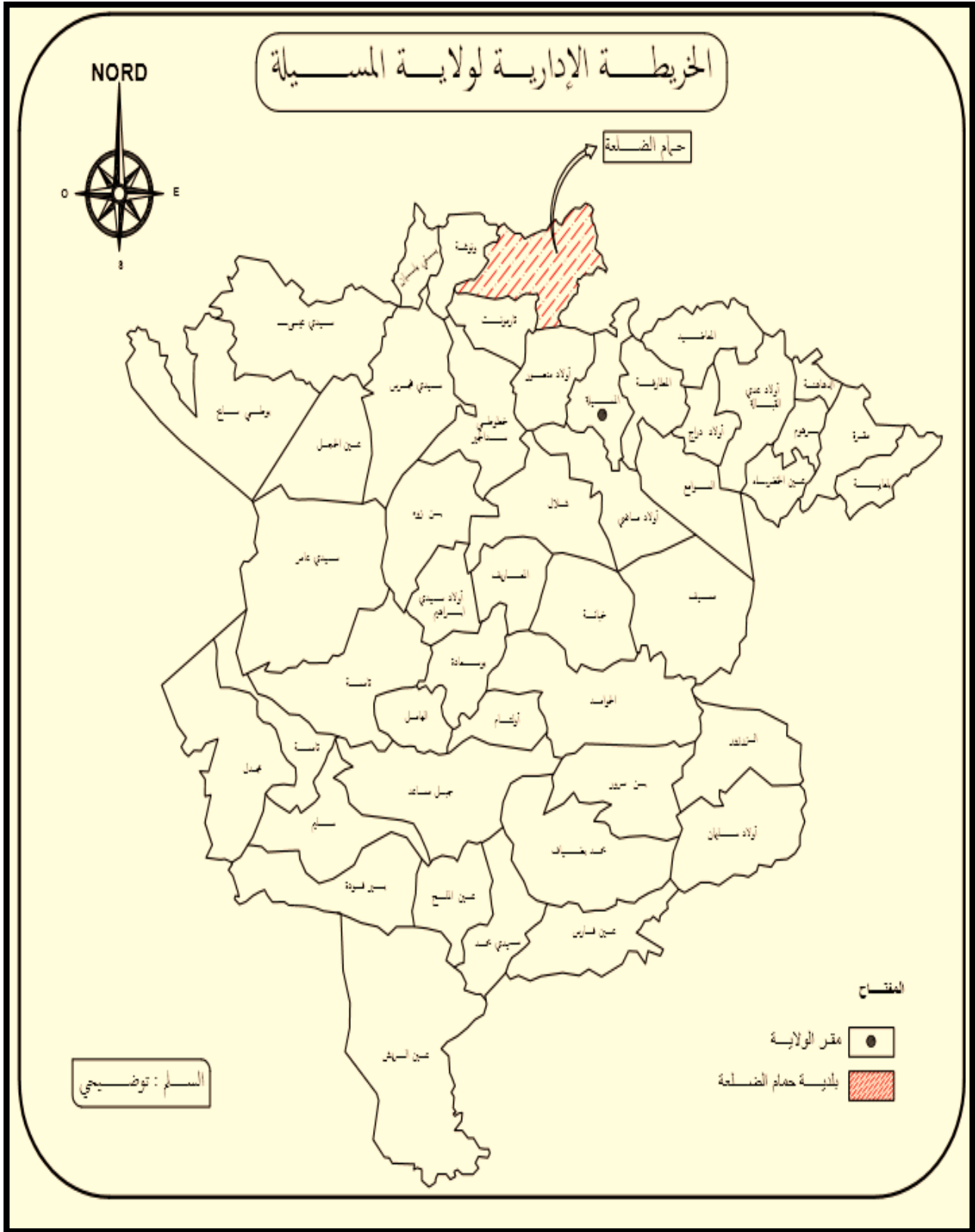
- ✓ من الجهة الشمالية: ولاية برج بوعريبيج .
- ✓ من الجهة الشرقية : بلدية المسيلة .
- ✓ من الجهة الجنوبية : بلدية أولاد ماضي .
- ✓ من الجهة الغربية : بلدية ونوغة . (المصدر :المخطط التوجيهي للتهيئة التعمير 2008).

الجدول رقم(01): يوضح الإطار التنظيمي لبلدية حمام الضلعة:

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

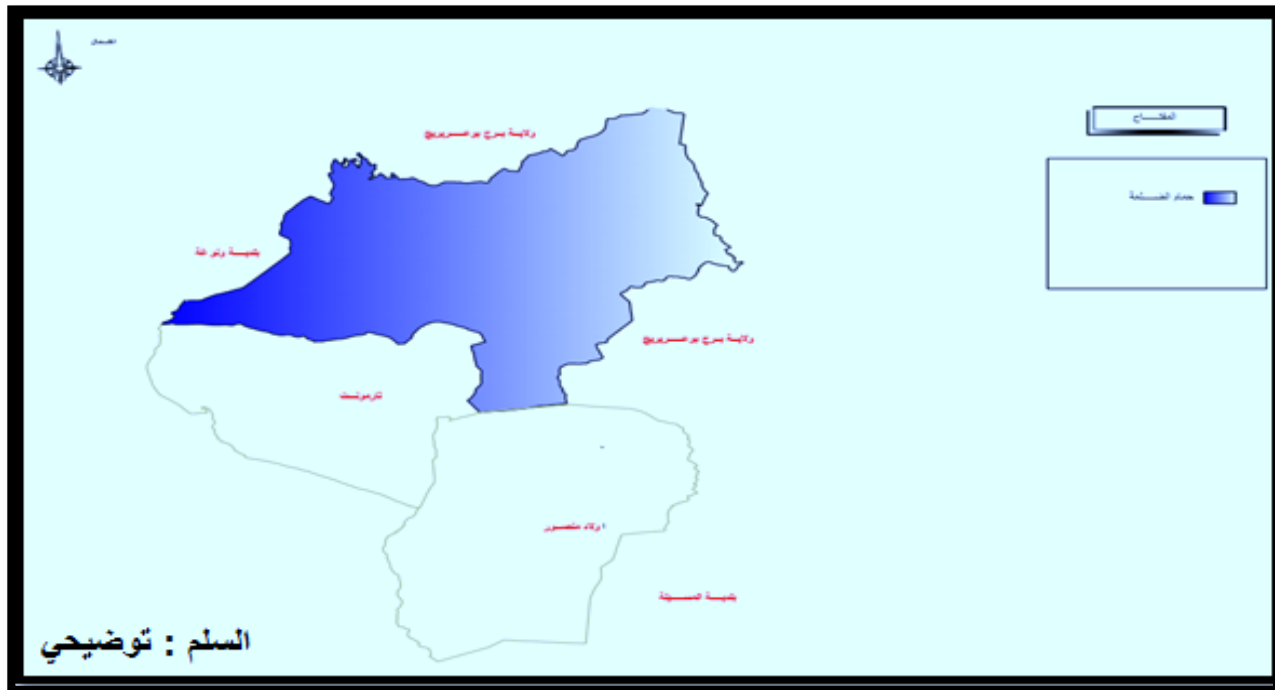
(المصدر :المخطط التوجيهي للتهيئة التعمير 2008).

خريطة رقم (01): تمثل الخريطة الإدارية لولاية المسيلة وموقع مدينة حمام الضلعة:



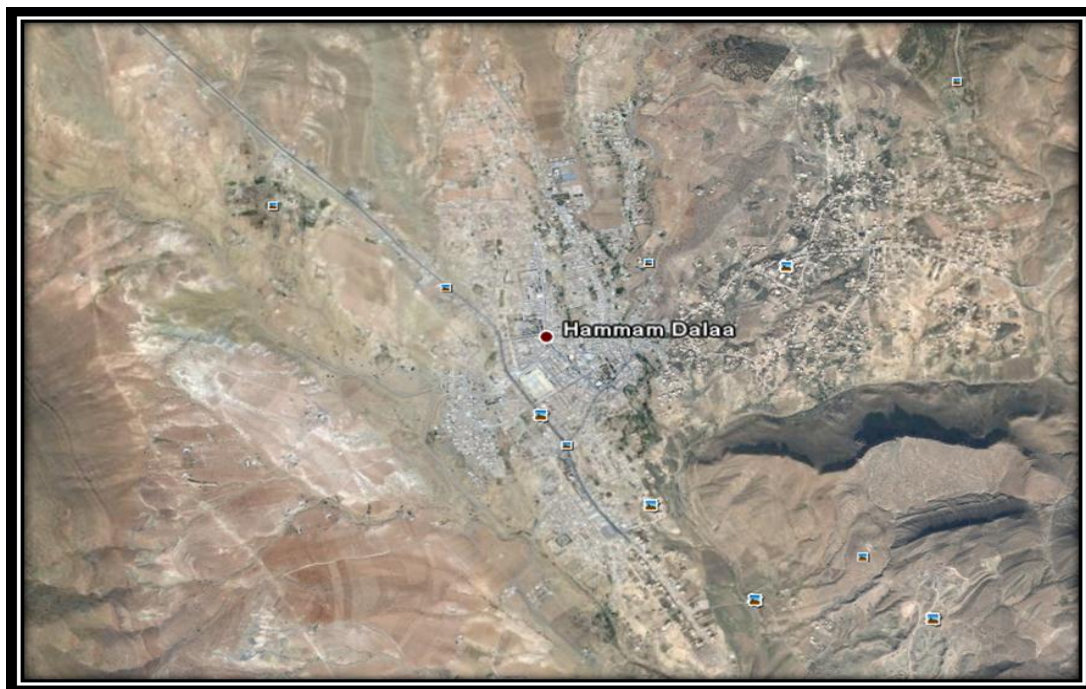
المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير بلدية حمام الضلعة 2008

خريطة رقم (02): حدود مدينة حمام الضلعة:



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير بلدية حمام الضلعة 2008+معالجة الطالبة.

صورة رقم (01) : جوية لمدينة حمام الضلعة :



المصدر: GOOGLE EARTHE 2015

1-2- أهمية الموقع :

تحتل بلدية حمام الضلعة موقع استراتيجي ،حيث تمثل المدخل الرئيسي للولاية على الطريق الوطني رقم 60 الرابط بين مقر الولاية وولايات الوسط (البويرة ،بومرداس والعاصمة)،وهي بذلك نقطة عبور بين الشمال والجنوب وهذا ما دعم نمو المدينة من الناحية الاقتصادية. وزاد من كثافة السيارات داخل وسط المدينة دون أن ننسى مكانة التي أصبحت تحتلها بفضل مصنع الاسمنت فهي أصبحت وجهة جميع أقطار القطب الجزائري وهذا العامل مهم وأساسي في زيادة النمو بها .

1-3- الدراسة التاريخية :

1-3-1- 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 بشكل خاص في هذه الدراسة ،عبر عملي الزمن و المكان ويمكن أن نلخصها عبر أربعة مراحل هامة لكل مرحلة خصوصيتها ومميزاتها وهي كما يلي :

1-3-1-1-المرحلة الأولى : المرحلة التأسيسية :

أنشئت النواة الأولى لمدينة حمام الضلعة في المركز بجوار ثلاث حمامات معدنية و الواد في أربعينيات القرن الماضي، واللذان يعتبران الدافع الأساسي لنشأة المدن القديمة. تعرف هذه النواة في الوقت الحالي بالحي القديم، مع العلم أن الحمامات لا تزال قائمة إلى يومنا هذا باستثناء أحدهم الذي اندثر بسبب انجرافه بعامل الفيضانات لوقوعه وسط الواد ،كما نرى وجود شبكة طرق مكونة من طريق رئيسي (مسيلة - الجزائر العاصمة) يمر بالمدينة و الطريق الولائي (حمام الضلعة -الدريعات) حسب التصنيف الحالي كما يوضحه المخطط الموالي: (مصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لحمام الضلعة 2008).

مخطط رقم (01): التطور التاريخي لمدينة حمام الضلعة (المرحلة التأسيسية):



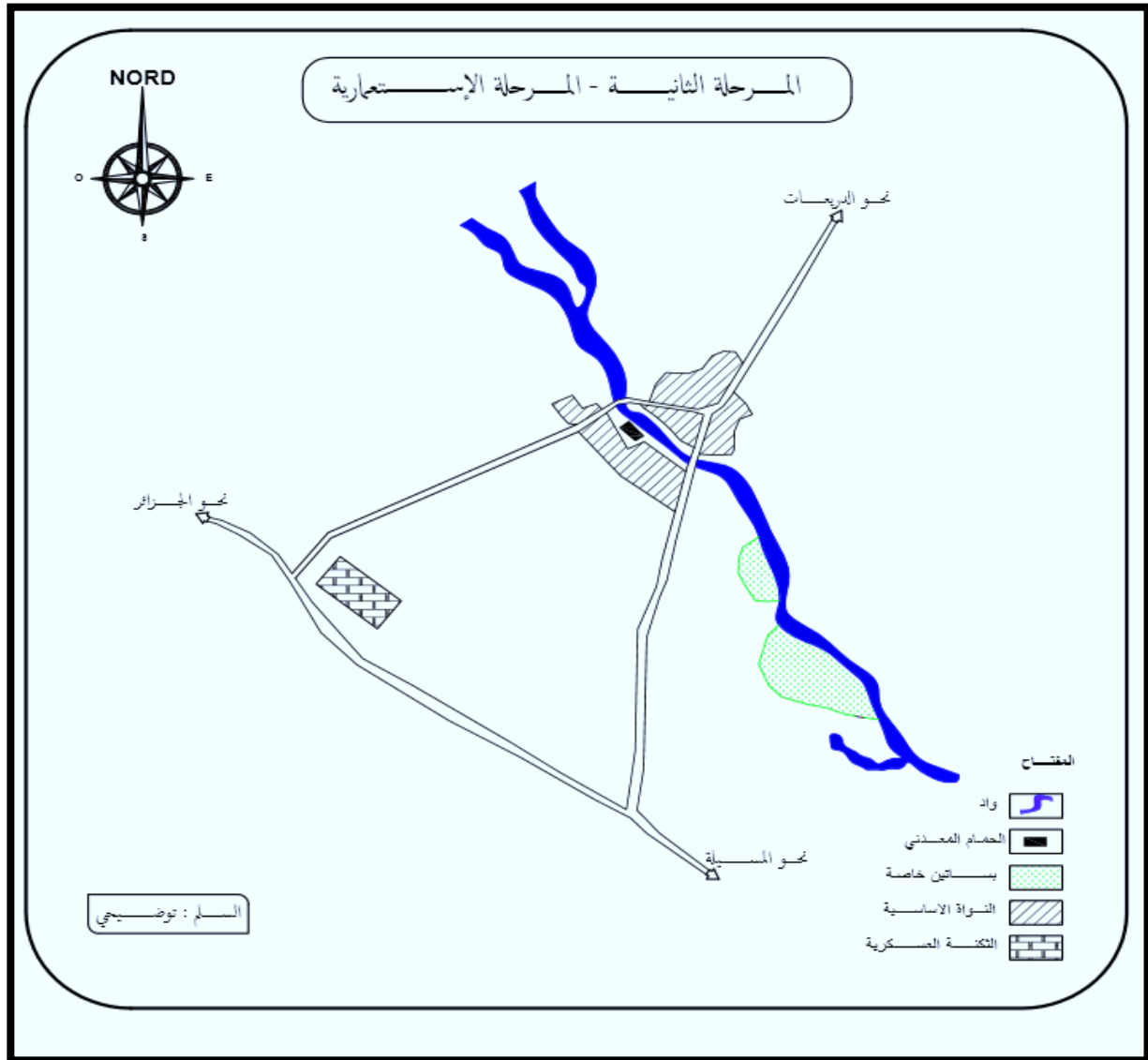
المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008 لحمام الضلعة+ معالجة الطالبة

3-1-1- المرحلة الثانية: المرحلة الاستعمارية

حيث انشأ حي عسكري بجانب الطريق الرابط بين المسيلة و المهير ،وهذا لمراقبته وتأمينه 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 ووسط المدينة .

المخطط رقم (02): التطور التاريخي لمدينة حمام الضلعة (المرحلة الاستعمارية):



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008 لحمام الضلعة+ معالجة الطالبة

1-1-3-1- المرحلة الثالثة: 1962-1990

امتد النسيج العمراني حول محاور الطرقات وخاصة على الطريق الوطني رقم 60 والطريق الرابط بين حمام الضلعة والتجمعات المجاورة مع تزايد طفيف لبعض التجمعات الخدمانية وكذا زيادة واضحة في شبكة الطرق وسط المدينة .

مخطط رقم (03): التطور التاريخي لمدينة حمام الضلعة (1962-1990).

- المرحلة الثالثة: 1962-1990

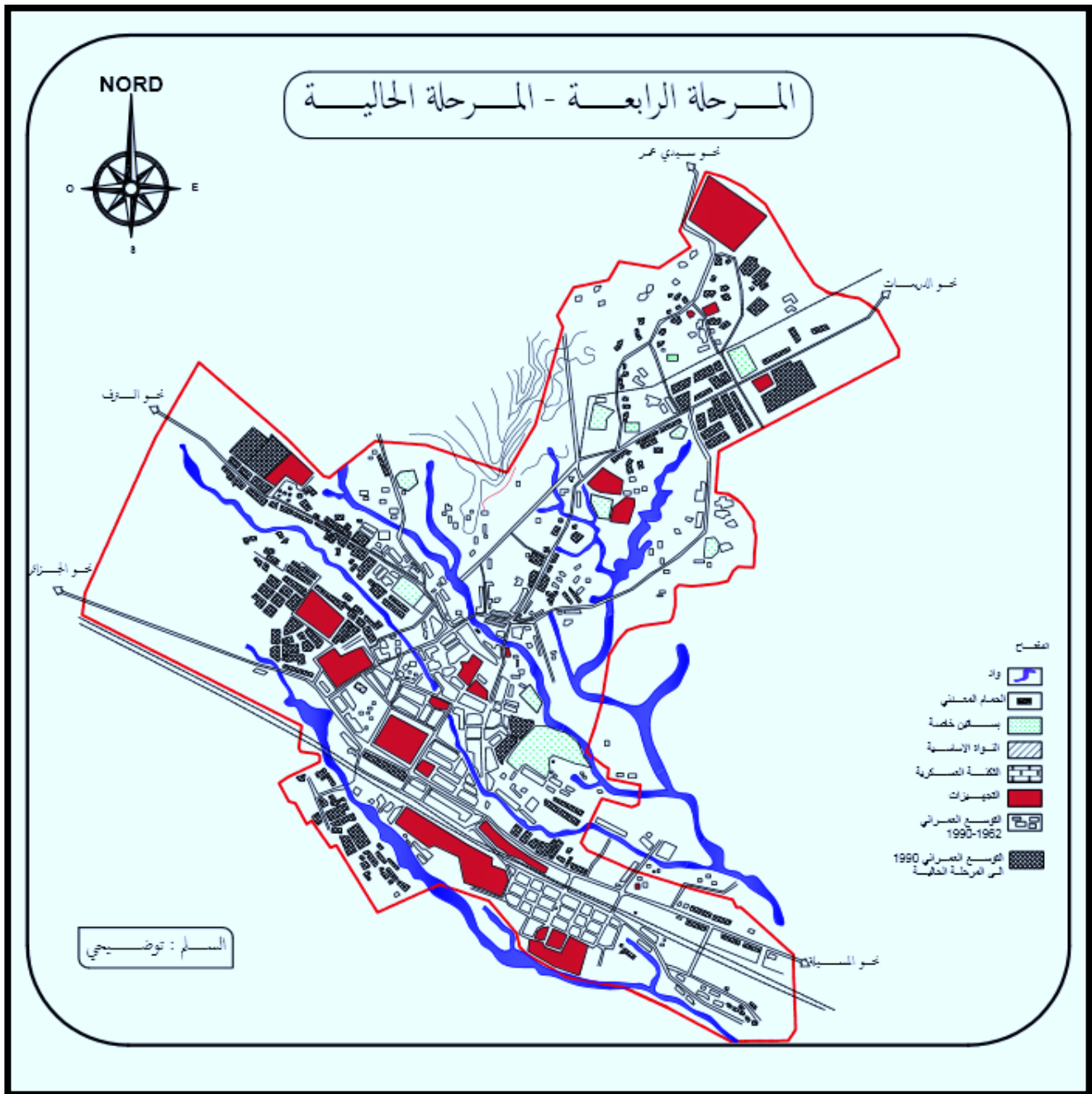


المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008 لحمام الضلعة + معالجة الطالبة

1-3-1- المرحلة الرابعة: 1990-2015

عرفت المدينة في هذه الفترة نمو عمراني متفاوت الكثافة على حساب كل المحاور، مع استمرار تزايد التجهيزات وأماكن النشاطات على حساب الإطار غير المبني الذي لا نجد له تخطيطا تفصيليا وكذا وجود شبكة معتبرة من الطرقات تمتد من وسط المدينة الى التجمعات الثانوية.

المخطط رقم (04): التطور التاريخي لمدينة حمام الضلعة (1990-2015):



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008 لحمام الضلعة + معالجة الطالبة

2- دراسة الطبيعية:

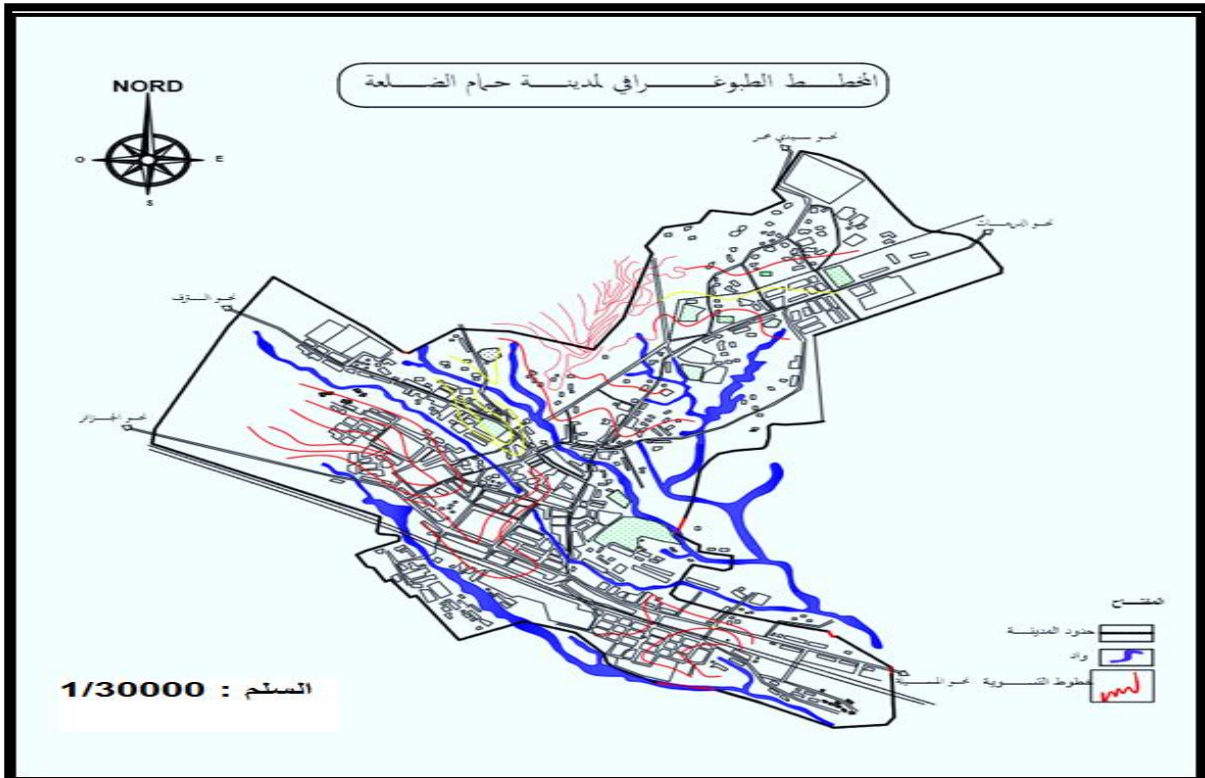
إن تحليل المكونات الطبيعية للمنطقة المدروسة يتم من خلال تحليل أهم العناصر المكونة للوسط الطبيعي والتي لها تأثير مباشر على المنطقة المدروسة والتي تؤدي بنا إلى معرفة كيفية استغلال هذه الإمكانيات في تطوير وتنمية المدينة.

2-1- البنية الطبوغرافية للمنطقة :

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

المخطط رقم (05): طبوغرافية مدينة حمام الضلعة:



المصدر: المصالح الجيوتقنية لبلدية حمام الضلعة + معالجة الطالبة

2-1-1- البنية 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 (واد تيخوباوي، واد بعطان...)، ومن هذه الوديان أيضا واد الحمام الذي يتجه من الشمال نحو الجنوب لارتفاع المناطق الشمالية، ويزيد الجريان به في الفترة الممطرة، وهذا يؤدي إلى انحراف التربة بسبب قوة السيول، وهذه الظاهرة قليلة في الجهة الجنوبية لضعف الانحدار بها.

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

2-3-1- الدراسة المناخية :

2-3-1-1- المناخ :

يتميز مجال الدراسة بمناخ قاري يؤثر فيه المناخ الصحراوي وهو يتميز بالبرودة الشديدة في الشتاء و الحرارة والجفاف صيفا ، وهو ما يعبر عليه متوسط درجة الحرارة السنوية والمقدر ب (17°) أو معدل درجة الحرارة القصوى، فيبلغ 30°م في شهر جويلية ومعدل الحرارة الدنيا يبلغ (07.5°م) في شهر جانفي الذي يمثل ابرد الشهور في هذا الفصل حيث إن درجة الحرارة تتفاوت ليلا ونهارا بحيث تنخفض ليلا أحيانا تحت (0°م) في فصل الشتاء .

2-3-1-2- التساقط :

يتميز مجال الدراسة بالأمطار الانهياريين التي تؤدي إلى انحراف التربة وتشكيل الأودية و الشعاب وهو ما يميز المنطقة وتتراوح معدلات التساقط في منطقة الدراسة ما بين 300ملم و 400 ملم سنويا .

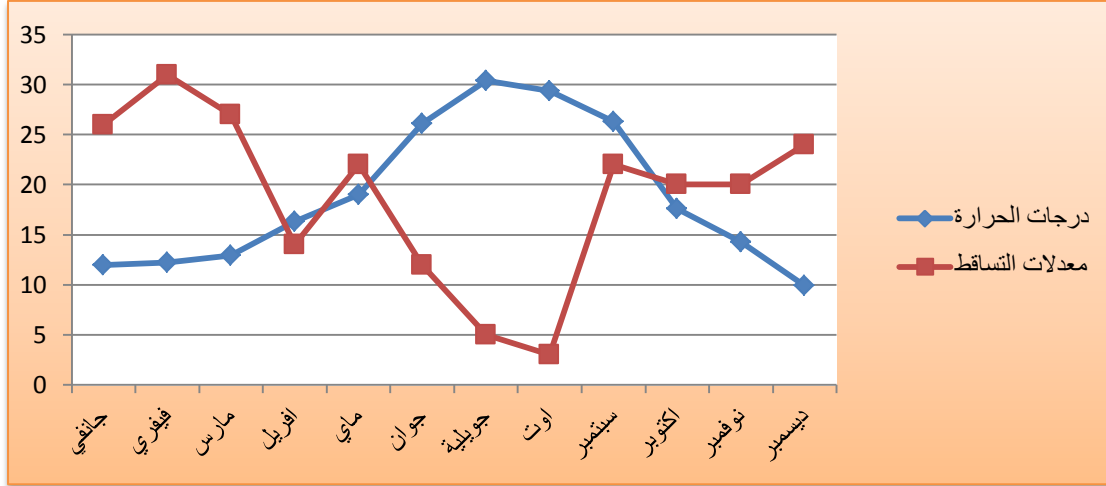
الجدول رقم (02):متوسط درجات الحرارة و معدلات التساقط بالمدينة بين 1998-2008

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	افريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
درجات الحرارة	12	12.2	12.9	16.3	19	26.1	30.4	29.4	26.3	17.6	14.3	9.9

24	20	20	22	3	5	12	22	14	27	31	26	معدلات التساقط
----	----	----	----	---	---	----	----	----	----	----	----	----------------

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

الشكل رقم (03): منحنى بياني مناخ مدينة حمام الضلعة.



2-3-3- استغلال الأرض بالبلدية حمام الضلعة من حيث التوزيع المساحي:

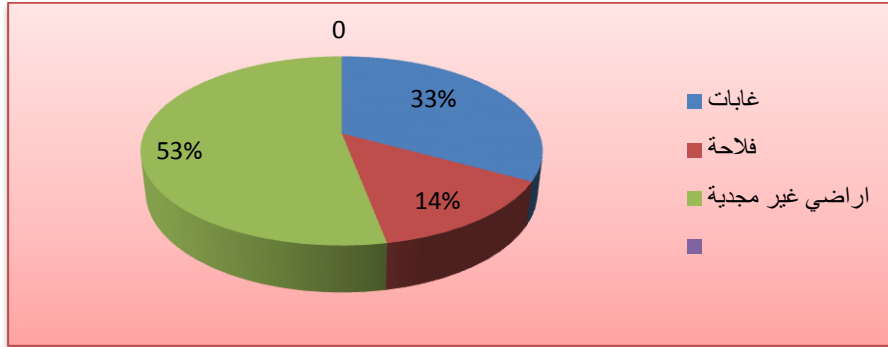
يتنوع استغلال الأرض ببلدية حمام الضلعة إلى عدة أنواع وقد يساعدها هذا التنوع في تطوير التنمية المحلية للمنطقة أن تم استغلالها أحسن استغلال والجدول الموالي يبين لنا مختلف استغلالات الأرض بصفة عامة ببلدية حمام الضلعة.

جدول رقم (03): يبين استغلال الأرض ببلدية حمام الضلعة.

نوع الاستغلال	غابات	فلاحة	أراضي غير مجدية	المجموع
المساحة الكلية (بالهكتار)	12941	5500	20309	38750
النسبة المئوية (%)	33	14	53	100

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية حمام الضلعة 2008

الشكل رقم (04): دائرة نسبية لنوع ونسبة استغلال الأرض ببلدية حمام الضلعة



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على بيانات الجدول

من خلال الوثائق البيانية الخاصة باستغلال الأرض بالبلدية يمكن تقسيم ارض البلدية إلى ثلاث قطاعات وهي (أراضي غابية، أراضي فلاحية، أراضي غير مجدبة).

2-3-1-2- الأراضى الغابية:

يشغل هذا القطاع حيز يقدر ب **12941** هكتار من المساحة الإجمالية للبلدية، وهي تتواجد بكثرة في الجهة الشمالية لارتفاع هذه المنطقة وتواجد الجبال بها، ورغم وجود شروط مناخية تساعد على تشكيل غطاء نباتي غني ومتنوع يخدم القطاع السياحي إلا أن الغابات الموجودة في تراجع مستمر بسبب غياب قوانين صارمة تحافظ على الغطاء الغابي وتحميه وهذا التراجع راجع إلى الرعي الفوضوي وتخريب الغابات وتوقيف سياسة إعادة التشجير، فتدمير الغطاء النباتي أدى إلى تآكل وتعرية التربة الزراعية.

ورغم توفر المنطقة على غابات وغطاء نباتي كثيف في الجهة الشمالية لمدينة حمام الضلعة كغابة الحوران وغابة الدريعات وغابة القرف إلا أن هذه الغابات الترفيهية أهملت ولا يتم استغلالها في تطوير التنمية المحلية لمدينة حمام الضلعة عدا قيام السلطات المحلية بتنظيم اليوم الولايتي للهواء الطلق في يوم **01** افريل من كل سنة حيث يتوافد الأطفال من كل مناطق الحضنة بحثا عن الترفيه في هذا الوسط الطبيعي إلا انه يلاحظ غياب هياكل قاعدية تخدم المدينة على هذا المستوى (عدم وجود أماكن مهيأة للعب، عدم وجود مركبات تسلية وترفيه... الخ).

2-3-1-3- الأراضى غير المجدبة :

وهي أراضي غير منتجة والتي تدخل ضمنها الأراضي المعمرة والقابلة للتعمير و المناطق الأثرية و المواقع التاريخية، وهذا القطاع يشغل حيز يقدر ب **20309** هكتار أي **53%** من المساحة الإجمالية للمنطقة ويمكن إضافة المحاجر والمناطق العمرانية المهيأة و المعمرة.

2-3-3-2- جيو تقنية مدينة "حمام الضلعة" : وتنقسم إلى:

2-3-3-1- أراضي قابلة الى متوسطة القابلية للتعمير:

وتتمثل في أراضي الجهة الشمالية والجهة الشرقية، ذو طوبوغرافية ضعيفة الى متوسطة، طبيعتها الجيولوجية تربة ليمونية طينية مع الحصى تموضع فوق تشكيلية كلسيه مارونية، معرضة للفيضانات خصائص الأرضية تتأثر بفعل المياه، فيجب القيام بالحماية والاعتماد على نتائج المخبر واحترام التوصيات وإنشاء المنشآت.

2-3-3-2- أراضي قابلة للتعمير بشروط :

وتتمثل في أراضي الجهة الشرقية، ذو تركيبة كلسيه مع تناوبات طينية، انحدارها ضعيف إلى متوسط، مقاومة جيدة، ذات تكاليف باهضة للبناء بالنسبة لمختلف الشبكات، الطرقات، الصرف الصحي، يجب الاعتماد على نتائج المخبر.

2-3-3-3-2- أراضي غير قابلة للتعمير :

وتتمثل في المناطق الجبلية ذو تركيبة كلسيه مع تركيبة طينية مع حجر الرمل، انحدارها قوي، تركيبة يصعب التعمير والتهيئة فيها بسبب التكاليف الباهظة يستحسن استغلالها كمحجره أو تشجيرها أو جعلها منطقة للراحة والتسلية، الجهة الشمالية و الجهة الجنوبية، بالإضافة إلى منطقة الأودية ذات التركيبة الغير متجانسة (رمل، حصى، تربة... الخ) ذو خصائص جيو تقنية ضعيفة وتعتبر منطقة فيضانات. المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008 .

3- دراسة سوسيو اقتصادية :

3-1- الدراسة الاجتماعية :

تعتبر الدراسة الاجتماعية والسكانية جانبا هاما واساسيا في اي دراسة عمرانية لما للعنصر البشري من اثر وتأثير في الواقع المعيشي على مستوى التجمعات السكانية، وفي توجيهه لعملية التنمية بها التي لاتتم الا به ومن اجله.

3-1-1- السكان :

حسب إحصائيات سنة 2008، فان تعداد سكان مدينة حمام الضلعة وصل الى 22736 ساكن ،

موزعة على 16 حي على النحو الاتي :

جدول رقم (04): يوضح توزيع عدد السكان على الإحياء.

الحي	الحوران	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	الحبل	رخة حبارة	114 مسكن	محمد بوضياف
عدد السكان	611	2117	1611	624	614	469	1554	1374

المصدر: المصالح التقنية لبلدية حمام الضلعة+معالجة الطالبة

➤ يبلغ عدد سكان التجمعات الثانوية الرئيسية لمدينة حمام الضلعة 9255 ساكن موزعة على النحو الآتي :

الجدول رقم (05): مناطق تمركز سكان التجمعات الثانوية الرئيسية للمدينة.

التعيين	عدد السكان (نسمة)	النسبة (%)
القطف	820	8.86
البويرة	1287	13.90
الدبيل	910	9.83
الذكارة	1409	15.22
بثرماضي	1824	19.70
الدريعات	3005	32.46

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، 2008

الشكل رقم (05): اعمدة بيانية لمناطق تمرکز سكان التجمعات الثانوية الرئيسة للمدينة.



المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على بيانات الجدول

3-1-2- نسبة التحضر :

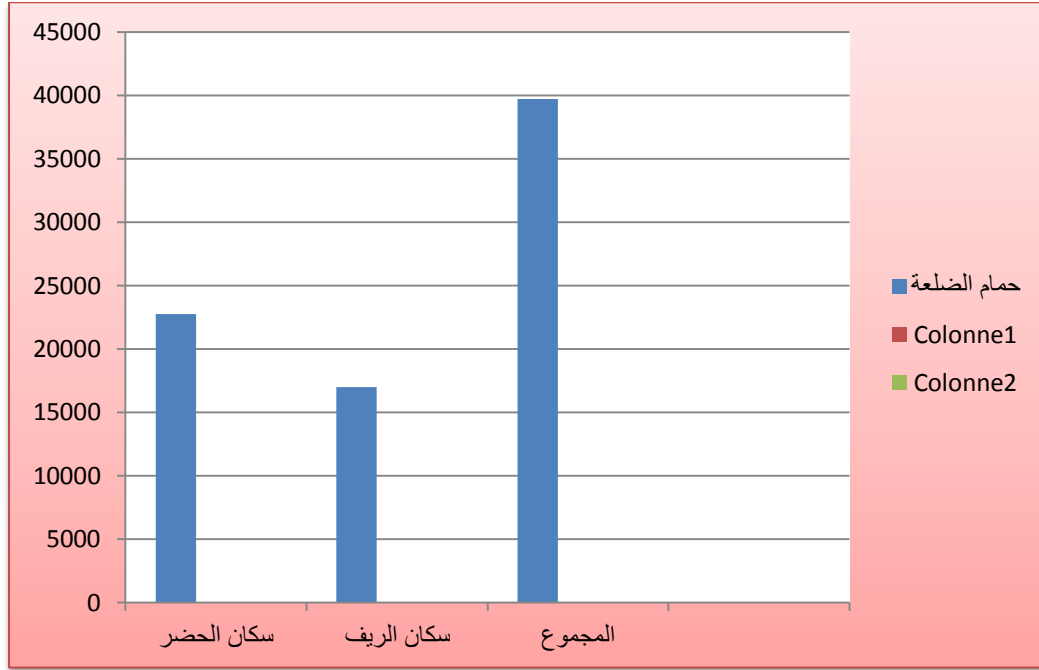
من خلال الجدول أدناه يمكننا تصنيف بلدية حمام الضلعة مجتمع متمدن لان نسبة التحضر فيها فاقت 50%، وهي تقدر بـ 57.22%.

الجدول رقم (06): نسبة التحضر بالمدينة.

التعيين	سكان الحضر	سكان الريف	المجموع
حمام الضلعة	22736	16998	39734

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير. 2008

الشكل رقم(06): أعمدة بيانية نسبة التحضر بالمدينة:



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على بيانات الجدول.

3-1-3- التركيب العمري والنوعي :

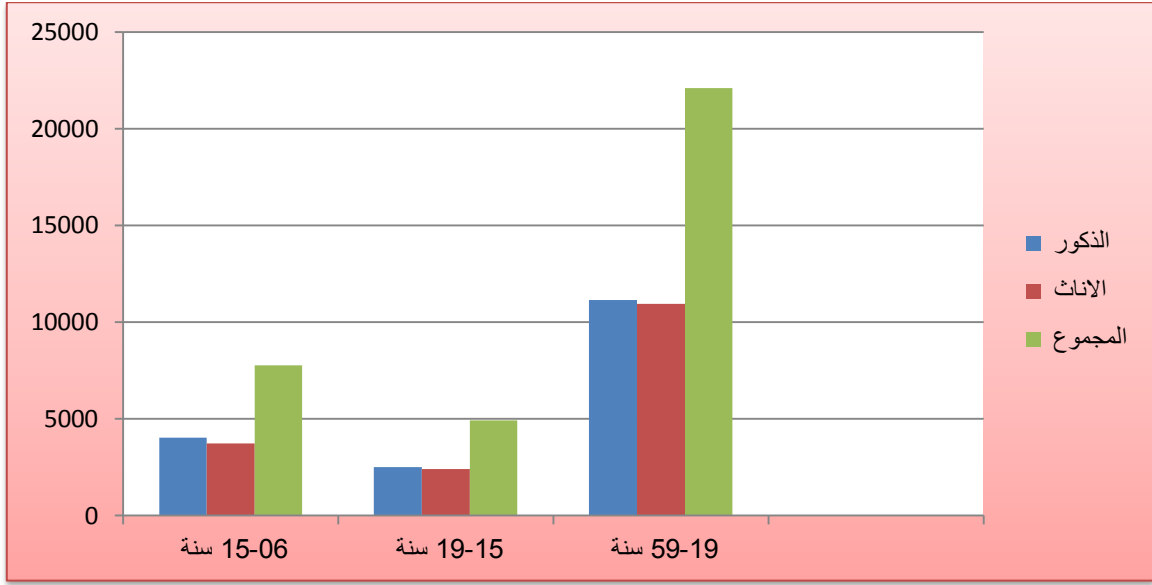
إن تحليل التركيبة السكانية حسب الجنس والعمر تسهل علينا عملية استخراج أهم الفئات العمرية للسكان كالفئة المتمرسة والفئة العاملة، ويكشف لنا التركيب العمري عن كثير من الظواهر الديموغرافي، إذ يساعدنا على التعرف على قدرة السكان ونشاطهم الاقتصادي وتأثيراتهم الاجتماعية، وسنأخذ مجموع سكان البلدية للفئات ما بين 06 سنوات و59 سنة وهي موضحة في الشكل التالي :

جدول رقم (07): الفئات العمرية حسب الجنس والعمر

سنة 59-19	سنة 19-15	سنة 15-06	
11130	2507	4048	الذكور
10956	2413	3719	الاناث
22086	4920	7767	المجموع

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

الشكل رقم: (07) أعمدة بيانية الفئات العمرية حسب الجنس:



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على البيانات في الجدول

نلاحظ من خلال الشكل أن فئة المتمرسين تقدر بـ **16.18%** وهي نسبة لباس بها، في حين أن نسبة الفئة ما بين **59-19** سنة تقدر بـ **44.68%** وهذا دلالة على أن البيئة السكانية لمدينة حمام الضلعة تتميز بطاقة شبابية تستلزم التاطير و الرعاية من اجل المساهمة في عملية تنمية المجال ككل .

الجزء الثاني:

4- دراسة العمرانية:

4-1- الحظيرة السكنية :

جدول رقم (08): يبين تطور السكن لمدينة حمام الضلعة حسب إحصائيات سنة 2008

إحصاء 2008			إحصاء 1998			التعيين
الخام T.O.L	عدد المساكن	عدد السكان	الخام T.O.L	عدد المساكن	عدد السكان	
5.52	7162	39734	6.1	5695	34778	حمام الضلعة

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية حمام الضلعة

4-2- 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.

إما 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 ، وذو نوعية جيدة للبناء وإنشاء الطرقات.

4-3- الإطار المبنى :

4-3-1- السكن :

يعتبر السكن من اهم مكونات النسيج العمراني للمدينة ، كما يعد من اهم العناصر المساهمة في الديناميكية العمرانية .

قدرت الحظيرة السكنية لمدينة حمام الضلعة ب : **4202** مسكن ، اي بنسبة **58.42%** من مجموع سكان البلدية موزعة على النحو التالي :

4-3-1-1- السكن الفردي : يتركز في مركز المدينة ، عبارة عن كتل متلاحمة و متلاصقة قدر عدد المساكن ب: **3681** مسكن اي ما يعادل **87.60%**، منه **37.76%** في حالة فيزيائية رديئة .

4-3-1-2- السكن الجماعي : يحتل نسبة ضئيلة مقارنة مع السكن الفردي ، اذ نجد ان **80** مسكن فردي جماعي ، ما يعادل **2%** من حظيرة السكن .

4-3-1-3- التجزئة الترابية : يقدر عددها ب **441** تجزئة ، ما يعادل **10.49%** موزعة على النحو الاتي :

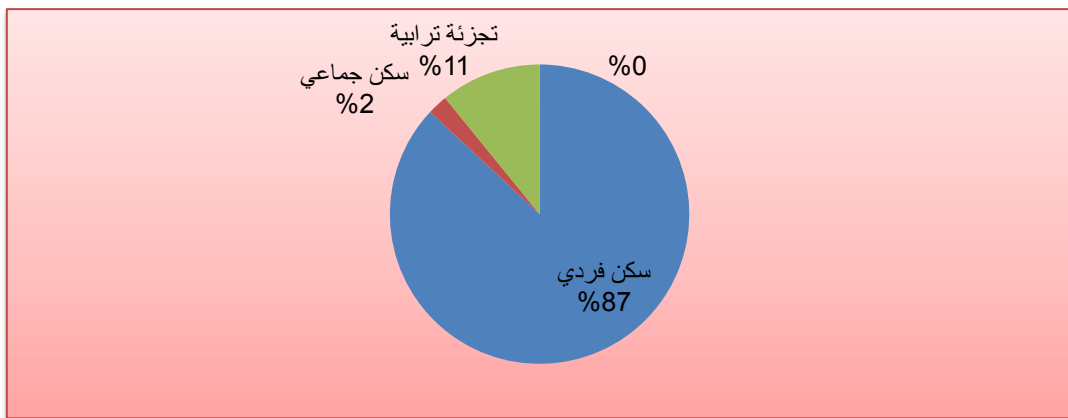
➤ تخصيص **114** قطعة .

➤ تخصيص **79** قطعة .

➤ تخصيص **171** قطعة .

➤ تخصيص **77** قطعة .

الشكل رقم (08): دائرة نسبية للحظيرة السكنية لمدينة حمام الضلعة.



المصدر: من انجاز الطالبة اعتمادا على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير

نلاحظ ان نسبة السكن الفردي تحتل المرتبة الاولى بقيمة **87.60 %** من مساحة المدينة ، وعليه يمكن القول ان الطبيعة القانونية لعقار مدينة حمام الضلعة يغلب عليها الملك الخاص .

صورة (04-03-02): تمثل السكنات الفردية في المدينة

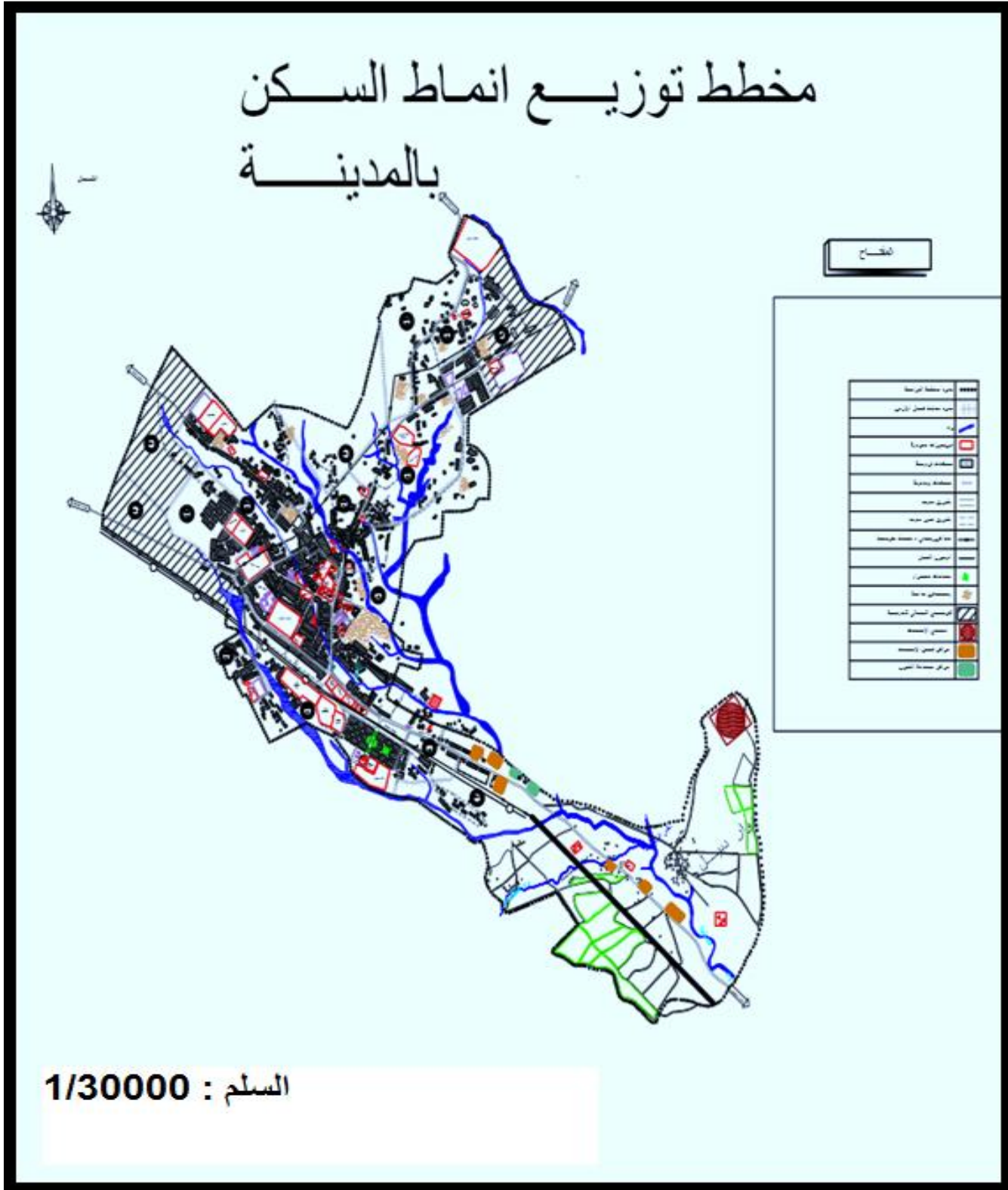


صورة (05-06): تمثل السكنات الجماعية في المدينة.



المصدر: التقاط الطالبة 2015

مخطط رقم (07) : توزيع انماط السكنات بمدينة حمام الضلعة



المصدر: المخطط التوجيهي لحمام الضلعة 2009+ معالجة الطالبة

4-3- الإطار غير المبني :

4-3-1- شبكة الطرق :

لا شك أن شبكة الطرقات داخل في المدينة هي السؤال الأول على تغذية كل الأجزاء المكونة لها.. "فهي تشبه شرايين الجسم إلى حد بعيد (زين العابدين علي 2000) فالشوارع المجمعمة تقوم بتجميع حركة المرور من الشوارع الفرعية لتضحها 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 نحن في منطقة الدراسة (مدينة حمام الضلعة) شبكة من الطرق تتربع على مساحة تقدر ب: **81.69** هكتار مايعادل **11%** من المساحة الإجمالية وهي كالتالي :

- ❖ طريق وطني : رقم 60 يمر بوسط المدينة 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-الديبل-سيدي عمر - مصنع الاسمنت).

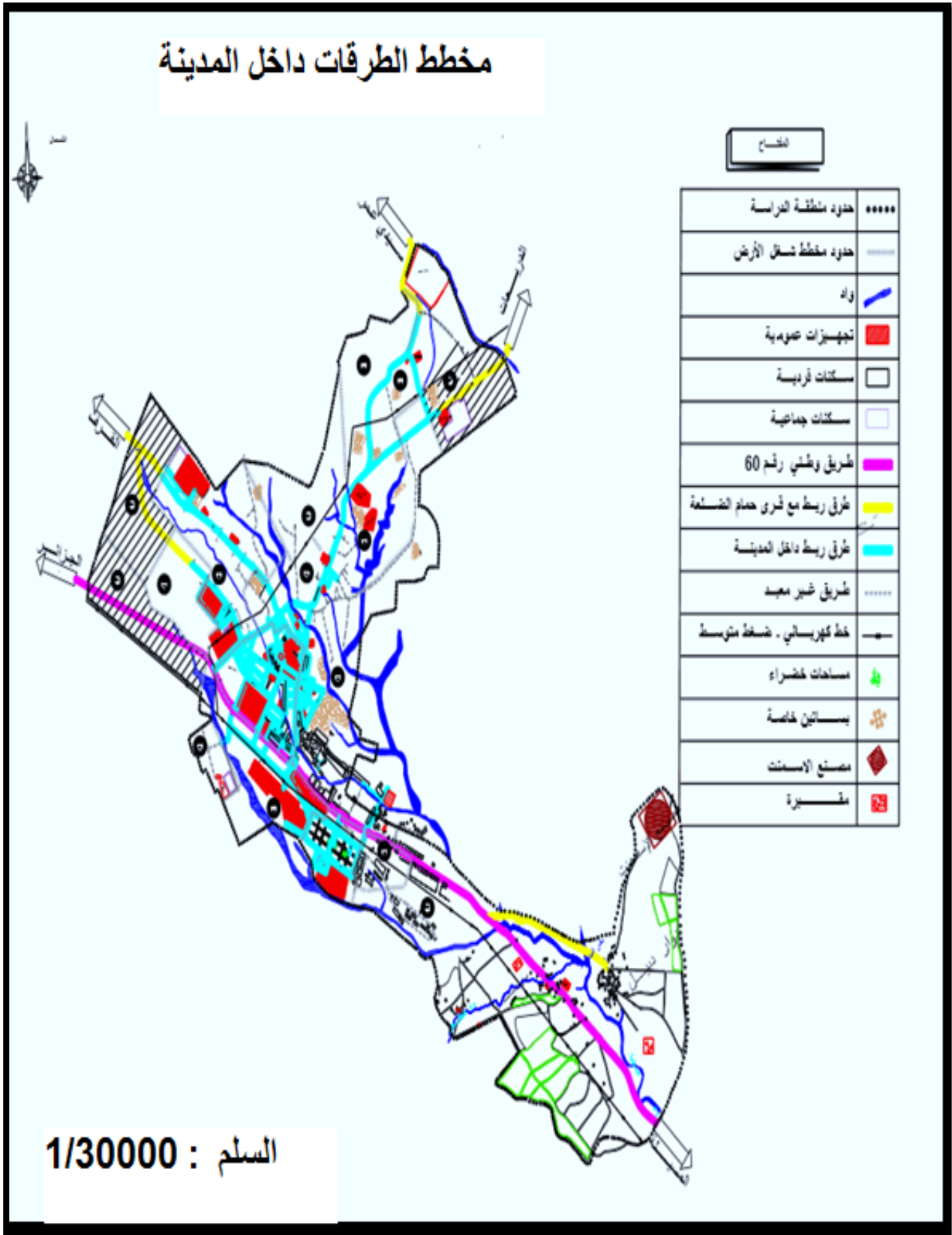
وبالنسبة للحالة الفيزيائية لهذه الطرق فهي جيدة في الغالب . والجدول الموالي يوضح هذه الطرق وبعض خصائصها :

جدول رقم (09): يوضح هذا الجدول انواع الطرق وبعض خصائصها في مدينة حمام الضلعة

الحالة	العرض	الطول كلم	الرق م	الربط	نوع الطريق
جيدة	07	3.55	60	حمام الضلعة - المسيلة	وطنية
جيدة	06	22	12	حمام الضلعة - الد ريعات	ولائية
جيدة	5	1.7	-	حمام الضلعة - القرف	بلدية
جيدة	5	3		حمام الضلعة - الديبل	
جيدة	5	6.5		حمام الضلعة - سيدي عمر	

المصدر : المخطط التوجيهي لحمام الضلعة 2008+ معالجة الطالبة

مخطط رقم (08): مخطط الطرقات داخل المدينة.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير + معالجة الطالبة

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

مخطط رقم (09) : مخطط الشوارع داخل الوسط الحضري لمدينة حمام الضلعة



المصدر : المخطط التوجيهي لحمام الضلعة 2009 + معالجة الطالبة

4-4-2- شبكة المياه الصالحة للشرب :

تتوفر مدينة حمام الضلعة على ثلاث خزانات للتزود بالمياه الصالحة للشرب ، قدر تخزينها ب : 3245م³ ، تتراوح أقطار الشبكة ما بين (160-40 ملم) ، ونسبة الربط فيها 76 % ، كما توجد أربع منابع للمياه الجوفية دائمة الجريان ومستغلة في تزويد السكان بالماء الشرب خاصة المتواجدين على أطراف المدينة .

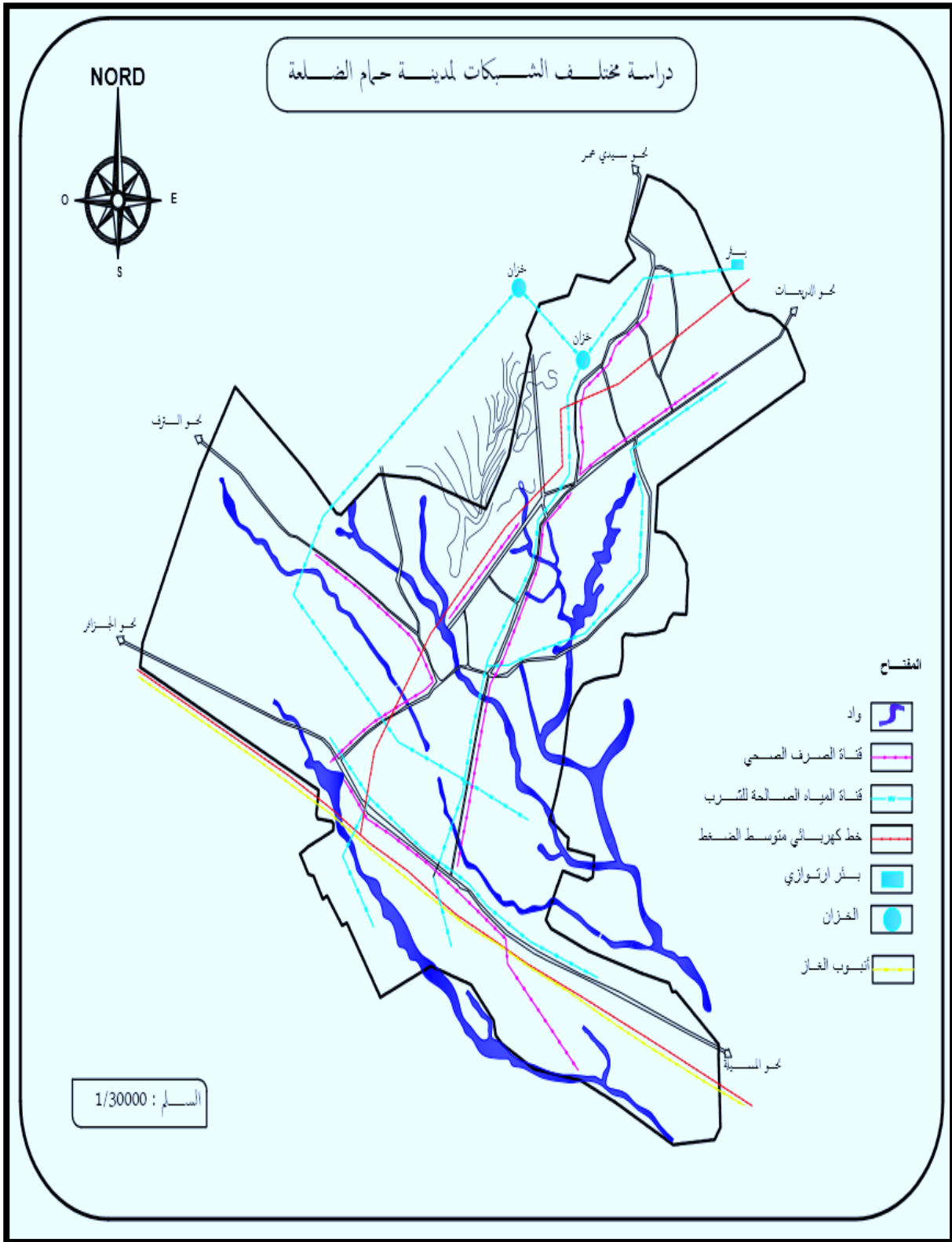
4-4-3- شبكة الصرف الصحي :

يتم صرف المياه المستعملة بواسطة شبكة يبلغ طولها حوالي 52503م.ط ، جزء منها منفصل طوله حوالي 1.93 م.ط ، والجزء الآخر متصل طوله 50573م.ط ، وتقدر نسبة الربط فيها ب : 77% ، وهي في حالة حسنة ويتم رمي المياه القدرة مباشرة في الواد مثل مياه الحمامات المعدنية .

4-4-4- شبكة الكهرباء و الغاز :

شبكة الكهرباء تغطي 88.77 % ، حسب إحصائيات المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير بالبلدية . أما بالنسبة لشبكة الغاز فبلغت نسبة التغطية 32.80 % وهي نسبة ضعيفة .

مخطط رقم (10): مخطط لمختلف الشبكات

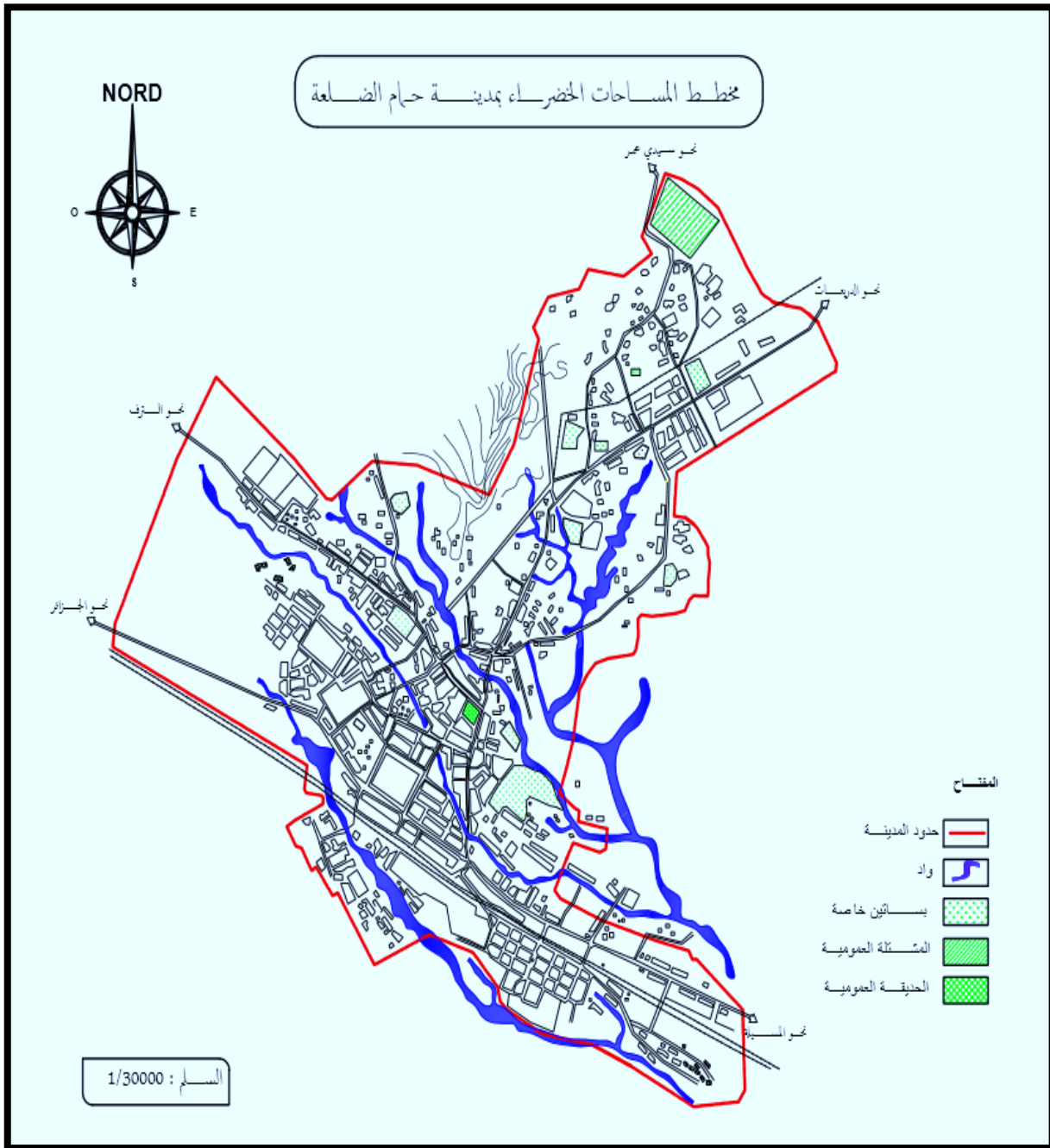


المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لحمام الضلعة 2009+ معالجة الطالبة

4-4-5- ساحات اللعب والمساحات الخضراء:

يقتصر وجود الحدائق بمدينة حمام الضلعة على الحديقة العمومية، التي تم تحسينها وتجهيزها في الفترة الأخيرة من اجل الاستغلال العام، كما نسجل غياب تام للمساحات الخضراء ماعدا تلك المرفقة بالمنازل، وكذا مساحات اللعب مما دفع بالأطفال إلى اللعب في الطرقات و الأرصفة وعلى ضفاف أطراف ألواد .

مخطط رقم (11): مخطط المساحات الخضراء وساحات اللعب



المصدر: المخطط التوجيهي للتنهية والتعمير 2009+معالجة الطالبة

خلاصة الفصل:

من خلال ما تم عرضه في هذا الفصل فان نستخلص النتائج الآتية :

- تحتل المدينة موقعا هاما ومتميز كونها تمثل نقطة ربط بين مدن الشمال ومدن الوسط عن طريق مرور الطريق الوطني رقم 60 بوسطها.
- قلة العوائق الطبيعية التي تقف في وجه توسع النسيج العمراني
- المدينة يغلب عليها من الناحية العقارية القطاع الخاص
- بالنسبة للجانب الطبيعي : مدينة حمام الضلعة تتميز بمناخ شبه جاف
- بالنسبة لحركة السكان : فقد عرفت المدينة حركة سكانية سريعة .
- بالنسبة للجانب العمراني :والذي تمثل في مراحل تطور المدينة ،حيث وجدنا إن مدينة حمام الضلعة شهدت توسعا عمرانيا سريعا .
- بالنسبة للشبكات بمختلف أنواعها هي في حالة جيدة نتيجة أنها حديثة مثل شبكة الغاز والصرف الصحي في بعض الأحياء.
- بالنسبة للمساحات الخضراء وساحات اللعب فهي قليلة جدا في المركز .

الفصل الثالث: تقييم سهولة الوصول إلى استخدامات

الأرض الحضرية بمدينة حمام الضلعة

مقدمة

- 1- تحديد واقع النقل الحضري بالمدينة
- 2- تحديد أماكن جذب السكان بالمدينة
- 3- تباين توزيع استخدامات الأرض الحضرية
- 4- تغطية ضعيفة لمدينة حمام الضلعة من استخدامات الأرض
- 5- تقييم سهولة الوصول الى استخدامات الأرض الحضرية.
- 6- تحليل استمارة الاستبيان
- 7- تحليل الفرضيات

خلاصة الفصل

تمهيد :

يعتبر توزيع وتنظيم الاستخدامات احد الأهداف الرئيسية في تخطيط المدن لعلاقته المباشرة بخدمة سكان المدينة وتلبية حاجياتهم المعيشية وتسهيل وصولهم إلى هذه الاستخدامات. تعاني المدن الجزائرية بشكل عام، ومدينة حمام الضلعة بشكل خاص، من التوزيع العشوائي للخدمات العامة، وعدم اعتماد معايير تخطيطية تركز على حجم وكثافة السكان ونطاق تأثير الاستخدامات، بالإضافة إلى وجود صعوبة لدى السكان في بعض الأحياء السكنية وخاصة المتواجدة بأطراف المدينة في الوصول إلى الاستخدامات الأساسية مثل التعليم والصحة والإدارة واستخدامات أخرى ... الخ.

الهدف الرئيسي من هذا الفصل هو تحديد ثم دراسة وتحليل واقع استخدامات الأرض الحضرية بمدينة حمام الضلعة، وارتكزت الدراسة في منهجيتها بشكل أساسي على المنهجين الوصفي والتحليلي، وذلك بالاعتماد على البيانات والمعلومات المتوفرة، وكذلك المسح الميداني للاستخدامات الحضرية في المدينة، بالإضافة إلى الاعتماد على استمارة تم توزيعها على مجموعة من السكان وزوار بالمدينة. لتقييم مدى سهولة الوصول وتحديد أسباب صعوبة الوصول إلى استخدامات الأرض الحضرية في المدينة.

أولاً: تحديد واقع النقل الحضري بالمدينة

هنا أولاً يجدر بنا الإشارة إلى غياب تام للنقل الحضري ووجود فقط نقل شبه حضري يخدم المدينة

موزع كالتالي :

1- شبكة النقل الشبه حضري بمدينة حمام الضلعة:

جدول رقم (10): يمثل خطوط النقل الشبه حضري بالمدينة.

عدد المقاعد	عدد الحافلات	
229	38	خط حمام الضلعة - المسيلة
36	08	خط حمام الضلعة - الدريعات (تجمع ثانوي)

المصدر المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008.

- ❖ اما فيما يخص التنقلات داخل الوسط الحضري للمدينة فهي من قبل الناقلين غير المرخص لهم (النقل غير المقنن) من قبل أشخاص بحيث يتم نقل الافراد من وسط المدينة أو محطة نقل المسافرين البرية إلى الاحياء البعيدة عن المركز والعكس .
- ❖ مع العلم ان هذه الفئة من الناقلين لاستعملها جميع السكان ، بحيث يقوم
- ❖ البعض بالتنقل بسياراتهم الشخصية او المشي على الإقدام لقضاء احتياجاتهم لتوفر مختلف او جل الخدمات في وسط المدينة .

الصورة (07-08): حافلات نقل غير مرخص إلى الأحياء أمام المحطة وفي وسط المدينة



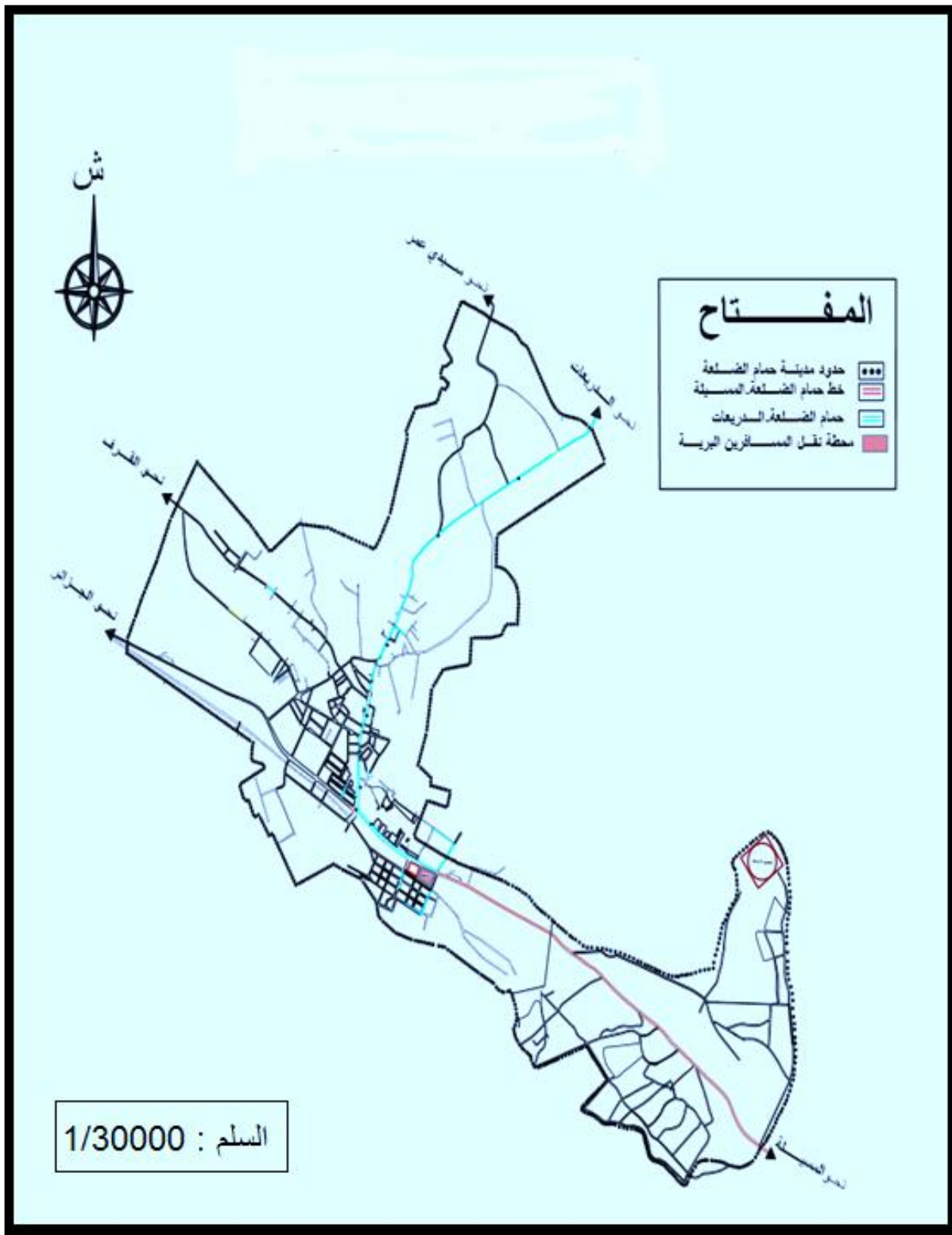
المصدر : من التقاط الطالبة مارس 2015

صورة (9-10): سيارات نقل غير مرخص في وسط المدينة



المصدر : من التقاط الطالبة مارس 2015

مخطط رقم (12): يوضح خطوط النقل الشبه حضري بالمدينة.



المصدر: من انجاز الطالبة 2015 بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

2- تحديد أماكن جذب السكان بمدينة حمام الضلعة :

تعد التجهيزات من أهم القطاعات التي تعطي للمدينة أهمية كبيرة ، وذلك عن طريق توسيع نفوذها على مدى إقليمها . وحسب المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ، فان مدينة حمام الضلعة تحتوي على عدة تجهيزات ذات طابع محلي وأخرى ذات طابع جهوي ، تتوزع على النحو الآتي :

الجدول رقم (11) : التجهيزات الموجودة بالمدينة ومستوى تأثيرها

التجهيز	العدد	تأثير حضري	تأثير بلدي	تأثير اداري
مدرسة ابتدائية	10	✓		
متوسطة	03		✓	
ثانوية	02			✓
مركز التكوين المهني	01			✓
قاعة متعددة الخدمات	01			✓
قاعة علاج	02	✓		
عيادة توليد	01			✓
مساجد	12	✓		
ملعب بلدي	01		✓	
ملعب جوارى	01		✓	
مركب جوارى	01			✓

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

بالإضافة إلى التجهيزات الخدماتية الإدارية تتمثل في :

مقر الدائرة ، مقر البلدية ، مركز البريد ، مصلحة الضرائب ، فرع الأشغال العمومية ، الضمان الاجتماعي ، محكمة ، المصالح التقنية ، الجزائرية للمياه ، محطة بنزين ، الدرك الوطني ، الحماية المدنية ، و الانجاز و الوكالة العقارية .

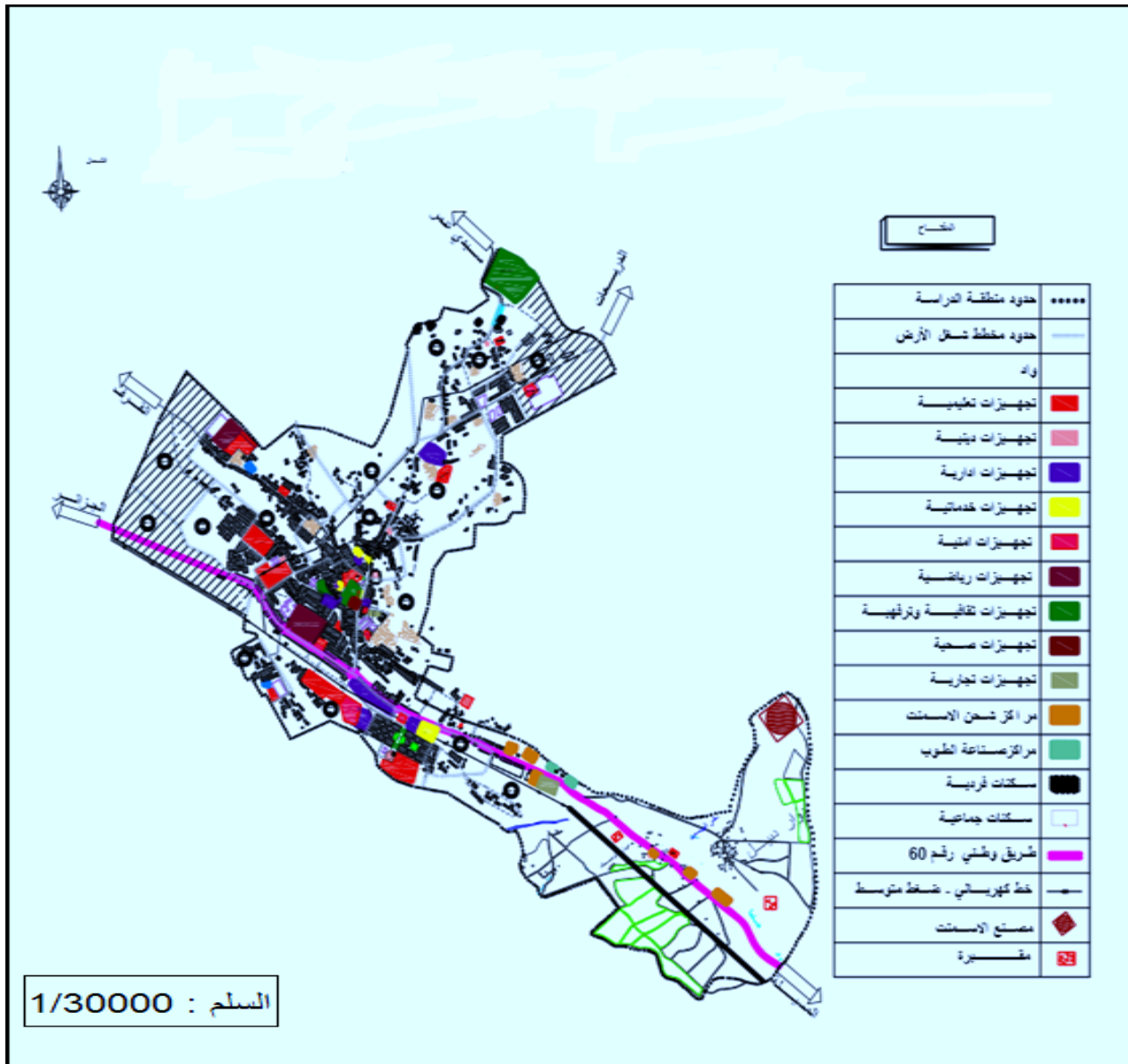
جدول رقم(12):توزيع التجهيزات في أحياء المدينة وتأثيرها

اسم الحي	المساحة	عدد السكان	عدد المساكن	التجهيزات الموجودة	تأثيرالتجهيزات
الحوران	982.75	4018	735	مشتلة الحوران+مدرسة ابتدائية+مسجد	محلي - بلدي
الضلعة	732.72	1519	253	الحماية المدنية +مقاولة البناء والانجاز	بلدي محلي
لقريينات	302.63	497	77	اكاديمية +مدرسة ابتدائية	محلي
مزطاوة	531.35	917	149	ابتدائية+مسجد	محلي بلدي
تيخويباي	430.67	815	147	مسجد+ابتدائية	بلدي محلي
فضالة	674.42	1374	331	ابتدائية+منقلة مركب جوازي	محلي بلدي
كروغ	707.30	2705	481	متوسطة+ثانوية+ابتدائية+مسجد+	محلي بلدي
رحة حبارة	506.11	469	51	نصب تذكاري+محطة بنزين+ابتدائية	بلدي
ساحة الشهداء	275.07	611	130	مقر البلدية+مركز البريد+الضمان الاجتماعي +حديقة عمومية	بلدي يتعدى حدود البلدية الى البلديات المجاورة
حي القديم	522.60	2008	408	حمامان معدنيان+مسجد	محلي + وطني
اول نوفمبر	342.94	2117	386	التدائية+ملعب بلدي	بلدي+محلي
حي 77 مسكن (05 جويلية)	316.77	1611	244	متدائية +قاعة العلاج+مسجد+اب	محلي + بلدي
البيساتين	586.73	624	105	فرقة الدرك الوطني +حدائق خاصة+محلات	بلدي
محمد بوضياف	554.04	1374	213	مركز التكوين المهني +ابتدائية	على مستوى المدينة +حتى البلديات الاخرى
114مسكن	538.84	1554	243	محطة نقل المسافرين+محطة بنزين+محكمة 02+عيادة توليد +مقر	على مستوى الدائرة+و المدينة

	الدائرة+فرع الاشغال العمومية +دية الشرطة+مكتبة البلدية+متوسطة				
على مستوى المدينة		110	614	559.02	حي الحبل

المصدر: مصالح التقنية لبلدية حمام الضلعة+ المعاينة الميدانية من طرف للطلبة

مخطط رقم (13): توزيع التجهيزات بمدينة حمام الضلعة



المصدر: من انجاز الطلبة 2015 بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

من خلال المخطط (13)، يتضح تعدد مناطق الجذب بالمدينة، ورغم ذلك فان هناك منطقتي جذب تعتبر أكبر المناطق لجذب الساكنة وهي منطقة وسط المدينة (حي ساحة الشهداء) وكذا منطقة (حي 114 مسكن) لان هاذين الأخيرين يدمج بين الوظيفة الإدارية، الصحية، الترفيهية الخدماتية و التجارية .

3- تباين توزيع استخدامات الأرض الحضرية بمدينة حمام الضلعة:

عرفت مدينة حمام الضلعة تحولات اقتصادية، اجتماعية و عمرانية، وبذلك أصبحت تتميزها كثافة مرتفعة، إضافة إلى الهجرة الريفية هذه العوامل ساعدت على تزايد النمو الديموغرافي بالمدينة، وبالتالي توسع المجال الحضري في اتجاهات مختلفة.

هذا التحول رافقه أحداث مجموعة من المرافق العمومية التي تمس مجموعة من استخدامات الأرض الحضرية كالأستخدام التعليمي والأستخدام الصحي والمصالح الإدارية... الخ، من اجل خدمة فئات عريضة من السكان

يمكننا أن نستخلص من المخطط (13) إن توزيع الاستخدامات الحضرية بالمدينة متباين، مما سيشكل عائقا أمام ذهاب المواطنين إلى هذه الاستخدامات بسهولة.

4- تغطية ضعيفة لمدينة حمام الضلعة باستخدامات الأرض الحضرية:

تتوفر مدينة حمام الضلعة على مجموعة من المرافق العمومية التي تضم مجموعة من الاستخدامات الأساسية كالتعليم، الصحة، المصالح الادارية والتجارية... الخ كما هو موضح في المخطط (13).

رغم كل هذه الاستخدامات الحضرية، نلاحظ انها لا تلي حاجيات السكان، ناهيك عن التوزيع المتباين لها حيث نجد ان المدينة تتوفر على (47) استخدام وهي نسبة ضعيفة مقارنة بباقي المدن وتوزع هذه الاستخدامات على الشكل الاتي

❖ 17 مؤسسة تعليمية بين (ابتدائية، متوسطة، ثانوية)

❖ 02 مؤسسات صحية، 03 مؤسسات امنية، 12 مؤسسة ادارية، 06 مؤسسات خدماتية، مؤسسة

واحدة للتكوين المهني، 02 تجهيزات رياضية، و 04 مرافق ثقافية ترفيهية .

ومن هنا يمكن القول ان مدينة حمام الضلعة تتوفر على استخدامات حضرية ساهمت الى حد كبير في استقطاب السكان. لكن رغم ذلك فان رصيد المدينة من هذه المرافق يبقى ضعيفا مقارنة مع متطلبات السكان، مما يترتب عنه ضعف جودة الخدمات العمومية بالمدينة.

5- تقييم سهولة الوصول إلى الاستخدامات الحضرية لسكان المدينة:

تركز التحليل في هذا الفصل على توزيع مواقع الاستخدامات كعامل أساسي لسهولة الوصول بالإضافة إلى عوامل أخرى تؤثر في عملية الوصول كالمسافة المقطوعة ووسيلة التنقل إليها، وكذا تكرار استخدام هذه الخدمات فمثلا الاستخدامات التعليمية يحتاجها السكان يوميا، أما الأسواق والبنوك والمصالح الإدارية والصحية فيختلف تكرار حاجة السكان إليها، حيث تناولت هذه الدراسة سهولة إمكانية الوصول إلى هذه الاستخدامات بغض النظر عن تكرار الحاجة إلى استخدامها .

5-1- الاستخدامات السكنية:

تعد الوظيفة السكنية من اوائل استخدامات الارض في المدينة والمحرك الاول لنموها ويعد النمو السكاني عاملا رئيسيا في نمط التركيب المكاني في المدينة وعادة ما تشغل الوظيفة السكنية اكبر مساحة من استخدامات الاراضي في معظم المدن .

ونجد نحن كذلك ان الاستخدام السكني في مدينة حمام الضلعة يحتل الحصة الاكبر من استخدامات الأرض الحضرية في المدينة حيث نجد ،ان السكن في المنطقة نوعان سكن فردي وسكن جماعي كما هو موضح في المخطط الآتي :

2-5- الاستخدامات الخدمائية :

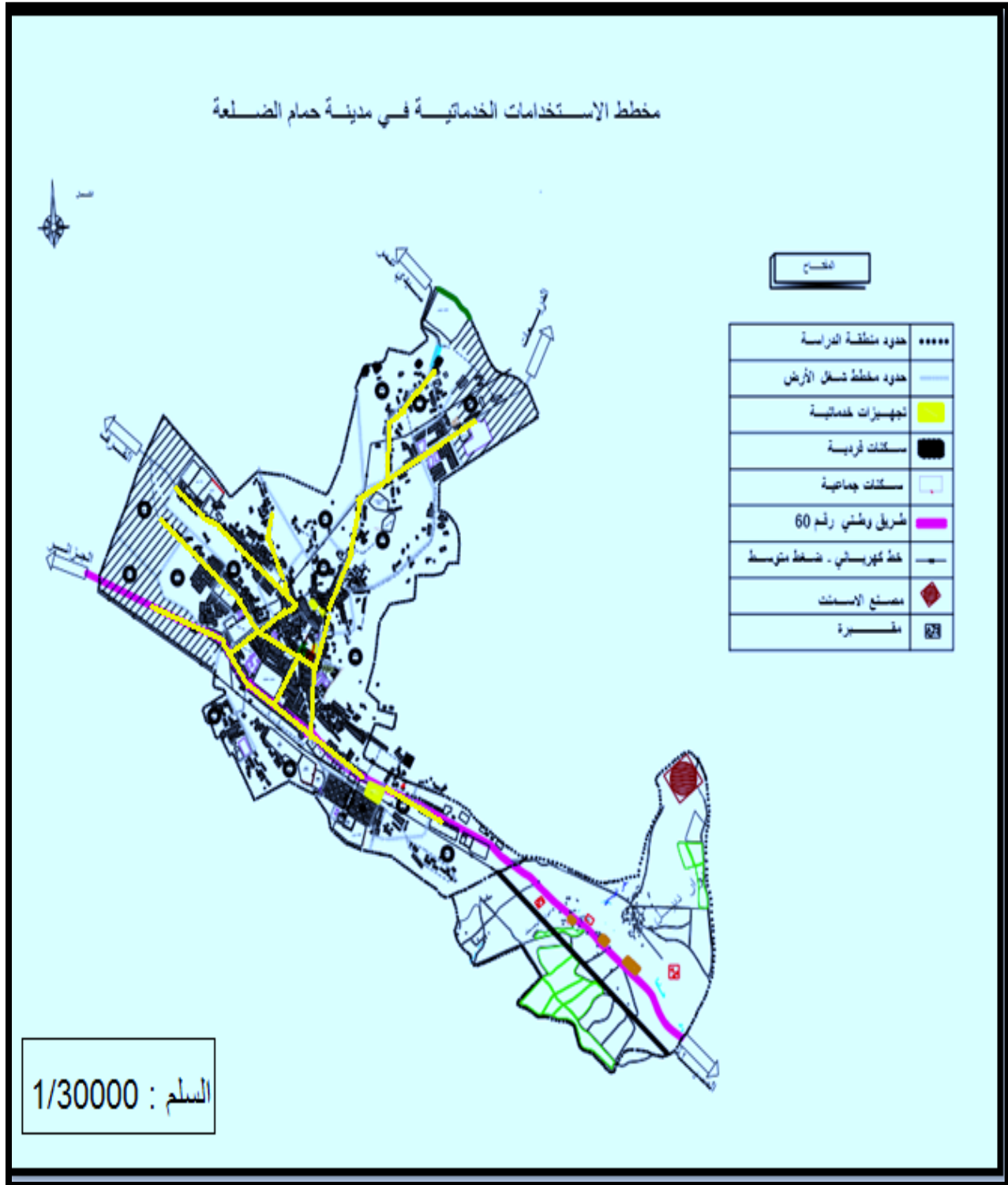
تتمثل في محطة نقل المسافرين ،محطة البنزين ،البنك ،والوكالة العقارية ،ونجد ان هذه الاستخدامات موزعة في أحياء المدينة.

الصورة رقم (11-12-13-14): الاستخدامات الخدمائية من محطة وبنك الفلاحة والحمامات



المصدر: من التقاط الطالبة مارس 2015

مخطط رقم (15): الاستخدامات الخدمائية بمدينة حمام الضلعة



المصدر : من انجاز الطالبة 2015 بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

جدول رقم (13) : البعد بين الاحياء والاستخدامات الخدمائية

محطة نقل المسافرين	الحمامات المعدنية	مركز البريد والاتصال	الوكالة العقارية	البنك	
4600م	3500م	4000م	4500م	4000م	الهوران
4400م	3300م	3800م	4300م	3800م	الضلعة
4100م	3000م	3600م	4000م	3600م	القرينات
4100م	3000م	3600م	4000م	3600م	مزطاوة
3600م	3800م	4000م	3500م	4000م	تيخوباي
3800م	3500م	3800م	3700م	3800م	فضالة
4100م	3800م	3000م	4000م	3000م	كروع
4100م	4000م	3200م	4000م	3200م	رخة حبارة
1300م	1000م	00م	00	00م	ساحة الشهداء
2200م	00	1500م	2000م	1500م	الحي القديم
1200م	1200م	500م	1000م	500م	حي اول نوفمبر
900م	900م	800م	800م	800م	حي 77 مسكن
500م	1500م	1500م	1500م	1500م	حي البساتين
800م	1300م	1000م	1200م	1000م	حي محمد بوضياف
00م	2500م	1500م	2000م	1500م	حي 114 مسكن
800م	3000م	2000م	2500م	2000م	حي الحبل

المصدر : من انجاز الطالبة 2015

جدول رقم (14): متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الخدماتية

درجة الوصول	الوقت المستغرق حسب وسيلة النقل		البعد (م)	الحي
	مشي على الاقدام (دقيقة)	نقل غير مرخص اوسيارة خاصة(دقيقة)		
صعبة	40	16	4120	الخوران
صعبة	39	15	3920	الضلعة
صعبة	40	16	4100	لقربينات
صعبة	35	14	3660	مزطاوة
صعبة	37	15	3780	تيخوباي
صعبة	37	15	3750	فضالة
صعبة	35	14	3580	كروع
صعبة	37	15	3700	رخة حبارة
متوسطة	12	5	1150	ساحة الشهداء
متوسطة	14	5	1440	الحي القديم
سهلة	8	3	880	حي اول نوفمبر
سهلة	8	3	840	حي 77 مسكن
متوسطة	13	5	1300	حي البساتين
متوسطة	10	4	1060	حي محمد بوضياف
متوسطة	15	6	1500	حي 114 مسكن
متوسطة	20	8	2060	حي الجبل

المصدر : من انجاز الطالبة 2015

يعاني سكان مدينة حمام الضلعة من صعوبة الوصول الى الاستخدامات الخدمائية، وخاصة سكان الاحياء المتواجدة بأطراف المدينة فان نجد من خلال الجدولين (13 و 14) ان نسبة 50% من الاحياء يعانون من صعوبة في الوصل و نسبة 37.5% درجة الوصلية الى الاستخدامات متوسطة ونجد ان هذه الاحياء متواجدة بها هذه الاستخدامات بحيث لا يواجه سكانها صعوبة في التنقل اما الاحياء الكبرى فهم في عزلة ال الوصول خاصة لاستخدام الاساسي مثل المحطة البرية لنقل المسافرين فهي ضرورية، لانه من خلالها يتم تنقل الافراد الى خارج المدينة كما انه يوجد بها خطوط نقل شبه حضرية - خط المسيلة - حمام الضلعة ، لان معظم السكان ينتقلون الى مركز الولاية وهو وسط مدينة المسيلة لقضاء مختلف حاجياتهم لتوفرها هناك وكذا الفئة العاملة خارج المدينة فهي دائمة التنقل صباح ومساء .

كما لايفوتنا ذكر الطلبة الجامعيين ،حيث يحتاج طالب جامعي قاطن في حي موجود بأطراف المدينة مدة تتراوح من 30 ال 40 دقيقة مشي على الاقدام من اجل الوصول الى المحطة من اجل ان ينتقل في حافلة نقل عمومية تاخذ اكثر من نصف ساعة للوصول الى وسط مدينة المسيلة .

لذا نجد هنا انه من الضروري وجود خطوط نقل حضرية تربط بين الاحياء وهذه الاستخدامات الخدمائية الضرورية .

5-3- الاستخدامات الإدارية :

تعتبر المؤسسات الادارية من بين المؤسسات الأكثر جذبا للسكان ،باعتبارها تقدم جل الخدمات الإدارية ، ونجد أن المدينة على مجموعة من التجهيزات الإدارية تقدم خدماتها لسكان المدينة والتجمعات السكانية التابعة لها وتشمل التجهيزات الحكومية ومراكز البريد والمواصلات الخ .

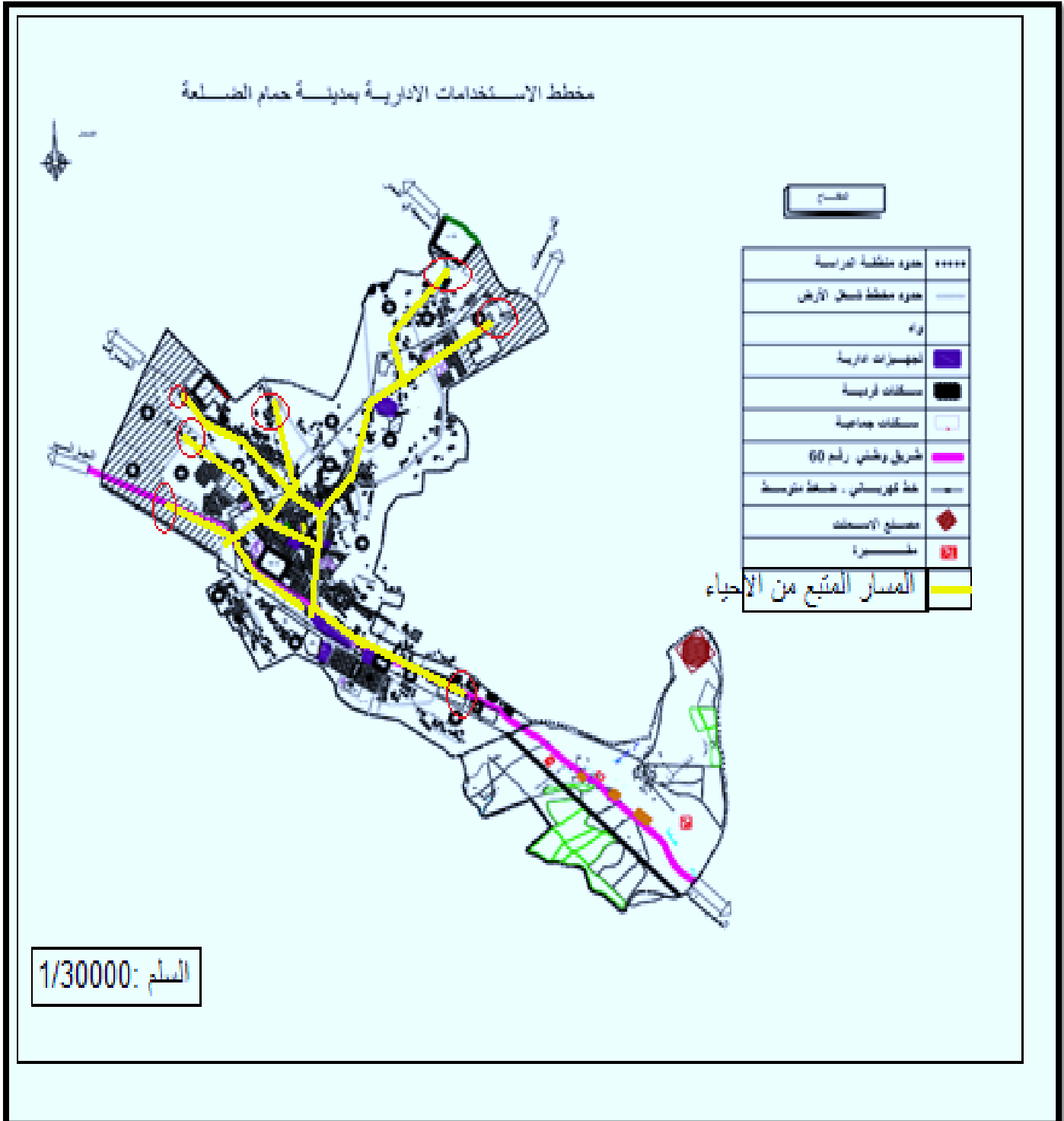
إلا انه من خلال المعاينة الميدانية وما يبينه المخطط الموالي (16) نجد إن توزيع هذه المؤسسات غير متكافئ ،وتتركز اغلبها بوسط المدينة (حي ساحة الشهداء) وكذا في حي (114 مسكن)، وتندعم بصفة شبه كلية في الأحياء الأخرى للمدينة.

الصورة (15-16-17-18): تمثل صور لاستخدامات إدارية محكمة، مكتب بريد، مقر البلدية على التوالي



المصدر : من التقاط الطالبة مارس 2015

مخطط رقم (16): الاستخدامات الادارية بمدينة حمام الضلعة



المصدر: من انجاز الطالبة 2015 بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

جدول رقم (15) : بعد الاحياء عن الاستخدامات الادارية

محكمة 02	فرع المصالح التقنية	الدائرة	فرع الأشغال العمومية	حظيرة البلدية	محكمة 01	مركز الضمان الاجتماعي	البلدية	
م4600	م4500	م4500	م4500	م4500	م3800	م4000	م4000	الخوران
م4400	م4300	م4300	م4300	م4100	م3600	م3800	م3800	الضلعة
م4100	م4000	م4000	م4000	م4000	م3400	م3600	م3600	القريبات
م4100	م4000	م4000	م4000	م4100	م3400	م3600	م3600	مزطاوة
م3600	م3500	م3500	م3500	م4500	م4200	م4000	م4000	تيخوباي
م3800	م3700	م3700	م3700	م4000	م4000	م3800	م3800	فضالة
م4100	م4000	م4000	م4000	م3500	م3200	م3000	م3000	كروغ
م4100	م4000	م4000	م4000	م2000	م3400	م3200	م3200	رحة حبارة
م1300	م1200	م1200	م1000	م1500	00	م1000	م1000	ساحة الشهداء
م2200	م2000	م2000	م2000	م2000	م1000	م1500	م1500	الحي القديم
م1200	م1000	م1000	م1000	م800	م600	م500	م500	حي اول نوفمبر
م900	م800	م800	م800	م1000	م900	م800	م800	حي 77 مسكن
م500	م1500	م1500	م1500	م1000	م1600	م1500	م1500	حي البيساتين
م800	م1200	م1200	م1200	م500	م1200	م1000	م1000	حي محمد بوضياف
م00	م00	م00	م00	00	م1700	م1500	م1500	حي 114 مسكن
م800	م2500	م2500	م2500	م500	م2200	م2000	م2000	حي الجبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

جدول رقم (16): متوسط المسافة بين الاستخدامات الادارية والاحياء.

درجة الوصول	الوقت المستغرق حسب وسيلة النقل		البعد (م)	الحي
	مشي على الاقدام (د)	نقل غير مرخص اوسيارة خاصة (د)		
صعبة	42	17	4300	الحوران
صعبة	40	16	4075	الضلعة
صعبة	38	15	3837.5	لقريبات
صعبة	38	15	3850	مزطاوة
صعبة	38	15	3850	تيخوباي
صعبة	38	15	3812.5	فضالة
صعبة	40	16	4100	كروع
صعبة	35	13	3487.5	رخة حبارة
متوسطة	10	4	1025	ساحة الشهداء
متوسطة	17	7	1775	الحي القديم
سهلة	9	4	950	حي اول نوفمبر
سهلة	8	4	850	حي 77 مسكن
متوسطة	13	5	1325	حي البساتين
متوسطة	13	5	1325	حي محمد بوضياف
سهلة	5	3	587.5	حي 114 مسكن
متوسطة	18	7	1875	حي الحبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

من خلال الجدولين (15 و16) نلاحظ ان نصف الأحياء تعاني من صعوبة التنقل والوصول الى

هذه الاستخدامات. يساهم النقل بنسبة كبيرة في صعوبة الوصول إلى هذه المصالح، والسبب في ذلك غياب

خطوط النقل الحضري الجماعي تربط بين مختلف الأحياء وهذه الاستخدامات .

يمكن القول إن بعد المصالح الإدارية عن الساكنة هي نتيجة لسوء التخطيط، إلا انه رغم الجهود التي تبذلها الدولة حالياً من اجل تقريب الإدارة من المواطن ، إلا أنها لم تصل إلى النتائج المرجوة ، لذلك يجب مضاعفة الجهود لتلبية حاجيات السكان في هذا القطاع.

4-5- الاستخدامات التعليمية :

تعد الخدمات التعليمية من أهم الخدمات الواجب توفرها وذلك بوصف هذه الخدمات ضرورية لكل فرد من أفراد المجتمع ولا يمكن الاستغناء عنها وقد رافق زيادة عدد السكان واتساع المدينة والهجرة من الريف إلى المدينة زيادة في عدد المتوسطات والثانويات بما يتلاءم مع هذه الزيادة وتمثل نسبة الاستخدامات التعليمية حوالي 4% من مساحة المدينة.

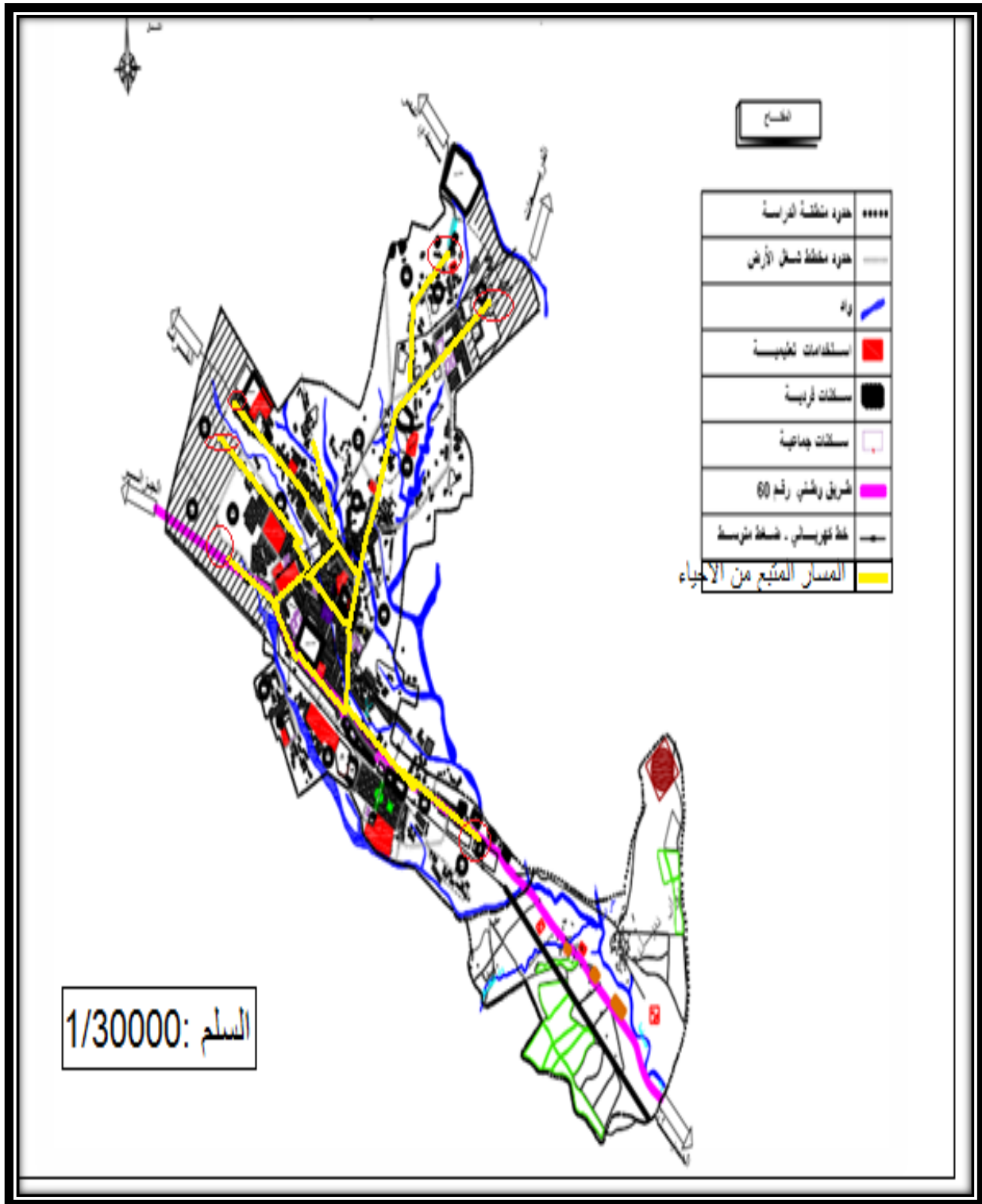
تتمثل هذه الاستخدامات في 10 مدارس ابتدائية موزعة على الأحياء و04 متوسطات كذلك موزعة كالأتي 01 في حي مسكن و02 في حي كروع و 01 في حي الحوران و 03 ثانويات موزعة كالأتي 01 في حي كروع و01 في حي فضالة والأخرى في حي الحوران ، وهذا يستدعي تنقل التلاميذ ذوى الطور المتوسط والثانوي من مختلف أحياء المدينة مع العلم أن الثانويتين ينتقل إليهم حتى من التجمعات الثانوية للدراسة . وبالنسبة لمركز التكوين المهني فهو ذو تأثير إداري ومتواجد في حي أول نوفمبر حيث يبعد عن الأحياء المتواجدة في حدود البلدية ما لا يقل عن 2.5 كلم أي إن انتقال الأشخاص مشي على الأقدام ما يقارب 45 دقيقة للوصول إلى مركز التكوين.

صورة رقم (19-20-21-22-23): تمثل استخدامات تعليمية



المصدر : من التقاط الطالبة مارس 2015

مخطط رقم (17): يوضح الاستخدامات التعليمية



جدول رقم (17) : بعد الاحياء عن الاستخدامات التعليمية

ثانوية الجديدة الحوران	المتقنة الجديدة	ثانوية الشريف الادريسي	متوسطة المدخل الشرقي	المتوسطة الجديدة	متوسطة عمر بن الخطاب	
00	م5500	م5000	م5300	م5000	م4800	الحوران
م500	م5300	م4800	م5500	م4800	م4600	الضلعة
م500	م3800	م3200	م4000	م3200	م3000	لقريبات
م700	م4500	م4700	م5000	م4700	م4500	مزطاوة
م3500	م2500	م3200	م4000	م3200	م3000	تيخويباي
م4000	م500	م2700	م3500	م2700	م2500	فضالة
م4000	م1500	م2200	م4000	م2200	م2000	كروع
م4500	م2000	م1700	م3500	م1700	م1500	رخة حبارة
م2500	م3000	م1200	م2500	م1200	م1000	ساحة الشهداء
م2300	م2500	م1700	م3000	م1700	م1500	الحي القديم
م2500	م3000	م1200	م2500	م1200	م1000	حي اول نوفمبر
م3000	م3200	م1200	م1500	م1200	م800	حي 77 مسكن
م3500	م4000	م3000	م1000	م3000	م2500	حي البساتين
م3000	م3500	م3200	م800	م3200	م3000	حي محمد بوضياف
م4300	م4200	م3200	00	م3200	م3000	حي 114 مسكن
م4700	م4800	م4200	م500	م4200	م4000	حي الحبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

جدول رقم (18): متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات التعليمية

درجة الوصولية	الوقت المستغرق حسب وسيلة النقل		البعد	
	مشي على الاقدام(د)	نقل غير مرخص او سيارة خاصة(د)		
صعبة	42	17	4266	الحوران
صعبة	42	17	4250	الضلعة
متوسطة	22	9	2290	لقربينات
صعبة	40	16	4016	مزطاوة
صعبة	32	13	3233	تيخوباوي
صعبة	25	10	2650	فضالة
صعبة	25	10	2650	كروع
متوسطة	20	8	2183	رخة حبارة
متوسطة	20	8	1900	ساحة الشهداء
متوسطة	20	8	2116	الحي القديم
متوسطة	20	8	1900	حي اول نوفمبر
متوسطة	18	7	1816	حي 77 مسكن
صعبة	30	12	2833	حي البساتين
صعبة	27	12	2783	حي محمد بوضياف
صعبة	30	12	2983	حي 114 مسكن
صعبة	36	15	3733	حي الحبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

نستنتج من خلال الجدول (17 و 18) إن أكثر من ثلثي الأحياء بالمدينة تجد صعوبة في التنقل الى المؤسسات التعليمية (متوسط، ثانوي)، وبالتالي فإن ثلثي المتدربين يعانون من صعوبة التنقل إلى المؤسسات التعليمية، ويرجع ذلك إلى بعدها عن أحيائهم وكذا عدم توفر وسائل نقل حضري جماعي تقوم بنقلهم وهذا سبب في صعوبة الوصول إليها، حيث يحتاج تلميذ في الطور المتوسط أُل وقت من 30 إلى 40 دقيقة مشيا من اجل الوصول وأكثر من 15 دقيقة إذا توفرت وسائل النقل غير المرخص ناهيك عن غياب هاته الأخيرة، وهذا الشيء الذي يستدعي النظر في وضع مخطط نقل حضري جماعي في المدينة . كما ان نسجل عدم توفر صعوبة كبيرة للتنقل إلى الابتدائيات بسبب توحيدها بكثرة داخل المدينة، حيث تتوفر وسط مدينة حمام الضلعة على 10 ابتدائيات تم توزيعها بشكل متكافئ بين الأحياء.

نستنتج من خلال هذا التحليل إن مشاكل المدينة المتعلقة بالتعليم كثيرة وأهمها بعد المؤسسات عن المسكن، وعدم توفر وسائل نقل تقوم بنقل المعنيين الى مؤسساتهم في ظروف جيدة، الشيء الذي يساهم بشكل كبير في تراجع الأداء والفاعلية لدى التلميذ .

5-5- الاستخدامات الصحية :

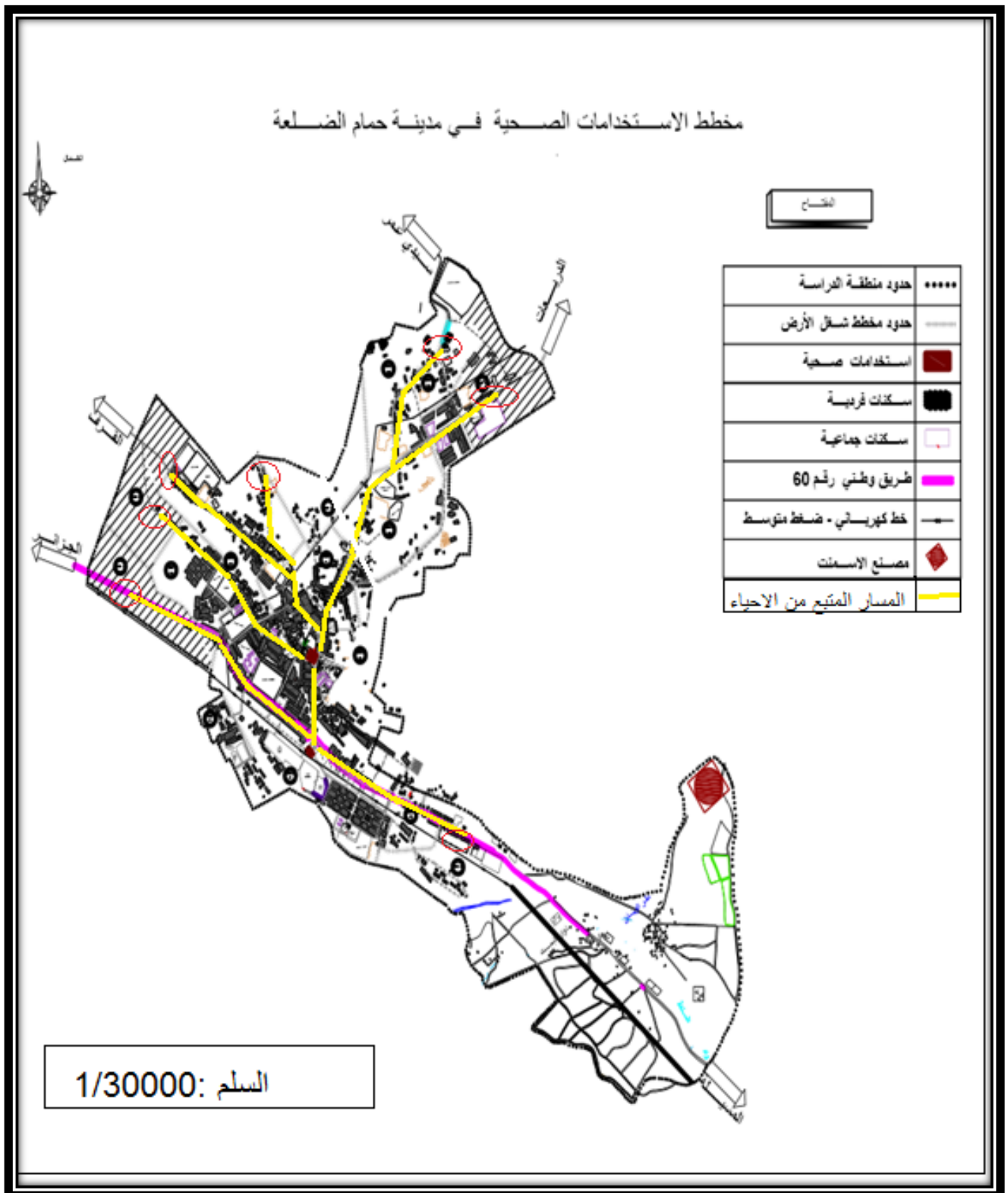
مع زيادة الوعي الصحي زاد الإقبال على المراكز الصحية، تتمثل هذه الاستخدامات في قاعة متعددة الخدمات مقصودة من كامل السكان ومن جميع الأحياء ومصحة جواريه والأکید أن السكان ينتقلون إلى هذه الاستخدامات بشتى الطرق والوسائل المتوفرة لقضاء هذه الحاجات الضرورية والتوزيع الغير متوازن لهذه الاستخدامات يستدعي تنقل الأفراد، وتشكل نسبة المساحة المستغلة للاستخدامات الصحية حوالي 0.8 % من المساحة الكلية.

الصورة رقم(24-25): استخدامات صحية



المصدر: من التقاط الطالبة 2015

مخطط رقم (18): مخطط الاستخدامات الصحية بمدينة حمام الضلعة



المصدر: من انجاز الطالبة 2015 بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

جدول (19) : بعد الاحياء عن الاستخدامات الصحية

قاعة توليد	عيادة متعددة الخدمات	
5000م	4500م	الحوران
4800م	4300م	الضلعة
4500م	4000م	لقريبات
4500م	4000م	مزطاوة
3000م	3500م	تيخوباي
3000م	3700م	فضالة
3500م	4000م	كروع
4000م	4000م	رخة حبارة
1000م	00	ساحة الشهداء
1300م	2000م	الحي القديم
500م	1000م	حي اول نوفمبر
500م	800م	حي 77 مسكن
1000م	1500م	حي البساتين
1000م	1200م	حي محمد بوضياف
1500م	2000م	حي 114 مسكن
2000م	2500م	حي الحبل

المصدر : من انجاز الطالبة 2015

جدول (20): متوسط المسافة بين الاستخدامات الصحية والاحياء

درجة الوصولية	الوقت المستغرق حسب وسيلة النقل		البعد	
	مشي على الاقدام(د)	نقل غير مرخص او سيارة خاصة(د)		
صعبة	45	19	4750	الحوران
صعبة	45	18	4550	الضلعة
صعبة	40	17	4250	لقربينات
صعبة	40	17	4250	مزطاوة
صعبة	35	13	3250	تيخوباي
صعبة	35	13	3350	فضالة
صعبة	40	15	3750	كروع
صعبة	45	16	4000	رخة حبارة
سهلة	5	2	500	ساحة الشهداء
متوسطة	15	6	1650	الحي القديم
سهلة	7	3	750	حي اول نوفمبر
سهلة	5	3	650	حي 77 مسكن
متوسطة	12	6	1250	حي البساتين
متوسطة	10	4	1100	حي محمد بوضياف
متوسطة	15	7	1750	حي 114 مسكن
صعبة	20	9	2250	حي الحبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

الفصل الثالث ————— تقييم سهولة الوصول الى استخدامات الارض الحضرية بمدينة حمام الضلعة

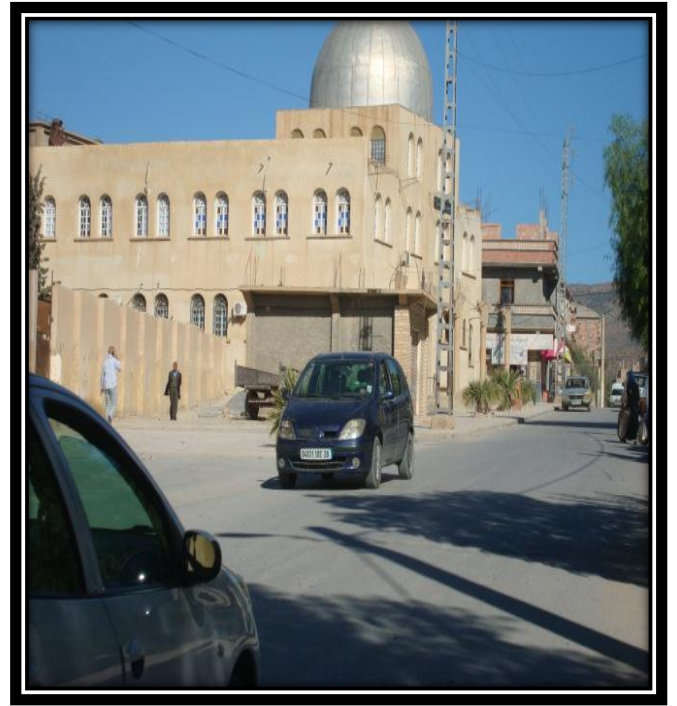
مدينة حمام الضلعة تعتبر نموذج لتهميش في مجال الصحة حيث نجد تقريبا ثلثي الاحياء يواجهون صعوبة في الوصول الى هذا الاستخدام الضروري بسبب بعدها وكذا وضعيتها، مما يستدعي التوجه الى مؤسسات صحية خارج المدينة بسبب جودة خدماتها، وكما هو موجود في الجدول (19 و 20) فانا نسجل بعد هذه المؤسسات عن الاحياء مما يشكا عائقا امام المواطن للوصول اليها وكذلك بسبب عدم توفر خطوط نقل جماعي تربط بين الاحياء ووسط المدينة .

يعاني سكان مدينة حمام الضلعة من صعوبة الوصول الى الاستخدامات الصحية بسبب بعدها عن المسكن، ومن اجل تجاوز هذه المعاناة، سوف نحاول اقتراح حلول من اجل تسهيل الوصول اليها، من قبل انشاء خطوط نقل تربط بين الاحياء وهذه الاستخدامات .

5-6- الاستخدامات الدينية :

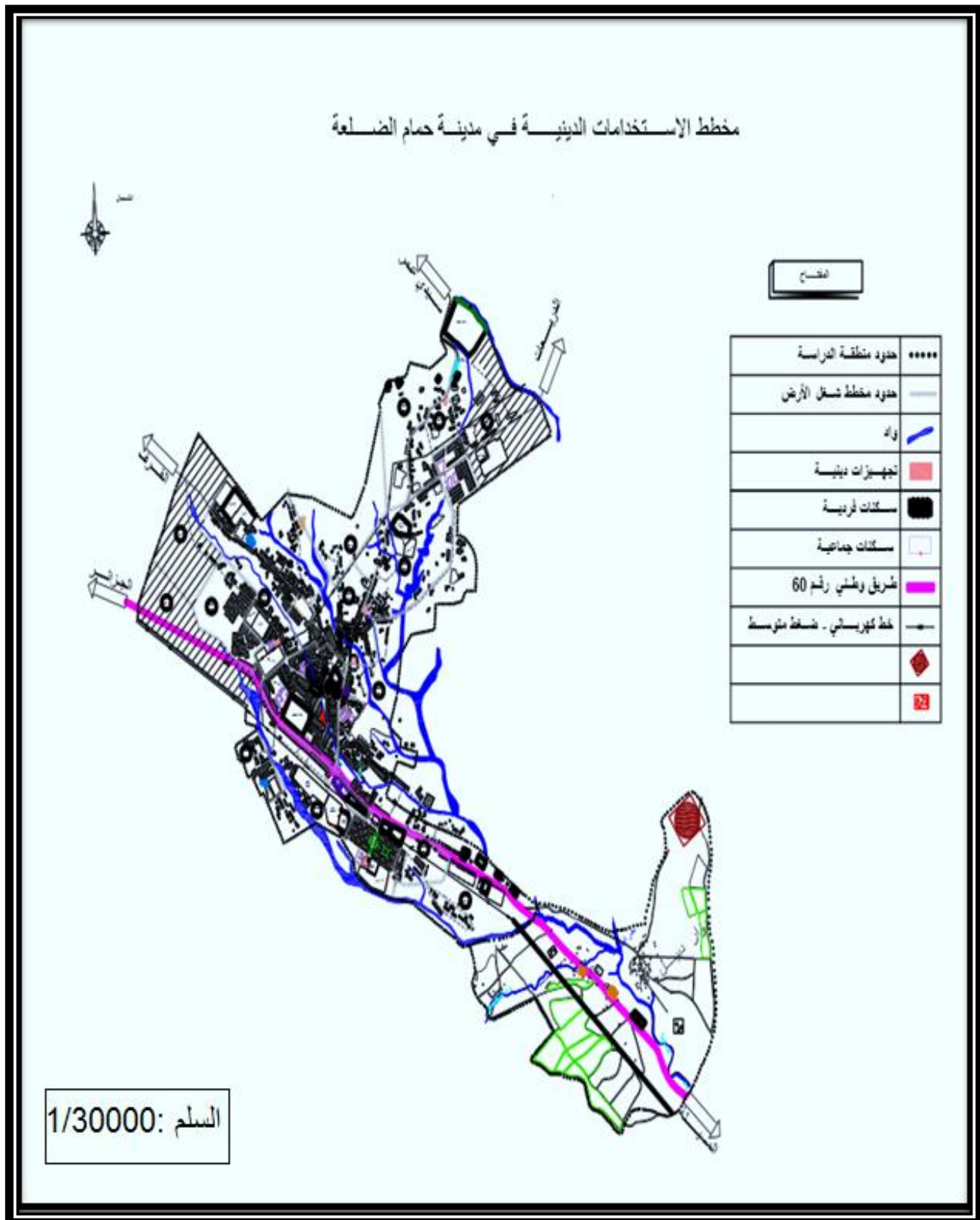
تضم المدينة 12 مسجد موزعة على كافة احيائها ، بحيث لاتستدعي تنقل الافراد لمسافات بعيدة من اجل قضاء هذه العبادة ، تمثل مساحتها نسبة 2% .

صورة (26-27): استخدام ديني



المصدر : من التقاط الطالبة 2015

مخطط رقم (19): مخطط الاستخدامات الدينية بمدينة حمام الضلعة



المصدر: من انجاز الطالبة 2015

5-7- الاستخدامات الثقافية والترفيهية :

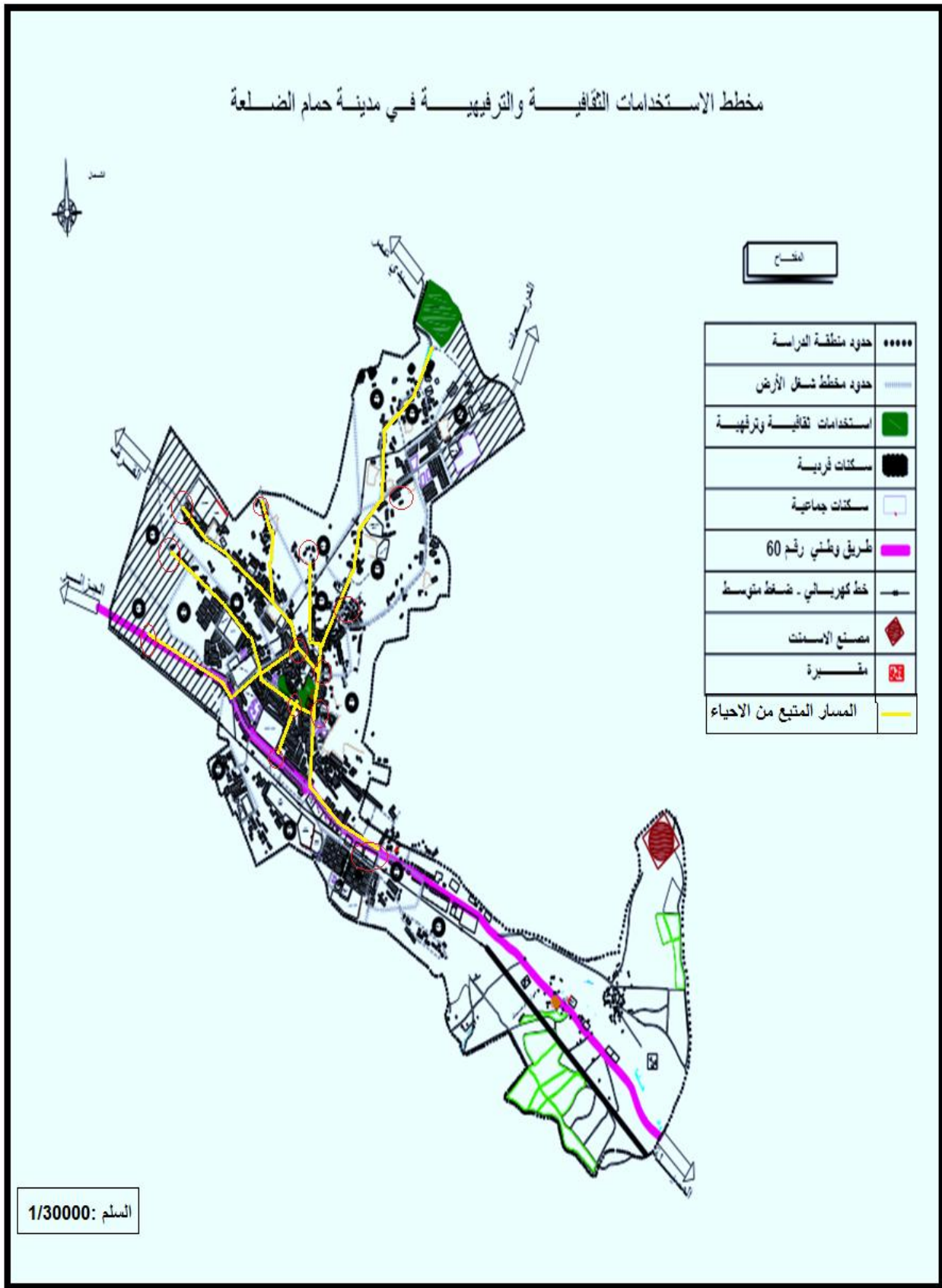
تعاني مدينة حمام الضلعة من نقص كبير في المساحات المخصصة للاستخدامات الثقافية والترفيهية ومن بين المرافق المخصصة لهذا الاستخدام نجد مشتل الحوران موجودة في حي الحوران وحديقة عمومية في وسط المدينة والمركز الثقافي ومكتبة وحديقة غير مهيأة مسماة حديقة فلسطين .

صورة (28-29): الاستخدامات الثقافية والترفيهية



المصدر: من التقاط الطالبة 2015

مخطط رقم (20): الاستخدامات الثقافية والترفيهية بمدينة حمام الضلعة



المصدر: من انجاز الطالبة 2015 بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

جدول (21): بعد الاحياء عن الاستخدامات الثقافية والترفيهية

مكتبة البلدية	المركز الثقافي	الخديقة العمومية	مشتلة الحوران	
5000م	4000م	4000م	00	الحوران
5000م	4000م	4000م	2000م	الضلعة
4000م	3000م	3000م	2000م	لقربينات
4000م	3000م	3000م	2000م	مزطاوة
3500م	2500م	2500م	4000م	تيخوباوي
3500م	2500م	2500م	4000م	فضالة
4000م	3000م	3000م	4500م	كروع
4000م	3000م	3000م	4500م	رخة حبارة
1500م	00	00	5000م	ساحة الشهداء
2000م	500م	500م	5000م	الحي القديم
2000م	500م	500م	5200م	حي اول نوفمبر
1500م	500م	500م	5000م	حي 77 مسكن
2000م	1300م	1300م	5200م	خي البساتين
2000م	2000م	2000م	5400م	حي محمد بوضياف
00	3000م	3000م	6000م	حي 114 مسكن
1500م	3500م	3500م	6200م	حي الجبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

جدول (22): متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الثقافية والترفيهية

درجة الوصولية	الوقت المستغرق حسب وسيلة النقل		البعد	
	مشي على الاقدام(د)	نقل غير مرخص او سيارة خاصة(د)		
صعبة	20	9	2350	الحوران
صعبة	35	15	3750	الضلعة
صعبة	30	12	3000	لقريبات
صعبة	30	12	3000	مزطاوة
صعبة	30	13	3125	تيخوباوي
صعبة	30	13	3125	فضالة
صعبة	35	15	3625	كروع
صعبة	35	15	3625	رخة حبارة
متوسطة	15	6	1504	ساحة الشهداء
صعبة	20	8	2000	الحي القديم
صعبة	20	8	2050	حي اول نوفمبر
متوسطة	18	7	1875	حي 77 مسكن
صعبة	25	8	2450	حي البساتين
صعبة	28	8	2850	حي محمد بوضياف
صعبة	30	12	3000	حي 114 مسكن
صعبة	35	15	3675	حي الحبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

الفصل الثالث ————— تقييم سهولة الوصول الى استخدامات الارض الحضرية بمدينة حمام الضلعة

رغم اهمية هذه الاستخدامات في حياة السكان ،فان نجد مدينة حمام الضلعة تعاني وبشدة من نقص كبير جدا من هذه الاستخدامات ،كما ان نلاحظ من خلال الجدولين (21 و 22) والمخطط (20) التوزيع الغير عادل لها وكذا نجد ان نسبة 87.5% من الاحياء تعاني من صعوبة الوصول لها ،بسبب بعدها عن المساكن وكذلك بسبب غياب خطوط نقل حضري من اجل نقل السكان للتنزه والترفيه خاصة فئة الاطفال والكهول.

5-8-الاستخدامات الامنية :

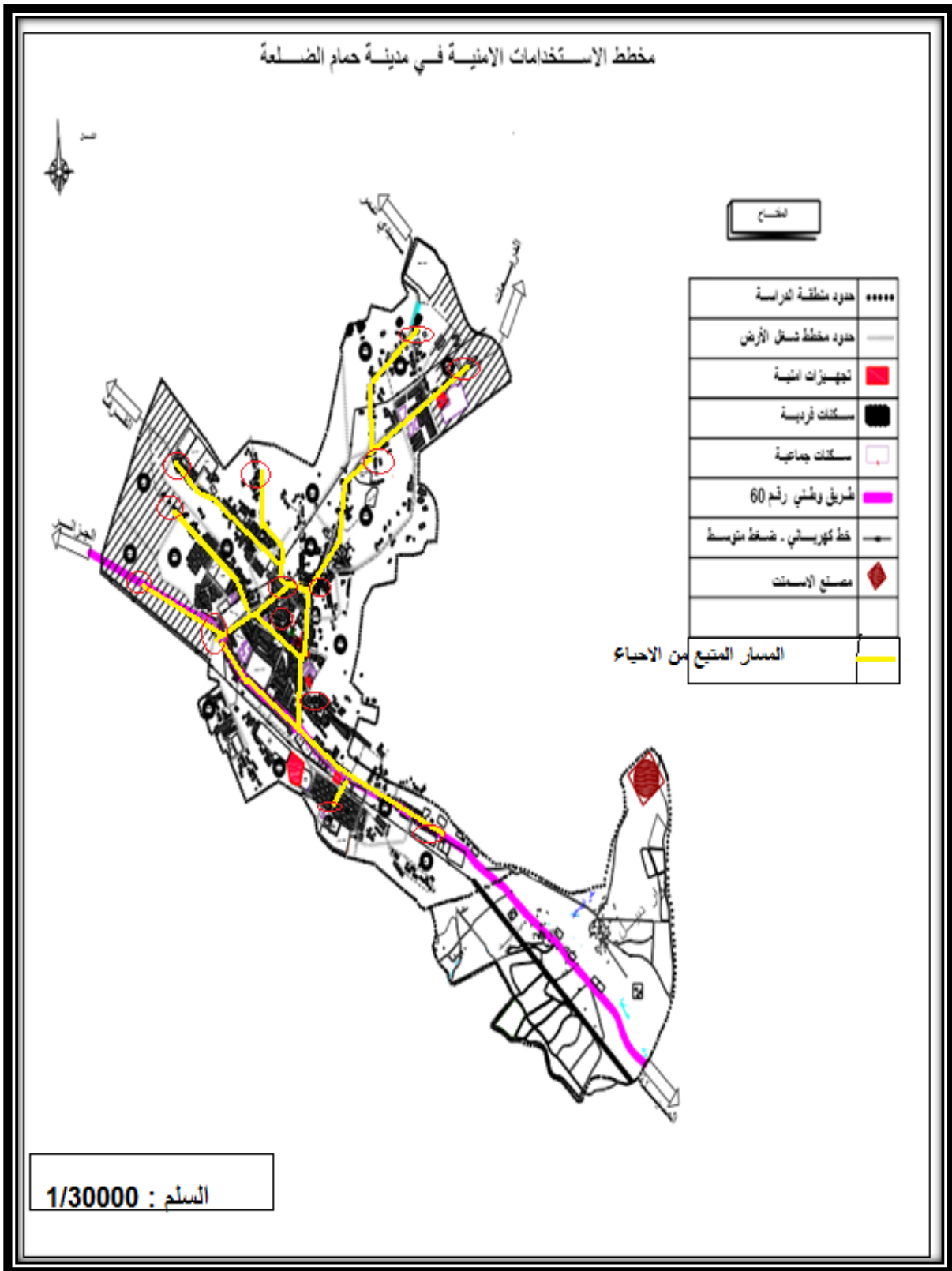
متمثلة في الحماية المدنية ومقر الدرك الوطني ومركز الشرطة متواجدة في ثلاث احياء مرتبة على التوالي :حي الحوران وحي البساتين وحي 114 مسكن وبالتالي سكان الاحياء الاخرى يضطرون للتنقل لهذه المصالح.

صورة رقم(30-31-32): استخدامات امنية



المصدر: من التقاط الطالبة مارس 2015

مخطط رقم(21): مخطط الاستخدامات الامنية



المصدر: من انجاز الطالبة 2015 بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

جدول رقم (22) : بعد الاحياء عن الاستخدامات الامنية

مركز الشرطة	الدرك الوطني	الحماية المدنية	
5000م	4000م	00	الحوران
5000م	4000م	1000م	الضلعة
4000م	3000م	1500م	لقريبات
4000م	3000م	2000م	مزطاوة
4000م	3000م	4000م	تيخوباي
4000م	3000م	4000م	فضالة
5000م	4000م	5000م	كروع
5200م	3000م	5000م	رخة حبارة
2000م	1500	4000م	ساحة الشهداء
2500م	1500م	4000م	الحي القديم
1000م	2000م	4000م	حي اول نوفمبر
1000م	00	4300م	حي 77 مسكن
500م	500م	4700م	حي البساتين
2500م	2500م	5000م	حي محمد بوضياف
00	3000م	5500م	حي 114 مسكن
1500م	3500م	6000م	حي الجبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

جدول(23):متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الامنية

درجة الوصولية	الوقت المستغرق حسب وسيلة النقل		البعد	
	مشي على الاقدام(د)	نقل غير مرخص او سيارة خاصة(د)		
متوسطة	18	7	1800	الخوران
صعبة	35	13	3330	الضلعة
صعبة	30	10	2833	لقريبات
صعبة	30	12	3000	مزطاوة
صعبة	36	15	3660	تيخوباي
صعبة	36	15	3660	فضالة
صعبة	45	18	4660	كروع
صعبة	44	17	4400	رخة حبارة
صعبة	25	10	2500	ساحة الشهداء
صعبة	25	10	2600	الحي القديم
صعبة	23	9	2300	حي اول نوفمبر
متوسطة	15	7	1760	حي 77 مسكن
متوسطة	20	8	1900	حي البساتين
صعبة	30	13	3300	حي محمد بوضياف
صعبة	30	11	2830	حي 114 مسكن
صعبة	35	15	3660	حي الحبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

الفصل الثالث ————— تقييم سهولة الوصول الى استخدامات الارض الحضرية بمدينة حمام الضلعة

للاستخدامات الامنية دور مهم في توفير الامن والسلام والاطمئنان للسكان ونجد في مدينة حمام الضلعة 03 مراكز امنية متمثلة في الدرك الوطني والشرطة والحماية المدنية ومن خلال الجداول (22 و23) نجد ان هذه المراكز بعيدة عن الاحياء ونجد نسبة 81.5% تعاني من صعوبة في الوصول الى هذه الاستخدامات ودائما النقل هو السبب الاول والرئيسي في معاناة السكان بسبب غيابه وعدم توفر خطوط نقل لخدمة سكان هذه الاحياء.

5-9- الاستخدامات الرياضية :

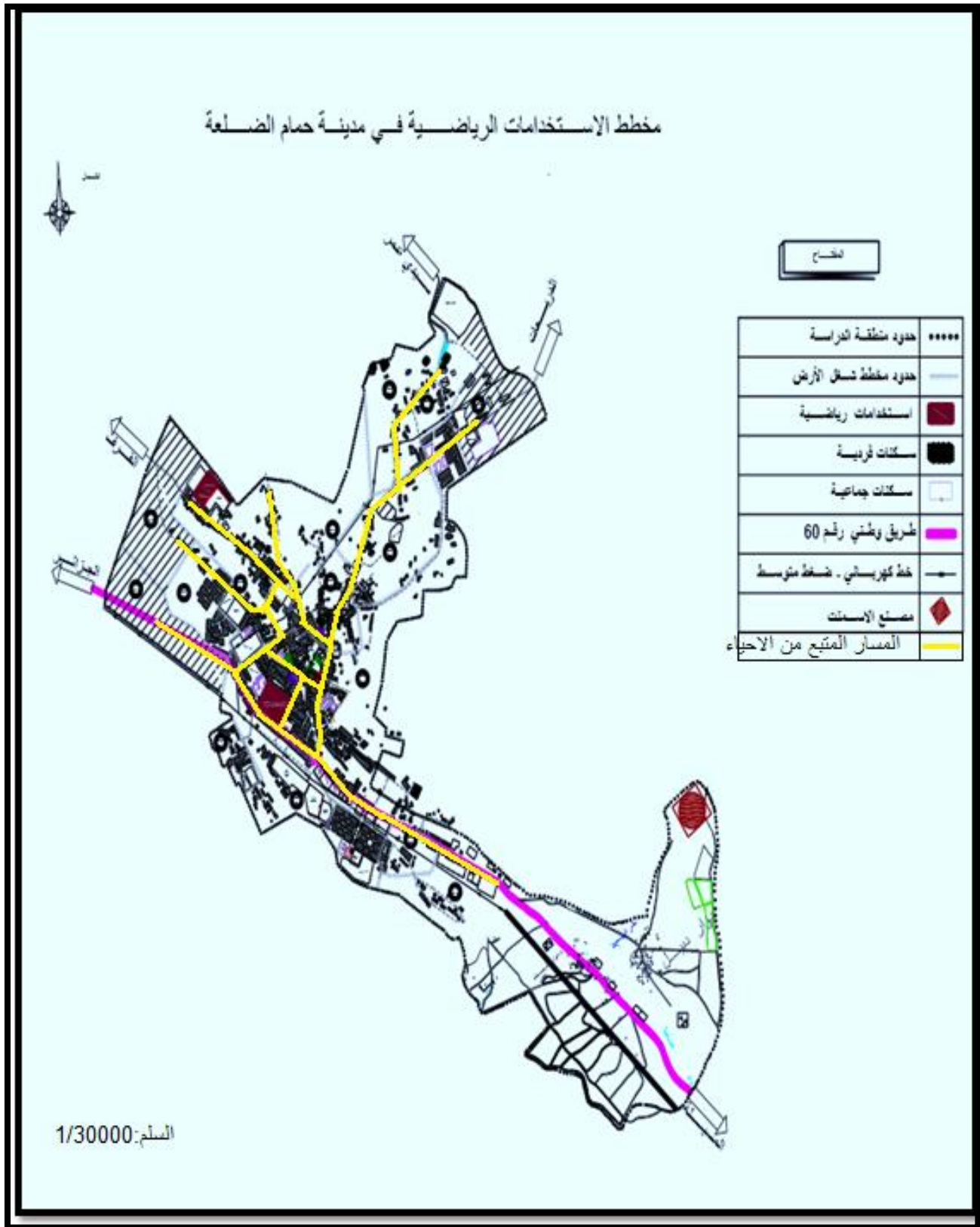
متمثلة في مركب جوارى متواجد في حي فضالة وملعب بلدي موجود في حي 01 نوفمبر وهي تخدم جميع البلدية وحتى خارج نطاق البلدية مثل الملعب وهذا يستدعي تنقل السكان لهذه الاستخدامات .

الصورة(33-34):استخدامات رياضية



المصدر: من التقاط الطالبة جويلية 2015

مخطط رقم (22) : مخطط الاستخدامات الرياضية بمدينة حمام الضلعة



المصدر: من انجاز الطالبة 2015 بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

جدول رقم (24): بعد الاحياء عن الاستخدامات الرياضية

الملاعب البلدي	مركب جوارى	
4800م	5500م	الحوران
4500م	5300م	الضلعة
4300م	5000م	لقريبات
4300م	5000م	مزطاوة
3000م	2500م	تيخويباي
2500م	500م	فضالة
2000م	2000م	كروع
1500م	3500م	رخة حبارة
2000م	3000م	ساحة الشهداء
2000م	3000م	الحي القديم
00	3000م	حي اول نوفمبر
2300م	2700م	حي 77 مسكن
2500م	3500م	حي البساتين
1500م	3500م	حي محمد بوضياف
3000م	4000م	حي 114 مسكن
3200م	4500م	حي الحبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

جدول رقم (25): متوسط المسافة بين الاحياء والاستخدامات الرياضية

درجة الوصولية	الوقت المستغرق حسب وسيلة النقل		البعد	
	مشي على الاقدام	نقل غير مرخص او سيارة خاصة		
صعبة	50	20	5150	الحووران
صعبة	45	20	4900	الضلعة
صعبة	45	18	4650	لقريبات
صعبة	45	18	4650	مزطاوة
صعبة	25	11	2750	تيخوباي
متوسطة	15	7	1750	فضالة
صعبة	20	8	2000	كروع
صعبة	25	10	2500	رخة حبارة
صعبة	25	10	2500	ساحة الشهداء
صعبة	25	10	2500	الحي القديم
متوسطة	15	6	1500	حي اول نوفمبر
صعبة	25	10	2500	حي 77 مسكن
صعبة	30	12	3000	حي البساتين
صعبة	25	10	2500	حي محمد بوضياف
صعبة	35	14	3500	حي 114 مسكن
صعبة	38	15	3850	حي الحبل

المصدر: من انجاز الطالبة 2015

من خلال الدراسة السابقة واستمارة الاستبيان نجد ان الشباب يأخذ الحصة الاكبر من سكان مدينة حمام الضلعة، وكما هو معروف فان شبابنا اليوم موهوس بالرياضة بجميع انواعها، ونجد مدينة حمام الضلعة لا تملك سوى مركب رياضى واحد وملعب بلدي، غير ان هذان المركزان لا يؤديان ولا يلبيان طلبات سكان المدينة . ونستنتج من المخطط (22) و الجدولين (24 و 25)، بعد هذه الاستخدامات عن السكنات مما يجعل السكان يعانون من صعوبة الوصول اليها، بسبب غياب خطوط نقل لهذه الاستخدامات .

3- تحليل الاستمارة:

بعد قيامنا بدراسة وتحليل استخدامات الارض وتحديد مدى سهولة الوصول اليها، والدراسة الميدانية وبعض المعطيات المتوفرة ولدعم بحثنا والتوصل الى نتائج حقيقية، قمنا بتوزيع استمارة استبيان على عينة من سكان المدينة مختارة عشوائيا، مكونة من 100 فرد وكانت النتائج كالآتي :

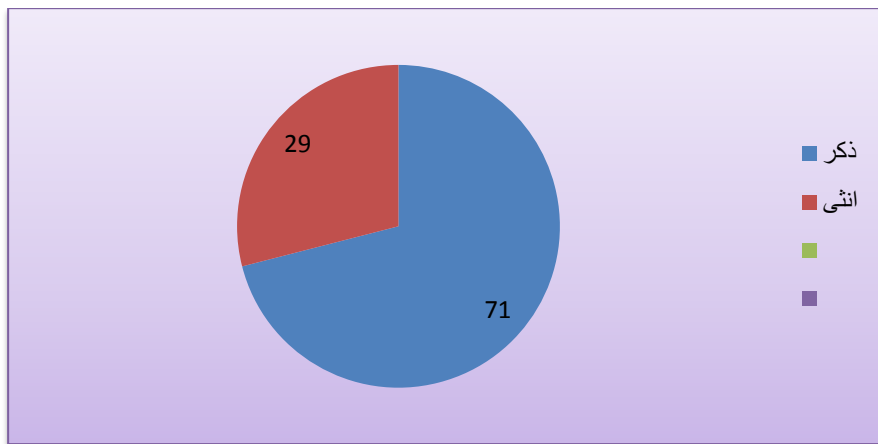
1-الجنس :

جدول (25) :يبين جنس افراد العينة

التعيين	العدد	النسبة %
ذكر	71	71
انثى	29	29

المصدر :استمارة الاستبيان

شكل رقم (09): دائرة نسبية تمثل جنس افراد العينة



➤ من خلال الجدول نلاحظ ان نسبة ذكور في العينة تمثل نسبة 71% من افراد العينة وهي النسبة الاكبر مقارنة بعدد الاناث.

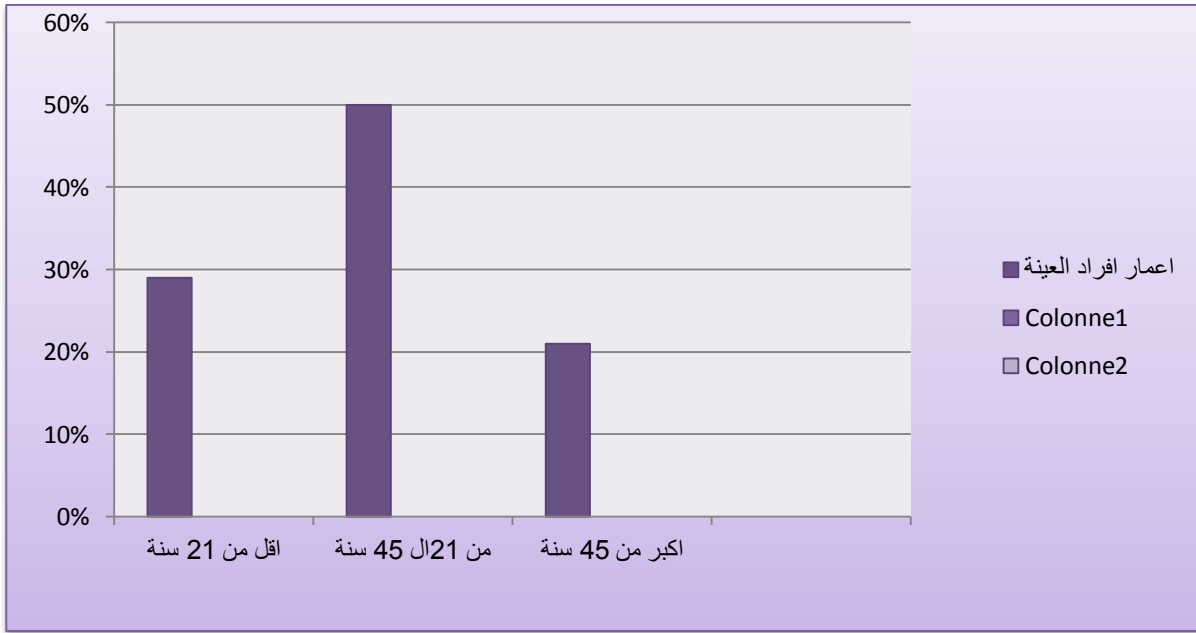
2- سن أفراد العينة :

جدول رقم (26): يبين سن افراد العينة

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

المصدر: استمارة الاستبيان

شكل رقم (10): اعمدة بيانية لسن افراد العينة



➤ من خلال النتائج المتحصل عليها من الاستمارة فان نجد ان النسبة الافراد من الاكبر تمثل 29% هي التي تتراوح اعمارهم ما بين 21 و45 سنة تليها الفئة تحت 21 سنة بنسبة 21% ثم فئة الاكبر من 45 سنة بنسبة 21% ومن هذا نستنتج ان الفئة الشبابية هي الاكبر والغالبة.

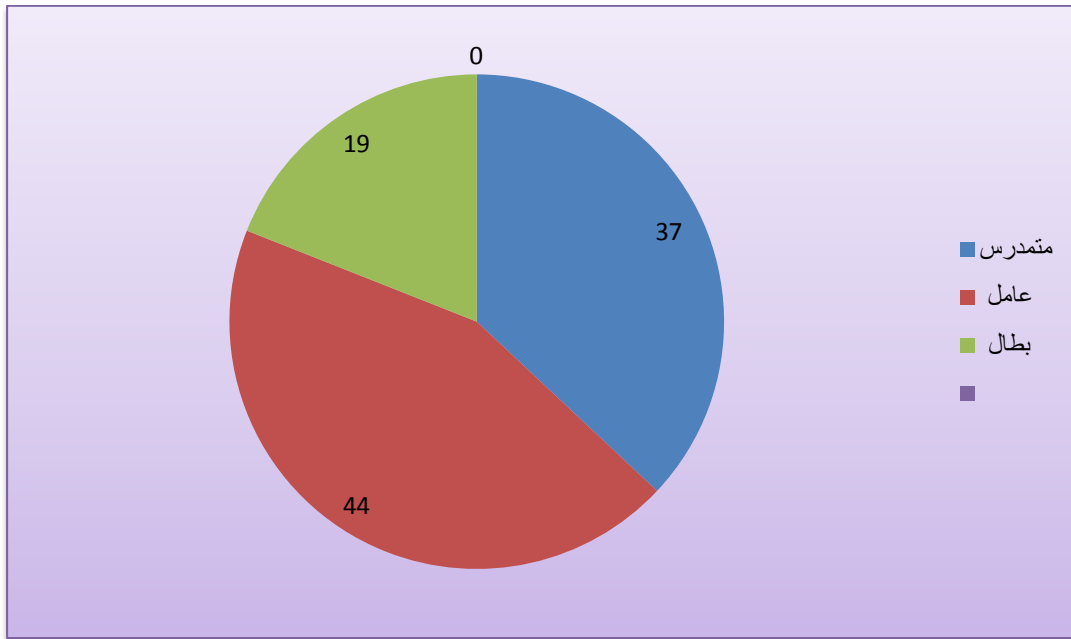
3- المهنة:

جدول رقم (27): يبين مهنة افراد العينة

التعيين	العدد	النسبة
متمدرس	37	%37
عامل	44	%44
بطل	19	%19

المصدر: استمارة الاستبيان

الشكل رقم(11): دائرة نسبية لمهن افراد العينة



➤ من خلال التحليل نجد ان الفئة العاملة هي الاكبر بنسبة %44 حسب اجابات افراد العينة مما يبين لنا اهمية النقل من اجل تنقل الافراد للعمل .

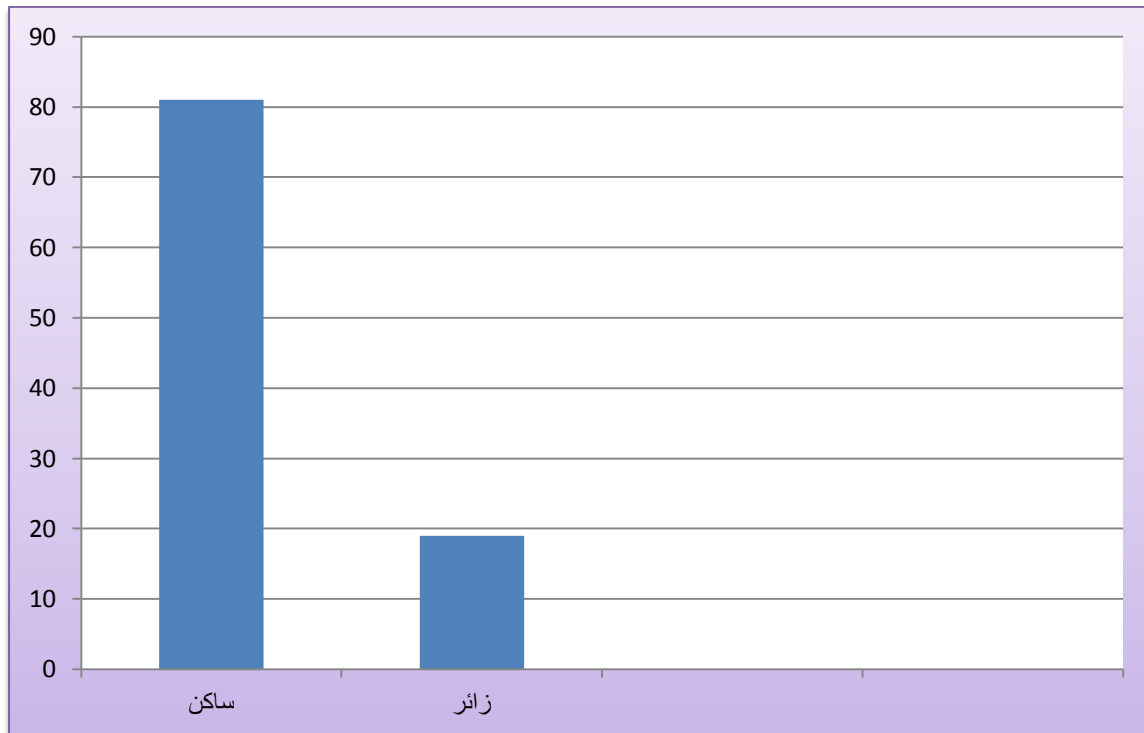
4- ساكن وزائر:

جدول رقم(28):مكان اقامة افراد العينة

التعيين	العدد	النسبة
ساكن	81	81%
زائر	19	19%

المصدر: استمارة الاستبيان

الشكل (12) : اعمدة بيانية لنسب ساكني وزائري مدينة حمام الضلعة حسب افراد العينة



➤ 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 .

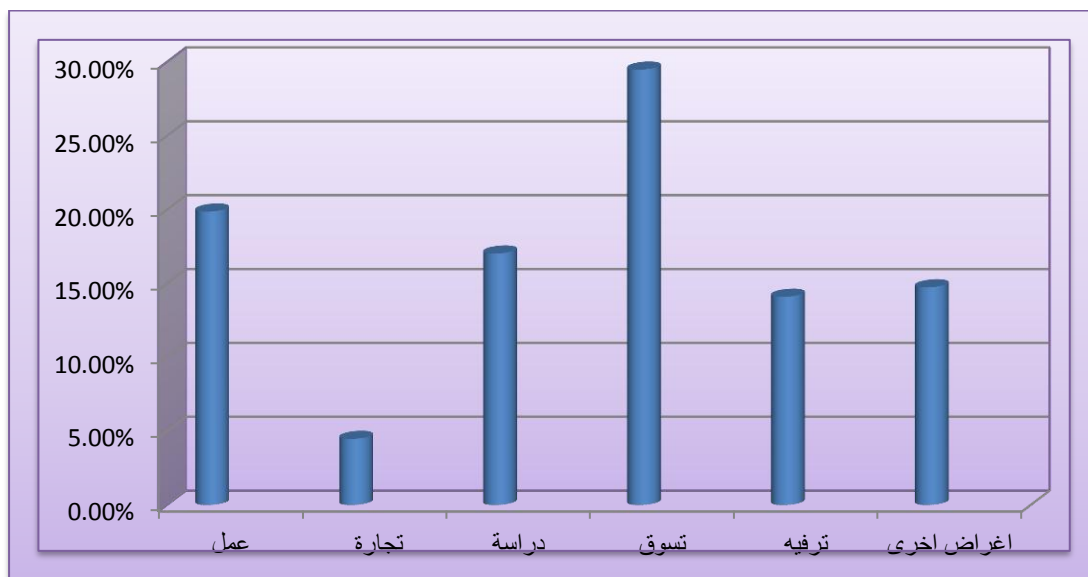
5- سبب التنقل إلى الوسط الحضري :

جدول رقم(29): اعداد ونسب تنقلات الافراد للوسط الحضري

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

المصدر: استمارة الاستبيان

شكل رقم(13): اعمدة بيانية لسبب تنقلات افراد العينة للوسط الحضري



➤ 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 ترفيه و اغراض اخرى ب: 14.10% و 14.74% على التوالي وفي الاخير نجد التجارة بنسبة ضئيلة تقدر ب: 4.48%.

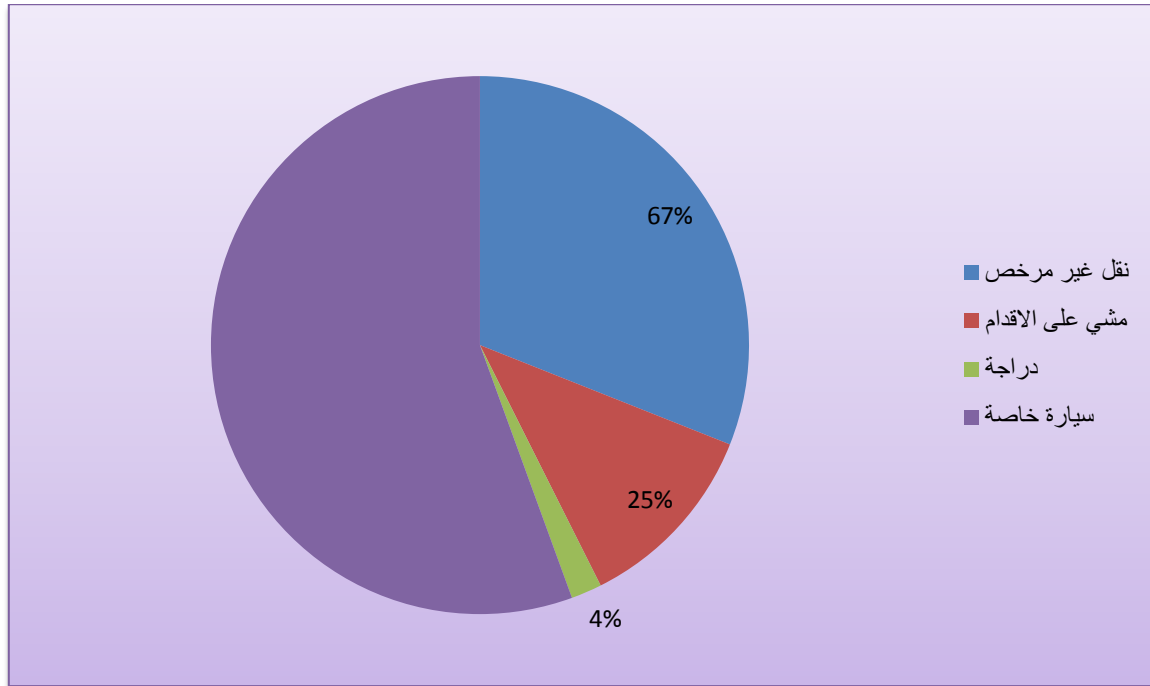
6- وسيلة التنقل :

جدول رقم (30): وسيلة تنقل الافراد في الوسط الحضري

سيارة خاصة	دراجة	مشي على الاقدام	نقل غير مرخص	التعيين
10	4	25	67	العدد
%10	%4	%25	%67	النسبة

المصدر: استمارة الاستبيان

الشكل رقم(14): دائرة نسبية لوسيلة تنقل افراد العينة الى الوسط الحضري



- من خلال النتائج نلاحظ ان تنقل الافراد لداخل الوسط الحضري بوسيلة النقل الغير مرخص بنسبة 67% وهذا راجع الى غياب وسائل النقل الجماعي داخل المدينة حسب المعاينة الميدانية واجابات السكان
- تليها تنقل مشي على الاقدام حسب ظروف الافراد بنسبة 25% وهذا لغياب النقل وظروف التنقل فليس كل السكان يتنقلون في النقل الغير المرخص لقلة الامن حسب اجابات افراد العينة.
- تليها التنقل بالسيارة الخاصة بنسبة 10% والدراجة بنسبة 4%.

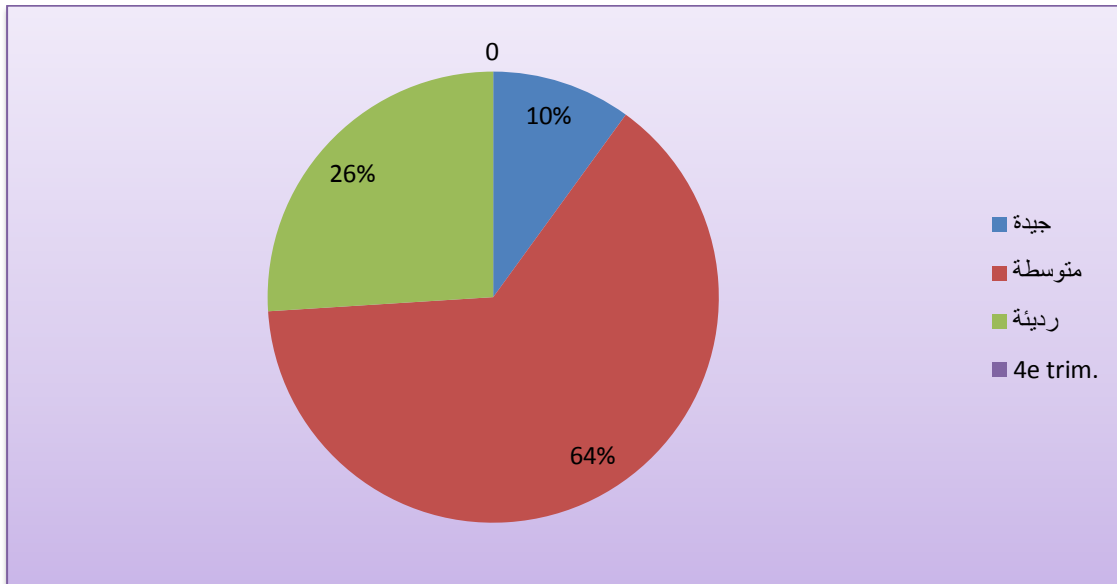
7- ظروف التنقل : ل

جدول رقم (31): يبين ظروف التنقل الى المحيط الحضري

التعيين	جيدة	متوسطة	رديئة
العدد	10	64	26
النسبة	10%	64%	26%

المصدر: استمارة الاستبيان

شكل رقم (15): يمثل دائرة نسبية لظروف التنقل حسب افراد العينة



➤ حسب الاجابات فان ظروف التنقل متوسطة بنسبة 64%، ثم تليها ظروف جيدة بنسبة

26% والرديئة ب: 10 من المعاينة الميدانية نجد ان معظم الطرق حالتها الفيزيائية جيدة

مايساعد على التنقل بها بسهولة.

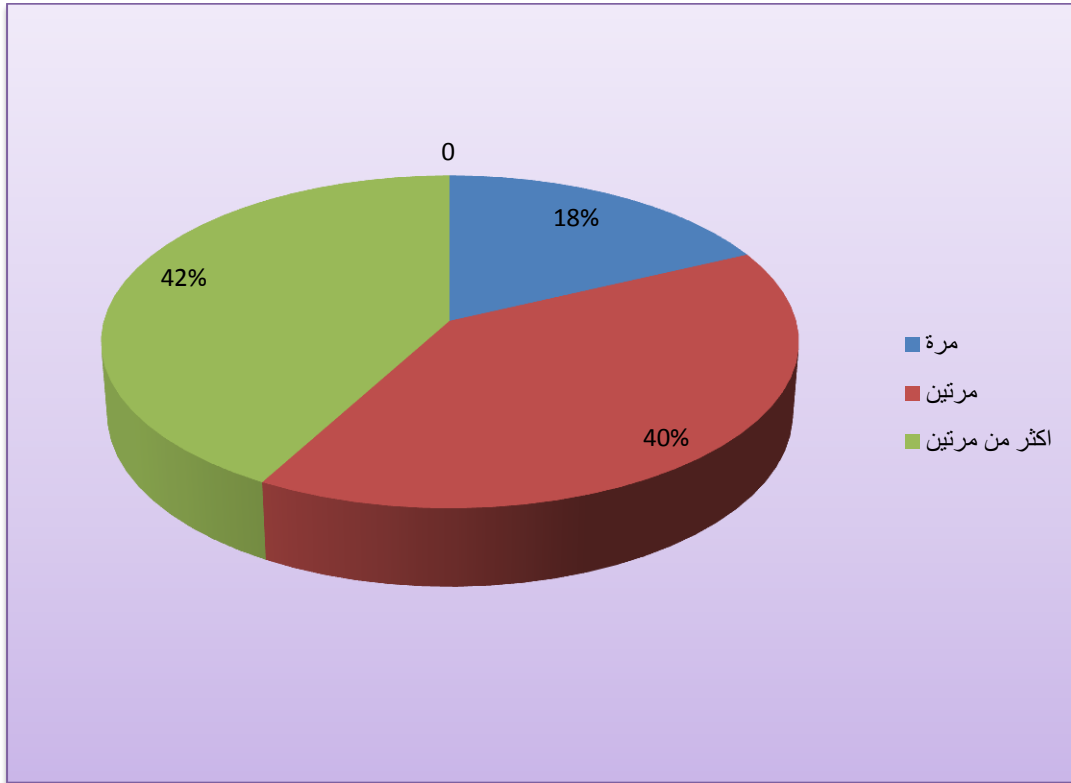
8- ع ————— عدد التنقلات :

جدول رقم (32): عدد التنقلات الى الوسط الحضري

التعيين	مرة	مرتين	أكثر من مرتين
العدد	18	40	42
النسبة	%18	%40	%42

المصدر: استمارة الاستبيان

شكل رقم(16): دائرة نسبية لعدد التنقلات الى المجال الحضري في اليوم



➤ من خلال النتائج يتبين اننا عدد التنقلات في المجال الحضري حسب افراد العينة أكثر من مرتين احتل المرتبة الاولى بنسبة %42، يليه التنقل مرتين بنسبة %40 وهذا يرجع لتواجد معظم الاستخدامات داخل الوسط ما يؤدي الى تنقل الاشخاص لقضاء حاجياتهم الضرورية منه.

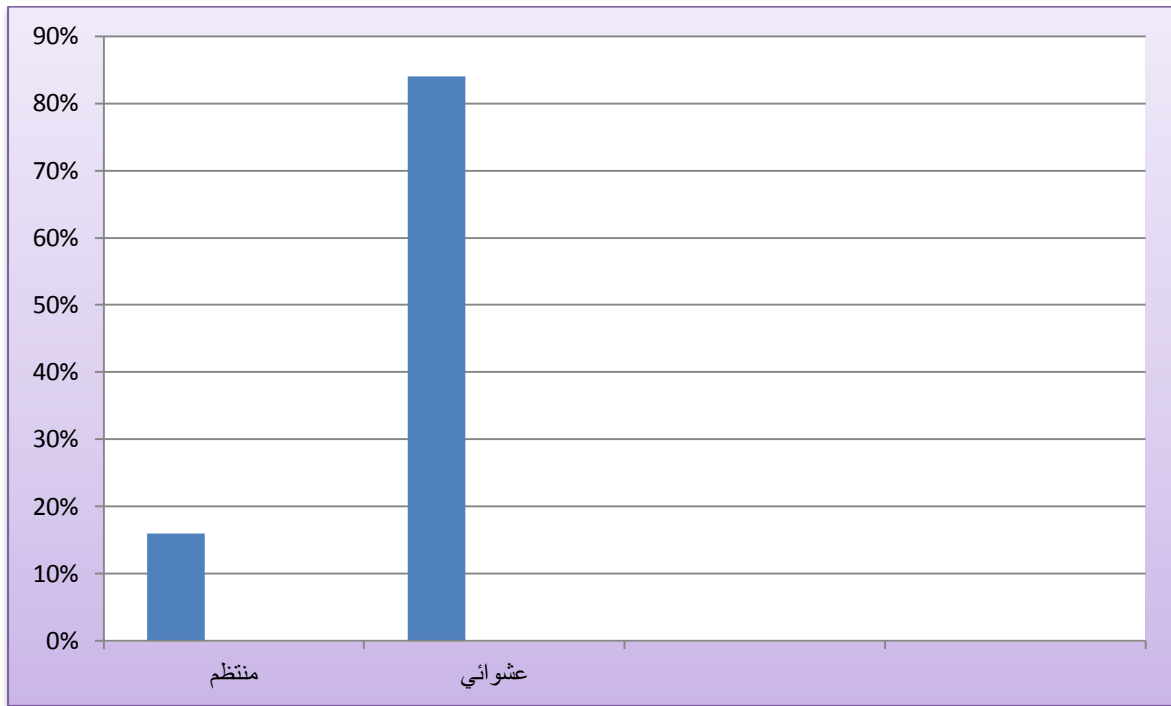
9- توزيع استخدامات:

جدول رقم (33): توزيع الاستخدامات في المدينة

التعيين	منتظم	عشوائي
العدد	16	84
النسبة	%16	%84

المصدر: استمارة الاستبيان

شكل رقم (17): اعمدة بيانية تبين توزيع الاستخدامات حسب راي افراد العينة



➤ من خلال النتائج يظهر لنا ان توزع الاستخدامات الحضرية عشوائي حسب الاجابة بنسبة تقدر ب 84%

➤ وتوزيع منتظم بنسبة 16%. حسب النتائج المحصل عليها في تحليل المدينة فان العقار بالبلدية ملك خاص لذلك فان معظم المشاريع التي تقام، تقوم البلدية بشراء الاراضي واقامة المشاريع عليها وهذا سبب من اسباب عشوائية التوزيع في الاستخدامات.

10- أهم المشاكل التي تواجه السكان أثناء تنقلهم إلى الوسط الحضري :

من ابرز المشاكل التي تواجه السكان عند تنقلاتهم للوسط الحضري غياب النقل وهم تحت رحمة النقل الغير المرخص او ما يسمى (الفروود) خاصة في المناسبات والظروف الطارئة لان هؤلاء يعملون حسب مواقيت يضعونها لأنفسهم. كما يجدون صعوبة في التنقل لقضاء حاجياتهم من مركز المدينة الى الاحياء لتوفر معظم التجهيزات والمرافق والخدمات داخل الوسط الحضري.

كما يجدر بنا الاشارة انه من الملاحظ في اجابات بعض افراد العينة من زوار للمدينة ان صعوبة تنقلهم من المحطة الى الحمامات المعدنية كبيرة خاصة في فترة العطل المدرسية خاصة في الصيف ما يؤدي الى عدم مواصلتهم المجيئ بسبب الصعوبات التي يواجهونها رغم قرب المسافة والمنفعة والفائدة من هذه الحمامات وهنا نجد تقصير كبير في الاعتناء او تطوير السياحة في المدينة والزيادة في اقتصادها.

خلاصة استمارة الاستبيان:

- 1 - نسبة الذكور في العينة اكبر من الاناث
- 2 - 50% من افراد العينة اعمارهم بين 12 الى 45 سنة ، وهذا يعني ان الفئة الغالبة هي فئة الشباب .
- 3 - الفئة العاملة هي الاكبر بنسبة 44% وهنا نرى ان النقل ضروري لتنقل هذه الفئة .
- 4 - نسبة الزائرين للمدينة قليلة جدا بنسبة 19% ، رغم المقومات السياحية للمدينة لكن هذه الاخيرة لا تحظى بالاهتمام الكامل والرعاية.
- 5 - تنوعت اسباب التنقل الى مركز المدينة ومن خلال النتائج المتحصل عليها نجد ان التسوق احتل المرتبة الاولى يليها العمل والدراسة وكل هذه الخدمات تستدعي وجود نقل من اجل قضاء حاجياتهم.
- 6 - 67% من الاشخاص يتنقلون بوسيلة النقل الغير مرخص وهذا لغياب النقل الحضري الجماعي داخل المدينة
- 7 - ظروف التنقل متوسطة بنسبة 64% .
- 8 - عدد التنقلات في الوسط الحضري اكثر من مرتين في اليوم بنسبة 42% وهذا دليل على وجود اهم الاستخدامات في الوسط الحضري.
- 9 - حسب اجابات العينة فان 84% منها ان توزيع الاستخدامات عشوائي وهذا راجع كون اراضي ملك السكان وبالتالي فان البلدية تعاني من اختيار مناطق لوضع المشاريع.
- 10 - من ابرز المشاكل التي تواجه السكان عند تنقلاتهم غياب النقل الحضري ، بعد المساكن عن الاستخدامات ، بعد المحطة عن مركز المدينة ومعظم الاستخدامات.

7- تحليل الفرضيات :

1- تحليل الفرضية الاولى :

والتي كانت صيغتها كالآتي :

- عدم توفر المدينة على شبكة النقل الحضري داخل المحيط العمراني ادى الى تفشي ظاهرة النقل غير المرخص بها.

- انطلاقا من النتائج المتحصل عليها من جراء استمارة الاستبيان والمعاينة الميدانية استنتجنا غياب شبكة نقل حضري جماعي داخل المحيط العمراني وهذا يعد السبب الاول والرئيسي في تفشي ظاهرة النقل غير المرخص من اجل الحاجة الى التنقل وكذا بعد المسافة وصعوبة الوصول الى الاستخدامات الحضرية ادى بالسكان الى التنقل في هذه الوسيلة جراء الحاجة الضرورية لوسيلة النقل .
ومنه نستخلص ان غياب النقل الحضري داخل المحيط العمراني هو السبب تفشي ظاهرة النقل غير المرخص.

2- تحليل الفرضية الثانية :

والتي كانت صيغتها كالآتي :

- غياب خطوط النقل الحضري الجماعي بالمدينة ساهم بشكل كبير في صعوبة الوصول الى مختلف استخدامات الارض

بما ان الفرضية الثانية الخاصة بموضوع بحثنا والمصاغة بالشكل التالي : غياب خطوط النقل الحضري الجماعي بالمدينة ساهم بشكل كبير في صعوبة الوصول الى مختلف استخدامات الارض ،لهذا فإننا قمنا بتحليل كافة الاستخدامات الموجودة في المدينة ومعرفة درجة الوصلية ،ومن خلال هذا التحليل استطعنا الخروج بنتيجة مفادها صحة الفرضية التي اعتمدنا عليها في موضوع بحثنا .

فغياب خطوط النقل الحضري في المدينة ادى الى صعوبة الوصول الى جل الاستخدامات خاصة في الاحياء الموجودة بأطراف المدينة، فالنقل هو الرابط الاول المسؤول عن وصول السكان الى الاستخدامات بسهولة حتى وان كانت بعيدة .ومن خلال النتائج المتوصل اليها وكذا صحة فرضيات بحثنا فان لشبكة النقل الحضري الجماعي مكانة واهمية في توزيع وتخطيط استخدامات الارض الحضرية بمدينة حمام الضلعة .

خلاصة

من خلال هذا الفصل التحليلي وجدنا ان لاستخدامات الارض تأثير على تنقلات السكان بمدينة حمام الضلعة حيث ان تواجد مختلف الخدمات التجارية والادارية والتعليمية بوسط المدينة ادى الى ضرورة تنقل السكان بصورة دائمة اليها.

بحيث نجد ان السكان يعتمدون في تنقلاتهم على وسائل النقل الغير مرخص ووسائل النقل الخاص، نظرا لعدم توفر شبكة نقل حضري جماعي داخل المدينة .

كذلك صعوبة الوصول الى جل الاستخدامات من الاحياء الواقعة في اطراف المدينة بسبب التوزيع الغير العادل للاستخدامات .

كما ادت ايضا زيادة الطلب على الاراضي لاستخدامات السكن والتجارة والخدمات المختلفة الى ازدياد التباعد بين اماكن السكن من جهة واماكن العمل ومراكز توفر الخدمات المختلفة من جهة اخرى مما ينتج عنه زيادة في مسافات التنقل للمشاة.

سوء تخطيط وتوزيع استخدامات الارض الغير محكم والغير مخطط بشكل سليم خاصة الاستخدامات التي تتواجد بجانب الطرق الرئيسية وتتركز في مناطق دون غيرها.

الفصل الرابع : التوصيات والاقتراحات

مقدمة

1- التوصيات والاقتراحات .

2- دفتر الشروط

تمهيد :

من خلال الدراسة التحليلية التي قمنا بها توصلنا إلى تشخيص أهم المشاكل التي تعاني منها المدينة في مجال النقل ونتيجة ضرورة وأهمية هذا القطاع في توزيع وتخطيط استخدامات الأرض الحضرية داخل المدينة قمنا باقتراح خطوط نقل حضري بهدف تسهيل الوصول إلى الاستخدامات ، وتقريب الأحياء الموجودة بالضواحي إلى مركز المدينة ، وكذا وضع مجموعة من التوصيات والاقتراحات التي تخدم قطاع النقل واستخدامات الأرض بمدينة حمام الضلعة.

الاقتراحات والتوصيات :

1- النقل الحضري

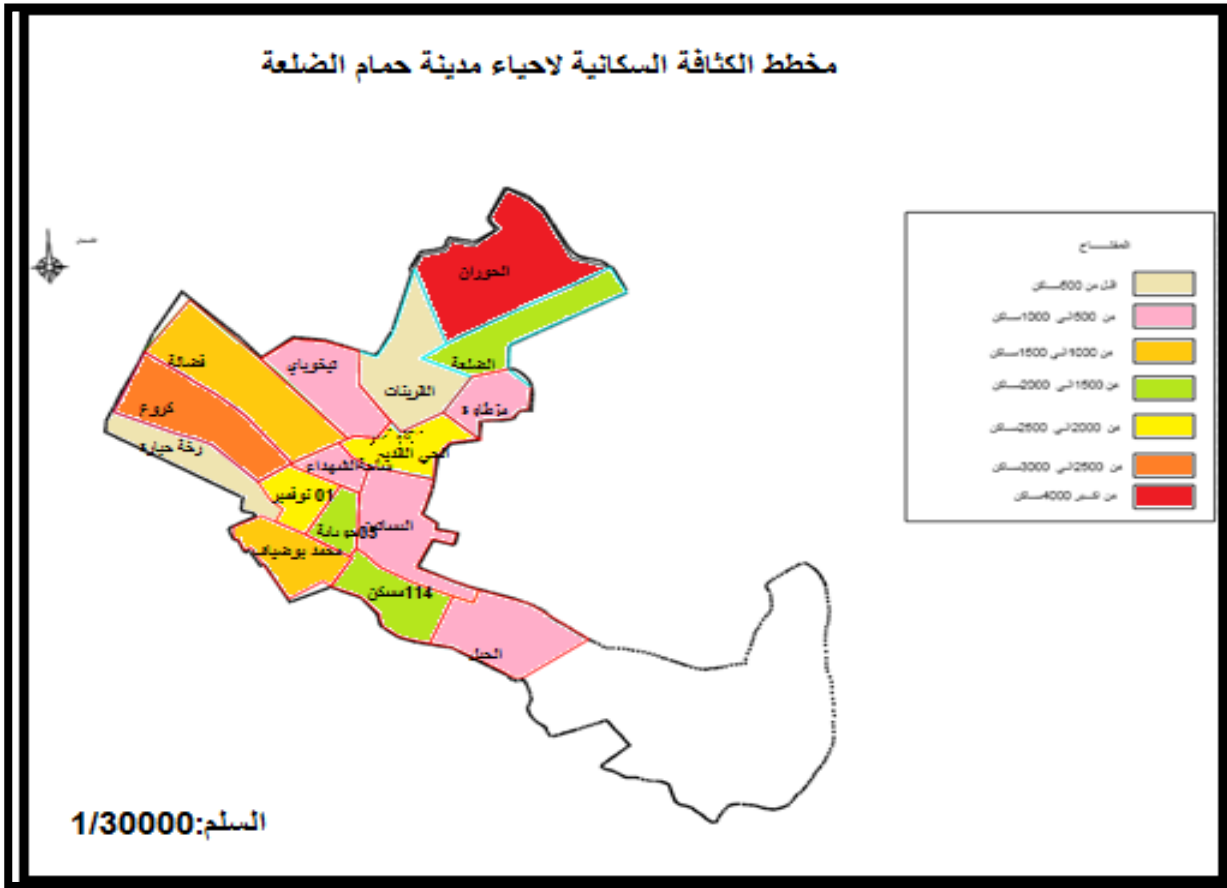
من أهم الأهداف المرجوة من وضع هذه الخطوط :

- توفير شبكة نقل في المدينة.
- تسهيل تنقلات السكان إلى مركز المدينة .
- سهولة الوصول إلى استخدامات الأرض الحضرية بالمدينة.
- ربط الأحياء الموجودة بضواحي المدينة بالوسط الحضري .

1-1- اقتراح خطوط نقل :

قبل البدء في وضع الخطوط ومسارات النقل الحضري في المدينة بجدد بنا معرفة كثافة الأحياء السكنية لكي تساعدنا في وضع خطوط النقل الحضري الجماعي في المدينة .

مخطط رقم (23) : يوضح الكثافة السكانية لأحياء لمدينة حمام الضلعة



1-1-1 الخط رقم 01 (المحطة - حي الحوران)

الهدف منه :

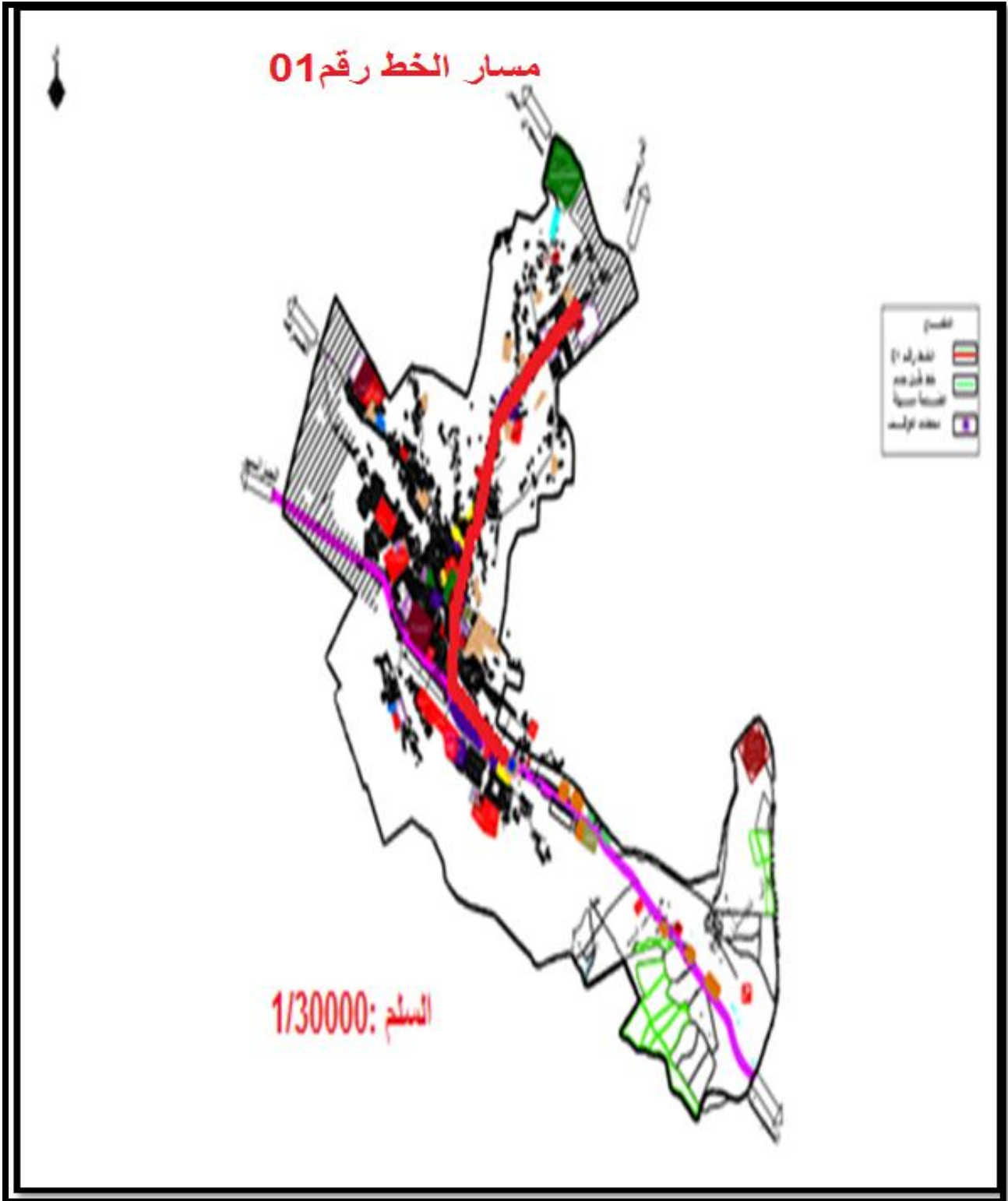
تهدف من خلال اقتراح هذا الخط إلى ربط حي الحوران وحي القرينات ومزطاوة، الضلعة ، بمركز المدينة و التجهيزات الموجودة بداخله بحي تعرف تركز معتبر للسكان ، كما نقوم بربط حي ساحة الشهداء، حي 77 مسكن ،حي القديم ، حي البساتين بمحطة نقل المسافرين والتجهيزات المهمة مثل الدائرة و المستشفى الجديد المحكمة ،مركز الشرطة ...،

جدول رقم(34):بطاقة تقنية للخط رقم 01

الخط	نقطة الانطلاق	التجهيزات التي يمر بها	نقطة الوصول	طول المسار (كلم)
01	المحطة البرية لنقل المسافرين	المحكمة 02، الشرطة، الدائرة، المصالح التقنية، فرع الاشغال العمومية عيادة متعددة الخدمات ،مكتبة البلدية ،فرقة الدرك الوطني ،عيادة متعددة الخدمات القديمة، الحمامات المعدنية ، محكمة 01، سوق المغطاة ،الحماية المدنية ،ثانوية الجديدة الحوران ،متوسطة معاذ بن جبل ،مشتلة الحوران	حي الحوران	4.6

المصدر :من انجاز الطالبة

المخطط رقم (24): يوضح مسار الخط رقم 01



المصدر: من انجاز الطالبة بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

1-1-2- الخط رقم 02 (المحطة - حي فضالة وحي تيخويبي)

الهدف منه :

نهدف من خلال هذا الاقتراح إلى ربط إحياء الضاحية بالمركز وتقريب السكان من الخدمات لتوفر اغلب التجهيزات الهامة والضرورية بالمركز وهذا استلزم عبور المسار على جميع التجهيزات تقريبا الموجودة في هذه الأحياء.

جدول رقم(35): بطاقة تقنية للخط رقم 02

الخط	نقطة الانطلاق	التجهيزات التي يمر بها	نقطة الوصول	طول المسار (كم)
02	المحطة البرية انقل المسافرين	المحكمة 02، الشرطة، الدائرة، المصالح التقنية، فرع الأشغال العمومية. عيادة متعددة الخدمات، مكتبة البلدية، فرقة الدرك الوطني، عيادة متعددة الخدمات القديمة، محكمة 01، سوق المغطاة، متقنة الجديدة، المركب الرياضي	حي فضالة	3.8

المصدر : من انجاز الطالبة

المخطط رقم (25): يوضح مسار الخط رقم 02



1-1-3- الخط رقم 03 (المحطة- حي كروع)

الهدف منه :

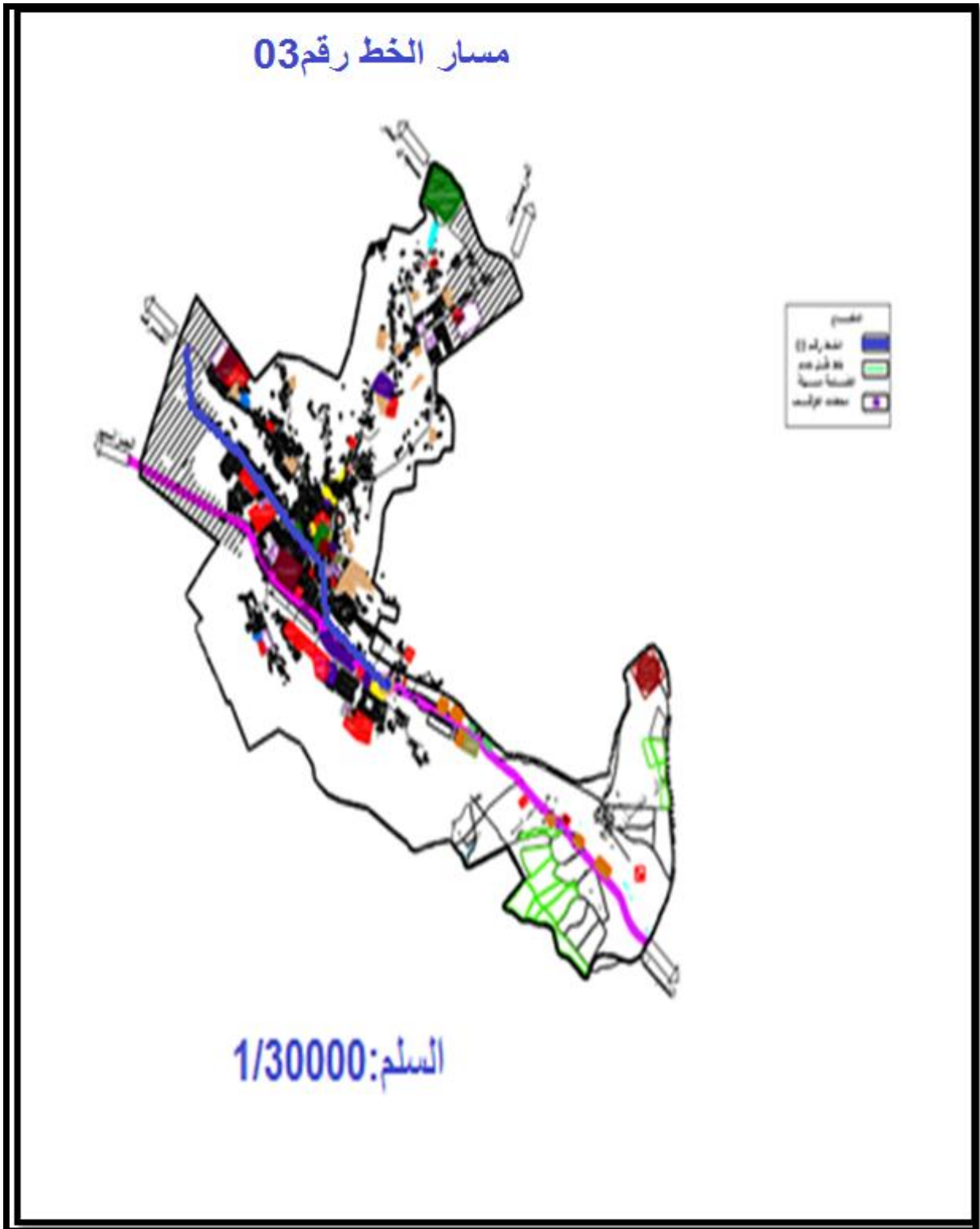
نهدف من خلال اقتراح هذا الخط إلى ربط نقطتين جذب للحركة وهذا بهدف التقليل من الحركة الميكانيكية وحركة المشاة بسبب تواجد تجهيزين مهمين على مستوى الحيين المتمثلان في متقنة و ثانوية ومتوسطة...، أما فيما يخص المسار فالهدف منه هو سهولة الوصول إلى التجهيزات الموجودة بالحيين الأساسيين بالإضافة إلى ربط حي كروع بالمركز والأحياء المجاورة كون التوسع باتجاهه بحيث انه يعرف زيادة معتبرة بالنسبة للسكنات والسكان.

جدول رقم (36): بطاقة تقنية للخط رقم 03

الخط	نقطة الانطلاق	التجهيزات التي يمر بها	نقطة الوصول	طول المسار (كلم)
03	المحطة البرية لنقل المسافرين	المحكمة 02، الشرطة، الدائرة، المصالح التقنية، فرع الاشغال العمومية. عيادة متعددة الخدمات، مكتبة البلدية، فرقة الدرك الوطني، عيادة متعددة الخدمات القديمة، سوق المغطاة، مقر البلدية، الضمان الاجتماعي، مركز البريد، متوسطة عمر، المتوسطة الجديدة، ثانوية الشريف الادريسي	حي كروع	4.1

المصدر : من انجاز الطالبة

مخطط رقم (26): يوضح مسار الخط رقم 03



المصدر: من انجاز الطالبة بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

1-1-4- الخط رقم 04 (المحطة - رحه حبارة) :

الهدف منه :

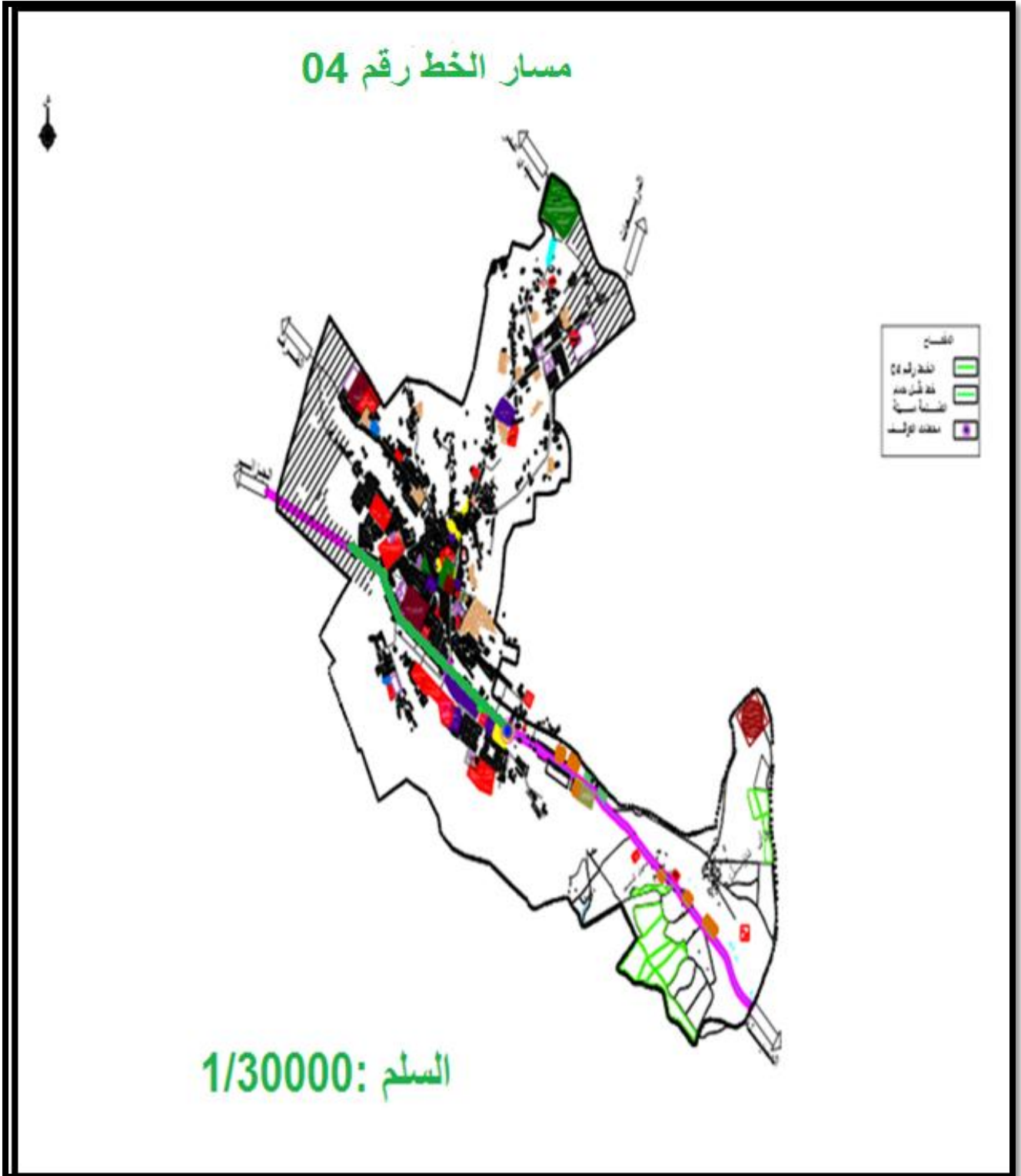
هو ضمان الربط بين الحي و المحطة والتجهيزات المختلفة الموالية له ومن أهمها الملعب البلدي وكذا تجهيزات الخدمات من محلات، تجهيزات الإدارية، والصحية، التكوين المهني... الخ .

جدول رقم (37): بطاقة تقنية للخط رقم 04

الخط	نقطة الانطلاق	التجهيزات التي يمر بها	نقطة الوصول	طول المسار (كلم)
04	المحطة البرية لنقل المسافرين	محكمة 02، الشرطة، الدائرة، عيادة متعددة الخدمات، الملعب البلدي، التكوين المهني، مكتبة البلدية	حي رحة حبارة	4.1

المصدر : من اعداد الطالبة

المخطط رقم (27): يوضح مسار الخط رقم 04



المصدر: من انجاز الطالبة بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير

1-1-5- اقتراح خط حضري رقم 05:

من المحطة الى الحمام المعدني ل :

- ربط الجهة الغربية بوسط المدينة
- تفعيل السياحة في المدينة
- خلق مناصب شغل
- تحسين تنقلات السكان.

جدول رقم (38): بطاقة تقنية للخط المحطة – الحمام المعدني

الخط	نقطة الانطلاق	التجهيزات التي يمر بها	نقطة الوصول	طول المسار (كلم)
05	المحطة البرية لنقل المسافرين	المحكمة 02، الشرطة، الدائرة، المصالح التقنية، فرع الاشغال العمومية. عيادة متعددة الخدمات، مكتبة البلدية، فرقة الدرك الوطني، عيادة متعددة الخدمات القديمة، محكمة 01، سوق المغطاة	الحمامات المعدنية	2.5

المصدر : من اعداد الطالبة

المخطط رقم (28): يوضح المسار رقم 05



المصدر: من انجاز الطالبة بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2009

1-2- نقتح تخصيص مجال خطوط النقل الحضري في المحطة ل :

- الوضعية الجيدة للمحطة في مدخل المدينة
- الانسيابية السهلة في المحطة
- الربط مع خطوط النقل الحضري خارج الولاية من اجل تسهيل تنقلات المواطنين .

1-3- نقتح وضع محطة توقف أولا لكل الخطوط على مستوى نقطة واحدة

1-4- كل 500 أو 600 متر نضع محطة على الجانبين لكل الخطوط الخمسة

1-5- في نهاية كل مسار رحلة نضع محطة نهائية .

1-6- تسهيل الوصول إلى المراكز الحضرية

1-7- تحديث آليات النقل (الحافلات) من اجل التكييف مع متطلبات المستخدمين من خلال إمكانية الوصول

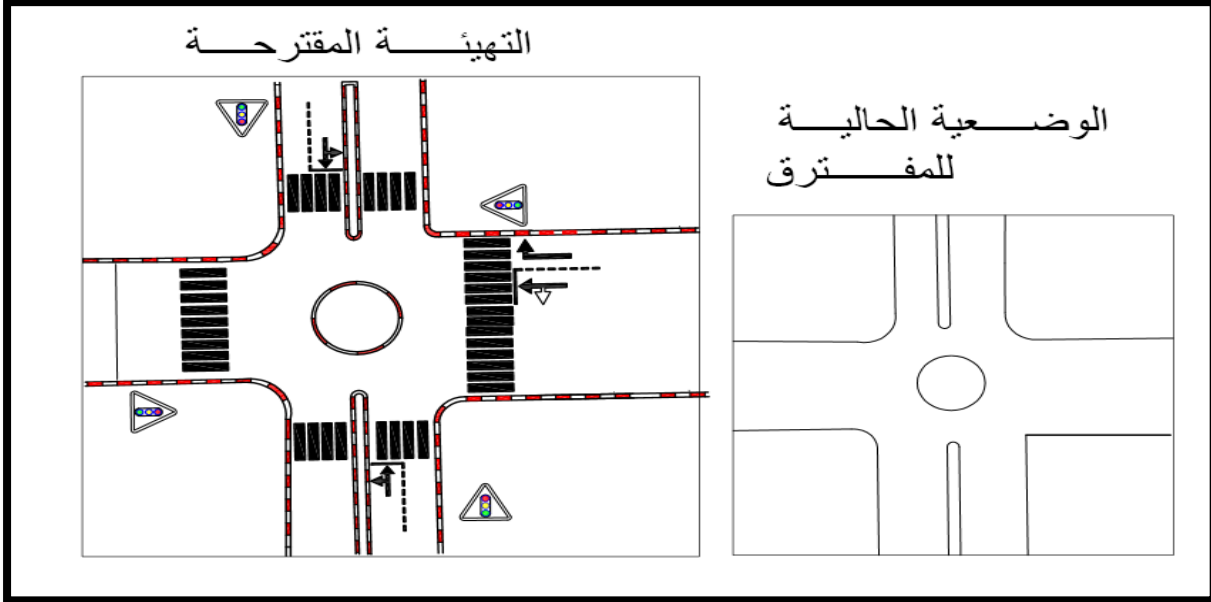
1-8- تحديث البني التحتية والهياكل القاعدية

1-9- تحسين السلامة والأمن في المحطات وذلك بخلق مناطق مناورة الحافلات.

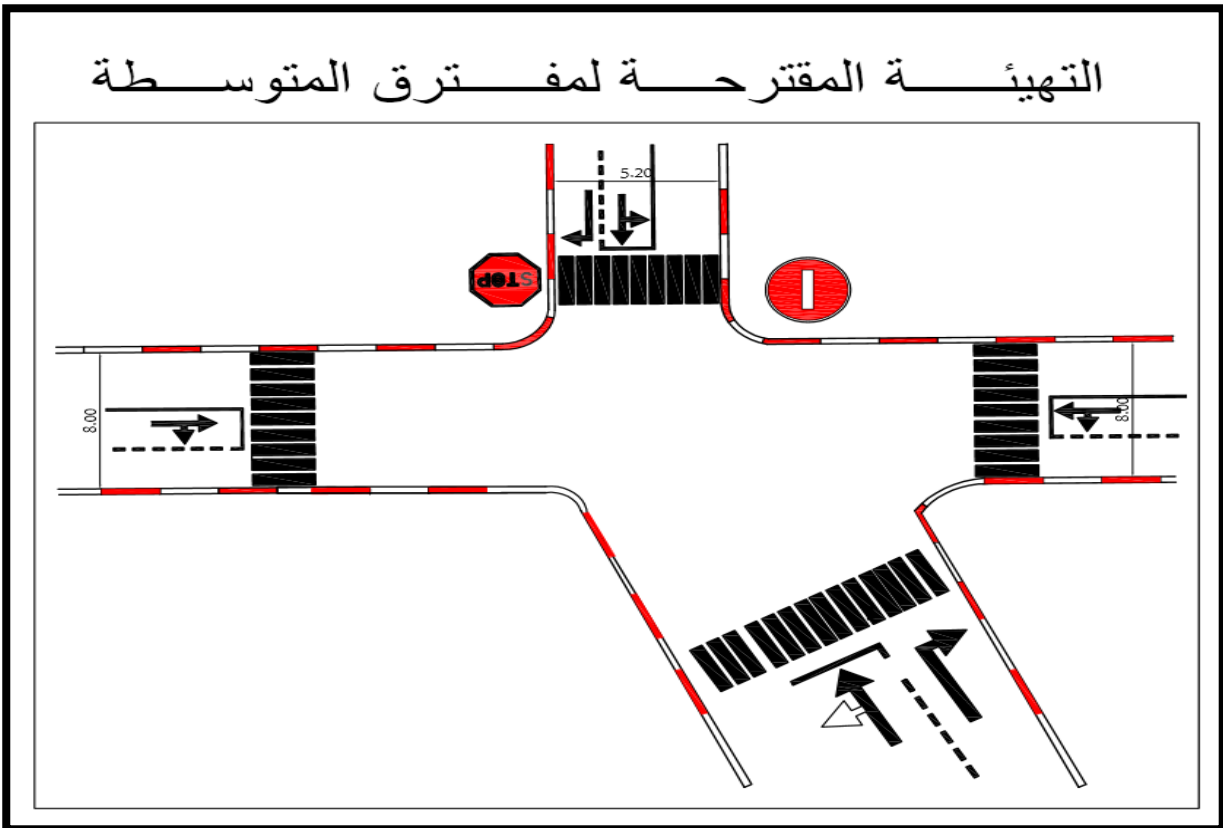
1-10- تهيئة ظروف أكثر أمنا في المحطات (على سبيل المثال الإضاءة)

1-3-3- تهئية المفترقات :

1-3-3-1- مفترق المحطة :



1-3-3-2- تهئية مفترق المتوسطة :



2- استخدامات الارض الحضرية :

- 1- يجب تخطيط وتوزيع الأنشطة واستخدامات الأرض التي تحتاج الى مسطحات كبيرة يصعب توفيرها ضمن الكتلة العمرانية لوسط المدينة إلى ضواحي إقليم المدينة حيث تتوفر المساحات اللازمة خاصة الأنشطة الترفيهية والملاعب الرياضية وغيرها من الاستخدامات الأخرى.
- 2- إعادة توزيع استخدامات الأرض في المدينة وإقليمها أو محيطها الجغرافي بما يحقق التوازن في الأحياء ويصبح التنقل ليس لمركز المدينة فقط حتى إلى الكتل العمرانية المجاورة لها أو في ضواحي المدينة بمثابة استقطاب للرحلات المرورية وتحويلها. وهذا سوف يساعد على حل الكثير من المشاكل المرورية خاصة في منطقة مركز المدينة
- 3- وضع الخدمات الصحية الأولية في كل أحياء البعيدة عن المركز وكذلك ضواحي لتسهيل تنقل الأفراد وبالتالي يقل الضغط عن المراكز الصحية التي تخدم المدينة وبهذا يتحسن مستوى الخدمة لهذه الاستخدامات.
- 4- نقترح وضع تجهيزات في الجهة الغربية للمدينة من اجل التوازن وتحقيق المساواة بين الأحياء
- 5 - إنشاء مرافق ترفيهية كحدائق ومركبات من اجل توفير حياة أفضل للسكان.
- 6- نقوم بتجميع التجهيزات الإدارية في منطقة واحدة للتحكم في التنقل
- 7- نقوم بإعداد مخطط لاستخدامات الأراضي داخل حدود المدينة يراعي الأمور التالية :
 - أ- الشوارع التي تعتبر عنصرا مهما لجذب مناطق النمو والتوسع لذلك فان أعداد شبكة طرق بشكل مدروس يعمل على حل المشاكل التي تعاني منها المدينة.
 - ب- الاهتمام بالأراضي الزراعية وفرض قيود على الاستخدامات الأخرى في تلك المناطق.
 - ج- إن تلتزم البلدية باستخدامات الأراضي الواردة في المخططات الهيكلية التي أعدت للمدينة سواء ماهر مصدق أو مقترح من هذه المخططات.

دفتر الشروط :

يهدف دفتر الشروط إلى ضبط المقاييس وإعطاء صيغة قانونية للتدخلات المقترحة من اجل تحقيق الأهداف المسطرة وضمان التطبيق الفعلي لخطوط النقل على ارض الواقع.

وقد حرصنا على أن تكون المقاييس مضبوطة ومتفق عليها، لذا اعتمدنا على المقاييس و الشروط التالية :

1- الطرق:

المادة 01 : تعبيد الطرقات خاصة طرقات الأحياء ذات الكثافة العالية مع مراعاة المقاييس التقنية .

المادة 02: شق الطرقات مع الأخذ بعين الاعتبار المقاييس التقنية أثناء إنجازها.

2- المفترقات :

المادة 03: عند تهيئة المفترقات يجب الأخذ بعين الاعتبار بصفة أساسية مايلي :

- الرؤية والأمان .

- سيولة الحركة الميكانيكية.

3- حركة المشاة :

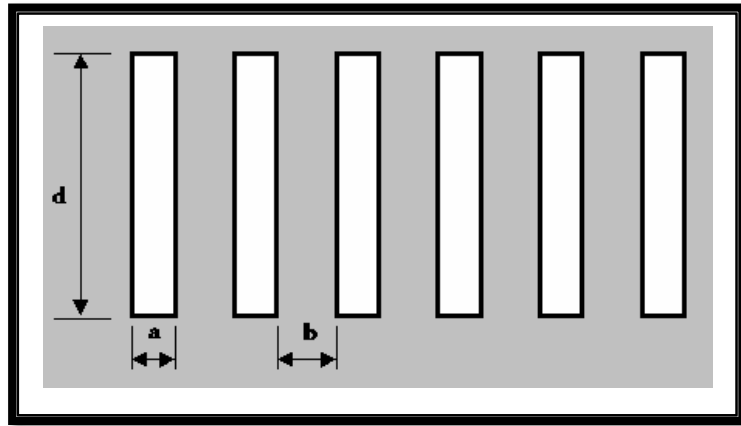
المادة 04 : عند وضع ممرات الراجلين يجب إخضاعها للقياسات المبينة في الشكل التالي :

شكل رقم (18):قياسات ممرات الراجلين

متر 0.50 =a

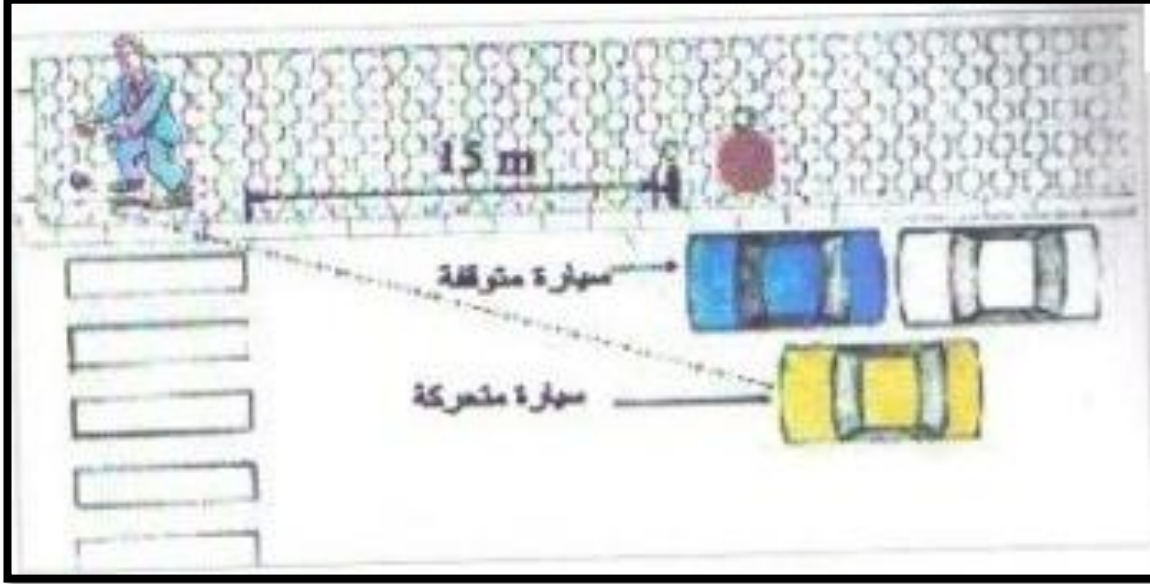
متر 0.80=b

متر 2.50 =d



المادة 05: ممنوع الوقوف بجوار ممرات الراجلين وذلك لتوسيع مجال الرؤية كما هو مبين في الشكل التالي :

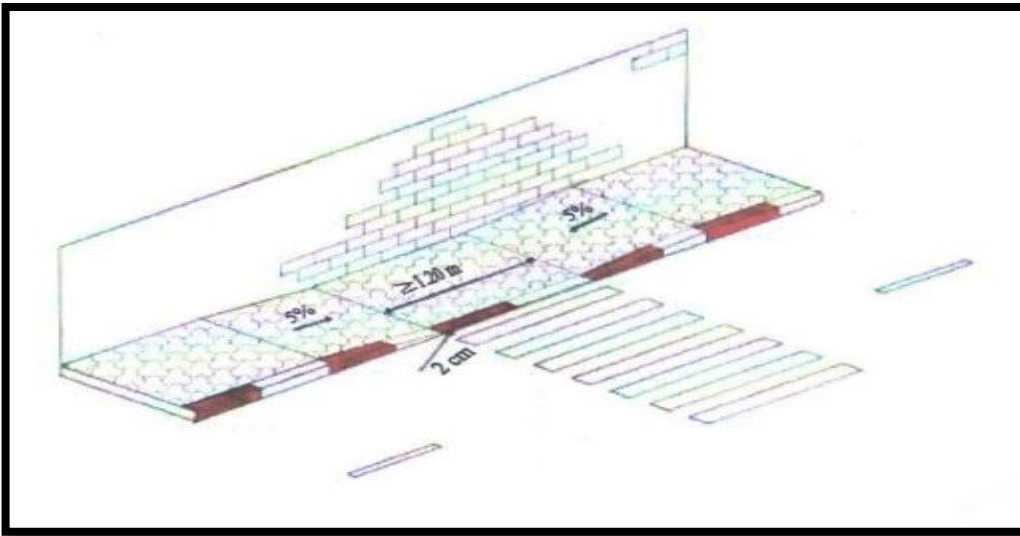
الشكل رقم (19): ممنوع الوقوف بجوار ممرات الراجلين



المادة 06: يمنع استغلال الأرصفة لأغراض أخرى

المادة 07 : تخفيض مستوى الأرصفة عند ممرات الراجلين كما هو موضح في الشكل التالي :

شكل رقم (20): تخفيض مستوى الارصفة

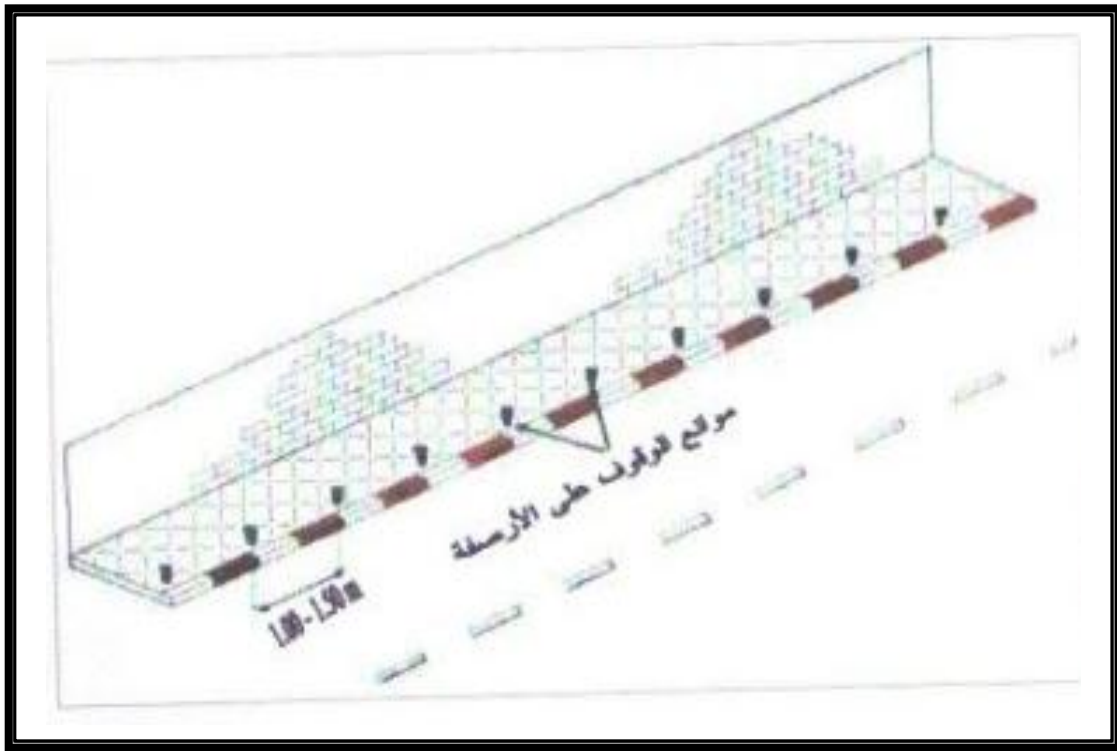


المادة 08: عند انجاز المواقف يجب أن تتلاءم مع طبيعة الطريق وان يؤخذ بعين الاعتبار شروط الأمان والسلامة.

المادة 09: في الأماكن التي يمنع فيها الوقوف يجب أن تدهن حواف الأرصفة بالأحمر والأبيض.

المادة 10: إخضاع موانع الوقوف على الأرصفة إلى القياسات المبينة في الشكل الأتي :

شكل رقم (21): قياسات موانع الوقوف على الارصفة

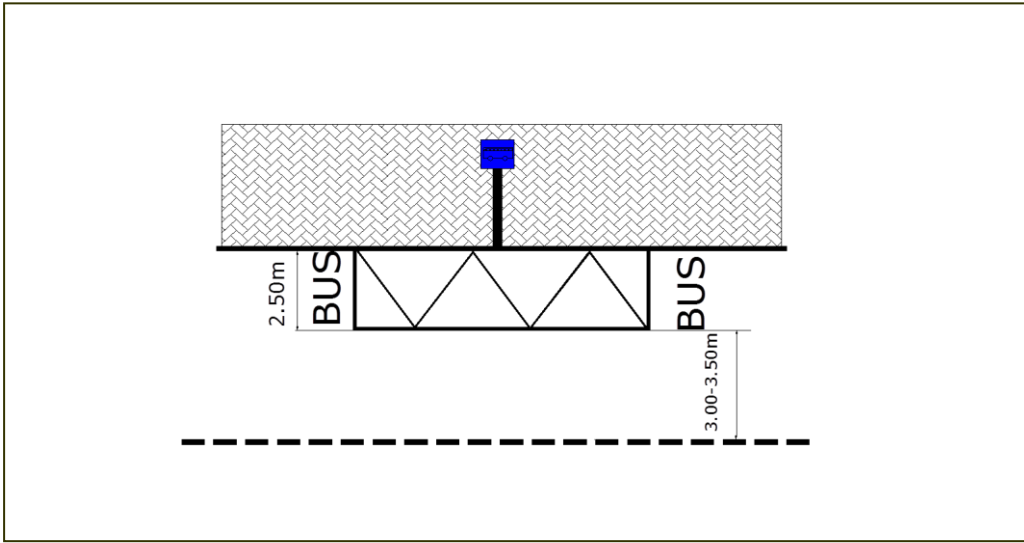


4- النقل الحضري:

1- خطوط النقل الجماعي

المادة 11: عند تهيئة نقاط التوقف يجب مراعاة الشروط التي تسمح بتسهيل الحركة الموضحة في الشكل التالي:

الشكل رقم (22): الشروط التي تسمح بتسهيل الحركة في نقاط التوقف



- المادة 12: تهيئة نقاط التوقف مع الأخذ بعين الاعتبار أماكن انتظار الركاب

- المادة 13: تطبيق جميع الاقتراحات الخاصة بالنقل الجماعي .

- المادة 14: إلزامية احترام أماكن و مدة التوقف من طرف السائقين وذلك كما يلي :

* في المحطة تكون مدة التوقف 20 دقيقة .

* عند المواقف عبر المسار تقدره 05 دقائق .

- المادة 15: استعمال المركبات تتوفر على مايلي :

* الراحة.

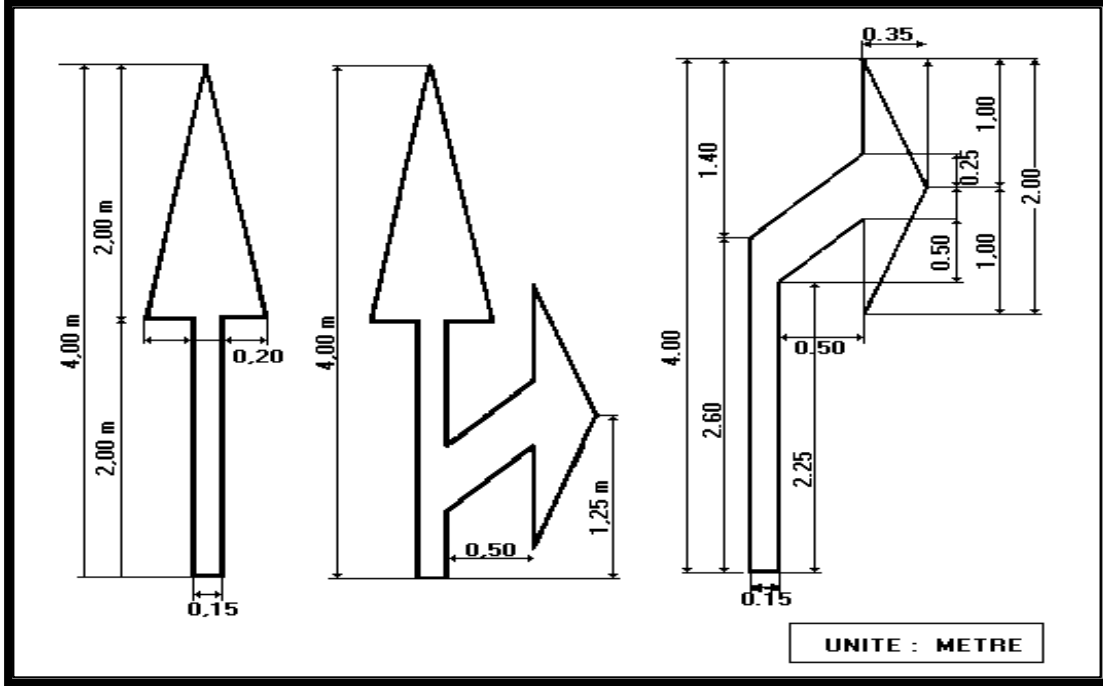
* النظافة.

* الأمان.

5- الإشارات :

المادة 16: عند وضع العلامات الأرضية لابد من إخضاعها للقياسات المبينة في الشكل التالي :

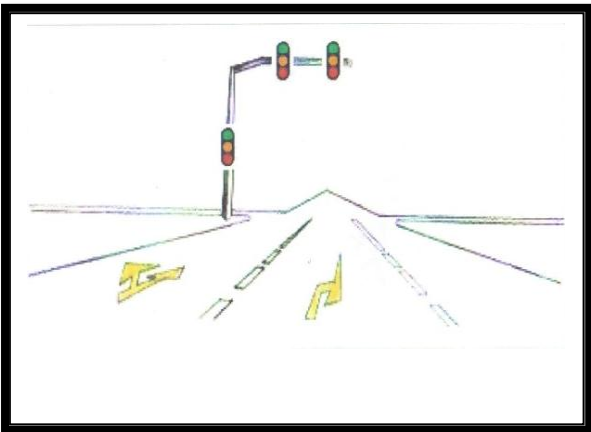
الشكل رقم (23): قياسات العلامات الأرضية



المادة 17: تكون الاشارات الموضوعه واضحة ومرئية .

المادة 18 : امكانية وضع مجموعة من الاشارات على عمود واحد كما يمكن ادماجها مع الاعمدة الضوئية او الجدران كما هي موضحة في الاشكال التالية :

شكل رقم (24): امكانية وضع مجموعة من الاشارات على عمود او جدار او عمود ضوئي

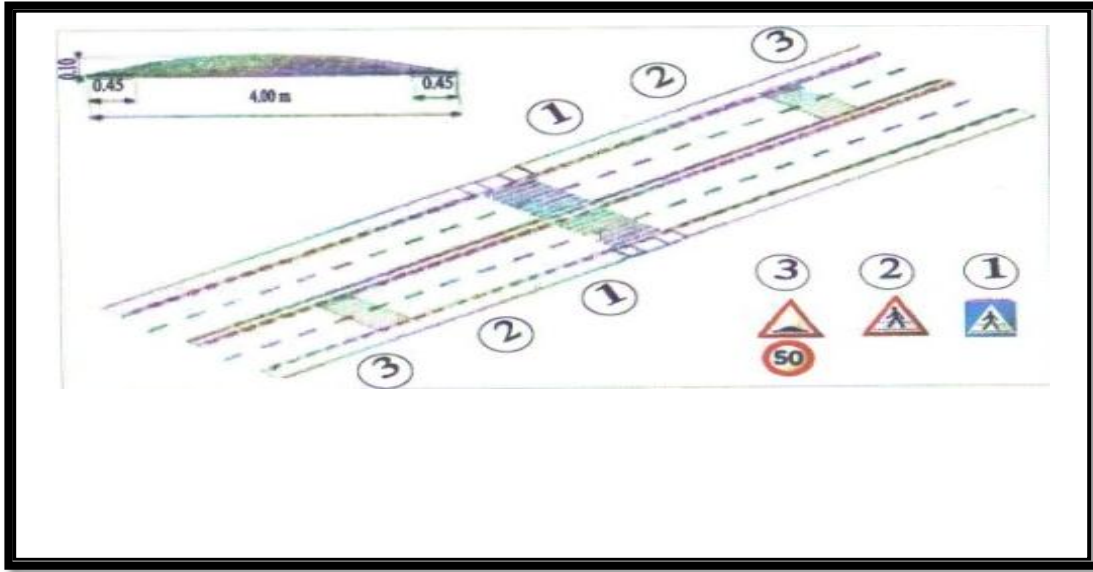


المادة 19: تجهيز المدينة بالاشارات الارشادية والتوجيهية.

6- امن الطرقات :

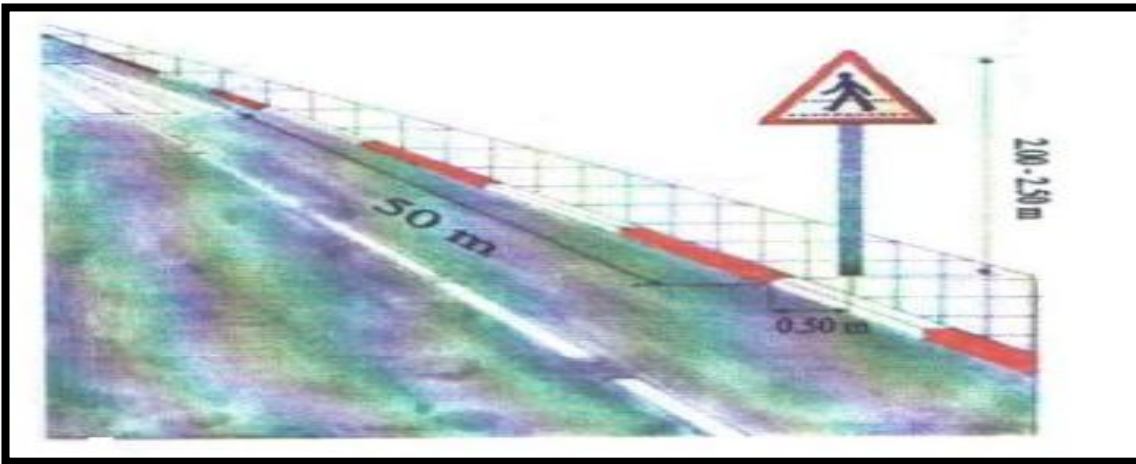
المادة 20: عند وضع المهملات لابد من اخضاعها للقياسات المبينة في الشكل التالي :

الشكل رقم (25): القياسات الواجب وضعها للمهلات



المادة 21: تنبيه السائقين بوجود تجهيزات كالمدرسة او ممرات الراجلين كما هو مبين في الشكل الموالي :

الشكل رقم (26) : وضع اشارات تنبيه للسائقين بوجود تجهيزات



المادة 22: تطبيق وتنفيذ استراتيجية السلامة المرورية على الطرقات بالحملات التحسيسية .

المادة 23: يجب وضع عند كل نقطة انحراف اشارة (احذر)

المادة 24: وضع اشارة (محطة حضرية) قبل كل محطة حضرية

المادة 25: وضع في كل محطة معبر للمشاة

المادة 26: في كل 200 متر نضع اشارة ممنوع تزيد السرعة عن 35 كلم /سا في الوسط الحضري

المادة 27: وضع امام المدارس الموجودة على مسارات خطوط النقل الحضرية اشارة و ممهلات

المادة 28: وضع اشارات بأسماء الاحياء لتسهيل الحركة .

المادة 29: التأكيد على دور المشاركة الشعبية في عمليات التخطيط فلا يعقل ان يكون هنالك تخطيط بمعزل عن المواطن ودوره في ذلك.

المادة 30: وقف النمو السكاني الغير مخطط والذي يخلق نسيج عمراني مشوه.

المادة 31: توعية المواطنين لأهمية استخدامات الاراضي ودورها في تطور المدينة وضرورة الالتزام بهذه الاستخدامات.

المادة 32: وضع فرق تخطيط بتخصصات مختلفة في البلديات او في مؤسسات اخرى ليكون لها الدور الواضح في ارساء قواعد التخطيط وعمل المخططات الصحيحة التي تخدم المواطن والبيئة التي عملت لها.

المادة 33: فرض العقوبات على مخالفتي استخدامات الاراضي لكي تكون عامل ردع ضد عشوائية الاستخدام.

خاتمة عامة

يتضح جلياً من خلال كل هذه المعطيات التي تم التطرق إليها، أهمية وسائل النقل الحضري الجماعي في المحافظة على توازنات المدينة في مختلف الميادين، على اعتبار هذه الوسيلة تُخدم المصلحة العامة، ويتجلى دورها أيضاً في حيوية نشاط النقل بين مختلف الأحياء، ويعتبر النقل الحضري من الأشكال الكبرى التي تعاني منها مدينة المسيلة ومدينة حمام الضلعة بالخصوص، فالتوسع الحضري السريع الذي تعرفه المدينة والزيادة الديموغرافية جعلت من قطاع النقل ضرورة حتمية باعتباره عنصراً أساسياً ومؤثراً في المجال.

ومع التطورات التي باتت تعرفها المدينة كان لا بد من تطور قطاع النقل ليوكب الزيادة السكانية التي عرفتها المدينة، وكذا توسع المدينة .

كما يعتبر تخطيط استخدامات الأرض الحضرية جزءاً من التخطيط الشامل سواء على مستوى الاستخدام المعين أو المحدد، أو ضمن خطة عامة على مستوى الأحياء أو المدينة ككل. ويتم تخصيص الأراضي داخل المدن للاستخدامات الحضرية المختلفة بناءً على عاملين :

الأول تبني المخطط مبدأ الاستخدام الأمثل هو مفهوم نسبي يختلف من مكان لآخر ومن استخدام لآخر، ويرغب أصحاب الأراضي في الغالب في استخدام أراضيهم في الوظائف التي تحقق لهم أكبر قدر من الدخل .
والعامل الثاني تبني المخطط مبدأ تعدد الاستخدامات ، ويتم اللجوء إلى هذا المبدأ في المدن التي تندر بها الأراضي ذات الخصائص والمواصفات المناسبة، وبشكل عام تزداد المنافسة بين الاستخدامات الحضرية كلما زادت كثافة السكان بالمدن. (غنيم، 2001)

ويعتبر التخطيط الحضري عملية متداخلة يتم من خلالها ربط ودمج المعطيات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والإدارية والقانونية من أجل الخروج بنمط استخدام معين. وقد يتعرض المخطط إلى تيارات متناقضة من الضغوط، إذ عليه الإجابة عن أسئلة مثل: أين يختار المواقع المحددة؟، وكيف يمكن له أن يتبنى المواصفات المرغوبة؟، وأين يجب توجيه البناء في المستقبل؟. وفي هذا المجال عليه اتخاذ قرارات عقلانية من أجل تخصيص الأراضي للاستخدامات المختلفة بهدف إيجاد استخدام أمثل للأرض بعد أن يقيم جميع العوامل الاقتصادية والطبيعية لمساحة أرض المدينة.

وتشهد المراكز الحضرية في الوقت الحاضر تحولات اقتصادية واجتماعية وإدارية شكلت محور الاهتمام نحو تخطيط المدن .

كما يتميز التخطيط الحضري بكونه تقيماً منهجياً منظماً، يهدف إلى اختيار أنماط الاستخدام المستدام للأرض، من أجل تلبية احتياجات السكان والمحافظة على البيئة في نفس الوقت، بالإضافة إلى دراسة الواقع الحالي للاستخدامات الحضرية ومعرفة ما فيها من إيجابيات والعمل على تطويرها وحسن استخدامها، وتحديد الجوانب السلبية للعمل على إيجاد الحلول المناسبة لها.

يمكن ان نستنتج ان للنقل الحضري الجماعي اثر كبير على تنقلات السكان، ومدينة حمام الضلعة لازالت تعاني من غياب هذا القطاع بالرغم من الاهمية الكبيرة له وكذا ضرورته في حياة سكان المدينة وحتى زائريها .

قائمة المراجع

الكتب :

الكتب باللغة العربية :

د. حيدر فاروق عباس، تخطيط المدن و القرى، القاهرة، ط¹ 1994.

سميرة ابراهيم ايوب ،اقتصاديات النقل،دراسة تمهيدية دار الجامعة الجديدة للنشر،الاسكندرية2002

د. صلاح الدين الشامي ، كتاب استخدام الأرض "دراسة جغرافية"، مطبعة الأطلس، مدينة القاهرة

1990

د. عاطف حمزة حسن، تخطيط المدن أسلوب و مراحل، مطابع قطر الوطنية 1992

د. عبد الله عطوي ، جغرافية المدن ، ط¹ ، ج3 ، دار النهضة العربية ، لبنان ، 2003

د. عثمان محمد غنيم، تخطيط استخدام الأرض الريفي والحضري، ط2، إطار جغرافي عام دار

الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2008.

د.علام احمد خالد، تخطيط المدن، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة 1991 .

د. عيسى علي ابراهيم ، جغرافية المدن دراسة منهجية تطبيقية ، دار المعرفة الجامعية الاسكندرية ،

2005.

د.فؤاد محمد الصقار ، التخطيط الاقليمي ، ط3 ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1994

د. محمد أزهر السماك وهاشم الجنابي وصلاح الجنابي ،استخدامات الأرض بين النظرية والتطبيق

دراسة تطبيقية لمدينة الموصل حتى عام 2000 بين عبقرية المكان وتخطيط الإنسان ،الموصل ،مديرية دار

الكتب للطباعة والنشر ،جامعة الموصل ،العراق 1985

د. محمد مدحت جابر ، جغرافية العمران الريفي والحضري ، مكتبة الانجلو المصرية القاهرة ، 2006

د. هاشم خضير الجنابي ، دراسة في جغرافية المدن ، مطابع جامعة الموصل –مدينة دهوك، جامعة

الموصل ، 1985

الكتب باللغة الانجليزية :

**CHAPIN .F, Stuart, Urban Land use Planning, University of
Illinois Press, Urbana, 1965.**

**CHAPIN . F, Stuat , Urban and Land Use Planning , University
of Illinois press – USA 1972**

- المذكرات والاطروحات :
- حكيم بركاني ،سليم العايب ،دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين
امليلة ،مذكرة تخرج ENATT 2003.
- حلیم شیوخ ، بوغریس صابر ،دراسة اقتصادية لحركة حافلات النقل الحضري وتنظيمها –
دراسة حالة الخط الحضري (وسط المدينة- حي عميروش 1200 مسكن)لمدينة باتنة ،مذكرة
تخرج ENATT ،1999
- خربوش خالد ،الشافعي قادم ،دراسة تحليلية للنقل الجماعي بمدينة المسيلة واقع وفاق ،مذكرة
تخرج ENATT ،2002،ص(6)

- سليم بوقنة ،دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي ،مذكرة ماجستير، الجزائر جامعة منتوري قسنطينة،2004-2005.
- شاكرا بالخضر ،مشروع القطار الحضري (tramway)لمدينة باتنة :دراسة استشرافية ،رسالة الماجستير في علوم التسيير ،مدرسة الدكتوراه اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات ،جامعة الحاج لخضر ،باتنة/الجزائر ،2010-2011.
- صالح أحمد صالح أبو حسان، المخططات التنظيمية وواقع استعمالات الأراضي في مدينة دورا، رسالة ماجستير، جامعة النجاح 2004
- عبد الصاحب ناجي رشيد البغدادى ، الملائمة المكانية لاستعمالات الارض السكنية في مدينة النجف ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، مركز التخطيط الحضري والاقليمي ، جامعة بغداد، 1999
- عبد الصمد صديقي ،استعمالات الارض وتأثيرها على حركة النقل والمرور ،رسالة ماجستير ،جامعة المسيلة 2013-2014.
- لوهابي وليد ،النقل الحضري الجماعي دراسة حالة الخط الحضري بوزوران- المحطة الجديدة باتنة ،مذكرة ماستر في علوم التسيير، تخصص اقتصاد النقل والامداد ،جامعة الحاج لخضر ،باتنة /الجزائر ،2010-2011.

المجلات والبحوث :

- سفيان منذر صالح ، استخدام الحل الامثل (S.B.F.S)لتخطيط وحل مشكل النقل لمجتمع الدراسة "الشركة الشرقية للأطعمة المثلجة الجاهزة"، مجلة الهندسة والتكنولوجيا ،المجلد 30،العدد 02،2012
- 1.د كامل كاظم بشير الكنانى ،معهد التخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا جامعة بغداد ،مجلة كلية التربية /واسط ،العدد الثاني عشر .

المراجع القانونية :

الجريدة الرسمية الجزائرية "قانون رقم 13/01 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه " الجزائر
،2001، عدد 44.

الهيئات الادارية المختصة :

بلدية حمام الضلعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية حمام الضلعة 2008-2013.
فرع الاشغال العمومية لبلدية حمام الضلعة .

الملاحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف المسيلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

استمارة استبيان

موجهة من قبل الطالبة: **بن حليلة زينة** في اختصاص المدينة والنقل الحضري بخصوص اجراء دراسة حول مكانة واهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في توزيع وتخطيط استخدامات الارض الحضرية 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

بطال

4- هل انت ساكن ام زائر لمدينة حمام الضلعة ؟

زائر

ساكن

5- ماهو سبب التنقل ؟

عمل

تجارة

دراسة

تسوق

ترفيه

غرض اخر

6- وسيلة التنقل :

نقل غير مرخص

مشي على الاقدام

دراجة

7- ظروف التنقل

جيدة

متوسطة

رديئة

8- ماهو عدد التنقلات اليومية في المجال الحضري

مرة

مرتين

اكثر من مرتين

9- كيف ترى توزع لاستخدامات الحضرية في المدينة؟

منتظم

عشوائي

10- ماهي اهم المشاكل التي تواجهك اثناء تنقلك وقضاء حاجاتك اليومية داخل
المدينة ؟

.....
.....

الملخص :

ادى التضخم الحضري للمدن وتطور نسيجها العمراني الى احداث تغيير في العديد من المجالات مثل الزيادات السكانية، وازدياد الحاجة الى وسائل النقل وتعدد الانشطة والاستخدامات، وتعقد الحياة داخل المدينة مما ترك اثاره الواضحة على تركيبة المدينة ووظائفها وحركة التنقل بها، فنتج عن هذا التطور العمراني خليط من استخدامات الارض المختلفة وظهور العديد من المشاكل خاصة المتعلقة بالتنقل والوصول الى هذه الاستخدامات

مدينة حمام الضلعة وعلى غرار جل المدن الجزائرية، شهدت مراحل متعددة من النمو و التطور العمراني فزادت نسبة استخدامات الارض وتعددت الانشطة بها مما ادى الى الحاجة الى وجود شبكة نقل حضري جماعي وسط المدينة من اجل تسهيل الوصول الى مركز المدينة بسبب تواجد جل الاستخدامات به وكذا بسبب بعد بعض الاحياء عن المركز خاصة الموجودة في اطرافها.

ونهدف من خلال هذه الدراسة الى معرفة مدى اهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في توزيع وتخطيط استخدامات الارض الحضرية في المدينة وابرز اهمية تنظيم توزيع الاستخدامات وكذا وضع خطوط نقل حضري جماعي في المدينة من اجل ضمان سهولة الوصول الى هذه الاستخدامات، وبناءا على الدراسة الميدانية وبعد الوقوف على واقع النقل في المدينة توصلنا الى ان لشبكة النقل الحضري الجماعي في المدينة اهمية كبيرة في سهولة الوصول الى مراكز هذه الاستخدامات الحضرية بالمدينة.

الكلمات المفتاحية: النقل – النقل الحضري الجماعي، مخطط النقل، استخدامات الأرض، تنظيم استخدامات الأرض .

Résumé

L'expansion urbaine des villes et l'évolution de son tissu urbain à provoquer un changement au niveau de plusieurs volets tel que l'évolution de la population et la demande qui ne cesse de s'accroître en matière de moyens de transport et la diversité des activités et les occupations du sol et la complexité de la vie dans le milieu urbain ce qui influencer sur la composition de la villes et ces fonctions ainsi que les déplacements ce qui a provoquer une évolution urbaine en mixité des occupations des sols différentes et l'apparition des problèmes spécifiques relatives aux déplacements et accès a ces occupations du sol

La ville de Hammam El Dhalaa et comme toutes les villes algériennes a connu plusieurs étapes d'évolution urbaine ce qui a drainer taux plus élevé des occupations des sols et l'apparition de plusieurs activités ce qui a nécessité la présence d'un réseau de transport urbain collectif afin de faciliter l'accès au centre ville vu la localisation de la majorité des occupations urbaines et surtout pour les quartiers limitrophes de la ville

Et on vise à partir de cette recherche connaître l'importance du réseau de transport urbain collectif dans la distribution et la planification des occupations des sols urbaines dans la ville et montrer l'importance de l'organisation de la répartition de ces occupations ainsi de mettre des lignes de transport urbain collectives dans la ville a fin d'assurer une bonne accessibilité a ces fonctions urbaines et a partir de l'étude terrain et le constat du transport de la ville on a constater que de transport urbain collectif dans la ville a un grand rôle dans la facilité d'accès aux occupations du sol urbaines de la ville

Mots clés : transport – transports urbain collectif – plan de transport – occupations du sol – organisation des occupations des sols