

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة محمد بوضياف بالمسيلة

ميدان: هندسة معمارية، عمران و مهن المدينة

فرع: هندسة حضرية

تخصص: مدينة ونقل حضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم تسيير المدينة

رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالب(ة): نجاري نوال

تحت عنوان

أهمية النقل الجماعي في فك العزلة عن الضواحي "مدينة ادرار"

لجنة المناقشة:

رئيسا جامعة محمد بوضياف

اسم ولقب الأستاذ(ة): حاجي عبد القادر

مشرفا ومقررا جامعة محمد بوضياف

اسم ولقب الأستاذ(ة): رجم علي

مناقشا جامعة محمد بوضياف

اسم ولقب الأستاذ(ة): علال احمد

السنة الجامعية: 2017/2016

بِسْمِ اللّٰهِ

الرّحْمٰنِ

الرّحِیْمِ



الأهل والحبلى

لا يسعني بعد إكمال هذا البحث إلا أن أحمده وأشكره على عظيم نعمته وأصلي وأسلم على الحبيب
المصطفى نور القلوب وضيائها حبيبي وقرّة عيني وقائدي وقودتي هدية الرّحمان محمد العذنان عليه الصلاة
والسلام

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

إلى من برخاهما يرضى خالق الأنوان وعن شكرهما يعجز اللسان
إلى التي جعلت من حنانها مأوى يضمني كلما اشتد بي ظروب الأيام... إلى من علمتني معنى الكفاح وكيفية أكون
مدرسة للصلاح ، وساعدتني لأذوق طعم النجاح... إلى يمامة الأمان ومخفقة الأحران إلى من تحبب قدميها جنة الرحمان
...إلى نبع الحنان إلى زهرة قلبي التي إن جمعت الزهور كلها فلن أشم إلا عبيرها ، ولو جمعت كل ورود وكنوز العالم
هدية لها لما وفيتها ... إلى أمي الحبيبة **فاطمة** أطال الله في عمرها

إلى من كان سندي في الحياة وأملا ودفننا ورعاية ونبراسا يضيء لي طريق الظلمة إلى مصدر فخري واعتزازي
ومنح ثقتي بنفسي إلى من رواني من كأس أخلاقه لن أظلم بعده أبدا إلى أبي العزيز **عبد القادر** أطال الله في عمره
إلى شموع بيتنا ورفيقاتي عمري من تقاسمت معهن حلو الحياة ومرها اخواتي العزيزات نور الهدى ، سعاد ، سامية
إلى صغيرة العائلة اختي آسيا

إلى كتاكيت واحفاد العائلة ، انس ، محمد امين ، عصام البشير ، محمد يعقوب ، رناج خديجة ، يونس ، منير
إلى العمامي وزوجاتهم وابنائهم وعمتي وابنائها واخوالي وزوجاتهم وابنائهم ، وخالتي وزوجها وابنائها.
إلى من نقشت أسمائهم في قلبي و ذاكرتي و لن يمحوهم الزمن

إلى من تركن أثرا طيبا في حياتي الدراسية كلثوم ، الكرام ، صباح ، هدى ، حليلة ، خولة ، نادية.
كما أتقدم بالشكر الخالص إلى أستاذي على إشرافه على عملي هذا وتسهيله لي الطريق في إنجاز هذا البحث
العلمي ، الذي لم يبخل علي بنصائحه القيمة، نعم المشرفه ونعم **الأستاذ رحم علي**.

ولا أنسى كل من قدم لي يد المساعدة من أساتذة وزملاء وأصدقاء من قريب أو من بعيد وانص بالذكر

اسماعيل واحمد وعفافه

فألفه شكر لكل هؤلاء وجزاهم الله ألفه خير .

إلى كل من أدركه قلبي ولم يدركه قلبي .

إلى طلبة تسيير التقنيات الحضريّة دفعة 2017 .

نو
نو

الشكرات

بسم الله الرحمن الرحيم قال تعالى: {وإذ تأذن ربكم لئن شكرتم لأزيدنكم} سورة إبراهيم. { الآية 9 }
قال الرسول صل الله عليه وسلم فيما يرويه عن ربه: {عبدني لم تشكرني إذا لم تشكر من أجريت لكم
النعمة على يديه} حديث قدسي شريف.

الحمد لله على حلمه بعد علمه وعلى عفوه بعد قدرته ونسالك من خير ما تعلم واعوذ بك من شر
ما تعلم واستغفرك من كل ما تعلم انك تعلم ما نعلم وانك علام الغيوب. وعلى الله على من ختمت
به الرسالة وايدته بالنصر والكوثر والشفاة محمد طيب القلوب ودوائها وشفائها ونور الابصار
وخياؤها وقوتها الارواح وتحذائها وعلى اله وصحبه اجمعين.

في مثل هذه اللحظات يتوقف اليراع ليفكر قبل أن يخط الحروف ليجمعها في كلمات ... تتبعثر
الأحرف ومحبباً أن يحاول تجميعها في سطور، سطوراً كثيرة تمر في الخيال ولا يبقى لنا في نهاية
المطافئ إلا قليلاً من الذكريات وصور تجمعنا برفاق كانوا إلى جانبنا.....
فواجب علينا شكرهم ووداعهم ونحن نخطو خطوتنا الأولى في تمار الحياة
ونخص بالجزيل الشكر والعرفان إلى كل من أشعل شمعة في دروب عملنا
وإلى من وقف على المنابر وأعطى من حصيلة فكره لينير دربنا

نتوجه بالشكر الجزيل إلى الأستاذ المؤطر: **رجح علي** الذي لم يبخل علينا بعلمه كما لانسى أن
نتقدم بجزيل الشكر إلى كل الجهات التي ساعدتنا على إنجاز هاته المذكرة و كل أساتذة وطلبة
معهد تسيير التقنيات الحضرية وخاصة طلبة السنة الثانية ماستر مدينة والنقل الحضري دومة
2016 وأخيراً الشكر موصول إلى من ساهم في هذا العمل المتواضع من قريب أو بعيد بكلمة
طيبة تسعد الأنام ، إبتسامة جميلة تغني عن الكلام ، نظرة براقة تحلو بها الأيام، إلى كل من تكرم
بالإطلاع على هذه البصمة.

إن تصبر على مر الجفا من معلم * فإن رسوب العلم في نفرتة * من لم يذق ذل التعلم
ساعة * تجرع كأس الذل طول حياته



المُلخَص

ادى التضخم الحضري للمدن وتطور نسيجها العمراني الى احداث تغيير في العديد من المجالات مثل الزيادات السكانية، وازدياد الحاجة الى وسائل النقل وتعدد الانشطة والوظائف، وتعقد الحياة داخل المدينة مما ترك اثاره الواضحة على تركيبة المدينة ووظائفها وحركة التنقل بها، فنتج عن هذا التطور العمراني ظهور العديد من المشاكل خاصة المتعلقة بالتنقل والوصول الى الاماكن المختلفة بالمدينة. مدينة ادرار كباقي المدن الجزائرية شهدت العديد من مشاكل النقل والتي منها عدم تغطية النقل الحضري الجماعي لكافة اجزاء المدينة خاصة الضواحي الواقعة في اطراف المدينة مما يشكل صعوبة لساكنيها في التنقل والحركة الى وسط المدينة التي بها تمركز التجهيزات والوظائف . ونهدف من خلال هذه الدراسة الى معرفة مدى اهمية النقل الحضري الجماعي في فك العزلة عن هذه الضواحي في المدينة وتوضيح كيف يسهل عملية التنقل والوصول بين اجزاء المدينة المختلفة .

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري الجماعي، فك العزلة، الضواحي، مدينة ادرار .

فهرس المحتويات

صفحة	الموضوع
I	الاهداء
II	التشكر
III	الملخص
IV	قائمة المحتويات
X	قائمة الجداول
XI	قائمة المخططات
XII	قائمة المنحنيات البيانية
XIII	قائمة الصور
XIV	قائمة الملاحق
	مقدمة عامة
2	مقدمة
4	1- الاشكالية
5	2- الفرضيات
5	3- اهمية الموضوع
5	4- اهداف الدراسة
6	5- اسباب اختيار الموضوع
6	6- المنهجية المتبعة في الدراسة
6	7- الادوات المستعملة
6	7-1- المراجع العلمية والوثائق البيانية
6	7-2- المقابلة
7	7-3- الزيارات الميدانية
7	7-4- الصور الفوتوغرافية
8	8- هيكله البحث
	الفصل الاول: اهمية النقل الحضري الجماعي في فك العزلة عن الضواحي
10	تمهيد
11	1- مفاهيم نظرية حول النقل

11	1-1- مفهوم النقل
11	1-2- انواع النقل
11	أ- النقل البحري
11	ب- النقل الجوي
11	ج- النقل البري
11	1-3- وسائل النقل
12	1-3-1- وسائل النقل الخاص
12	1-3-2- وسائل النقل العام(الجماعي)
12	2- النقل الحضري الجماعي
12	2-1- النقل الحضري
12	2-2- النقل الحضري الجماعي
12	2-3- تعريف النقل الجماعي للمسافرين
13	2-4- ملكية النقل الحضري الجماعي للمسافرين
14	2-5- وسائل النقل الجماعي الحضري
14	2-5-1-قطار الانفاق (ميٹرو)
14	2-5-2- القطار الحضري(ترامواي)
14	2-5-3- القطار
14	2-5-4- الحافلة
14	2-5-5- الحافلة الكهربائية
14	2-5-6- حافلة المستوى العالي من الخدمة
15	2-5-7- القطار السلكي
15	2-5-8- القارب
15	2-6- الاهداف التي يرمي الى تحقيقها النقل الحضري الجماعي
15	2-6-1- سهولة التنقل
15	2-6-2- الوقت المستغرق في التنقل
15	2-6-3- الراحة
15	2-6-4- الامن
15	2-6-5- التكلفة
16	2-6-6- التأثير على البيئة

15	أ- قرب السكان من المحطة ونقاط التوقف
16	ب- الوقت المستغرق في النقل
16	ج- درجة ومستوى الضجيج
16	د- حكم مستعملي النقل وردود افعالهم
16	7-2- اشكال خدمات النقل الجماعي للاشخاص
17	1-7-2- خدمات عمومية منتظمة
17	2-7-2- خدمات ظرفية
17	3-7-2- خدمات خاصة
17	3- التنقلات الحضرية
17	1-3- انواع التنقلات الحضرية
18	أ- المشي على الاقدام
18	ب- التنقل بعجلتين
18	ج- التنقل بواسطة السيارة
18	د- التنقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي
18	2-3- اسباب التنقلات
18	1-2-3- التنقلات الدورية
19	2-2-3- التنقلات الشخصية
19	3-3- خصائص التنقلات
19	أ- البنية الاجتماعية
19	ب- مسافة ووقت السير
19	ج- التدفقات واوقات الذروة
19	4-3- تنظيم التنقلات
20	أ- نمط النقل
20	ب-شبكة النقل
20	4- شبكة النقل الحضري الجماعي
20	1-4- مفهوم الشبكة
20	2-4- الخطوط الحضرية
20	1-2-4- الخطوط الضرورية
21	2-2-4- الخطوط النفعية
21	

21	4-2-3- الخطوط الملائمة
22	أ- حسب تخطيط المسلك
22	ب- حسب وسيلة النقل
22	5- مناطق الوسط الحضري
22	5-1- تعريف الوسط الحضري
23	5-2- الوسط المفرط للمدينة
23	5-3- وسط المدينة
24	5-4- ضواحي المدينة
24	5-5- الضواحي
24	5-6- مفهوم العزلة
25	5-6-1- عوامل العزلة
26	أ- عوامل داخلية المنشأ
26	ب- عوامل خارجية المنشأ
26	5-6-2- اثر نظام النقل على سهولة الوصول في الفضاء وفك العزلة
28	6- نماذج(النقل في فرنسا)
31	خلاصة الفصل

الفصل الثاني: الدراسة التحليلية لمدينة ادرار

33	تمهيد
34	1- تقديم منطقة الدراسة
36	2- الدراسة الطبيعية
36	2-1- الجانب المناخي
38	2-2- طبوغرافية المدينة
38	3- الدراسة الاجتماعية
38	3-1- الدراسة السكانية
39	3-1-1- عدد السكان لمدينة ادرار
39	3-1-2- نمو السكان لمدينة ادرار
40	3-2- الدراسة الاقتصادية
40	3-2-1- الفئة النشطة لمدينة ادرار
41	4- الدراسة العمرانية

41	1-4- مراحل التوسع لمدينة ادرار
41	المرحلة الاولى (قبل الدخول الاستعماري)
41	المرحلة الثانية 1900-1962
41	المرحلة الثالثة 1962-1974
41	المرحلة الرابعة 1974-1990
42	المرحلة الخامسة 1990 الى الوقت الحالي
42	2-4- التجهيزات
44	3-4- الهياكل القاعدية والمنشآت
44	1-3-4- الهياكل القاعدية
44	1-1-3-4- شبكة الطرق
44	1-1-1-3-4- الطرق الرئيسية
45	2-1-1-3-4- الطرق الثانوية
46	2-1-3-4- المحاور الرئيسية
47	3-1-3-4- مفترقات الطرق
48	1-3-1-3-4- مفترق الطرق 01
48	2-3-1-3-4- مفترق الطرق 02
49	3-3-1-3-4- مفترق الطرق 03
49	4-3-1-3-4- مفترق الطرق 04
50	5-3-1-3-4- مفترق الطرق 05
51	6-3-1-3-4- مفترق الطرق 06
52	4-1-3-4- الارصفة
52	2-3-4- المنشآت
52	1-2-3-4- المحطات
53	أ-1-2-3-4- المحطة البرية الرئيسية
54	ب-1-2-3-4- محطة النقل الريفي والبلدي
54	ج-1-2-3-4- محطة النقل الشبه حضري
55	2-2-3-4- اماكن الوقوف والتوقف
57	خلاصة الفصل

الفصل الثالث: تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة ادرار

59	تمهيد
60	1- النقل الجماعي
60	1-1- المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمدينة ادرار
61	1-2- خطوط النقل الجماعي العمومي
61	1-3- ملكية الناقلين للحافلات لكل قطاع
62	1-4- الوضعية الموجزة لعرض النقل الجماعي الحضري بمدينة ادرار
63	1-5- شرائح عمر المركبات سنة 2015
63	1-6- مسارات النقل الجماعي
64	1-6-1- مسارات الخطوط وانواعها
64	1-6-1-1- الخطوط المماسية
65	1-6-1-2- الخطوط القطرية
68	1-7- الخطوط الشبه حضرية
71	II- الهياكل القاعدية ومنشآت النقل الحضري الجماعي
71	II-1- المحطات
71	II-2- المواقع
72	II-3- وضعية الطرق
72	II-3-1- طرق ذات حالة جيدة
73	II-3-2- طرق ذات حالة متوسطة
73	II-3-3- طرق ذات حالة سيئة
74	خلاصة الفصل
75	خاتمة عامة

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
37	المعطيات المناخية لمدينة ادرار لسنة 2014	01
39	عدد السكان لمدينة ادرار حسب احصائيات 2013	02
39	نمو السكان لمدينة ادرار حسب الفترات	03
40	الفئة النشطة و توزيعها احصائيات 2013	04
43	عدد التجهيزات ببلدية أدرار	05
46	المحاور الرئيسية بمدينة ادرار	06
53	المحطات البرية المتواجدة بمدينة أدرار	07
55	أماكن الوقوف والتوقف المتواجدة بمدينة أدرار	08
60	بطاقة تقنية للمؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه حضري لمدينة ادرار	09
61	يوضح خطوط النقل الجماعي الحضري العمومي المتواجدة بمدينة ادرار	10
61	ملكية الناقلين للحافلات	11
62	الوضعية الموجزة لعرض النقل الجماعي الحضري بمدينة ادرار	12
63	شرائح عمر المركبات سنة 2015	13
68	الخطوط شبه حضرية بمدينة ادرار	14
69	مسارات الخطوط شبه حضرية بمدينة ادرار	15
71	المحطات البرية للنقل الحضري الجماعي بالمدينة	16

قائمة الصور

الصفحة	عنوان الصورة	الرقم
44	طريق الوطني رقم 06	01
45	الطريق الولائي رقم 01	02
45	الطريق البلدي رقم 18	03
48	مفترق شارع محمد العطشان وعبد الكريم المغيلي	04
49	مفترق شارع محمد العطشان وشارع فلسطين	05
49	مفترق شارع قدور بلعاب والطريق البلدي رقم 03	06
50	مفترق الطرق شارع فلسطين وشارع العربي بن مهدي	07
50	مفترق الطريق الوطني رقم 06 وشارع ع الكريم المغيلي	08
51	مفترق الطريق الوطني 06 وشارع الاستقلال	09
72	توضع اماكن انتظار الحافلات	10
72	طريق في حالة جيدة	11
73	طريق ذات حالة متوسطة	12
73	طريق ذات حالة سيئة	13

قائمة المخططات

الرقم	عنوان المخطط	الصفحة
01	موقع مدينة ادرار	35
02	مراحل توسع مدينة أدرار	42
03	التجهيزات بمدينة ادرار	43
04	الطرق الرئيسية بمدينة ادرار	47
05	أهم مفترقات الطرق بمدينة ادرار	52
06	محطات النقل البري بمدينة ادرار	54
07	مسارات الخطوط الحضرية بمدينة ادرار	67
08	مسارات النقل الشبه حضري	70

قائمة المنحنيات البيانية

الصفحة	عنوان المنحنى البياني	الرقم
38	مدرج الحرارة والتساقط	01
40	نمو السكان لمدينة ادرار	02

مقدمة عامة



1. الإشكالية
2. الفرضيات
3. أهمية الموضوع
4. أهداف الدراسة
5. مبررات اختيار الموضوع
6. منهجية البحث والادوات
المستعملة
7. هيكلية البحث

مقدمة عامة

يقوم النقل الحضري بدور اساسي في حركة الانتقال اليومية لسكان المدن، وهو بذلك يشكل العمود الفقري للحركة في الحياة الحضرية، مما يتيح من التسهيلات لممارسة الحياة اليومية مع الرفاهية والامن، حيث يقوم بالتوصيل من العمل الى مكان الاقامة، التسوق، التنزه... الخ اما من الناحية الاجتماعية والثقافية فهو يعد الرابط الاساسي بين مختلف احياء المدينة الواحدة فهو يعمل على تكثيف العلاقات والحركات السكانية وبالتالي ادماجهم اجتماعيا غير ان هذه الحركية للنقل تصبح خطرا مهددا للمدن اذا زاد على حد المعقول، واذا كان تخطيطه وتسييره سيء يصعب التحكم فيه يؤدي هذا الى عرقلة وتعقيد حركة المرور خاصة في مراكز المدن وزيادة في مستوى التلوث بالاضافة الى الاستهلاك الكبير للطاقة الغير متجددة وتواجه العديد من المناطق الحضرية في العالم مشاكل متزايدة في الانتقال ومحدودية الموارد المتوفرة لخدمات النقل وتدهور نوعية الهواء وارتفاع الضوضاء، سيما ان معظم المدن تشهد نمو سريع في الطلب على خدمات النقل ولكن نظرا لعدم مواكبة خدمات النقل للطلب، فضلا عن فرط الاعتماد على استخدام السيارات الخاصة مما يؤدي الى تفاقم الازدحام ، ومعوقات النقل الحضري.

ان تعدد الأنشطة التي يقوم بها الفرد داخل النسيج الحضري وتباعد اماكنها ، حيث يؤدي هذا الى نشوء حركة ذهاب واياب مستمرة عبر شبكة طرق تربط مختلف العناصر المهيكله للمجال الحضري ،اذ ترتفع كثافة هذه الحركة خاصة في وسط المدينة اين تتركز الاعمال والنشاطات، مما يدفع الفرد باستخدام عدة وسائل من اجل التنقل، وبعد النقل الحضري الجماعي احد هذه الوسائل المستخدمة، اذ اصبح يعد ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة.

رغم ان شبكة الطرق والمواصلات في المدينة تعد بمثابة الشرايين والاوردة التي تتغذى بموجبها كافة مناطق وقطاعات المدينة بما يلزمها للنهوض بكافة الوظائف التي تؤديها المدينة عموما من انتقال الموارد

والبضائع والسلع والخدمات والافراد من مكان لآخر لتحقيق اغراضهم وتلبية حاجياتهم من العمل والتسوق والتعليم والترفيه وقضاء المصالح الشخصية ،...الخ الا انه برزت مشكلة داخل المدن ، اذ بالرغم من تطور وسائل النقل والمنشات القاعدية الا انه ظهرت مناطق تقع على ضواحي المدن تعاني عزلة بسبب عدم تغطية كل المدينة بشبكة من خطوط النقل تضمن وصول وسائل النقل العام اليها.

و مدينة ادرا على غرار المدن الجزائرية تعاني هي الأخرى من مشاكل عدة متعلقة بالنقل الحضري الجماعي والتي أثرت سلبا على نوعية الخدمة المقدمة و نظرا لشساعت مساحاتها هي تعاني كثيرا في التوفيق بين مختلف المناطق خاصة الريفية منها في مجال 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 نقل مثالية انطلاقا من الاستغلال العقلاني لما هو متوفر في اي مجال حضري .وفي هذه الدراسة سنعمل على ابراز دور واهمية النقل الجماعي في فك العزلة عن الضواحي وتقديم اقتراحات وتوصيات مناسبة.

1- الإشكالية:

يساهم النقل الى حد كبير في احداث التغيير الاجتماعي بين افراد المجتمع وتحقيق تنمية متوازنة بين المناطق ، فكلما توسعت شبكات وخطوط النقل بين ارجاء البلد الواحد ساهم ذلك بشكل فعال في تطوير اشكال الحياة العامة لافراد المجتمع وتحسين ظروف مشاركة مختلف الفئات الاجتماعية وتحقيق تنمية اجتماعية واقتصادية وتعزيز مكانة البلاد.

كما يعتبر عنصرا هاما للحياة خصوصا مع توسع المدن وزيادة عدد السكان مما ترتب عليه زيادة الطلب على الرحلات اليومية لذا من الضرورة توفير وسائل النقل المختلفة البرية والجوية والبحرية الامنة والسريعة لنقل الاشخاص والبضائع ، ونتيجة لعدم وضوح دور النقل والتخطيط له ضمن منظومة التخطيط العمراني بدأت هذه المدن تعاني من مشاكل حقيقية كتركز الخدمات في المدينة وقلّة وسائل النقل في ربط الضواحي بهذه الوظائف.

و الجزائر ليست بمنأ عن هذه المشكلات خاصة وانها مرتبطة ارتباطا وثيقا باقتصاد المدينة كالنقل الحضري الذي يعتبر من عوامل تقدم وتطور المدن ، لما له من أهمية في مختلف مجالات الحياة التالية المجال الاقتصادي ، المجال الاجتماعي ، إذ يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة و ضمان التنقلات لكل المستعملين. فتساهم شبكة النقل وترابطها الإقليمي في تعزيز كفاءة وأداء المدينة لوظائفها، وتؤمن سهولة الحركة وانسيابها وتربط بين المدينة وإقليمها حيث ادى هذا الى ضرورة تنظيم تنقلات السكان وفق اشكال معينة لعل أهمها النقل الحضري الجماعي ،الذي يعتبر الوسيلة الاولى المستعملة لدى الطبقتين الضعيفة والمتوسطة أساسا ،كما يستعمل غيرها وسائل نقل اخرى مثل سيارات النقل الحضري ، لكن تبقى مركبات النقل الجماعي الحضري أكثرها شيوعا وتعتبر وسائل النقل الجماعي احد العناصر التي لها اهمية من حيث ربط المدينة بضواحيها.

ومن هذه المدن مدينة ادرار التي تتربع على مساحة تقدر ب 633 كلم²ومرت في توسعها عبر 5 مراحل وعرفت ارتفاعا كبيرا في النمو الديمغرافي نتيجة عدة أسباب منها الزيادة الطبيعية والهجرة ، كذا تعدد الخدمات والوظائف التي تؤثر وتتأثر بالنقل الحضري نتج عنه مشاكل عدة كعدم الالتزام بتغطية كل خط من الخطوط المفروضة أي ان الخواص لايلتزمون بالوصول الى نهاية المسالك مما تولد في المدينة مناطق منعزلة عن النقل العام مما ادى الى الانتشار الواسع للسيارة الخاصة ،لذا ارتينا الى دراسة هذا المشكل بمدينة ادرار وهذا ما ادى بنا الى طرح مجموعة من التساؤلات:

- كيف يساهم النقل الجماعي في فك العزلة عن الضواحي بمدينة ادرار؟
- ماهي اهم المشاكل التي يعاني منها النقل الجماعي بمدينة ادرار؟

2- الفرضيات:

- يساهم النقل الجماعي في تقريب الخدمات من المواطنين القاطنين بالضواحي.
- النقل الجماعي يعتبر احد اهم انماط التنقل داخل الوسط الحضري.

3- اهمية الموضوع:

الحاجة إلى التنقل داخل المدينة باستعمال النقل الجماعي و التوفيق بين مختلف الاوساط الحضرية .

4- اهداف الدراسة:

- ابراز اهمية وسائل النقل الجماعي داخل المجال الحضري بمدينة ادرار .
- التطرق الى اهم المشاكل التي تواجه النقل الجماعي في مدينة ادرار .
- تعميق الاهتمام بوسائل النقل الحضري الجماعي.

5- اسباب اختيار الموضوع:

تعتمد دراسة اي بحث من الابحاث العلمية على مدى رغبة الباحث في دراسة الموضوع والالمام به بشكل يجعله يشبع فضوله سواء كان الموضوع حل لمشكلة ما أو اطراء لظاهرة اعجبته, من هذا المنطلق فان ما جعلنا ندرس موضوع النقل الجماعي ودوره في فك العزلة عن الضواحي عدة اسباب منها:

- الاهمية العلمية للموضوع.
- قلة الدراسات والابحاث حول هذا الموضوع.
- يتجلى اختيار الموضوع في مدى اهمية وضع إطار نظري فيما يتعلق بموضوع النقل بشكل عام وموضوع النقل الجماعي بصفة خاصة .

6- المنهجية المتبعة في الدراسة:

لمعالجة الاشكالية ودراستها دراسة محكمة نعتد على المنهج الوصفي الذي يركز على الوصف الدقيق للظاهرة هذا من الناحية النظرية اما من الناحية التحليلية للدراسة فنعتد بالمنهج التحليلي من أجل اعطاء تحليل دقيق للمعطيات والبيانات المتعلقة بموضوع الدراسة.

7- الادوات المستعملة:

حتى يكون البحث ذا قيمة وذا مصداقية كان من الالزامي علينا الاستعانة بعدة وسائل تجعل بحثنا او دراستنا مقبولة الى حد بعيد كما هي على التوالي:

1-7/المراجع العلمية والوثائق البيانية :وتشمل كل من الكتب والمذكرات التي تناولت موضوع

النقل الحضري الجماعي.

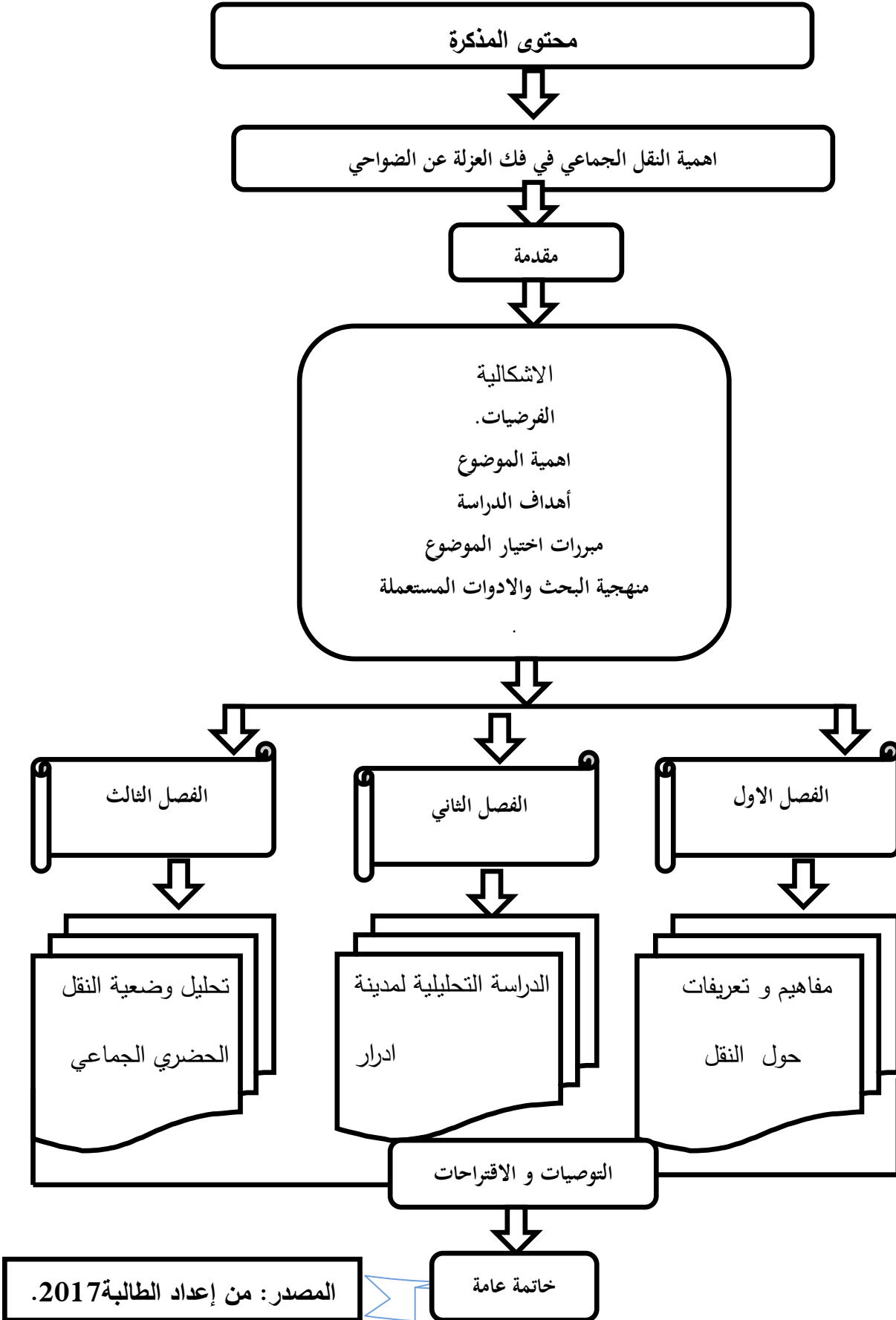
2-7/المقابلة :واجريت مع المصالح التي لها علاقة مباشرة بموضوعنا منها مديرية النقل،

مديرية الاشغال العمومية...الخ.

3-7/الزيارات الميدانية:تشمل الزيارة الميدانية لموقع الدراسة للتعرف اكثر على واقع النقل

المعاش.

4-7/الصور الفوتوغرافية



الفصل الاول



اهمية النقل
الجماعي في
فك العزلة عن
الضواحي

تمهيد

1. مفاهيم نظرية حول النقل
 2. النقل الحضري الجماعي
 3. التنقلات الحضرية
 4. شبكة النقل الحضري
الجماعي
 5. مناطق الوسط الحضري
 6. النماذج
- خلاصة الفصل

- تمهيد

- يعتبر النقل الحضري من أهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث، لأنه يعمل على تكامل النشاط البشري. ويتعدد الوظائف والأعمال التي يقوم بها الإنسان داخل النسيج الحضري وتباعد أماكنها وكذا التوسعات التي تشهدها المدن أدى إلى خلق ديناميكية حضرية مستمرة عبر شبكة الطرق التي تربط بين مختلف العناصر المهيكلية للمجال الحضري، وهذا التباعد بين هذه الوظائف يستدعي عملية تنقل الأفراد سواء مشيا على الأقدام أو باستعمال وسيلة من وسائل التنقل المتاحة التي توفر له الراحة. الوقت وتسعيرة مناسبة، وبعد النقل الجماعي الحضري من بين الوسائل التي تتناسب مع حجم تنقلات الأفراد اليومية داخل المحيط الحضري، وسنحاول في هذا الفصل توضيح بعض المفاهيم والمصطلحات المتعلقة بموضوع النقل الحضري الجماعي، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال عرض بعض المصطلحات والشروحات والتي تساعد أكثر على فهم الموضوع.

1- مفاهيم نظرية حول النقل:

1-1- مفهوم النقل: هو حركة الناس والسلع والمرافق اللازمة وله ثلاث أبعاد¹:

↳ البعد الأول (الفرغ): هو المسافة من مدينة إلى مدينة، من قرية إلى قرية، من دولة لدولة...الخ.

↳ البعد الثاني (الزمن): وهو ساعة من ساعات اليوم (ذروة أو خارج الذروة).

↳ البعد الثالث (حالة الحركة): وهي حركة الإنسان أو البضائع.

1-1- مفهوم النقل²: هو تغيير مواقع الأفراد والأشياء ببذل طاقة واستخدام إحدى وسائل الانتقال

بغرض الحصول على منفعة أو زيادتها على أن يتم ذلك في زمن معين ومكان محدد.

1-2- أنواع النقل³:

أ. النقل البحري: يضمن معظم التجارة الخارجية ونقل المسافرين نحو دول أخرى والمناطق الساحلية

لنفس الدولة فمن الضروري التذكير بأن أكثر من 80% من التجارة الخارجية للجزائر تتم عبر الطرق البحرية أين تبرز الأهمية الحيوية للقطاع ضمن الاقتصاد الوطني".

ب. النقل الجوي: لم يعد النقل الجوي في وقتنا الحالي واسطة النقل بين القارات والبلدان فقط وإنما أصبح أيضا بين المدن في البلد الواحد كما أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضا.

ج. النقل البري: النقل بواسطة المركبات وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع.

1-3- وسائل النقل:

¹ دليل تخطيط النقل في المدن السعودية الطبعة الاولى 1426هـ، ص، 2

² أحمد كمال الدين عتيقي، تخطيط الطرق والنقل في المدينة، كلية الهندسة جامعة الأزهر، 2006، ص64

³ داليم الله مرزاق، مذكرة ماجستير النقل الجماعي واثره في هيكله المجال بدلثة بومرداس، 2012، ص34، 35

1-3-1 وسائل النقل الخاص¹: تتمثل في السيارات التي تعود ملكيتها للأفراد ولغرض الاستخدام

الشخصي أو العائلي.

1-3-2 وسائل النقل العام(الجماعي)²: يعد النقل العام أفضل أنواع النقل للأشخاص إذا ما

استخدمت فيه حافلات كبيرة سواء ملكيتها عائدة للقطاع الخاص أو العام بسبب طاقتها

الاستيعابية الكبيرة التي تعمل على التقليل من الازدحام المروري خاصة ساعات الذروة.

2-النقل الحضري الجماعي:

2-1- النقل الحضري³: هو مجموعة وسائل النقل الجماعي والفردى التي تسمح بضمان التنقلات داخل

التجمعات السكنية الكبيرة للأشخاص وعلى العموم تتكفل بهذا النوع من النقل الجماعي مؤسسات عمومية

وخاصة حضرية مختصة بنقل الأشخاص مقابل مبالغ مالية محددة وتستغل في أوقات محددة عبر

المسالك المخصصة لها ولها نقاط توقف ومحطات معينة.

2-2-النقل الحضري الجماعي⁴: انه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص

طبيعي او معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة

لهذا الغرض ولمسافة مقبولة.

2-3- تعريف النقل الجماعي للمسافرين:النقل الحضري الجماعي للمسافرين نشاط للخدمات ينتج منفعة

في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في

مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة وتشمل خدمات النقل

الحضري للمسافرين كما جاء في المادة 25 من القانون رقم 87-09 والذي ينص على ما يلي:

¹ رجاء خليل احمد الدليمي، اثر النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والمراني لمدينة بعقوبة،1426،2005،ص89

² رجاء خليل احمد الدليمي، مرجع سبق ذكره،ص89

³ اوغفي حميد، النقل الحضري وعلاقته بسهولة الوصول الى الخدمات الاساسية مقاطعة زواغة، 2012،ص18

⁴ مرجع سبق ذكره، ص12

- الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرق في المحيط العمراني للبلديات.
- خدمات لنقل المسافرين بالسكة الحديدية داخل المدن وضواحيها المباشرة.
- خدمات النقل داخل المدن وضواحيها المباشرة وكذا مهمة النقل من مقر السكن إلى مقر العمل التي تؤديها مؤسسات داخل تجمعات سكنية ضخمة.
- النقل النوعي داخل المدن ¹.

2-4- ملكية النقل الحضري الجماعي للمسافرين: تعد خدمات النقل الحضري الجماعي للمسافرين خدمات عمومية متوفرة في المجال الحضري تقدم بسعر معقول ومناسب لعامة المستعملين وتتصف باستمراريتها وانتظامها مع الوقت واستغلالها الكامل للخطوط الممنوحة وقابليتها للتكيف مع متطلبات الزبائن واحتياجاتهم² وهنا تبرز أهمية هذا النوع من النقل على جميع الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية...الخ، وتراوحت ملكيته بين الملكية العامة للدولة والملكية الخاصة للمتعاملين الاقتصاديين. فتظهر الملكية العامة خصوصا في الدول التي تتبنى النظام الاشتراكي حيث تكون كل وحدات الأعمال الخاصة بقطاع النقل الحضري مملوكة ومسيرة من طرف الدولة أو مسيرة جزئيا من طرف الخواص وتقدم هذه الوحدات خدمات النقل بواسطة الأسعار الإدارية³. أما في الدول الرأسمالية والدول الاشتراكية التي شهدت الانفتاح على السوق الحرة فتميزت الملكية بدخول متعاملين خواص يملكون مؤسسات النقل ويسيرونها ويقدمون الخدمات النقل بأسعار السوق. وقد شهد دخولهم منافسة شديدة زاد من متاعب مؤسسات القطاع العام وأصبح بإمكان المتنقل المستقل لمركبات النقل المفاضلة بين الناقلين وبين الوسائل المتاحة المختلفة في ظل سيادة اقتصاد السوق لكن ذلك لم يمنع من ظهور ممارسات وسلوكيات كثيرة انعكست سلبا على نوعية الخدمة المقدمة على مستواها.

¹ الجريدة الرسمية الجزائرية "قانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه" الجزائر، 1988، 25، ص785

² Godard ,xavier et teurnier , pierre.les tronsports urbains en afrique à lheure de l ajustement . frence ,karthala et inrets,1992,p111

³ الموسوي ضياء مجيد. الخصصة والتصحيحات الهيكلية. الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 2001، ص9

2-5- وسائل النقل الجماعي الحضري¹:

2-5-1- قطار الأنفاق(ميٹرو): هو احد أنواع القطارات الخفيفة وهو عبارة عن عربات مقطورة موجهة

توجيها خارجيا آليا تتحرك بواسطة الطاقة الكهربائية في مجال مشكل أساسا من إنفاق تتخللها في بعض الاحيان مقاطع على سطح الارض اغلبها جسور .

2-5-2- القطار الحضري(ترامواي): هو احد وسائل النقل في الوسط الحضري وهو عبارة عن عربات

مقطورة تسير فوق سطح الارض يستخدم اذا كانت المسافة تزيد عن 2كم وتقل عن 10كم.

2-5-3- القطار: وسيلة من وسائل النقل المخصصة للمناطق العمرانية ذات الكثافة السكانية العالية

وهو عبارة عن محرك قوي يعمل بالفحم او النفط او الكهرباء يجر وراءه عربات تتصل به حيث يسير على السكة الحديدية وله عدة انواع.

2-5-4- الحافلة: وسيلة النقل الحضري بامتياز في اغلب المدن ابتداء من المدن الصغيرة الى المدن

الكبيرة، وهي تسير بزيوت الديزل او البنزين ويمكن لبعض الحافلات ان تتالف من عدة مفاصل مترابطة متصلة بغطاء مرن بهدف زيادة طاقتها التحميلية.

2-5-5- الحافلة الكهربائية: هي حافلة تعمل بالطاقة الكهربائية عوضا عن زيت الديزل او البنزين ،

ويتم ذلك من خلال شبكة من الخطوط الكهربائية الممتدة على كامل المسار المسطر للحافلة في الجو، وتعتبر الحافلة الكهربائية حلا للحافلة العادية والقطار الحضري في ان واحد.

2-5-6- حافلة المستوى العالي من الخدمة: هي احدى أنظمة النقل الخفيف ذات الممرات الخاصة،

يعود ظهور هذا النمط من النقل الى السنوات القليلة الماضية ،حيث يعني تقديم مستوى

¹ شاكر بلخضر، مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة،دراسة استشرافية،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات شهادة ماجستير في علوم التسيير جامعة باتنة

خدمة افضل من مستوى الخدمة الذي تقدمه الحافلة العادية دون الحاجة الى انفاق الكثير من الاموال مقارنة مع الاستثمار في مشروع قطار حضري او قطار الانفاق.

2-5-7 - **القطار السلكي**: يعتبر القطار السلكي وسيلة من وسائل النقل الجماعي عبر السكك الحديدية، حيث يستخدم عادة في مناطق شديدة الانحدار ولمسافات قصيرة اقل من 1500م حيث يسير على سكة حديدية وتتم عملية الجر بواسطة سلك معدني، وفي الواقع فان القطار السلكي يتالف من عربتين مرتبطتين ببعضهما بواسطة سلك معدني .

2-5-8 - **القارب**: عادة ما يتم استخدام القارب في المدن التي يتواجد بها انهار او اودية او قنوات بحرية.

2-6/ **الأهداف التي يرمي الى تحقيقها نظام النقل الجماعي**: يعتبر نظام النقل الجماعي وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل الى كل الوجهات (مقر العمل، السكن، مراكز الخدمات المركزية...الخ) في أحسن الظروف (السرعة، الأمن، الراحة) وللوصول الى هذا الهدف العام لابد من تحقيق الأهداف الفرعية التالية¹:

2-6-1 **سهولة التنقل**: ويكون ذلك بضمان تنقل المستعملين الى كل نقاط وجهاتهم (اماكن العمل

والخدمات واماكن الترفيه والدراسة المعاملات اليومية وقضاء الحاجيات) في المكان والزمان المناسبين.

2-6-2 **الوقت المستغرق في التنقل**: ويكون ذلك بتقليص الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله

2-6-3 **الراحة**: ضرورة وجود شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي (النظافة، التهوية)

2-6-4 **الامن**: التقليص من حوادث المرور وكذلك امن الممتلكات والتجهيزات للمتنقل.

2-6-5 **التكلفة**: تخفيض التكاليف التي يستعملها مستعملوا النقل اثناء التنقلات.

¹ حليم شيوخ، صابر غريس، دراسة سوسيو اقتصادية لنقل حافلات النقل الحضري وتنظيمها -دراسة حالة الخط(وسط المدينة)1200 مسكن)،مذكرة تخرج ENATT، 1999، ص17-18

2-6-6 التاثير على البيئة: تجنب التاثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث

المحيط الذي تتسبب فيه وسائل النقل الى جانب الضجيج الذي تحدته المركبات.

ولتحقيق هذه الاهداف يعتمد نظام النقل الجماعي على عدة مؤشرات قابلة للقياس:

أ/ قرب السكان من المحطة ونقاط التوقف: يمكن تحديد المسافة القصوى لبلوغ نقاط التوقف التي يمكن

قطعها مشيا على الاقدام بشعاع 300 متر تقريبا بوقت مستغرق بين 5 الى 10 دقائق مشيا على الاقدام

مع مراعاة العوائق الفيزيائية.

ب/ الوقت المستغرق في النقل: ان حساب الوقت المستغرق في النقل حسب مختلف انماطه يسمح

بمقارنة النتائج المحصل عليها مختلف الأنماط لتحديد الوقت المستغرق في التنقل فيما يتعلق بالنقل

العمومي يجب الاخذ بعين الاعتبار أوقات التنقل مشيا على الاقدام وكذلك اوقات الانتظار في الموقف.

ج/ درجة ومستوى الضجيج: الضجيج هو اكبر أعداء المجتمعات العصرية ويعتبره العلماء نوعا من

التلوث البيئي ومصادره كثيرة منها وسائل النقل، وقد عمدت بعض الدول الاروبية الى تحديد مستويات

الضجيج ب55 ديسبل نهارا و45 ديسبل ليلا لا يسمح بإنشاء طريق جديدة الا بعد تاكيد من ان حركة

المرور عليها لن تزعج المناطق السكنية القريبة منها كما لا يسمح بإقامة مناطق سكنية جديدة قبل التاكد

من سلامتها من الضجيج وقد عمدت ايضا الى اقامة حواجز للضجيج.

د/ حكم مستعملي النقل وردود أفعالهم: يتم ذلك عن طريق اجراء تحقيقات مع كافة فئات السكان بما

فيها تلك التي لا تتردد على استعمال وسائل النقل الجماعي، وهذا يمكن من معرفة الاسباب التي تدفع

الأفراد الى العزوف عن استعمال وسائل النقل العمومي. هذه التحقيقات تصدر من خلال الحكم على:

قرب نقاط التوقف، الازدحام داخل الحافلة وكذا الضجيج، انتظام الخدمة، عدد التبادلات(التغيير في الخط او في نمط النقل) النظافة، التهوية، الخدمة المقدمة بصفة عامة¹.

2-7/ اشكال خدمات النقل الجماعي للاشخاص²:

يتم النقل الجماعي للاشخاص في الشكل الاتي:

2-7-1- خدمات عمومية منتظمة: وهي الخدمات التي تخضع لخط سير وتوقيت وتيرة محددة مسبقا تقوم بنقل الركاب الى نقاط مبينة على مدى خطوط سيرها.

2-7-1- خدمات ظرفية: تلبي حاجات نقل عامة او دورية تقوم بنقل الاشخاص على متن نفس المركبة واعادته الى اماكن انطلاقهم تقوم بها مؤسسات للنقل العمومي للاشخاص مرخص لها.

2-7-3- خدمات خاصة: هي خدمات يقوم بها اشخاص طبيعيين او اعتباريين لحسابهم الخاص بواسطة مركبات يملكونها او قاموا باستئجارها او وضعتها تحت تصرفهم الخاص لمؤسسات للنقل العمومي للاشخاص مرخص لهم، وتتم خدمات النقل الحضري في محيط النقل الحضري بواسطة مركبات مهيأة تسير عبر الطرقات او وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها تهدف على وجه الخصوص الى الحد من اللجوء الى النقل بواسطة المركبة الخاصة.

3- التنقلات الحضرية: تحتل التنقلات مكانة هامة ضمن النشاطات المختلفة التي يقوم بها الانسان لتلبية حاجياته، وبحكم اختلاف حاجيات الانسان من جهة وتباعد المناطق المقصودة من جهة اخرى وايضا فان نمو عدد السكان في المنطقة الحضرية يوافق توسع المدينة في المساحة هذا الاستهلاك في المساحة يفرض على السكان التنقل بمسافات متزايدة.

¹ حلیم شیوخ، بوغریس صابر، مرجع سابق، ص 19-20

² سناء رواجی، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الانسانية، جامعة باتنة، 2009، ص 114

3-1/ انواع التنقلات الحضرية: هذه الانواع او الطرق هي تقنية دفع او تسيير الالة بالنسبة للهيكل

القاعدي، ويتطلب التنقل عدة طرق للنقل منها: المشي على الاقدام، الدراجة، السيارة، الحافلة.

أ/ المشي على الاقدام¹: يعتبر المشي على الاقدام الطريقة الطبيعية للتنقل حيث لايتطلب أي مساعدة

ميكانيكية، وهي الطريقة الاكثر انتشارا في المدن، كما له فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة ومجانيته، وفعالية صحية بيئية تتمثل في المحافظة على المحيط بسبب خلوه من الضجيج والتلوث.

ب/ التنقل بعجلتين: يتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبية في الحركة وعدم شغله لمسافة كبيرة وهو

اسرع من المشي على الاقدام ويضم الدراجات والدراجات النارية ذات محرك صغير.

ج/ التنقل بواسطة السيارات: تحتل السيارات مكانة هامة في حياة الافراد فبالاضافة لكونها وسيلة للتنقل

وقضاء الحاجيات فهي وسيلة للترفيه والعمل حيث نجد ان خدمة التنقل بواسطة سيارات الاجرة وسيارات

النقل الحضري وكذا النقل العمومي بواسطة العربات المجهزة ويختلف استخدامها حسب المناطق والحركة

واسلوب التسيير في المنطقة.

د/ التنقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي: تمتاز الحافلات بخصائص معينة ادت الى انتشار

استعمالها بين مختلف شرائح المجتمع لعل من اهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص وانخفاض تكلفة

النقل فيها مقارنة بالوسائل الاخرى وتحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة، بسبب ربط مختلف احياء

المدينة بعضها ببعض وتخضع الى تنظيمات معينة في التوقيت والخطوط والمواقيت وفق خدمة النقل

العمومي وبالإضافة الى الحافلات نجد وسائل اخرى تستخدم في النقل العمومي.

3-2/ اسباب التنقلات²: ان تزايد السكان يترتب عليه امتداد المدينة من حيث المناطق العمرانية فتتوسع

وتزداد مراكز العمل والتجارة واماكن الترفيه ومن خلال هذه التوسعات التي تعرفها المدينة نجد مراكز

¹ حكيم بركاني وسليم العايب، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليله، مذكرة تخرج ENATT 2003 ص10

² حكيم بركاني، سليم العايب، مرجع سبق ذكره، ص10

النشاطات موزعة في نقاط متباعدة مما يحتم على السكان تنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق المقصودة وتتمثل هذه الأسباب في:

3-2-1 التنقلات الدورية: هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تربط بين مكان العمل ومكان الإقامة هذه التنقلات جلبت أهمية كبيرة في المناطق العمرانية نظرا لكثافتها وانتظامها، الامر الذي أدى الى ضرورة تنظيم النقل داخل التجمع العمراني وهذه التنقلات تتمتع بدرجة عالية لانها تتكرر على نحو منتظم في معظم الاحيان وبشكل يومي.

3-2-2 التنقلات الشخصية: يقوم بها الافراد بشكل طوعي واختياري ونميز ثلاث انواع منها:

التنقل من اجل الشراء، التنقل من اجل اعمال شخصية، التنقل من اجل الترفيه.

3-3 خصائص التنقلات:

أ/ البنية الاجتماعية: كل فئات المجتمع الحضري تساهم في التنقلات الحضرية، وبما ان اجمالي المداخل للعائلات مهمة جدا لتحديد كثافة التنقلات، فان مكونات النسبة الاجتماعية لكل قطاع داخل منظمة عمرانية يجب ان تعرف باعتبارها طبيعة التدفقات.

ب/ مسافة ووقت السير: المتنقل يوميا من الممكن ان يقطع مسافات طويلة فاتساع المدينة هو العامل الاول في اختلاف هذه المسافات ومفهوم المسافة في المدينة لا يحدده وقت السير وحده. وهذا الاخير يزداد مع ازدياد صعوبة حركة السيارات ومن ثم انتظار وسائل النقل الجماعي، هذا ما يجعل مشكل الحركة والتنقل في المدينة من الانشغالات الاولى للسكان خاصة ان التنقلات متمركزة في المساحة والزمن.

ج/ التدفقات وأوقات الذروة: في المدينة التنقلات (سكن، عمل) تعتبر من التنقلات الاساسية باستثناء البطالين، التنقلات للاغراض الشخصية تخضع لوقت منتظم لاقوات العمل، المعرفة الدقيقة ضرورية لمعالجة النقل الحضري ومواجهة مشاكله وملائمة للتطور.

3-4/ تنظيم التنقلات: ان الحديث عن تنظيم التنقلات يستوجب التعرّيج على مجموعة من المفاهيم

كنمط النقل وشبكة النقل وفي مايلي شرح موجز لهذه المفاهيم:

أ/ **نمط النقل** : عادة ما يتم تحديد نمط النقل استنادا الى نوع الممر او المسلك او المتبع اثناء النقل فالنمط

عادة ما يرتبط بهيكل النقل حيث نجد نمط النقل البري، البحري، الجوي لكن هذا لا ينفى امكانية وجود

انماط اخرى كنمط النقل الجماعي والنقل الفردي.

ب/ **شبكة النقل**: هي مجموعة الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط ولذلك يمكن ان نجد شبكة نقل

برية،بحرية جوية كما يمكن ان نجد كذلك شبكة نقل حضري وشبكة نقل في ضواحي المدينة وما بين

المدن.

4/ شبكة النقل الحضري الجماعي:

4-1/ **مفهوم الشبكة**: الشبكة تعني انتظام مجموعة الطرق في صورة عقد تنظمها مجموعة من

الوصلات وتمثل الشبكات احدى العناصر الهامة في نظام النقل¹. وشبكة النقل هي مجموع الهياكل

القاعدية المستعملة لنفس النمط، ولذلك يمكن ان نجد شبكة نقل برية (طرق وسكك حديدية) ،شبكة نقل

بحرية،جوية (محلية ودولية)... كما يمكن ان نجد كذلك شبكة نقل حضري وشبكة نقل ضواحي وما بين

المدن².

4-2/ **الخطوط الحضرية**: يمتاز كل خط من خطوط شبكة النقل بمنطقة تاثير تمكنه من جذب اكبر عدد

ممكن من مستعملي النقل العمومي ولتحديد مجال التاثير يجب الاخذ بعين الاعتبار خصائص النسيج

العمراني وكذلك موقع الجذب ويتم تحديدها انطلاقا من المسافة المقصودة التي يتوقف عندها استعمال

¹ سعيد عبده، اسس جغرافية النقل (مكتبة الانجلو مصرية، القاهرة، 1994) ص28

² شاكر بلخضر، مرجع سبق ذكره ص13

المواطنين لهذا الخط مع مراعاة 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 مراعاة الخصائص الواجب
توفرها اثناء تقديم خدمة النقل¹:

- فترات تقديم الخدمة اثناء اليوم.

- تغيير الخدمة حسب الأوقات (أوقات الذروة، أوقات الفراغ).

- تكرارات مرور الحافلات.

ويمكن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري الجماعي على اساس المعايير التالية²:

4-2-1 الخطوط الضرورية: هي الخطوط التي تضمن الربط بين الاحياء المختلفة للمنطقة العمرانية،
بالمركز الرئيسي او مناطق الجذب والنشاطات الحضرية، وذلك بالمرور عند الاقتضاء بالمراكز الثانوية
الى جانب التجهيزات ذات المنفعة العمومية الاكثر اهمية كالمراكز الاستشفائية، والمحطات، المطارات
والمدارس.

4-2-2 الخطوط النفعية: هي الخطوط التي تربط مختلف الاحياء فيما بينها.

4-2-3 الخطوط الملائمة: هي خطوط ليست ضرورية او مهمة جدا، ولكنها تمكن المستعملين من التنقل
عليها بالسهولة بسرعة وبكل راحة.

ويمكن ايضا ترتيب الخطوط على اساس المعايير العمرانية التي تتعلق بدراسة تخطيط المسالك
وكذلك اختيار وسيلة النقل المستعملة.

¹ حلیم شیوخ، بوغریس صابر مرجع سبق ذكره ص 24-25

² حلیم شیوخ، بوغریس صابر مرجع سبق ذكره ص 21

أ/ حسب تخطيط المسلك: يمكن للخطوط الحضرية ان تكون عدة انواع:

➤ الخطوط الشعاعية: وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة بوسطها.

➤ الخطوط المماسية: هي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة وتمر بوسط المدينة.

➤ الخطوط الدائرية: هي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة وتمر ببعضها دون قطع او المرور

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

➤ الخطوط القطرية: هي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة مرورا بوسط المدينة.

ب/ حسب وسيلة النقل: تتعدد خطوط النقل المستعملة لخدمة النقل الجماعي وذلك حسب وسيلة النقل

المستعملة.

- الخطوط ذات الطريق الثابت: هي الخطوط التي تستغلها وسائل النقل مثل الترامواي، القطار

السلكي...

- الخطوط ذات طريق ثابت جزئيا: هي الخطوط التي تتبع فيها مركبات النقل المشترك نوعين من

الحركة في تنقلها مثل الحافلات التي تستعمل الاسلاك الكهربائية.

- الخطوط ذات الطريق الحر: هي الخطوط التي تستغلها الحافلات العادية مثلا.

5- مناطق الوسط الحضري:

5-1/ تعريف الوسط الحضري¹: يعرف بناء على مستوى الخدمات التي يقدمها والتي ترتفع غالبا كما

ونوعا عما سواها اضافة الى ذلك ان الوسط الحضري(المدينة) يمكنها ان تؤدي عدد من الوظائف

¹ علاء سليم اسعد صلاح، خصائص الحضرة وعلاقتها بالتطور العمراني والنمو الاقتصادي، دراسة حالة نابلس، رسالة

ماجستير، فلسطين، 2006، ص20

مجتمعة فيما تؤدي القرية وظيفة محدودة تكاد تقتصر على الزراعة ويمكن ان نميز بين 03 مناطق حضرية وفقا للكثافة السكانية وهي الوسط المفرط للمدينة، وسط المدينة، ضواحي المدينة¹.

5-2/ الوسط المفرط للمدينة: يتكون عادة من منطقة بها سوق او منطقة سياحية او تاريخية وقد تكون مجرد مكان للعيش يضم في غالب الاحيان اماكن مخصصة للمشاة او لاستخدام الدرجات الهوائية (الانماط العذبة) وخير مثال على ذلك المركز التاريخي للمدن متوسطة او كبيرة الحجم، ويعود سبب استخدام الانماط العذبة في مثل هذا النوع من الحيز الحضري لانها تتلاءم مع خصائص هذه المنطقة (تنقلات منخفضة، كثافة سكانية عالية) حيث تتميز هذه الانماط بانخفاض مستوى تلويثها للبيئة لاسيما التلوث الضوضائي الاكثر وضوحا، ومع ذلك تستخدم السيارة بشكل كبير، والتي تقل الافراد الذين لا يقيمون في هذه المنطقة والقادمين من خارجها، بحيث يكونون بحاجة لركن سياراتهم الخاصة والتي تشغل حيزا في غاية الاهمية من الوسط الحضري.

5-3/ وسط المدينة: هو تلك المنطقة الداخلية القريبة من الوسط المفرط للمدينة وضواحيها اين تتركز المشاريع التجارية ومختلف الانشطة الرئيسية حيث الكثافة السكانية مرتفعة نسبيا مما يجعل السيطرة والتحكم في وسائل النقل امر في غاية الاهمية، فاضافة الى التنقلات والرحلات المحلية هناك عدد كبير من الافراد الذين ينتقلون بشكل دوري الى المنطقة قدوما من ضواحي المدينة حيث يتواجد في هذه المنطقة مختلف انماط النقل وبشكل كبير، فالسيارات تحتل حيزا كبيرا من الطرق السريعة الى غاية الاحياء السكنية الصغيرة وهي نمط النقل المفضل نظرا لانها توفر راحة ومرونة في غاية الاهمية، كما تتواجد انماط نقل اخرى مثل قطار الانفاق الذي يتميز بكفاءته العالية في النقل ما بين جميع انحاء المدينة

¹ Alian Barré : transport et aménagement : l'exemple du métro dans les grandes métropoles régionales francaises .geo ca rfour,lyon,France,1980,p223

بشكل سريع وبحجم اكبر والقطار الحضري وحافلات الخطوط القوية هذه الاخيرة لها دور مماثل كذلك في ربط نقاط المدينة المهمة بعضها البعض ولكن بحجم اقل مقارنة بقطار الانفاق والقطار الحضري.

4-5/ ضواحي المدينة: وهي المناطق ذات كثافة سكانية منخفضة مقارنة مع الوسط المفرط للمدينة ووسطها في هذه المنطقة تكون السيارة مطلوبة بشكل كبير نظرا لمزاياها، والواقع ان طبيعة تنقلات ورحلات سكان الضواحي تكون لفرص العمل، التسوق... الخ، هذه الخصائص تدفع نحو تجاهل معظم انماط التنقل، حيث تكون شبكة النقل الجماعي في كثير من الاحيان اقل تنظيما مقارنة مع مثيلاتها وسط المدينة، وبالتالي يتم اللجوء الى السيارة الخاصة، وتبقى المدينة تمارس تأثيرا لايمكن تجاهله اتجاه ضواحيها، وبالتالي فان النقل الجماعي ليس غالبا تماما وغير مناسب كل هذه الخصائص جعلت السيارة مفيدة بشكل جيد في الضواحي الى ان اضحت تستخدم حتى في ادنى التنقلات حتى وان لم تبدي الحل الاكثر نجاعة خصوصا من جانب الطاقة¹.

5-5/ الضواحي²: نواة حضرية تقع خارج المدينة المركزية وقد تكون امتدادا حضريا للمدينة الكبير ملحقة بها لا تؤلف كيانا حضريا مستقلا يسهل الوصول اليها، وهي ظاهرة قديمة ظهرت بالانتشار ومنذ القرن التاسع عشر وقد يكون سبب ظهور الضواحي رغبة السكان في الابتعاد عن ضوضاء المدينة المركزية. وعرفها اخرون بانها مناطق حضرية انتقالية بين الريف والمدينة منفصلة عنها بفراغ وتقع على بعد 15-30 كم مما يمكن قاطني الضاحية من تكرار الرحلة من والى المدينة مما يؤكد الارتباط اقتصاديا واجتماعيا وحضاريا.

6-5/ مفهوم العزلة: غالبا ما يختصر مفهوم العزلة في مشكلة عدم إمكانية الوصول المكانية. فالبحث عن كلمة "العزلة" في القاموس يرجع عموما الى الفعل "عزل" وكلمة "عزلة" تعني "اقليم او منطقة مغلقة

¹ شريف محمد ماه، تخطيط النقل وسياساته، الدار الجامعية الاسكندرية، 2006، ص77

² محسن ع صاحب المظفر، جغرافية المدن ط 1431، 2010، ص240

داخل اخرى"، "عدم امكانية الوصول المباشر للبحر"، "غياب مخرج للطريق العمومي...الخ" ان اصل هذه الكلمات: "عزل، عزلة وانفتاح" لاتيني، تاتي منه كلمة (clavis) ومع مرور الوقت تطور " clavis " ليصبح "clef" (مفتاح) ثم عزل (enclave).

• مفاهيم عن العزلة: سنحاول استكشاف بعض معاني العزلة من خلال الجغرافية الفرنسية الانجليزية العربية وذلك فيما يلي:

- العزل هو مفهوم نسبي ومن الصعب تقييم عبارة فتح وغلاق مساحة معينة خرج سياق مقارنة واضحة المعالم.

- اعطى العالم "ستيك بنجامين" مفهوما للعزلة بحيث اطلق عليها مصطلح "جيب" وذلك لان كلمة العزلة لاتستخدم في مجال الجغرافية فقط بل تمس عدة مجالات منها القانونية والدبلوماسية والطبية والجيولوجية، وعرف كلمة "جيب" بانها: "اقليم او جزء يقع بالكامل داخل اراضي اخرى، تنقصه مجالات وسهولة النقل".

- وجاءت كلمة "عزل" في قاموس الجغرافية البشرية والاقتصادية بانها: "كل منطقة تعاني من صعوبة الوصول اليها، ومحرومة من الخارج، وذلك لعدة اسباب منها الطبيعة او تاخر التنمية.

- وجاء تعريف "جيب" عن الفرنسيين بانها: "مجموعة صغيرة عندها توجهات ثقافية او لغوية مهيمنة على منطقة".

- اما في الادب العربي، فان العزلة تكون مرتبطة بشخص او جماعة من الافراد فهي مكان منفصل عن الاماكن المحيطة لاسباب مادية او معرفية.

5-6-1/ عوامل العزلة: ان عوامل العزلة يمكن ان تكون فيزيائية(جغرافية)، سياسية، اجتماعية ثقافية وايضا اقتصادية، وكل منها يساهم بطريقة مباشرة في عملية الاغلاق، فهي تتفاعل مع بعضها لانتاج اماكن مغلقة معقدة وكل واحدة تشكل عائقا للانفتاح. كما يمكن تصنيف عوامل العزلة وفقا لمصدرها الى:

أ/ عوامل داخلية المنشأ: تخص العوامل الناتجة عن طبيعة المنطقة او سكانها (العناصر المادية الاجتماعية والثقافية)

ب/ عوامل خارجية المنشأ: تخص العوامل التي لا تتولد من المنطقة المعنية (العامل السياسي والعامل الاقتصادي) هذا النوع من العوامل يميز المستويات الاقليمية والمحلية خاصة في البلدان الفقيرة حيث انها غالبا ما تتميز بالتبعية في ميزانيتها وسياسة الدولة. ينتج عن اتحاد العوامل الاقتصادية، السياسية (التنظيمية) والعوامل المكانية العزلة الوظيفية، استخدم جين فارلي وبنجامين ستيك هذا المفهوم لبيينا "عدم قدرة شبكات الطرق الحضرية على اداء وظيفتها بشكل طبيعي بفعل حركة المرور الاضافية التي تفوق قدرتها".

وتنشأ العزلة الوظيفية الريفية بسبب عدم قدرة نظام النقل على ضمان التماسك الاقليمي لمنطقة مجزأة. ففي الدول المتقدمة، يخفف هذا النوع من العزلة من خلال رفع معدل ملكية السيارة وتطور تكنولوجيا الاتصال (الاتصالات الهاتفية، التجارة الالكترونية...) وبالمقابل في بلدان الجنوب فان المشكلة اكثر تعقيدا بسبب فقر السكان والدول¹.

5-6-2/ اثر نظام النقل على سهولة الوصول في الفضاء وفك العزلة²: ان المفهوم العام لاي نظام يتالف من مجموعة من الاجزاء والعناصر المترابطة فيما بينها تستعمل لتحقيق هدف مشترك. وبالنسبة لنظام النقل فهو جزء من النظام المكاني حيث يشمل كل المكونات والاجهزة المؤثرة بشكل مباشر او غير مباشر في عملية نشاط النقل وهذه المكونات والاجهزة تشمل البنية التحتية ومعدات النقل(الطرق، محطات السكك الحديدية،مواقف السيارات والمركبات) وفي المقابل مكونات غير مادية وتشمل التخطيط والانظمة

¹ Hichem Yesguer :Enclavement des espaces ruraux « approche géographique de l'ouverture /fermeture des villages Kabyles » Thèse pour l'obtention du grade de Docteur en Géographie, UFR des Lettres & Sciences Humaines ,Université du Havre,2009,p-p :17-35

² محمود حميدان قديد، تخطيط النقل الحضري،2009،ص8

وخطط وسائل النقل والسفر، وإدارة حظيرة السيارات ونشر معلومات النقل وغيرها، والمهمة الرئيسية لنظام النقل هو ضمان تماسك النقاط المكانية والمتمثلة في التجمعات أي بعبارة أخرى ضمان سهولة الوصول مع النوعية والكمية من وإلى أي نقطة في الفضاء، وفشل عنصر واحد من نظام النقل يؤثر تأثيرا مباشرا على التنقل: طريق متدهورة، أنظمة صارمة للغاية، محطات نقل مسافرين سيئة أو معدومة... وهذه العوامل تضعف أداء هذه المناطق بما في ذلك القرى الريفية. يبقى الهدف الأساسي للنقل هو ضمان احسن تنقل (سهولة الوصول) في الاقليم، سواء كانت مدينة كبيرة او صغيرة فان السكان بحاجة الى التنقل للوصول للخدمات المركزية (الخدمات الادارية، المرافق الجماعية، المحلات التجارية، خدمات الصحة، اماكن العمل، اماكن العبادة والترفيه...) هذه الحاجة محسوسة اكثر في المناطق المعزولة.

تعتبر سهولة الوصول جزءا من وظيفة البنى التحتية ووسائل النقل. ففي البلدان النامية السكان خاصة غالبا مايجبر سكان الارياف على تكريس الكثير من الوقت والجهود لتلبية حاجاتهم اليومية. لذا فان تسهيل الوصول الى مختلف الاماكن المركزية يساعد بشكل كبير على انفتاح المناطق الريفية المعزولة وهذا يتوقف على درجة الثقة (الاعتمادية) في نظام النقل. نظريا لا بد ان يلبي نظام النقل مختلف مطالب التنقل بضمن سهولة الوصول الى كل الاماكن المركزية. فاذا كانت المراكز المختلفة (المقصودة) ليست مزودة بشبكات نقل حديثة فقد تظهر انماط بديلة (السير على الاقدام، النقل التقليدي على الحيوانات... الخ) لضمان الوصول ولهذا فالمكان المعزول كليا لا يوجد الا في حالات القوة القاهرة (الكوارث الطبيعية) اما العزلة الجزئية فهي تميز كل مكان وكل مجتمع. انها وضعية وسيطة بين وجهين: الانفتاح المطلق الذي لا يعرف أي عقبة ولا عائق (مادي، معرفي) والانغلاق الكلي الذي يفتقر الى سهولة الوصول.

ان نظام النقل هو عنصر اساسي في عملية الانفتاح الاقليمي. فبالاضافة الى العناصر المادية (البنى التحتية...) فهو كذلك يتكون من عناصر غير مادية (تنظيمية)، والتي من الضروري ان تاخذ

بعين الاعتبار في اجراءات الوصول وهذا يثير تساؤل حول ضرورة التوازن بين الاجراءات الكمية (مختلف مؤشرات سهولة الوصول) والنوعية(مراقبة الشبكات، تنظيم النقل، ممارسات اجتماعية معينة"النقل غير الرسمي...".

6/ نماذج:

✓ **النقل في فرنسا:** مع نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين و ظهور الثورة الصناعية وزيادة الحاجة الى التنقل بين مناطق السكن والعمل في زيادة الطلب على وسائل النقل وتوسع المدن الكبرى، والتفكير في مخطط حركة المرور من اجل ربط مركز المدينة بضواحيها، شرعت السلطات الفرنسية في إعادة بناء الاقتصاد الوطني ضمن المخطط الخماسي الأول الممتد من 1947 إلى 1954، لقد ساهم قطاع النقل في الاقتصاد و ذلك من خلال إعادة بناء شبكة النقل بالسكك الحديدية التي تهدمت و تضررت من جراء الحرب كما لعبت صناعة السيارات دورا هاما. إن هذين المحورين لم يتركا مجالاً للنقل الحضري الذي ظهر كامتداد بسيط للشبكات مابين المناطق الحضرية.

كما أن ضعف مختلف شبكات النقل الجماعي ليست له أي ردود أفعال من طرف السكان و الذي يعكس ضعف الدولة التي أنهكتها الحروب، كما إن ضعف رأس مال المستثمر من مؤسسات النقل الجماعي، قبل الحرب منححت الشبكات الكبرى لكل من مرسيليا، ليل، ليون، تولوز، سانت تيان، كهدايا لمؤسسات خاصة حيث أن النشاط كان مفيدا جدا. وبعد الحرب أصبحت هذه النظم غير متأقلمة مع الضرورة المحلية لإعادة بناء الشبكات وسعت عدد من البلديات جاهدة لأجل إنعاش هذه الشبكات.

أن الجماعات المحلية تعمل على الاستثمار على حسابها المالي مع فروض بعض مستويات الخدمة المؤداة وخلال سنتي 69- 70 وعندما كانت ظروف النقل الحضري صعبة، أخذت الجماعات المحلية على كاهلها أعباء التجهيز والاستغلال، ويظهر المسير كمشرف بسيط على المصالح والخدمات

الاستغلالية للمكان الموجود فيه.

وعملت باريس على غرار المدن الأخرى على تفكيك شبكات " الترامواي " وهنا نطرح تساؤلا :

- هل هو حقيقة خلاصة الإرادة التي تعمل على تسهيل حركة السيارات ؟

- أم أنه نتيجة حركة جمعيات أصحاب السيارات ؟

- أم هل هو خلاصة حركة مجموعة النفوذ المتعلقة بالإنتاج و استعمال الحافلات ؟

إن اتخاذهم لمثل هذه الإجراءات إساءة للصورة الحقيقية للنقل الحضري العمومي لدى الجمهور. وقد لقيت الشاحنة الصغيرة صداها في بعض المدن كأداة نقل مفضلة وذلك لسهولة تكلفتها وصيانتها، وهنا تظهر مراقبة السيارات حيث أن الصناعة تلعب دورا مهما في تسارع وتيرة التنمية الاقتصادية الوطنية، وخلافا لما يجري في قطاع النقل الجماعي فإن الدولة عملت على الاستثمار في ميدان صناعة السيارات، ذلك من خلال تأميم شركة " رونو " حيث عملت ما بين 1946 - 1947 على توفير ظروف ملائم للإنتاج و ذلك بعصرنة الآلات (4 أحصنة). وامتازت هذه المرحلة بنمو الاستثمار في ميدان الطرقات وذلك من خلال:

- تحسين شبكة الطرقات عن طريق رصد مبالغ مالية هامة.

- تخليص المصاريف والحركة، ربح الوقت، التخفيف من أخطار الحوادث.

- الوصول لمركز المدينة في أحسن الظروف، السرعة والأمان.

• من جانب التهيئة:

- شق إنفاق بشبكة المترو من مركز المدينة بالضواحي.

- ربط محطات المترو بحافلات الترامواي للربط بينها وأماكن التوقف للسيارات.

- الاعتناء بالمحولات ومفترقات الطرق، لانفاق والجسور.
- العزل بين حركة المرور والمشاة، انشاء ممرات خاصة بالدراجات.
- خلق محول جديد يفك الضغط على المحول القديم للمدينة.
- تدعيم الطرق بالاشارات الالكترونية، الارضية، والاشارات الضوئية.

• من الجانب التسييري:

عمدت إلى اتخاذ إستراتيجية من اجل صيانة والمحافظة على الهياكل القاعدية في:

1. استخدام مواقف الدفع واستخدام جسور مدفوعة الأجر.
2. استخدام أماكن التوقف من اجل الدعاية الإعلامية والإشهار لضمان مدا خيل للصيانة.

خلاصة الفصل:

- يعتبر النقل الجماعي الحضري همزة وصل بين أجزاء المدينة، لأنه يضمن التنقلات الحضرية للأشخاص داخل المحيط الحضري، و ذلك باستخدام عدة وسائل من أهمها الحافلة. ويهدف إلى توفير الراحة لمستعمليه و سهولة التنقل الخ. كما سنستفيد من النموذج في دراسة موضوعنا هذا.

الفصل الثاني



الدراسة التحليلية لمدينة ادرار

تمهيد

1. تقديم منطقة الدراسة
 2. الدراسة الطبيعية
 3. الدراسة الاجتماعية
 4. الدراسة العمرانية
- خلاصة الفصل

تمهيد:

تعد المدينة مركزا لتجمع السكان فهي تنظم حيوي وعضوي معقد وخليط من استعمالات الارض المختلفة كما تعتبر الهياكل القاعدية والتجهيزات الفوقية للنقل الحضري شريان الحركة التي تبعث داخل المدينة. فالنقل الحضري هو المسؤول عن تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.

كما تعتبر المدينة عنصرا حيا ينمو و يتطور مع الزمن،لذا سنتطرق في هذا الفصل لدراسة خصائص مدينة ادرار المؤثرة و المتأثرة بالنقل الحضري حيث نبدأ بدراسة نشأة المدينة وخصائصها الطبيعية، ثم نتطرق لدراسة خصائصها السكانية والاقتصادية، والتجهيزات.

1- تقديم منطقة الدراسة:

تقع ولاية أدرار في الجزء الجنوب الغربي من الجزائر وتغطي مساحة إجمالية تقدر بـ 427968 كلم² أي ما يمثل 17.97 % من التراب الوطني ، وهي تتكون من 11 دائرة و 28 بلدية.

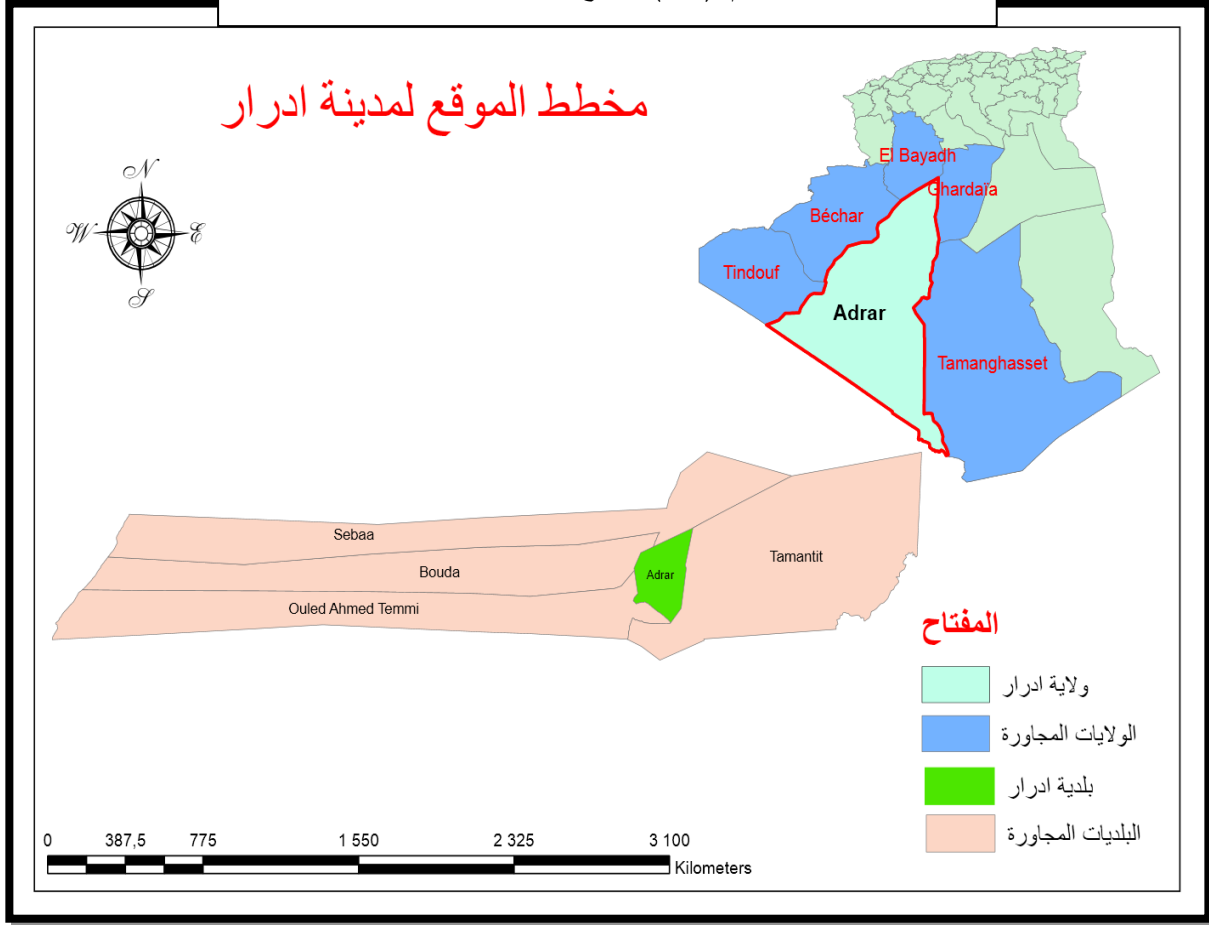
❖ حدودها الإدارية هي:

- من الشمال : ولاية البيض ولاية غرداية.
- من الغرب : ولاية بشار ولاية تندوف.
- من الجنوب : دولة مالي دولة موريتانيا.
- من الشرق : ولاية تمنراست.

أما بالنسبة لمدينة أدرار فتتربع على مساحة تقدر بـ 633 كلم² يحدها:

- من الشمال : بلدية أسبع.
- من الشرق : والجنوب الشرقي بلدية تمنطيط.
- من الغرب : بلدية بودة.
- من الجنوب الغربي : بلدية تيمي.

مخطط رقم (01):موقع مدينة ادرار



المصدر: انجاز الطالبة 2017 باستعمال

❖ موضع المدينة :

مدينة أدرار نشأت فوق منطقة مرتفعة حيث أن فرق الارتفاع بين الشمال والجنوب يبلغ 8 أمتار تقريبا. فمنطقة الذروة تبلغ 262 م توجد في الشمال والمنطقة الدنيا تبلغ 254 م توجد في الواحات فهذا الموضع يعتبر ملائما من الناحية الجيو مرفولوجية للاستخدام الحضري ؛ حيث لا توجد أي عوائق للتوسع العمراني ماعدا واحات النخيل في جنوب المدينة والتي تعتبر كعائق طبيعي.

2/الدراسة الطبيعية: للدراسة الطبيعية أهمية كبيرة في الدراسة العمرانية لكونها تحدد العوامل

الأساسية في نمو المدن وتوسعها العمراني، كما تقوم بالربط بين الدراسة التحليلية والمشاريع التنفيذية وتمثل في عدة عناصر.

2-1/ الجانب المناخي: يتميز مناخ أدرار بقسوته خلال معظم فترات السنة بشدة الحرارة صيفا

و شدة البرودة شتاء، إضافة إلى ندرة التساقط مما يؤدي إلى نقص الغذاء النباتي رغم وجود الواحات.

ونظراً لطبيعة الموضوع وجب التطرق إلى مختلف عناصر المناخ .

أ . درجة الحرارة: تتميز مدينة أدرار بدرجة حرارة مرتفعة ابتداءً من شهر أبريل إلى أكتوبر .

ب . الرياح: تمتاز مدينة أدرار بكثرة هبوب الرياح، فالرياح السائدة هي شرقية جنوبية وغربية ليست لها مواسم أو أوقات معينة مع الإشارة إلى كثافتها خلال أشهر فيفري، مارس، أبريل وغالبا ما تتعدى سرعتها 5م/ثا.

ما يمكن أن نستخلصه من خلال حركة الرياح، تجمع الأتربة في قارعة الطرق مما يتسبب في

عرقلة الحركة، بالإضافة إلى انعدام الرؤية فينتج عن ذلك حوادث المرور .

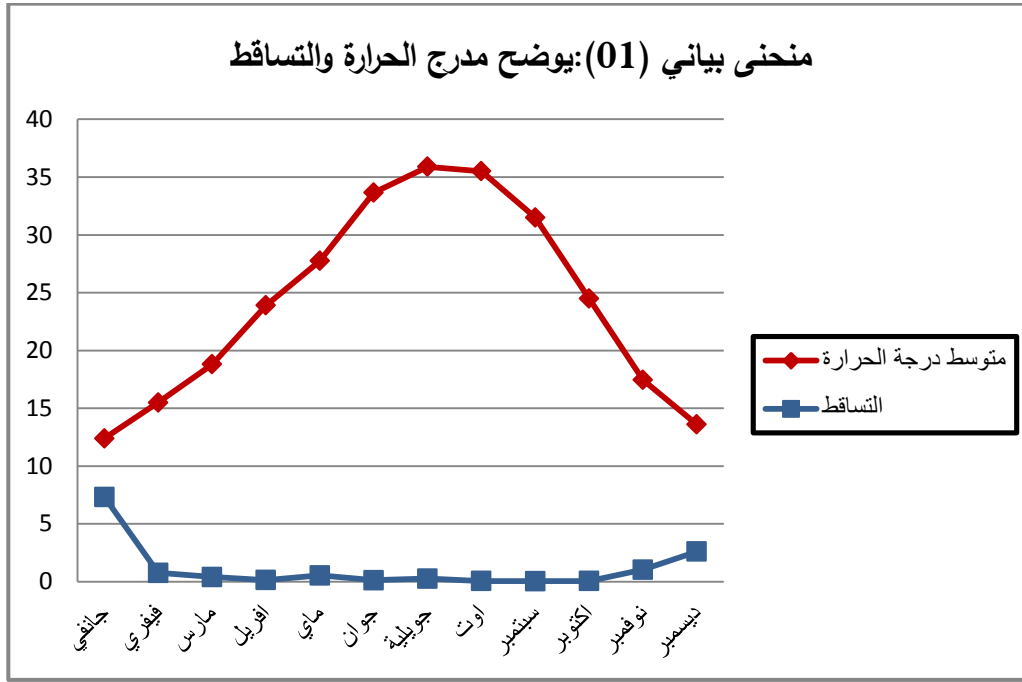
ج - التساقط: معدلات التساقط ضعيفة حيث تتهاطل الأمطار في فصل الشتاء وباقي الفصول تكاد

تتعدم.

جدول رقم (01):يبين المعطيات المناخية لمدينة ادرار لسنة 2014

الأشهر	جان	فيفري	مارس	افريل	ماي	جوان	جويلية	اوت	سبتمبر	اكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
درجة الحرارة القصوى	20.3	23.8	26.8	32.2	36.2	42.5	45	44.3	39.8	32.8	25.4	21.6
درجة الحرارة الدنيا	04.5	07.2	10.8	15.6	19.3	24.8	26.8	26.7	23.2	16.4	09.5	5.6
متوسط درجة الحرارة	12.4	15.5	18.8	23.9	27.7	33.6	35.9	35.5	31.5	24.6	17.4	13.6
التساقط	7.3	0.7	0.4	0.14	0.54	0.12	0.2	0.06	0.04	0.06	1.04	2.6
الرياح	49.4	49	26.6	23	19.8	16.6	13.4	15.6	12	30	43.6	48.2

المصدر: الأرصاد الجوية لمحطة أدرار



المصدر: الارصاد الجوية لمحطة ادرار + معالجة الطالبة

2-2/طبوغرافية المدينة: تتربع مدينة أدرار على أرض مستوية يتراوح ميلها من 0.2 % إلى

0.5 % ماعدا الجهة الجنوبية (القصور - الواحات) حيث يصل ميل الأرض إلى 5% و هذا ما

يسهل عملية تخطيط وانشاء الطرق الحضرية و مختلف الهياكل القاعدية.

3/ الدراسة الاجتماعية:

3-1/ الدراسة السكانية: عرفت مدينة أدرار ارتفاعا كبيرا في النمو الديمغرافي نتيجة عدة أسباب منها

الزيادة الطبيعية والهجرة ولا بد من دراسة هذه الظاهرة من اجل معرفة حجم ومعدلات التنقل بالاضافة الى

نوع و مقصد المتنقلين داخل المدينة من اجل توفير حافلات لجميع فئات المجتمع.

3-1-1 / عدد السكان لبلدية ادرار:

جدول رقم(02): يمثل عدد السكان لمدينة ادرار حسب احصائيات 2013

المجموع	الجنس		عدد السكان
	إناث	الذكور	
71917	35403	36514	

المصدر: مديرية التخطيط واعداد الميزانية-ادرار

3-1-2 / نمو السكان لمدينة ادرار:

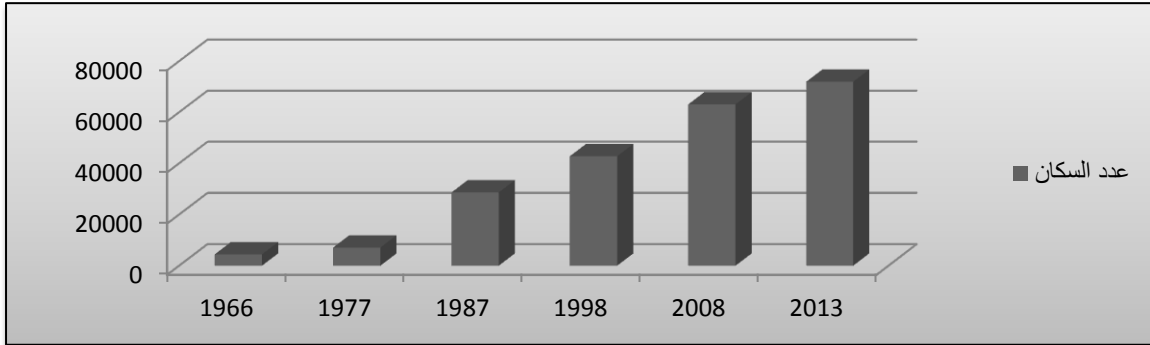
جدول رقم(03): يمثل نمو السكان لمدينة ادرار حسب الفترات

2013	2008	1998	1987	السنوات
71917	63039	42732	28580	عدد السكان (ن)
/	% 3.10	%3.10	%3.80	معدل النمو

المصدر: مديرية التخطيط واعداد الميزانية-ادرار

من خلال الجدول نلاحظ أن عدد السكان في مدينة ادرار تزايد حسب الفترات الإحصائية، فقد بلغ عدد السكان سنة 1987 حوالي 28580 نسمة بمعدل نمو يقدر بـ 3.80 % ثم زاد في سنة 1998 عدد 42732 بمعدل نمو منخفض نسبيا عن الأول يقدر بـ 3.10 % ليزيد بعد ذلك إلى 63039 نسمة سنة 2008 بنفس معدل النمو ،حتى وصل إلى 71917 نسمة حسب إحصائيات 2013.

المنحنى البياني رقم(02): يبين نمو السكان لمدينة ادرار



المصدر: مديرية التخطيط واعداد الميزانية-ادرار

3-2/ الدراسة الاقتصادية: تعتبر الأنشطة الاقتصادية من العناصر الهامة في دراسة وتنظيم

المجال فتمركز الأنشطة الاقتصادية هو الشكل الأكثر تعليلاً للعلاقة المتينة بين الإنسان والمجال، فدراسة معدلات القوة العاملة تمكن من معرفة المستوى الاقتصادي لأي تجمع عمراني، فالتوازن الجيد بين الكفاءة والاستعمالات يدل على الوضعية الاقتصادية المزدهرة، وترتبط قوة العمل ارتباطاً وثيقاً بطبيعة السكان، عددهم مثلاً ميزتهم الديموغرافية ودرجة اندماجهم.

3-2-1/ الفئة النشطة لمدينة ادرار: تعرف بالأفراد الذين يساهمون فعلاً بمجهودهم الجسمي أو العقلي

في أي عمل يتصل بإنتاج السلع والخدمات سواء كانوا أجراء أو غير أجراء أو يعملون لحسابهم الخاص بالإضافة للأفراد العاطلين والقادرين على دخول سوق العمل ولكنهم لم يعثروا على عمل.

جدول رقم(04): يمثل الفئة النشطة و توزيعها احصائيات 2013

100%	14609	الفئة النشطة
82.76%	12091	عدد العمال
17.23%	2518	عدد البطالين

المصدر: مديرية التخطيط واعداد الميزانية-ادرار

4/ الدراسة العمرانية:

1-4 / مراحل التوسع لمدينة أدرار:

✓ **المرحلة الأولى: (قبل الدخول الاستعماري):** ففي هذه المرحلة كانت مدينة أدرار تتميز بتنظيم مجالي خاص حيث أنها كانت تتكون من عدة قصور، من بين هذه القصور (أدغا، أولاد أونفال، أولاد علي، أولاد أوشن، أوقديم، بربع) وهي قصور نشأة بالقرب من واحات النخيل.

✓ **المرحلة الثانية:(1900 - 1962):** بعد التمرکز الاستعماري في المنطقة قام المستعمر الفرنسي بإنشاء نواة عسكرية شمال القصور القديمة وذلك لغرض مراقبتها ولقد تم انجاز هذه النواة (النسيج الاستعماري) وفق مخطط شطرنجي الذي يساعد هم على عملية المراقبة، وقد تم في هذه المرحلة بناء ساحة لابرين (ساحة الشهداء).

✓ **المرحلة الثالثة: (1962 - 1974):** عرفت المدينة في هذه المرحلة بعض الركود في النمو الحضري ، حيث تم بناء بعض السكنات شمال النسيج الاستعماري أي في نفس الاتجاه العمودي لنمو المدينة وأصبحت ساحة لابرين تسمى ب: ساحة الشهداء وصارت مكاناً للتظاهرات الدينية و الوطنية.

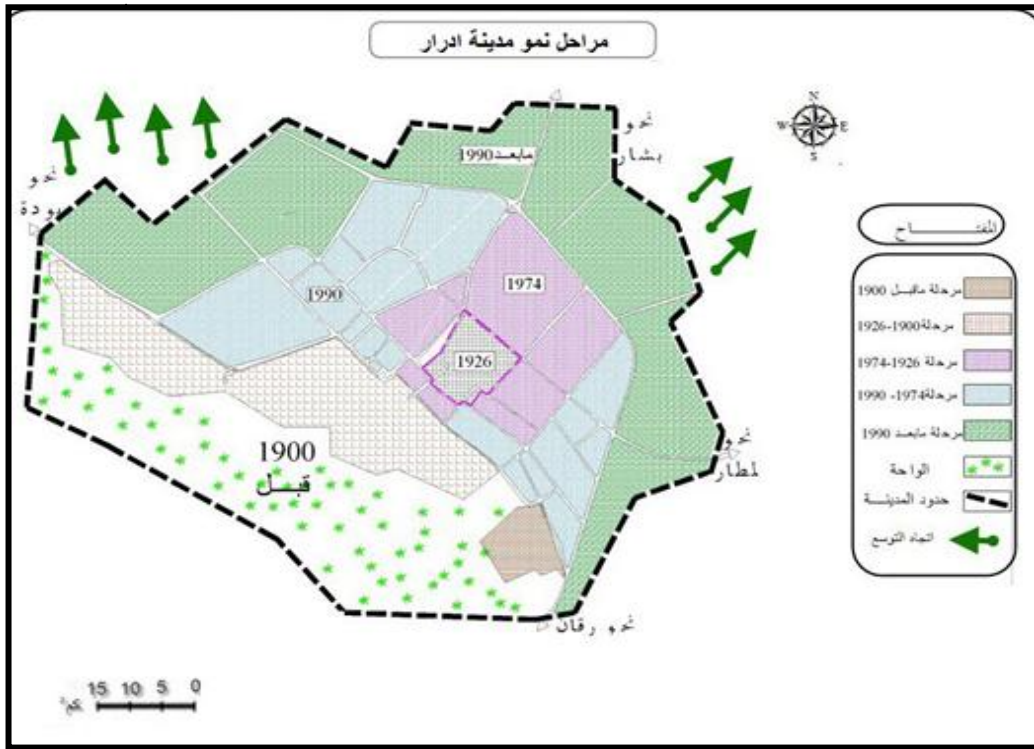
✓ **المرحلة الرابعة: (1974 - 1990):** لقد أدت هذه المرحلة إلى تقوية الوظيفة الإدارية للمدينة وذلك بترقيتها إلى عاصمة الولاية بعد التقسيم الإداري واستفادة من عدة برامج وتجهيزات وسكنات حيث تم إعادة تهيئة الساحة (ساحة الشهداء) وانجاز بها عدة تجهيزات مثل مقر البلدية، مركز الإعلام وتنشيط الشباب، السينما، مركز تجاري.

وقدتم تعمير الأراضي الشاغرة بين القصور القديمة فيما بينها من جهة ومن بين النسيج الاستعماري من جهة أخرى، وانجاز عدة مناطق أخرى مثل حي 400 سكن، حي 200 سكن، حي 137 سكن، حي 100 سكن، وتميزت عشرية الثمانينات بنمو ديمغرافي كبير صاحبه توسع عمراني سريع حيث كانت برامج السكنات في أغلب الأحيان عبارة عن نمط التجزيئات حيث استفادت مدينة أدرار من أربع

مشاريع. أما التجزيئات الترابية بلغ عدد القطع الأرضية الموزعة فيها على السكان حوالي 1500 قطعة وشغلت مساحة إجمالية قدرت بـ 70 هكتار.

✓ المرحلة الخامسة: (1990 - الوقت الحالي): منذ بداية 1990 عرفت مدينة أدرار نمو عمراني سريع الذي أحدث انفجار في المجالات المحيطة. فالتوسع العمراني أحاط بالمدينة ابتداء من الطريق المؤدي إلى بلدية بودة في الشمال الغربي حتى الطريق المؤدية إلى المطار في الشمال الشرقي.

مخطط رقم(02): مراحل توسع مدينة أدرار



معالجة الطالبة بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2004

4-2/ التجهيزات: تعتبر التجهيزات وبمختلف انواعها القلب النابض لاي مدينة حضرية ،ومدينة

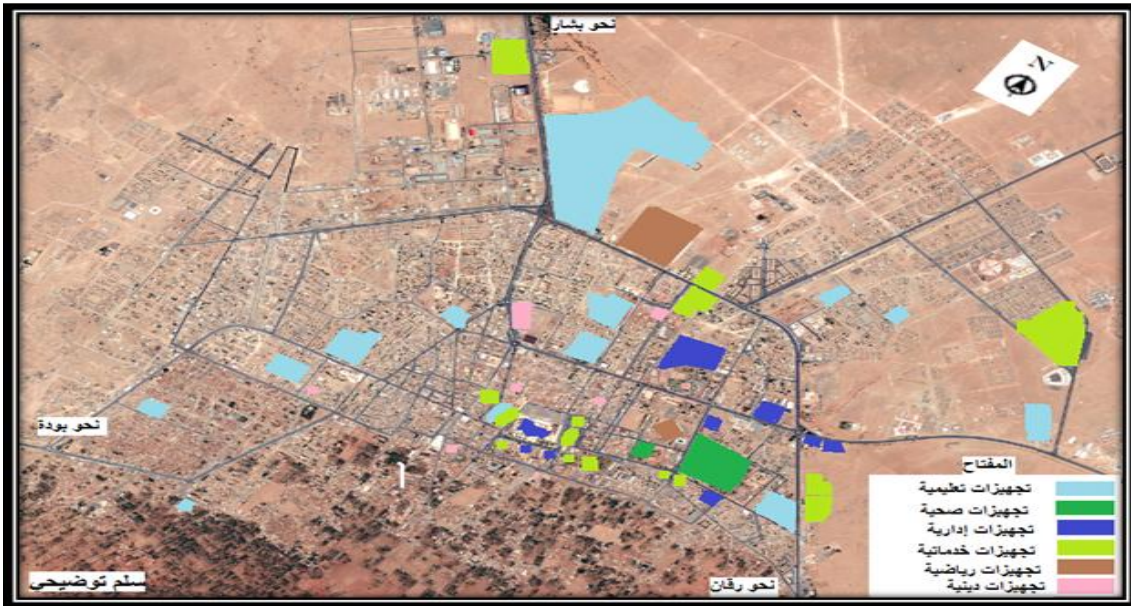
ادرار كباقي المدن الجزائرية تتمتع بتجهيزات متنوعة صحية،تعليمية، دينية، تجارية، ادارية وكل هذه التجهيزات تؤثر وتتأثر بالنقل الحضري الذي يشكل همزة الوصل بين المناطق المختلفة للمدينة.

الجدول رقم (05) : يوضح عدد التجهيزات ببلدية أدرار

العدد		نوع التجهيزات			
المجموع	العامة	الخاصة			التجهيزات الصحية
		12	12	24	
05					التجهيزات الرياضية
المجموع	الجامعات	الثانويات	المتوسطات	الابتدائيات	التجهيزات التعليمية
104					التجهيزات الدينية والثقافية
17					التجهيزات الإدارية

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية لولاية أدرار (2008).

المخطط رقم (03): يوضح التجهيزات بمدينة ادرار



المصدر: صورة جوية (2017) + معالجة الطالبة

4-3/ الهياكل القاعدية والمنشآت:

4-3-1/ الهياكل القاعدية:

4-3-1-1/ شبكة الطرق: تلعب شبكة الطرق وظيفة حساسة في ديناميكية النظام الحضري

وحتى على مرفولوجية النسيج العمراني وتطوره وهي بالتالي تنعكس حتى على مستوى النمو الاقتصادي والاجتماعي. يبلغ طولها أكثر من 454 كلم وموضحة كما يلي:

4-3-1-1-1/ الطرق الرئيسية:

- الطريق الوطني رقم 06: يمر بالمدينة الطريق الوطني رقم 06 الوحيد القادم من بشار والمتجه نحو مدينة رقان وهو يربط أيضا أدرار بمدن غرب الوطن، يصبح اسمه عندما يدخل المدينة شارع 05جويلية، يعتبر مهيكلاً للجهة الشرقية والشمالية الشرقية للمدينة.

صورة رقم (01): الطريق الوطني رقم 06



المصدر : تصوير الطالبة 2017

- الطريق الولائي رقم 01: يؤمن ربط المدينة بالمطار حيث يبلغ طوله 0.9كلم بقارة جيدة.

صورة رقم (02): الطريق الولائي رقم 01.



المصدر : تصوير الطالبة 2017

• الطريق الولائي رقم 707: يربط المدينة بلدية بودة طوله 0.5 كلم وعرضه 07 م بدون رصيف.

4-3-1-1-2/الطرق الثانوية: يوجد 45 طريق بلدي على مستوى المدينة من أهمها:

• الطريق البلدي رقم 18: يسمح بربط قصر تليلان بوسط المدينة ،طوله 2.2كلم وعرضه (7م)

بحالة جيدة.

صورة رقم (03): الطريق البلدي رقم 18



المصدر : تصوير الطالبة 2017

• الطريق البلدي رقم 03: يربط قصر أدغا وبربع بالمدينة بطول 2.2كلم و عرضه6 أمتار، يمكن

القول أن القارة في حالة جيدة.

• الطريق البلدي رقم 12: يربط المدينة الجديدة سيدي محمد بلكبير بشمال المدينة، وعرض

الطريق 7متر، والحالة الفيزيائية للقارة متوسطة.

4-3-1-2/ المحاور الرئيسية: الهدف من دراسة المحاور الرئيسية هو التعرف على الشبكة

المرورية في المدينة والتي لها أهمية كبيرة في النشاط المروري العام. ويمكن أن نلخص أهم هذه المحاور

في الجدول التالي:

جدول رقم(06): يوضح المحاور الرئيسية بمدينة ادرار

رقم المحور	اسم المحور	الحركة الميكانيكية	حركة المشاة	طول الطريق (كم)	عرض الطريق (م)	الحالة الفيزيائية
01	شارع محمد العطشان	كثيفة	كثيفة	2.5	15	جيدة
02	شارع فلسطين	كثيفة	متوسطة	1.2	09	جيدة
03	شارع العربي بن مهدي	كثيفة	كثيفة	1.2	09	جيدة
04	شارع الاستقلال	كثيفة	متوسطة	1.9	09	جيدة
05	شارع ع المغيلي	متوسطة	متوسطة	1.4	-7.5) (8.1)	جيدة
06	شارع باجي الحاج المختار	متوسطة	متوسطة	0.8	09	جيدة

07	شارع قدور بلبتي	كثيفة	متوسطة	0.8	09	جيدة
08	شارع بلغيث محمد	كثيفة	متوسطة	0.55	07	جيدة
09	شارع الطالب محمد	متوسطة	ضعيفة	1.05	08	متوسطة
10	شارع عبد القادر بن سليمان	ضعيفة	ضعيفة	1300	5.7	متوسطة

المصدر: من اعداد الطالبة بالإعتماد على معطيات الأشغال العمومية

المخطط رقم (04): الطرق الرئيسية بمدينة ادرار



المصدر: صورة جوية (2017) + معالجة الطالبة

3-1-3-4 / مفترقات الطرق: تعتبر مفترقات الطرق جزءا لا يتجزأ من شبكة الطرق و هو

تجهيز مروري ضروري إضافة إلى أنها أماكن لوقوع الكثير من المشاكل و الحوادث المرورية.

ومن خلال الملاحظة والدراسة الميدانية التي قمنا بها استطعنا تحديد مفترقات الطرق الأكثر أهمية في المدينة وهي الواقعة على المحاور الرئيسية.

4-3-1-3-1/ مفترق الطرق 01: هو نقطة التقاء أربع شوارع من أكبر شوارع المدينة هي

شارع محمد العطشان (على مرتين) وشارع الشيخ بن عبد الكريم المغيلي وشارع قدور بلتيم وشارع باجي الحاج المختار إضافة إلى محطة بنزين.

يقع في قلب المدينة به حركة مرورية كثيفة و مستمرة يمتاز هذا المفترق باتساعه الشيء الذي أدى إلى سيورة الحركة.

صورة رقم (04): مفترق شارع محمد العطشان وعبد الكريم المغيلي



المصدر: تصويرالطالبة 2017

4-3-1-3-2/ مفترق الطرق 02: يمثل نقطة تقاطع أربع شوارع أهمها شارع محمد العطشان

وشارع فلسطين وهو لا يقل أهمية عن سابقه لكنه غير مهياً بطريقة جيدة مما أدى إلى صعوبة الحركة وكثرة حوادث المرور، ورغم وجود رجال الشرطة أحياناً للتخفيف من حدة الازدحام إلا أن المشكل يبقى مطروحاً.

صورة رقم(05) : مفترق شارع محمد العطشان وشارع فلسطين



المصدر: تصوير الطالبة 2017

4-3-1-3-4/ مفترق الطرق 03: يقع عند تقاطع شارع قدور بلعيد والطريق البلدي رقم 03 المؤدي إلى أدغا، وهو من أهم مفترقات الطرق في المدينة ويعتبر المدخل الرئيسي لأحياء الجهة الجنوبية الشرقية للمدينة.

صورة رقم (06): مفترق شارع قدور بلعايب والطريق البلدي رقم 03



المصدر: تصوير الطالبة 2017

4-3-1-3-4/ مفترق الطرق 04: هذا المفترق هو التقاء شارع فلسطين وشارع العربي بن مهدي يقع شرق المدينة يستقبل حركة مرورية كبيرة لوقوعه في شارع العربي بن مهدي وهو أكبر شارع تجاري في المدينة.

صورة رقم (07):مفترق الطرق شارع فلسطين وشارع العربي بن مهدي



المصدر: تصوير الطالبة 2017

4-3-1-3-5/مفترق الطرق05: يعتبر المدخل الرئيسي للمدينة من الناحية الشمالية و يقع

عند التقاء الطريق الوطني رقم 06 مع شارع الشيخ عبد الكريم المغيلي (قرب الجامعة)، يستقبل حركة ميكانيكية كبيرة خاصة الوزن الثقيل وذلك لأن الطريق الوطني رقم 06 يعتبر أيضاً مسار للوزن الثقيل وكذلك لقربه من المنطقة الصناعية.

صورة رقم (08): مفترق الطريق الوطني رقم 06 وشارع ع الكريم المغيلي



المصدر: تصوير الطالبة 2017

4-3-1-3-6/مفترق الطرق 06: يقع عند تقاطع الطريق الوطني رقم 06 وشارع الاستقلال

ويعتبر مدخلا للمدينة من الناحية الجنوبية ويمتاز باستعماله من طرف مركبات الوزن الثقيل.

صورة رقم (09): مفترق الطريق الوطني 06 وشارع الاستقلال



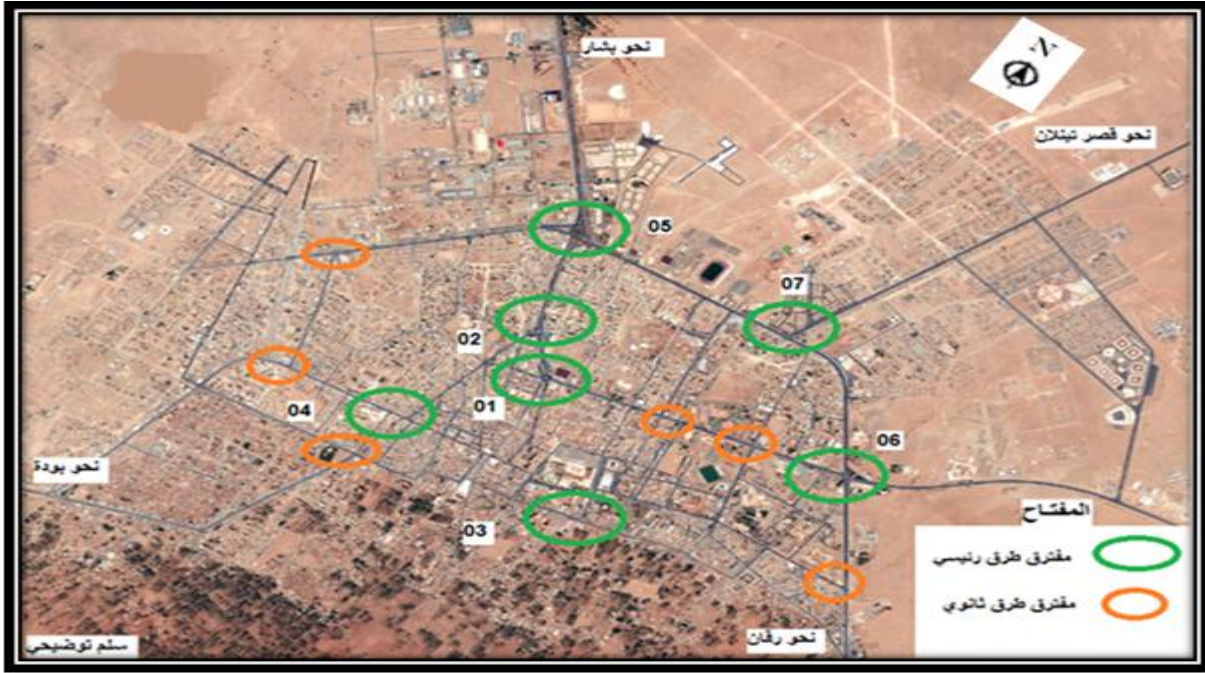
المصدر: تصوير الطالبة 2016

رغم أن مفترقات الطرق في مدينة أدرار لا تلاحظ إكتظاظاً كبيراً إذا استثنينا أوقات الذروة إلا أنها

تعاني من عدة مشاكل و نقائص وأهم ما يمكن ملاحظته:

- الوقوف المعيق بجوار مفترقات الطرق.
- تداخل حركة المشاة والحركة الميكانيكية.
- التهيئة السيئة لبعض مفترقات الطرق.

المخطط رقم (05): أهم مفترقات الطرق بمدينة ادرار



المصدر: صورة جوية (2017) + معالجة الطالبة

4-1-3-4/الأرصفة:

عمومًا حسب ملاحظتنا الميدانية لممرات أرصفة المدينة فإنه يمكن تسجيل النقاط التالية:

- نلاحظ أولاً غياب الأرصفة في بعض الشوارع ورداعتها في شوارع أخرى.
- ميزة الأرصفة في مدينة أدرار أنها عريضة لكن استعمالها لعرض السلع التجارية ولوضع كراسي وطاولات المقاهي يجعلها ضيقة.
- على مستوى الشوارع الكبيرة الحالة الفيزيائية للأرصفة جيدة.

4-3-2/ المنشآت: وتشمل كل التجهيزات المرورية التي تكمل دور الطرق.

4-3-2-1/ المحطات: يتواجد بمدينة أدرار 04 محطات برية للمسافرين.

الجدول رقم (07): يوضح المحطات البرية المتواجدة بمدينة أدرار.

المحطة	القطاع المتواجدة فيه	الخطوط المتواجدة	الملاحظة
المحطة البرية الرئيسية (الشمال الغربي المدينة)	02	جميع الخطوط الوطنية المستغلة	- مهياة بشكل جيد. - نقص بعض الخدمات. - بها حافلات كبيرة. - ذات نشاط وحركية كبيرين.
محطة النقل الريفي والبلدي (شرق المدينة)	03	كل الخطوط المتجهة نحو بلديات ودوائر جنوب الولاية	- غير مهياة بشكل جيد . - انعدام أدنى الخدمات. - بها حافلات صغيرة ومتوسطة. - ذات نشاط وحركية كبيرين.
محطة العربي بن مهيدي للنقل الريفي والبلدي	08	أدرار - بودة / أدرار - تسابيت أدرار - المطارفة أدرار - ظلمين	- نفس الملاحظات السابقة . - بها حافلات صغيرة ومتوسطة.
محطة النقل الشبه حضري (قرب مقبرة المدينة).	08	بها خطوط النقل المتجهة نحو: بوفادي، تمنطيط، زاوية سيد البكري	- غير مهياة . - انعدام أدنى الخدمات. - بها حافلات صغيرة ومتوسطة. - ذات نشاط وحركية متوسطين.

المصدر: مديرية النقل لولاية أدرار 2015

4-3-2-1- /المحطة البرية الرئيسية: حديثة الإنجاز تقع في الجهة الشمالية الغربية للمدينة

وبمحاذاة الطريق الوطني رقم 06 الذي يربط الولاية مع ولاية بشار ما يكسبها موقع استراتيجي تضم

جميع الخطوط الوطنية وتشهد نشاط وحركية كبيرين مهياً بشكل جيد الا أنها تعاني من نقص بعض الخدمات.

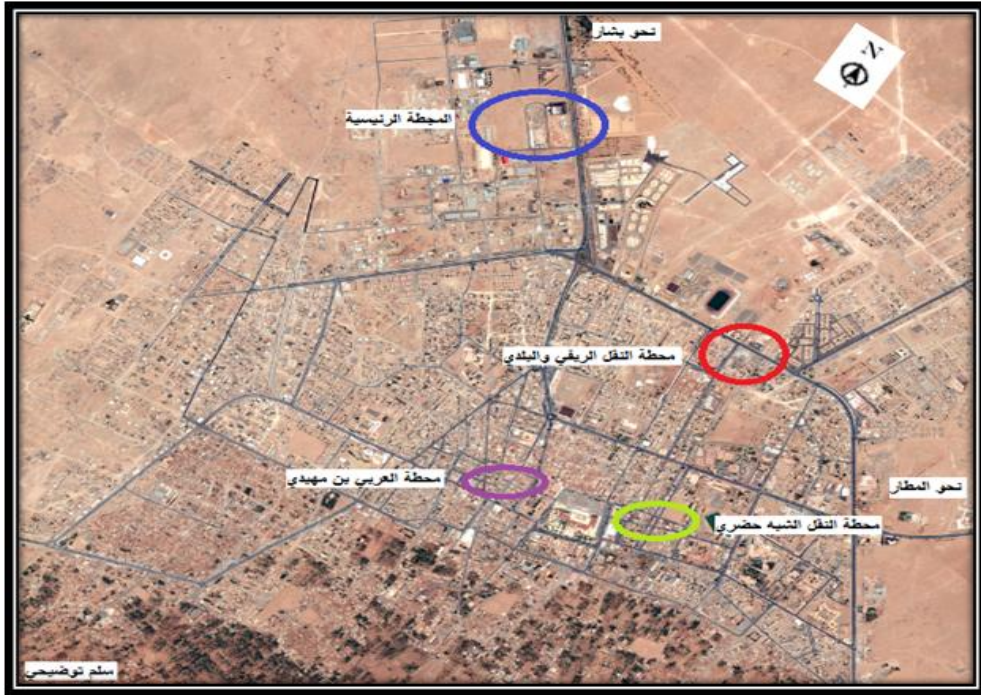
4-3-2-1-ب/محطة النقل الريفي والبلدي: تقع شرق المدينة وهي ملك للبلدية، مخصصة

لكل الخطوط المتجهة نحو بلديات ودوائر جنوب الولاية تعاني هذه المحطة من نقص الوسائل الضرورية لتحسين خدمات النقل، كما تحتاج إلى صيانة وإعادة النظر في طرق تسييرها وتنظيمها، تبلغ مساحتها 4500م²

4-3-2-1-ج/محطة النقل الشبه حضري: تقع قرب المقبرة وهي مخصصة للخطوط الشبه

حضرية أي التي لا تزيد عن مسافة 20كلم، وهي غير مهياً بالرغم من وجود نشاط وحركية كبيرة بها، ووسائل النقل المستعملة فيها صغيرة الحجم (15-20) مقعد ونفس الشيء ينطبق على المحطة الواقعة بحي العربي بن مهدي.

المخطط رقم (06): محطات النقل البري بمدينة ادرار



المصدر: صورة جوية(2017)+ معالجة الطالبة

4-3-2/ أماكن الوقوف و التوقف: تعاني مدينة أدرار كثيرا من مشاكل الوقوف فقد أدى

التوقف الفوضوي والوقوف في الأماكن الممنوعة إلى عرقلة حركة المرور خاصة في وسط المدينة، كما أن المدينة ليس فيها مواقف محروسة حيث أن الوقوف أو التوقف يتم على جنبي الطريق أو في أماكن ليست مهيأة لذلك، ويمكن تلخيصها في الجدول التالي:

جدول رقم (08): يوضح أماكن الوقوف والتوقف المتواجدة بمدينة أدرار.

الرقم	أماكن الوقوف	الشارع الموجودة فيه	عدد الأماكن
01	أمام سوق دينار الطيب	شارع 05 ماي 1945	17
02	خلف سوق دينار الطيب	الطريق البلدي رقم 33	31
03	جنب فندق توات	شارع عبد القادر الجيلالي	38
04	خلف سوق بودة	شارع الهاشمي بلهاشمي	54
05	قرب المسجد الكبير	شارع سبباق حميدة	128
06	خلف المسجد الكبير	شارع قدور بلتيم	103
07	المركز الصحي	شارع فقوسي محمد	59
08	بجوار البنوك	شارع جبايلي عبد الحفيظ	47

المصدر: مديرية النقل لولاية أدرار 2015

ومن الأسباب التي أدت إلى تأزم وضعية الوقوف في المدينة :

- نقص العلامات الأرضية المحددة لأماكن الوقوف على جانبي الطريق.

- تعتمد الوقوف في الأماكن الممنوعة.

- عدم وضوح القوانين الخاصة بأماكن الوقوف خاصة على الطرقات.

- الوقوف الفوضوي والمعيق قرب مفترقات الطرق والمدارس والمحاور الرئيسية.
- عدم وجود المواقف المهيأة و المواقف المحروسة .
- وما زاد الوضع تآزما هو عدم تطبيق القوانين و تسليط العقوبات على مخالفيه.

خلاصة الفصل:

مدينة ادرار من بين اهم مدن الولاية لانها تعتبر همزة وصل بين ولايات الشمال ودول إفريقيا الغربية منها ومن خلال دراستنا للمدينة استخلصنا انها تتوسع في مختلف الجهات وانها ذات مساحة شاسعة ، وبما ان المدينة تعتبر مركزا اداريا حيث انها تتوفر على العديد من الوظائف والتجهيزات التي لا يتم الاستغناء عنها اذا لابد من توفير شبكة مواصلات تتيح للسكان مواصلة أعمالهم ولذلك سنتطرق في الفصل الموالي الى تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي بمدينة ادرار .



الفصل الثالث

تحليل شبكة
النقل الحضري
الجماعي
بمدينة ادرار

تمهيد

- I النقل الجماعي
- II الهياكل القاعدية
ومنشآت النقل
الحضري الجماعي
خلاصة الفصل

تمهيد:

بعدها تطرقنا الى الدراسة التحليلية لمدينة ادرار والالمام بمختلف الجوانب بها سنحاول في هذا الفصل تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي باعتباره شريان الحركة داخل المدينة، لان شبكة الطرق تقوم بربط مختلف الاحياء ببعضها البعض، كما تشكل المحطات والمواقف وخطوط النقل الحضري عناصر اساسية في منظومة النق لوضع اقتراحات لحل المشاكل الموجودة من اجل ضمان افضل حركة تنقل.

1/النقل الجماعي:

- أ. النقل الحضري: تتضمن خطوط النقل الحضري داخل المجال الحضري لمدينة ادرار 08 خطوط عمومية و06 خطوط يشرف عليها الخواص لكن تم تقليص العدد الى خطين.
- ب. النقل الشبه حضري: وتضم 12 خط تربط وسط المدينة بالمناطق التابعة لها والتي تكون مسافات بعيدة.

1-1/المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمدينة أدرار:

جدول رقم (10): بطاقة تقنية للمؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه حضري لمدينة ادرار

التسمية	المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه حضري لمدينة أدرار
الطبيعة القانونية	مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري EPIC
المقر الاجتماعي	منطقة النشاطات أدرار
رقم وتاريخ القيد في السجل التجاري	12 ب 00/00-088271
تاريخ الإنشاء	بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم: 10-92 المؤرخ في 03/14/2010 المتضمن انشاء المؤسسات العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري
تاريخ الانطلاق الفعلي للنشاط	2012/04/15
المساحة الإجمالية	14408 م ²
المحتويات	مستودعان بسعة 900 م لكل منهما + جناح اداري بسعة 300 م ²
الاستغلال	15 حافلة ذات 100 مقعد، 08 خطوط حضرية وشبه حضرية، 72 عامل

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه حضري + معالجة الطالبة

1- 2/ خطوط النقل الجماعي العمومي:

جدول رقم(11): يوضح خطوط النقل الجماعي الحضري العمومي المتواجدة بمدينة ادرار

رمز الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	عدد المتعاملين	عدد المركبات	السعة مقعد
013001	سوق الرحمة	المدينة الجديدة	-	-	-
013002	بربع	المحطة البرية	07	08	197
013003	بربع	103 مسكن	-	-	-
013004	المدينة الجديدة	حي زراري محمد	02	03	64
013005	المدينة الجديدة	تيليلان	03	05	186
013006	ساحة الشهداء	الجامعة	-	-	-
013016	ساحة الشهداء	المطار	-	-	-
013018	المحطة الغربية	500 مسكن	12	12	410

المصدر: مديرية النقل ادرار 2014 + معالجة الطالبة

1- 3/ ملكية الناقلين للحافلات لكل قطاع :

جدول رقم(12): يبين ملكية الناقلين للحافلات

2014	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004		
02	01	/	/	/	/	/	/	/	/	ق	ع
58	62	63	60	63	51	48	54	60	49	ق	ع المتعاملين
11	10	/	/	/	/	/	/	/	/	ق	ع الحافلات

124	83	85	85	86	62	59	54	60	52	ق خ	
1030	1000	/	/	/	/	/	/	/	/	ق ع	ع المقاعد
1502	1891	1697	2170	1656	1012	984	907	1382	1149	ق خ	

المصدر : مديرية النقل لولاية أدرار لسنة 2014

تحليل : يبين الجدول سيطرة القطاع الخاص بحيث يغطي نسبة 92% من الحظيرة المستغلة وهذا

حسب احصائيات 2014 لمديرية النقل.

4-1/ الوضعية الموجزة لعرض النقل الجماعي الحضري بمدينة ادرار

جدول رقم(13): الوضعية الموجزة لعرض النقل الجماعي الحضري بمدينة ادرار

مميزات الحظيرة في حالة السير			الخطوط المستغلة	عدد المتعاملين	تعيين المتعامل
المقاعد المتوفرة	حافلة متوسط الحجم	حافلة كبيرة الحجم	عدد الخطوط		
1000	-	10	08	01	المؤسسات العمومية لنقل الحضري
1335	33	03	06	33	نقل الحساب الخاص
2335	33	13	14	34	المجموع

المصدر : مكتب النقل البري للمسافرين،مديرية النقل لولاية ادرار،(2015).

الملاحظ من الجدول أن تقسيم الحافلات المستغلة في الوسط الحضري لمدينة ادرار كان بالشكل التالي 10 حافلات ،كبيرة تابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري (ETUA) أي ما نسبته 21.94% من مجموع الحافلات وبعدد مقاعد يقدر بـ: 1000 مقعد أي بنسبة 28% من الاماكن المتاحة، أما الحافلات التابعة للقطاع الخاص فيبلغ عددها 36 حافلة منها 03 حافلات من الحجم الكبير و 33 حافلات من الحجم المتوسط أي ما نسبته 78.06 % وبعدهد مقاعد يقدر 1335 مقعد أي بنسبة 72% من مجموع المقاعد.

1-5/ شرائح عمر المركبات سنة 2015 .

جدول رقم(14): شرائح عمر المركبات سنة 2015

عدد المركبات	شرائح الفئات
18	أقل من خمس سنوات
02	من 05-10
02	من 10-15
03	اكثر من 15 سنة
25	المجموع

المصدر : مكتب النقل البري للمسافرين بمديرية النقل لولاية ادرار + مؤسسة النقل الحضري بأدرار (2015)

من خلال الجدول نلاحظ لنا بأن الحافلات التي يقل عمرها عن (05) سنوات هي الغالبة لان مؤسسة النقل الحضري بمدينة ادرار تملك (14) حافلة من أصل (18) حافلة، ولأن المؤسسة حديثة النشأة وشرعت في العمل في سنة (2012)، وتليها الحافلات التي يزيد عمرها عن (15) سنة.

1-6/ مسارات النقل الجماعي: نظرا للدور الذي يلعبه النقل الحضري الجماعي في اعطائه ديناميكية للحركة والتكفل بتتنقل المواطنين داخل المجال الحضري وجب الوقوف على وضعية النقل الجماعي متطرقين بذلك لمساراته ،مشاكله والنقائص التي يعاني منها.

1-6-1/ المسارات الخطوط وانواعها: تسلك حاليا وسائل النقل الجماعي مسارات معينة قصد تغطية

اكبر عدد ممكن من النقاط في النسيج الحضري.

1-6-1-1/ الخطوط المماسية: هي الخطوط التي يكون مسارها بعيدا أو مماسيا لوسط المدينة وتشمل

الاحياء ذات الكثافة السكنية التي تقع في الضواحي.

- الخط رقم 013005 (المدينة الجديدة حي 140 مسكن - تيليلان):

- خط مماسي يمر على مسار طوله 7.5 كلم انطلاقا بالطريق البلدي رقم 11- الطريق البلدي رقم

09-شارع بودة-شارع فلسطين-شارع علال بلهاشمي-ساحة الشهداء-شارع الاستقلال-شارع 19 مارس

-شارع 17 أكتوبر-نهج 05 جويلية-طريق تيليلان.

- نقاط التوقف الخاصة بهذا الخط هي 136 مسكن-حي 140 مسكن-حي 191 مسكن-حي

دحماني محمد-الصندوق الوطني للسكن-ثانوية خالد بن الوليد-الإذاعة-البلدية-سوق الدينار-حي 137

مسكن-الاستعجالات-الحماية المدنية-مسجد حي الإطارات-حي أحمد دراية -مجمعة 1050 سكن

تساهمي - قصر تيليلان.

- الخط رقم 013001 (سوق الرحمة - المدينة الجديدة): خط مماسي ينطلق من موقف سوق

الرحمة حيث يمر بعدة مسارات وهي بشارع عبد القادر بن سليمان الطريق البلدي رقم 28- شارع

الاستقلال -نهج 05 جويلية- الطريق البلدي رقم 12- الطريق البلدي رقم 11 - الطريق البلدي رقم

05- شارع تواتي عبد القادر - الطريق البلدي رقم 03 - شارع قدور بلعابب- شارع سباق حميدة- شارع

نواري بن حدوش.

فيمروره من مختلف هذه المسارات فهو يستخدم مواقف والتي نذكرها على التوالي: سوق الرحمة

- ابتدائية عمر الشريف - إكمالية علي بن أبي طالب- مفترق الطرق المطار- مديرية البريد- حي أحمد

دراية - المحطة البرية - الجامعة الإفريقية- الإطارات- حي 191 مسكن- حي 140 مسكن- حي 200

مسكن - حي الصومام - مديرية النشاط الاجتماعي - إكمالية بربع - مدرسة عقبة بن نافع - مفترق الطرق أدغا - العيادة متعددة الخدمات.

1-6-1/2 الخطوط القطرية: هي الخطوط التي تخترق النسيج العمراني في وسط المدينة.

- الخط رقم 013002 (بربع - المحطة البرية): خط قطري طوله تقريبا 6.8 كلم يمر بالطريق الولائي رقم 707 الطريق البلدي رقم 03 شارع قدور بلعايب- شارع عبان رمضان -شارع فلسطين- شارع علال بلهاشمي- الطريق البلدي رقم 36 -شارع الدين محمد- شارع بن عروس محمد - شارع 11 ديسمبر- شارع الطالب محمد- شارع بلغيت محمد- ساحة الشهداء-شارع العربي بن مهدي - شارع عبان رمضان.

حيث يستخدم نقاط التوقف بداية من بربع - أوقديم- أدغا - مفترق الطرق أدغا - سونلغاز القديمة- شارع بلعقون علي - الإذاعة- ساحة الشهداء- المجلس الثقافي- الإقامة الجامعية- المحطة البرية- السجل التجاري- سوق الدينار- مديرية التربية- سوق زكري عمر.

- الخط رقم 013003 (بربع -حي 103 مسكن): عبارة عن خط قطري يمر عبر المسار الطريق الولائي رقم 707-شارع تواتي عبد القادرشارع قدور بلعايب-شارع سبقاق حميدة-شارع نواري بن حدوش-شارع علي بن العقاد-شارع باجي حاج مختار-شارع محمد العطشان والعودة في نفس المسارشارع العربي بن مهدي-شارع عبان رمضان.

محطات التوقف لهذا الخط هي بربع - إكمالية بربع-مديرية النشاط الاجتماعي-المدرسة الابتدائية زكري عمر-مفترق الطرق أدغا-العيادة متعددة الخدمات-مقر الدائرة-الإذاعة-مركز التكوين المهني- ثانوية بلكين الولاية - الفندق المالي-حي 18 فبراير-سوق زكري عمر-سونلغاز القديمة.

- الخط رقم 013004 (المدينة الجديدة حي 140 - حي زراري محمد): خط قطري يبلغ طول مساره حوالي 7.5 كلم يمر بالمسار الطريق البلدي رقم 05- شارع بودة-شارع فلسطين-شارع علال بلهاشمي-ساحة الشهداء-شارع الاستقلال-شارع أول نوفمبر-شارع بوداود ميلود والعودة-شارع الاستقلال-شارع العربي بن مهدي-الطريق البلدي رقم 08.

يحقق نقاط التوقف حي 136 مسكن-حي 140 مسكن-حي 191 مسكن-حي 200 مسكن-حي الصومام-الصندوق الوطني للسكن-ثانوية خالد بن وليد-شارع علال بلهاشمي-الإذاعة-مقر بلدية أدرار - سوق دينار-حي 137 مسكن-حي 80 مسكن-حي 200 مسكن-حي 40 مسكن-مديرية التربية -سوق زكري عمر .

- الخط رقم 013006 (ساحة الشهداء - الجامعة): خط قطري بمسافة 6.7 كلم يمر بنهج 05 جويلية-شارع عبد الكريم المغيلي-شارع فلسطين-شارع علال بلهاشمي -ساحة الشهداء-العودة-شارع الشيخ الفار-شارع العربي بن مهدي و الدخول-في نفس مسار الذهاب.

يقف بالجامعة الإفريقية-حي أول نوفمبر-حي قراوي أحمد-مديرية مسح الأراضي-حي 50 مسكن صناعي-شارع علال بلهاشمي-الإذاعة-دار البلدية-سوق دينار-مديرية التربية-سوق زكري عمر .

- الخط رقم 013016 (ساحة الشهداء - المطار): خط قطري يمر بشارع محمد العطشان بطول 12 كلم انطلاقا من ساحة الشهداء وصولا الى مطار ادرار .

- الخط رقم 013018 (المحطة الغربية -حي 500 مسكن): خط قطري طوله 5 كلم ينطلق من المحطة الغربية وصولا الى حي 500 مسكن .

طرف اصحاب الحافلات كما ان الاحياء الواقعة في الجهة الجنوبية لا يصلها النقل الجماعي كذيك الواقعة في الجهة الجنوبية الشرقية.

7-1/ الخطوط الشبه حضرية:حيث ان هذه الخطوط تربط وسط المدينة بالمناطق التابعة لها والتي تكون مسافات بعيدة وهي تضم 11 قصرا مرتبطة في الخدمات مع المدينة الام -ادرار- وهذه القصور نذكر منها (واينة، مراقن، بني تامر، اولاد ابراهيم مهدية، زاوية السيد البكري، تمنطيط، اولاد الحاج مامون، بوفادي، اولاد عيسى، بودة، زاوية حينون) تتعدد في المدينة خطوطها بحوالي 12 خط شبه حضري على النحو التالي:

جدول رقم(15): يوضح الخطوط شبه حضرية بمدينة ادرار

رمز الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	عدد المتعاملين	عدد المركبات	السعة مقعد
013007	المحطة الغربية	واينة	02	06	90
013008	المحطة الغربية	مراقن	02	03	45
013009	المحطة الشرقية	بني تامر	01	02	100
013010	المحطة الشرقية	اولاد ابراهيم	10	11	260
013011	المحطة الشرقية	مهدية	03	03	72
013012	المحطة الشرقية	زاوية السيد البكري	01	01	15
013013	المحطة الشرقية	تمنطيط	06	06	175
013014	المحطة الشرقية	اولاد الحاج مامون	01	01	15
013015	المحطة الشرقية	بوفادي	04	04	90
013017	المحطة الشرقية	اولاد عيسى	-	-	-
013019	المحطة الشرقية	المنصور (بودة)	07	07	115
013020	عمنات	زاوية حينون	01	01	30

المصدر: معالجة الطالبة اعتمادا على معطيات مديرية النقل لسنة 2014

من خلال ملاحظتنا للجدول فإننا نستنتج ان هناك محطتين رئيسيتين للنقل الشبه الحضري هما المحطة الشرقية والمحطة الغربية تعملان على توزيع التنقلات للمناطق الشبه حضرية, كما اننا نلاحظ ان معظم حافلات النقل الشبه حضري تتجه نحو المناطق الشبه الحضرية التي هي من الناحية الشرقية والشمالية للمدينة. ولأن مجال الدراسة واسع سنحاول التطرق الى مسارات هذا النقل وأهم المناطق التي يقف عندها وهذا بشكل عام. وهذا ما يلخصه الجدول التالي:

جدول رقم(16): يوضح مسارات الخطوط شبه حضرية بمدينة ادرار

رقم الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	نقاط التوقف	المسافة
01	أدرار (المحطة الغربية)	واينة	بريع- ملوكة- ميمون	12
02	أدرار	مراقن	شارع عبد الكريم المغيلي- المنطقة الصناعية	12
03	أدرار (المحطة الشرقية)	بني تامر	محطة بوانجي- أولاد أحمد	05
04	أدرار (المحطة الشرقية)	أولاد ابراهيم	محطة بوانجي- أولاد أحمد	05
05	أدرار (المحطة الشرقية)	مهديّة	محطة بوانجي- أولاد أحمد- أولاد ابراهيم - المنصورية	08
06	أدرار (المحطة الشرقية)	زاوية سيد البكري إلى غاية تمليحة	أولاد أحمد- أولاد ابراهيم- المنصورية - تمليحة	18
07	أدرار (المحطة الشرقية)	تمنطيط	شارع الاستقلال- أولاد أحمد- أولاد ابراهيم- المنصورية- م.ط زاوية سيد البكري	12
08	أدرار (المحطة الشرقية)	أولاد الحاج مامون	شارع الاستقلال- أولاد أحمد- أولاد ابراهيم- المنصورية-	15

	م.ط زاوية سيد البكري			
09	أدرار (المحطة الشرقية)	بوفادي	شارع الاستقلال - أولاد أحمد - أولاد ابراهيم - المنصورية - م.ط زاوية سيد البكري - تمنطيط - م.ط الحاج المامون - توكي	20
10	أولاد عيسى	أدرار	بوزان - كوسان	12
11	المحطة الغربية	المنصور بودة	-	18
12	عمات	زاوية حنينون	-	04

المصدر: معالجة الطالبة اعتمادا على معطيات مديرية النقل

مخطط رقم(06): يوضح مسارات النقل الشبه حضري



المصدر : google maps+معالجة الطالبة

II / الهياكل القاعدية ومنشآت النقل الحضري الجماعي :

يمكن القول أن مدينة أدرار ليس فيها منشآت خاصة بالنقل الجماعي الحضري إذا استثنينا موقفين للحافلات في شارع العربي بن مهيدي ومخصص للحافلات المتجهة نحو الأحياء الجنوبية والغربية الشمالية للمدينة، والذي يفتقر الي ادنى الشروط والمقاييس و الآخر مخصص لحافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري وسيارات الأجرة المتجهة للمطار، والذي يقع خلف سوق دينار الطيب والمحاذي لساحة الشهداء بوسط المدينة وهو في حالة متوسطة. أما باقي المنشآت فهي شبه منعدمة.

II - 1 /المحطات: هي من بين العناصر المهيكلية لحركة النقل و خاصة النقل الحضري الجماعي ،حيث بالولاية 04 محطات تعمل بشكل عادي وهي مستغلة من مختلف الخطوط وهي كالتالي:

جدول رقم(17):يوضح المحطات البرية بالولاية

المحطة	حالتها	مساحتها	استغلالها
المحطة البرية الجديدة	مهيأة	30000 م ²	خطوط النقل ما بين الولايات
المحطة البرية دليل الخيرات	شبه مهيأة	10111 م ²	خطوط النقل ما بين البلديات
المحطة الشرقية	غير مهيأة	10700 م ²	بعض خطوط النقل بين الولايات
المحطة الغربية	غير مهيأة	21100 م ²	خطوط النقل الحضرية وشبه حضري

معالجة الطالبة اعتمادا على معطيات مديرية النقل

II-2 /المواقف: وهي الأماكن التي ينتظر بها المنتقلين حافلات النقل وتكون مجهزة ومهيئة تهيئة خاصة حتى لا يشعر المنتظر فيها بالضرر سواء من طول الانتظار او التغير الجوي. في مدينة ادرار توجد هذه الانواع من المواقف لكن بشكل قليل وليست بالقدر الكافي وان وجدت فتتعدم فيها بعض الشروط, كما تم تسجيل رداءة في كراسي الانتظار وعدم تغطيتها مما يجعل المنتظر يعاني من حر اشعة الشمس خاصة في فصل الصيف والبرد القارس في فصل الشتاء وغيرها من الظروف المناخية التي تشتهر بها المدينة.

زيادة على ذلك نجد انعدام اللافتات الخاصة بمواقف الحافلات, اما فيما يخص توقف الحافلات فنجدها تقف في اماكن عشوائية .

صورة (11) : توضع أماكن انتظار الحافلات



المصدر: التقاط الطالبة 2016

II-3- وضعية الطرق: من خلال تتبعنا للحالة الفيزيائية للطرق في المدينة لاحظنا انها تنقسم الى ثلاث

حالات رئيسية وهي :

II-3-1/ طرق ذات حالة جيدة: ونجد هذه الحالة تكثر في الطرق والشوارع الرئيسية في المدينة

خاصة المرتبطة بالتجهيزات ذات الاهمية الكبيرة.

صورة(11) توضح طريق في حالة جيدة



المصدر: التقاط الطالبة 2016

II-3-2/ طرق ذات حالة متوسطة: في المدينة بعض الطرق لم يعاد النظر فيها منذ ان انجزت وهي الان في حالة متوسطة نظرا لعدم استخدامها من طرف العربات الا نادرا يطلق عليها طرق الطوارئ اما بعضها الاخر فهي تلك التي بجوار الاسواق العمومية فهي كثيرة الاستخدام من طرف المشاة مما يمنع العربات الدخول اليها بشكل مكثف.

صورة(12): توضح طريق ذات حالة متوسطة



المصدر:التقاط الطالبة 2016

II-3-3/ طرق ذات حالة سيئة: هذا النوع من حالات الطرق نجدها تكثر في الاحياء المتواجدة في أطراف المدينة او الأحياء التي تشهد إعادة تصليح في بعض الشبكات كالغاز والماء مما يجعل الحالة الفيزيائية لهته الطرق متدهورة.

صورة رقم(13): توضح طريق ذات حالة سيئة



المصدر:التقاط الطالبة 2016

خلاصة الفصل:

من خلال تحليلنا لشبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة ادرار استخلصنا عدة نقاط ،فقدان المحطات النهائية للنقل الحضري الجماعي الى التهيئة،استغلال بعض السكان لمواقف الحافلات كمواقف مؤقتة مما يعرقل توقف الحافلات على مستواها،غياب الاشارات الدالة على اماكن ومحطات التوقف،لاتوجد منافسة كبيرة من قبل الخواص.

الخاتمة العامة



يعتبر النقل الجماعي احد الحلول التي من شأنها الحد من الاتار السلبية للنقل داخل الوسط الحضري للمدينة، وكذلك له اهمية كبيرة في تنمية المناطق العمرانية فهو يمثل اللبنة الاساسية التي يتركز عليها المجتمع نظرا لحاجة الافراد للتنقل، لتلبية حاجياتهم المختلفة وهذا يعتمد على مدى نجاعة وفعالية نظام النقل الجماعي ودرجة تحقيقه للاهداف (اقتصادية،اجتماعية...) المرجوة منه ، غير ان حركة المرور وظروف السير داخل المدن اصبحت صعبة للغاية وهذا مايجول دون تحقيق نظام النقل الجماعي للاهداف المرجوة منه .مما يقتضي بذل المزيد من الجهود من اجل تنظيم عملية التنقل داخل الوسط الحضري.

وتعاني مدينة ادرار كغيرها من المدن الجزائرية العديد من المشاكل على مستوى خدمة النقل الحضري بسبب مشاكل متعلقة بسوء التسيير بمعنى عدم الصرامة في تطبيق العقوبات على الناقلين بسبب عدم الالتزام بضمان خدمة النقل لكل سكان الوسط الحضري بما فيه الضواحي. لقد حاولنا في موضوعنا هذا القاء نظرة عامة حول اهمية النقل الجماعي في فك العزلة عن الضواحي بمدينة ادرار من خلال تسليط الضوء على شبكة النقل الحضري الجماعي وتحليل الخطوط الواصلة بين ضواحي المدينة فكانت من بين المشاكل التي تم استخلاصها هو مرور الخطوط على نفس المسارات مما يسبب ازدحام خصوصا في اوقات الذروة ،كذلك نقص كبير في مواقف الحافلات وعددها ايضا كذلك ضعف التهيئة على مستوى المحطات .

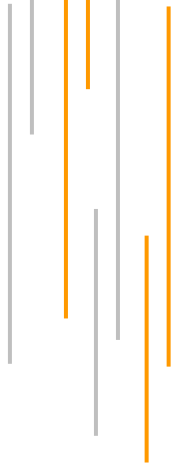
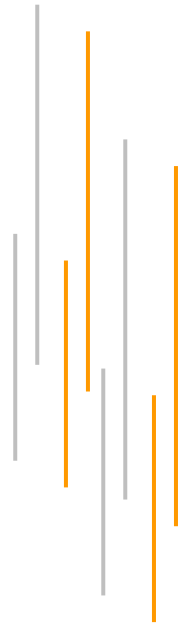
اظهرت نتائج الدراسة ان الفرضيات مؤكدة اذ ان النقل الجماعي هو امر ضروري بالنسبة لافراد الوسط الحضري اذ يعتمدون على وسائل النقل الجماعي في اغلب تنقلاتهم مهما اختلفت اغراض التنقل. و بعد وقوفنا على مجمل هذه المشاكل قمنا بوضع الاقتراحات التي من شأنها أن تزيد من الاهتمام بالنقل الحضري الجماعي. فكانت هذه الاقتراحات والتوصيات كالآتي:

- تهيئة مواقف على الطرقات و أمام التجهيزات في المدينة بشكل يساعد في سيولة الحركة بالمدينة.

- وضع اللافتات الضرورية والتي تدل على هذه المواقف.
- تهيئة مواقف الحافلات كي تستوعب حافلتين أو أكثر خاصة التي يشترك فيها عدة خطوط.
- ضرورة وضع حافلات احتياطية لتجنب الاضطراب في التوقيت والتأخير في حالة عطل حافلة ما او وجود حركة تتقل غير عادية.
- فرض المراقبة التقنية على المركبات وذلك للتخلص من المركبات الغير قادرة على ممارسة النقل الحضري الجماعي.
- تهيئة المحطة البرية لنقل المسافرين.
- فرض المراقبة التقنية على المركبات وذلك للتخلص من المركبات الغير قادرة على ممارسة النقل الحضري الجماعي.
- تشجيع المواطنين على استعمال وسائل النقل الحضري الجماعي خاصة الحافلات، من خلال تحسين الخدمة المقدمة للمستعملين ، وذلك من أجل الارتقاء بالنقل الحضري الجماعي داخل الوسط الحضري وجعله منافسا للسيارة الخاصة ، و التقليل قدر الإمكان من التنقلات الفردية.
- الصيانة الدورية للحافلات، وذلك بهدف توفير الأمن والنظافة داخل الحافلة.
- تنظيم عمل الخطوط عن طريق تمييز أرصفة الانطلاق وأرصفة الوصول لكل خط في المحطة .



المصادر والمراجع



- باللغة العربية

1- الكتب:

- احمد كمال الدين عقيقي: تخطيط الطرق والنقل في المدينة ، 2006.
- دليل تخطيط النقل في المدن السعودية الطبعة الاولى 1426هـ.
- محمود حميدان قديد: تخطيط النقل الحضري، 2009.
- محسن ع صاحب المظفر: جغرافية المدن ط 1431، 2010هـ.
- سعيد عبده: اسس جغرافية النقل (مكتبة الانجلو مصرية، القاهرة، 1994).
- شريف محمد ماه: تخطيط النقل وسياساته ، الدار الجامعية الاسكندرية، 2006.

2- رسائل التخرج:

2-1- رسائل ماجستير

- دايم الله مرزاق: مذكرة ماجستير النقل الجماعي واثره في هيكله المجال بدائرة بومرداس ، 2012.
- سناء روابحي: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري ،مذكرة ماجستير،كلية العلوم الانسانية،جامعة باتنة، 2009.
- شاكر بلخضر: مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة،دراسة استشرافية،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات شهادة ماجستير في علوم التسيير جامعة باتنة 2009-2010.

2-2- رسائل اخرى

- اوعى حميد: النقل الحضري وعلاقته بسهولة الوصول الى الخدمات الاساسية، بحث لنيل الاجازة في الجغرافية ، 2012.

- رجاء خليل احمد الدليمي: اثر النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والعمراني لمدينة بعقوبة، 1426، 2005.
- حكيم بركاني وسليم العايب : دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليله ،مذكرة تخرج ENATT 2003.
- حلیم شیوخ، صابر غريس : دراسة سوسيو اقتصادية لنقل حافلات النقل الحضري وتنظيمها - دراسة حالة الخط(وسط المدينة 1200 مسكن)، مذكرة تخرج ENATT ، 1999.
- محمد يوسف نمر خطيب :النقل البري في محافظة جنين ،دراسة جغرافية، 2011.
- علاء سليم اسعد صلاح: خصائص التحضر وعلاقتها بالتطور العمراني والنمو الاقتصادي،دراسة حالة نابلس،رسالة ماجستير،فلسطين، 2006.

3- اخرى

- الجريدة الرسمية الجزائرية "قانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه "الجزائر ، 1988، 25.
- الموسوي ضياء مجيد :.الخصوصية والتصحيحات الهيكلية .الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية ، 2001،
- باللغة الاجنبية

1- Les livres

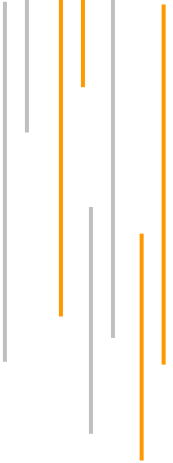
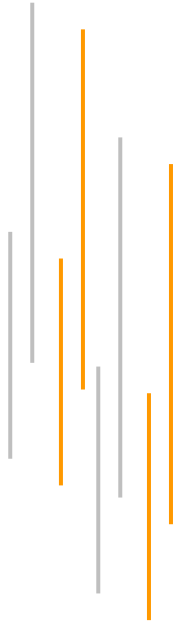
- Alian Barré : transport et aménagement :l'exemple du métro dans les grandes métropoles régionales francaises .geo ca rfour,lyon,France,1980.

- Godard ,xavier et teurnier , pierre.les tronsports urbains en afrique à lheure de l ajustement . frence ,karthala et inrets,1992.

2- Les thèses

- Hichem Yesguer :Enclavement des espaces ruraux « approche géographique de l'ouverture /fermeture des villages Kabyles » Thèse pour l'obtention du grade de Docteur en Géographie, UFR des Lettres & Sciences Humaines ,Université du Havre,2009.

الملاحق



القسم الثالث

نقل الأشخاص عبر الطرقات

المادة 25 : يتم النقل الجماعي للأشخاص بواسطة وسائل مصممة لنقل أكثر من تسعة (9) أشخاص بما فيهم السائق.

المادة 26 : يتم النقل الجماعي للأشخاص في الشكل الآتي :

- خدمات عمومية منتظمة،

- خدمات ظرفية،

- خدمات خاصة.

الخدمات العمومية المنتظمة هي الخدمات التي تخضع لخط سير وتوقيت وتيرة محددة تعلق مسبقا وتقوم بإركاب وإنزال الركاب في نقاط مبينة ومجسدة على مدى خطوط سيرها.

الخدمات الظرفية هي خدمات تلبي حاجات نقل عامة أو دورية، وتقوم بإركاب نفس الأشخاص على متن نفس المركبة وإعادتهم إلى نقطة انطلاقهم، تقوم بها مؤسسات للنقل العمومي للأشخاص مرخص لها.

الخدمات الخاصة هي خدمات يقوم بها أشخاص طبيعية أو اعتبارية لحسابهم الخاص بواسطة مركبات يملكونها أو قاموا باستئجارها أو وضعتها تحت تصرفهم الخاص مؤسسات للنقل العمومي للأشخاص مرخص لها.

المادة 27 : يشمل نقل الأشخاص :

- النقل الجماعي الحضري،

- النقل الجماعي غير الحضري،

- النقل النوعي.

المادة 28 : تتم خدمات النقل الجماعي الحضري في محيط النقل الحضري بواسطة مركبات مهيئة تسير عبر الطرقات أو وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها، تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء إلى النقل بواسطة مركبة خاصة.

المادة 29 : يحدد رئيس المجلس الشعبي البلدي محيط النقل الحضري عندما يكون منحصرا داخل الحدود الإقليمية لبلدياته، والوالي عندما يشتمل المحيط على عدة بلديات من نفس الولاية.

يحدد كل من الوزير المكلف بالنقل والوزير المكلف بالجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمران، بناء على اقتراح من الولاية المختصين إقليميا، محيط النقل الحضري عندما يشتمل على عدة بلديات متاخمة تكون تابعة لعدة ولايات متجاورة.

المادة 30 : عندما يغطي محيط النقل الحضري إقليم بلديتين أو عدة بلديات، توكل مهام تنظيم وتطوير النقل الحضري إلى سلطة تنسيق.

يحدد إنشاء وصلاحيات وكيفيات تسيير هذه السلطة عن طريق التنظيم .

المادة 31 : تنظم خدمات النقل الجماعي الحضري في شبكات مندمجة على الصعيدين الهيكلي والتعريفي .

يتم استغلال شبكة النقل الجماعي الحضري وفق نظام الامتياز.

يكون الامتياز محل اتفاقية وفقا للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 32 : لا يمكن أن يرخص باستغلال خدمة النقل الحضري إلا إذا تم تحديد محيط النقل الحضري مسبقا.

المادة 33 : تضمن خدمات النقل الجماعي غير الحضري :

- مواصلات ذات منفعة وطنية بين ولايتين أو عدة ولايات،

- مواصلات ذات منفعة محلية بين بلديات متجاورة لولايتين أو عدة ولايات،

- مواصلات ذات منفعة محلية داخل بلدية أو بين بلديات من نفس الولاية .

المادة 34 : يشمل النقل النوعي على وجه الخصوص :

- النقل المدرسي،

وتتمثل خدمات مساعدي النقل أساسا في الاستئجار والتجميع والتخزين والتسليم والتوزيع والوكالة وعمولة النقل وسمسرة الشحن.

تحدد شروط تنظيم هذه النشاطات وكيفيات ممارستها عن طريق التنظيم.

الفصل الثالث

تنظيم النقل

المادة 41 : ينظم النقل البري للأشخاص في إطار مخطط النقل الوطني ومخططات النقل الولائي والحضري.

تشكل هذه المخططات أدوات توجيه وتطوير النقل البري على المديين المتوسط والبعيد. يجب أن تحدد الوسائل الواجب تسخيرها فيما يخص المنشآت القاعدية والتجهيزات والخدمات والتنظيم العام لمنظومة النقل قصد تلبية الطلب المحتمل للنقل في أحسن ظروف الأمن والتكلفة ونوعية الخدمة.

المادة 42 : تنظم مجمل خطوط النقل ذات المنفعة الوطنية في إطار مخطط وطني للنقل يحدده الوزير المكلف بالنقل بعد أخذ رأي المجلس الوطني للنقل البري.

المادة 43 : تنظم مجمل خطوط النقل ذات المنفعة المحلية المتواجدة داخل حدود إقليم الولاية في إطار مخطط للنقل الولائي يحدده الوالي .

المادة 44 : تنظم مجمل خطوط النقل الحضرية في إطار مخطط للنقل الحضري يعده :

- رئيس المجلس الشعبي البلدي ويصادق عليه المجلس الشعبي البلدي عندما يكون منحصرًا داخل الحدود الإقليمية للبلدية،

- الوالي ويصادق عليه المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل إقليم عدة بلديات من نفس الولاية،

- الولاية المعنيون ويصادق عليه كل من الوزير المكلف بالنقل والوزير المكلف بالجماعات المحلية

- النقل بواسطة سيارة الأجرة،

- النقل المعلق،

- نقل السياح،

- نقل المرضى،

- النقل الجنائزي.

يكون النقل النوعي موضوع تنظيم خاص.

المادة 35 : يجب على الجماعات الإقليمية أخذ كل إجراء من شأنه تشجيع النقل المدرسي في المواقع التي يقل أو يندعم فيها النقل العمومي.

كما يمكن الجماعات الإقليمية، لغرض القيام بهذه الخدمة، التدخل مباشرة بوسائلها الخاصة أو اللجوء إلى إبرام اتفاقيات مع متعاملي النقل العمومي للمسافرين .

القسم الرابع

نقل البضائع عبر الطرقات

المادة 36 : تهدف منظومة نقل البضائع إلى الاستعمال الأمثل لقدرات النقل المتوفرة.

ولهذا الغرض :

- يجب أن تعطى الأفضلية لكل نقل عمومي من شأنه التكفل بحركة النقل القابلة للتنسيق ضمن شروط اقتصادية أكثر فائدة للجماعة الوطنية.

- يجب تحسين إنتاجية المتعاملين و منظومة النقل باستمرار، لا سيما عن طريق استعمال التكنولوجيات العصرية و التجهيزات الملائمة.

المادة 37 : يعد النقل للحساب الخاص مكملًا للنقل العمومي.

المادة 38 : يخضع نقل المواد الخطرة لشروط خاصة تحدد عن طريق التنظيم.

المادة 39 : يتم نقل البضائع التي تنطوي على خصوصيات نوعية، لاسيما نقل المواشي وفق شروط تحدد عن طريق التنظيم.

المادة 40 : مساعدي النقل هم أشخاص طبيعية أو أشخاص اعتبارية يؤدون خدمات تكميلية قبل أو بعد نشاط النقل ويسهمون في تحسين سيولته وإنتاجيته.



تم بحمد الله

