

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: الهندسة المعمارية وال عمران ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: مدينة ونقل حضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم الهندسة الحضرية

رقم: .....

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطلبة: - كرمية محمد لمين

- جواهره خالد

تحت عنوان

إشكالية مواقف السيارات بمركز

مدينة عين بسام

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة المسيلة	.....
مشرفا ومقررا	جامعة المسيلة	لمخاطي أحمد
مناقشا	جامعة المسيلة	.....

السنة الجامعية: 2018/2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ  
مَنْ كَفَرَ بِاللَّهِ مِنْ بَعْدِ إِيمَانِهِ  
سَاءَ مَا يَحْكُمُ اللَّهُ لَهُ

بِسْمِ اللَّهِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

السلامة والسلام على أشرف المرسلين محمد صلاة الله عليه وسلم  
أحمد الله على توفيقه في هذا العمل المتواضع الذي أرجو أن يكون  
خالصاً لله تعالى أما بعد

أهدي

ثمرة فكري إلى أمي التي أحسنه رباني وبذلته الغالي والنفيس  
من أجل سعادة أولادها ، و أسأل من الله تعالى أن يجعل ذلك في  
ميزان حسناتها .

أبي الكريم رمز الكرامة والقدوة الحسنة في حياتي ، لتربيته لنا  
وأخوتي الأعمام فؤاد ، أيوب ، بدر الدين  
الذي جدي وجدتي أطال الله عمرهما  
الذي أصدقائي اسماعيل وأيمن ومهدي و ملوك وسليم  
ومحمد الذي زميلي وأخي في العمل خالد  
إلى أساتذتي الكريم لمطفي أحمد  
إلى طلبة محمد تسير التقنيات الحضرية و  
إلى كل من ساعدني من قريب ومن بعيد

كرمية محمد لمين



بسم الله الرحمن الرحيم

السلامة و السلام على اشرف المرسلين محمد صلاة الله عليه وسلم  
احمد الله على توفيقى في هذا العمل المتواضع الذي ارجو ان يكون  
خالصا لله تعالى اما بعد

اهدي

ثمرة فكري إلى أمي التي أحسنه ربائتي وبذلته الغالي والنفيس  
من أجل سعادة أولادها ، و أسأل من الله تعالى أن يجعل ذلك في  
ميزان حسناتها .

أبي الكريم رمز الكرامة و القدوة الحسنة في حياتي ، لتربيته لنا  
وأخوتي الأعمام إبراهيم ، حليمة ، نسيم ، رشيدة ، فتحة ، بلال

إلى اسديقائي اسماعيل و أيمن وحمودة و ملوك و  
و ياسين وامين إلى زميلي وأخي في العمل محمد  
إلى اساتذتي الكريم لمطفي احمد

إلى كل من ساعدني من قريب و من بعيد

جواهره خالد



## شكر وتقدير:

قال تعالى: "..... ولئن شكرتم لأزيدنكم....." صدق الله العظيم

سورة إبراهيم الآية 09

أولا وقبل كل شيء نشكر الله سبحانه وتعالى على توفيقه لنا في إتمام هذا العمل المتواضع، الذي نتمنى أن يكون خالصا لوجه الكريم.

ونتقدم بالشكر الجزيل إلى كل أساتذتنا الكرام وعلى رأسهم أستاذنا ومؤطرنا

لمظلي احمد.

والشكر موصول إلى طاقم محمد تسيير التقنيات الحضرية من المدير إلى أبسط عامل.

ولا يخوتنا أن نشكر كل من ساهم في إنجاز هذا العمل من قريب أو بعيد ولو بكلمة طيبة

نشكروا للجميع.

«محمد أمين، خالد»





## المخلص:

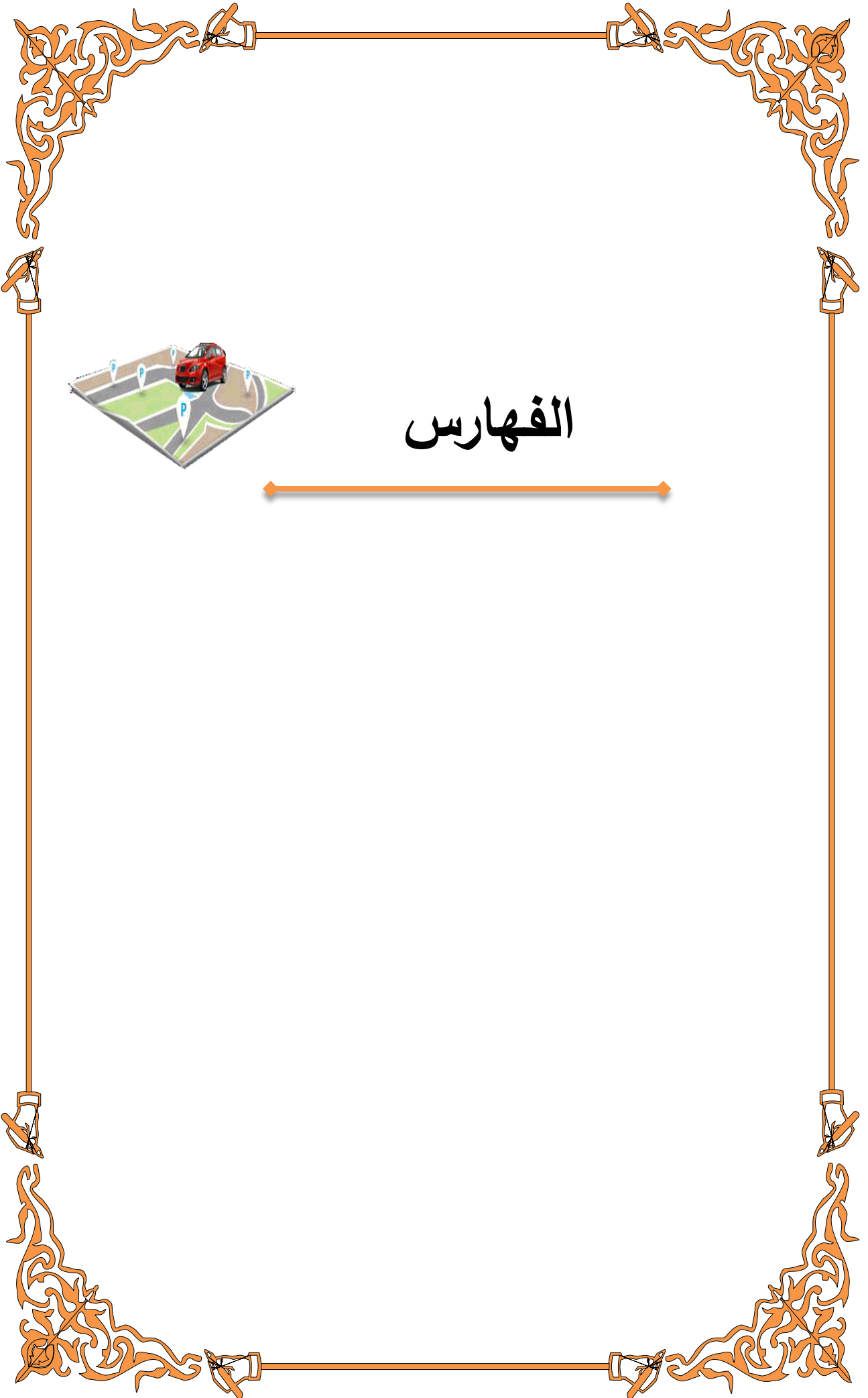
إن توفير مواقف السيارات في المدن عنصرا هاما في تكوينها فهي تمثل أحد نماذج الخدمات للمدينة , و تؤثر على التوجهات التخطيطية للمدن من حيث الحركة و المرور , واستخدامات الأراضي , وتصميم المباني , لذلك يجب أخذها بعين الإعتبار بتخصيص مناطق لها عند تخطيط المدن. تهدف هذه الدراسة لإبراز مشكلة مواقف السيارات في مركز مدينة عين بسام في محاولة لإيجاد حلول هذه المشكلة , ولتحقيق الأهداف المقصودة من البحث تتركز الدراسة على الجانبين النظري و التطبيقي , و يتناول الجانب النظري لمحة نظرية عن مواقف السيارات , تعريفها و أنواعها و معاييرها التصميمية , أما الجاني التطبيقي اعتمد على المنهج الوصفي التحليلي , بدراسة الوضع الراهن لمركز مدينة عين بسام , هذا الأخير يشهد كثافة عالية من التجهيزات و هذا ما جعله يعاني مشكل التوقف العشوائي و الإزدحام المروري.

وفي محاولة منا لحل المشاكل التي يعاني منها مركز مدينة عين بسام في أماكن التوقف , قمنا باقتراح موقف متعدد الطوابق و فرض سياسة الردع للمتوقفين على جانبي الطريق.

## الكلمات المفتاحية:

مواقف السيارات , التوقف العشوائي, الإزدحام المرور.





# الفهارس



## فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان	الرقم
I	الإهداء	
III	التشكر	
IV	الملخص	
V	فهرس المحتويات	
XVI	فهرس الجداول	
XVIII	فهرس الأشكال	
XIX	فهرس الأشكال البيانية	
XX	فهرس المخططات	
XXII	فهرس الخرائط	
XXIII	فهرس الصور	
<b>الفصل التمهيدي: مقدمة عامة</b>		
02	المقدمة	
03	الاشكالية	
04	الفرضيات	
04	اهداف الدراسة	
04	اسباب اختيار الموضوع	
05	المنهجية المتبعة	



06	هيكلة المذكرة	
<b>الفصل الأول: السند النظري</b>		
08	تمهيد	
08	مفاهيم عامة	
08	مفهوم المدينة	-1
08	شبكة الطريق	-2
09	تصنيف الطرق	-3
09	التصنيف على أساس الأهمية	1-3
10	التصنيف على أساس الوظيفة	2-3
12	نظام النقل	-4
13	مركز المدينة	-5
13	تعريف المركز	1-5
13	ابعاد ومؤشرات مركز المدينة	2-5
13	امكانية الوصول	1-2-5
13	الكثافة والتمركز	2-2-5
14	انواع مراكز المدن	3-2-5
14	تأثير المركز على نظام النقل	4-2-5
14	التجهيزات	-6
14	تعريف التجهيز	1-6



15	انواع التجهيزات	2-6
15	التجهيزات العمومية او (المرافق العمومية)	1-2-6
15	التجهيزات الخاصة	2-2-6
15	تأثير توزيع التجهيزات على نظام النقل	3-6
16	المواقف	-7
16	بعض مفاهيم التوقف	1-7
16	تعريف الموقف	1-1-7
16	تجهيزات التوقف	2-1-7
16	المواقف	3-1-7
16	مرآب خاص	4-1-7
16	مساحة التوقف	5-1-7
16	مكان الركن	6-1-7
16	ممرات السير	7-1-7
17	طرق الربط	8-1-7
17	الميل	9-1-7
17	مساحة التجاوز	10-1-7
17	حافة الحماية	11-1-7
17	حجم الانتظار	12-1-7
17	فترة الانتظار	13-1-7



17	تصنيف المواقف	2-7
17	مواقف بمحاذاة الطريق (بجوار الأرصفة)	1-2-7
18	مواقف سطحية	2-2-7
18	مواقف أسفل المباني	3-2-7
19	مواقف متعددة الأدوار	4-2-7
19	مواقف المعوقين	5-2-7
19	العوامل المؤثرة في اختيار مواقع مواقف السيارات	3-7
20	متطلبات اختيار مواقع مواقف السيارات	1-3-7
20	العوامل المؤثرة على كفاءة استعمال مواقف السيارات	2-3-7
20	متطلبات استعمالات الأراضي والأنشطة لمواقف السيارات	3-3-7
24	متطلبات تصميم مواقف السيارات	4-7
24	متطلبات تصميم المواقف بجوار الأرصفة	5-7
24	متطلبات تصميم المواقف المتوازية	6-7
25	متطلبات تصميم المواقف المائلة	7-7
26	متطلبات تصميم المواقف السطحية	8-7
26	المدخل والمخارج	1-8-7
27	الأبعاد	2-8-7
27	المسارات	3-8-7
28	زاوية الانحراف	4-8-7

28	متطلبات تصميم المواقف أسفل المباني (مواقف بالقبو)	9-7
29	متطلبات تصميم المواقف المتعددة الأدوار	10-7
29	موقع المواقف	1-10-7
29	مداخل ومخارج المواقف	2-10-7
29	المداخل	أ-
29	المخارج	ب-
29	المنحدرات	3-10-7
29	المنحدر المستقيم	1-3-10-7
30	مواقف المعوقين	11-7
31	الاشارات المخصصة لمواقف السيارات	12-7
31	الاشارات الافقية	1-12-7
32	الاشارات العمودية	2-12-7
33	أسباب مشكلة مواقف السيارات	8-
33	سوء التخطيط العمراني وعدم الاتزان في توزيع استعمالات الاراضي	1-8
33	الزيادة المطردة في ملكية السيارات الخاصة	2-8
33	عدم كفاءة انظمة النقل العام وتدني مستوى الخدمة	3-8
34	عدم التدقيق او مراقبة تطبيق الاشتراطات الفنية لمواقف السيارات	4-8
34	غياب الوعي الكافي والسلوك الحضاري لاستخدام المواقف المتوفرة بكفاءة وفعالية	5-8

35	الخلاصة	
<b>الفصل الثاني : الدراسة التحليلية للمدينة</b>		
37	تمهيد	
38	تقديم مدينة عين بسام	-1
38	موقع مدينة عن بسام	1-1
41	نشأة مدينة عين بسام	-2
41	اصل التسمية	1-2
41	تاريخ النشأة	2-2
41	نشأة وتطور المدينة	3-2
42	المرحلة الاولى: قبل 1900	1-2-3
43	المرحلة الثانية : مرحلة مابين 1900 و 1953	2-2-3
44	المرحلة الثالثة : مابين 1953 و 1962	3-2-3
45	المرحلة الرابعة : مابين 1962 و 1972	4-2-3
46	المرحلة الخامسة : مابين 1972 و 1989	5-2-3
47	المرحلة السادسة : من 1990 الى يومنا هذا	6-2-3
48	اتجاه التوسع العمراني للمدينة	2-4
49	منافذ المدينة	2-5
51	الدراسة السوسيو اقتصادية	-3
51	الدراسة السكانية	1-3



53	الدراسة السكنية	2-3
54	الإطار المبني	-4
54	السكن	1-4
58	التجهيزات	2-4
58	تجهيزات إدارية	1-2-4
58	تجهيزات تعليمية	2-2-4
58	تجهيزات تجارية	3-2-4
58	تجهيزات صناعية	4-2-4
58	تجهيزات رياضية	5-2-4
59	تجهيزات صحية	6-2-4
59	تجهيزات ثقافية	7-2-4
59	تجهيزات النقل	8-2-4
59	تموضع التجهيزات بالمدينة	3-4
59	تجهيزات تعليمية	1-3-4
59	تجهيزات الإدارية	2-3-4
59	تجهيزات صحية	3-3-4
60	تجهيزات دينية	4-3-4
60	تجهيزات ثقافية	5-3-4
60	تجهيزات رياضية	6-3-4



60	محطات النقل	7-3-4
60	تجهيزات صناعية وتجارية	8-3-4
62	واقع النقل الحضري بالمدينة	-5
62	تحديد مسارات خطوط نقل شبه حضري الجماعي بالمدينة	1-5
63	تحديد مسارات خطوط نقل شبه حضري الخاص بالمدينة	2-5
64	المحطات في المدينة	3-5
68	الهيكل القاعدية للمدينة	-6
68	دراسة شبكات الطرق	1-6
72	مواقف السيارات	2-6
75	مفتريات الطرق	3-6
77	خلاصة الدراسة التحليلية	
<b>الفصل الثالث : الدراسة التحليلية لمركز المدينة</b>		
79	تمهيد	
80	تقديم وسط مدينة عين بسام	-1
80	نبذة عن مركز المدينة	1-1
80	موقع المركز من المدينة وحدوده	2-1
82	منافذ مركز المدينة	3-1
83	الإطار المبني وغير مبني	4-1
85	الاطار المبني	-2

85	أشكال البناء	1-2
87	التجهيزات	2-2
90	تأثير التجهيزات	3-2
92	علاقة التجهيزات بالطرق	4-2
93	الاطار الغير المبني	-3
93	المساحات الخضراء	1-3
94	شبكة الطرق	2-3
94	طرق أولية	1-2-3
95	طرق ثانوية	2-2-3
95	طرق ثالثة	3-2-3
97	المواقف	3-3
98	المواقف المهيأة	1-3-3
99	المواقف المسموحة	2-3-3
100	المواقف الممنوعة	3-3-3
101	عملية الحصر	4-3-3
101	الموقف 1	
102	الموقف 2	
103	نتائج الحصر	5-3-3
104	خلاصة الفصل	

## الفصل الرابع : عرض وتحليل بيانات الإستمارة

106	تمهيد	
106	اداة الدراسة	-1
106	عينة الدراسة	-2
107	المعالجة الاحصائية للبيانات	-3
107	التحليل الاحصائي للبيانات	-4
107	تحليل البيانات الاولية لافراد العينة	1-4
107	نسبة الذكور و الاناث لافراد عينة الدراسة	1-1-4
108	التركيبية العمرية لافراد عينة الدراسة	2-1-4
109	المستوى التعليمي لافراد العينة	3-1-4
110	المهنة وعنوان العمل	4-1-4
110	تحليل البيانات المتعلقة بالتنقل بالسيارة و مواقف السيارات بالمنطقة	2-4
110	اسباب التواجد بالمنطقة	1-2-4
111	الزمن اللازم لانجاز العمل (زمن انتظار او وقوف السيارة )	2-2-4
112	احجام سيارات افراد العينة	3-2-4
112	معاونة المنطقة من الازدحامات المرورية و قلة مواقف السيارات	4-2-4
113	صعوبة ركن السيارة مع ضمان السلامة المرورية	5-2-4
114	تحقيق المواقف الموجودة للمعايير المطلوبة	6-2-4
114	المواقف الخاصة بذوي الاحتياجات الخاصة	7-2-4

115	تأثير المواقف على حركة المرور	8-2-4
116	وجود اماكن لم تستغل كمواقف للسيارات	9-2-4
117	افضلية التنقل بالسيارة وسط الزحام ام ايقافها في مكان امن و التنقل سيراً	10-2-4
117	الخسائر المترتبة على الازدحام في مواقف السيارات	11-2-4
119	العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات	12-2-4
120	التعرف على الاراء حول المقترحات و الحلول	3-4
120	انواع المواقف التي يفضلها افراد العينة	1-3-4
121	راي افراد العينة حول تشجيع المواقف مدفوعة الاجر	2-3-4
122	مقترحات افراد العينة للحد من مشكلة مواقف السيارات	3-3-4
123	نتائج تحليل الاستمارة	
<b>الإقتراحات والتوصيات</b>		
126	تمهيد	
126	التدخل : اقتراح موقف متعدد الطوابق	-1
126	التصميم	1-1
127	التسيير	2-1
131	الإقتراحات والتوصيات	
132	خلاصة الفصل	
134	خاتمة عامة	
136	قائمة المراجع	



## فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
28	ابعاد مسارات الممرات	01
51	تطور عدد السكان لمدينة عين بسام	02
52	التوقعات المستقبلية لعدد سكان مدينة عين بسام	03
53	تطور الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام	04
62	خطوط النقل شبه الحضري العمومي لمدينة عين بسام	05
63	خطوط النقل شبه الحضري لسيارات الأجرة بمدينة عين بسام	06
64	موقع وخصائص محطات نقل شبه حضري بالمدينة	07
69	خصائص أهم المحاور المهيكلية بالمدينة	08
84	الإطار المبني وغير المبني	09
87	نوع التجهيزات	10
98	المواقف المهيأة	11
99	المواقف المسموحة	12
100	المواقف الممنوعة	13
102	حصر الموقف 1	14
103	حصر الموقف 2	15
107	الإناث والذكور	16



108	التركيبية العمرية	17
109	المستوى التعليمي	18
110	اسباب التواجد بالمنطقة	19
111	الزمن اللازم لانجاز العمل	20
112	احجام سيارات افراد العينة	21
113	معاناة المنطقة من الازدحامات	22
113	صعوبة ركن السيارة	23
114	تحقيق المواقف للمعايير	24
115	مواقف ذوي الإحتياجات	25
116	تاثير المواقف على الحركة	26
116	تاثير المواقف على الحركة	27
117	التثقل بالسيارة أو إيقافها	28
118	الخسائر المترتبة على الإزدحام	29
119	العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات	30
121	المواقف التي يفضلها الأفراد	31

## فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
09	التدرج الهرمي لطرق على أساس الأهمية	01
11	التدرج الهرمي لطرق على أساس الوظيفة	02
21	تخطيط لمواقف السكنية	04 + 03
21	للمواقف في المراكز التجارية	05
22	للمواقف في المدارس والكليات	06
22	للمواقف في المصانع	07
22	للمواقف في المستشفيات	08
23	للمواقف في مراكز الترفيه و التسلية	09
23	للمواقف في المساجد	10
23	للمواقف في في النوادي الرياضية	11
24	متطلبات تصميم المواقف المتوازية	12+13
25	المواقف العمودية	14
25	المواقف المائلة	15+16
26	المدخل والمخرج منفصلين	17
26	المدخل المخرج معا	18
30	المدخل و المخرج معا	19

30	مواقف المعوقين	20
32	اشارة ممنوع الوقوف	21
32	اشارة ممنوع الوقوف و التوقف	22

## فهرس الأشكال البيانية

الصفحة	العنوان	الرقم
52	نمو وتطور عدد سكان مدينة عين بسام	01
53	تطور الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام	02
55	دائرة نسبية للحظيرة السكنية لمدينة عين بسام	03
84	دائرة نسبية للإطار المبني وغير المبني	04
88	دائرة نسبية توضح مساحة التجهيزات	05
107	نسبة الإناث والذكور	06
108	التركيبية العمرية للأفراد	07
109	المستوى التعليمي	08
110	اسباب التواجد بالمنطقة	09
111	الزمن اللازم لانجاز العمل	10
112	احجام سيارات افراد العينة	11

113	معاناة المنطقة من الازدحامات	12
113	صعوبة ركن السيارة	13
114	تحقيق المواقف للمعايير	14
115	مواقف ذوي الإحتياجات	15
116	تأثير المواقف على الحركة	16
116	أماكن لم تستغل كمواقف	17
117	التنقل بالسيارة أو إيقافها	18
118	الخسائر المترتبة على الإزدحام	19
120	العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات	20
121	المواقف التي يفضلها الأفراد	21
122	المواقف مدفوعة الأجر	22

## فهرس المخططات

الرقم	العنوان	الصفحة
01	المرحلة الاولى قبل 1900	42
02	المرحلة الثانية ما بين 1900 و1953	43
03	المرحلة الثالثة ما بين 1953 و1962	44
04	المرحلة الرابعة ما بين 1962 و1972	45



46	المرحلة الخامسة ما بين 1972 و1989	05
47	المرحلة السادسة من 1990 الى يومنا	06
48	اتجاه التوسع العمراني للمدينة	07
50	منافذ المدينة	08
57	توزيع الأنماط السكنية بالمدينة	09
61	التجهيزات	10
63	مسارات خطوط نقل شبه حضري بالمدينة	11
66	محطات نقل شبه حضري بالمدينة	12
70	المحاور المهيكلية في المدينة	13
71	شبكة الطرق بالمدينة	14
73	مواقف السيارات بالمدينة	15
76	مفترقات الطرق بالمدينة	16
82	منافذ مركز المدينة	17
83	الإطار المبني وغير المبني	18
89	تجهيزات المركز	19
91	تأثير التجهيزات	20
92	علاقة التجهيزات بالطرقات	21
93	المساحات الخضراء	22
96	شبكة الطرق	23



128	موقع الموقف المقترح	24
129	مخطط الطابق الأرضي للموقف المقترح	25
129	مخطط الطابق 2+1 للموقف المقترح	26
130	مقطع عرضي للموقف المقترح	27
130	واجهة الموقف المقترح	28

## فهرس الخرائط

الرقم	العنوان	الصفحة
01	google Mapp توضح حدود مدينة عين بسام	38
02	الخريطة الإدارية لولاية البويرة وموقع بلدية عين بسام	39
03	الخريطة الإدارية لولاية البويرة وموقع بلدية عين بسام	40
04	خريطة توضح موقع مركز مدينة عين بسام من المدينة	80
05	خريطة توضح حدود مركز مدينة عين بسام ومحيطه المجاور	81



## فهرس الصور

الصفحة	العنوان	الرقم
17	مواقف محاذاة لطريق	01
18	المواقف سطحية و مائلة	02
19	المواقف متعدد الطوابق	03
19	موقف للمعوقين	04
31	اشارة افقية مواقف المعوقين	05
31	مواقف عمودية	06
31	مواقف مائلة	07
49	بعض منافذ المدينة	09+08
55	توضح نمط سكن تقليدي	11+10
56	توضح نمط سكن حديث	13+12
56	توضح تجزئة ترابية	15+14
60	توضح بعض تجهيزات المدينة	21+20+19+18+17+16
67	توضح بعض محطات النقل بالمدينة	26+25+24+23+22
74	توضح بعض المواقف بالمدينة	32+31+30+29+28+27
76	مفترقات الطرق بالمدينة	34+33
85	واجهات النمط الإستعماري	36+35



86	واجهات النمط المعاصر	38+37
89	بعض تجهيزات المركز	40+39
90	تأثير تجهيزات المركز	43+42+41
94	طرق أولية	45+44
95	طرق ثانوية	47+46
95	طرق ثالثة	49+48
98	المواقف المهيأة	51+50
100	المواقف المسموحة	53+52
101	المواقف الممنوعة	54
102	صورة جوية للموقف الحديقة	55
103	صورة جوية للموقف طريق بوعلام لعلوي	56
126	الساحة العمومية بمركز المدينة	57
127	مواقف ذوي الإحتياجات الخاصة	58
130	موقف متعدد الطوابق	60+59

# الفصل التمهيدي



## مقدمة عامة

1- المقدمة

2- الاشكالية

3- الفرضيات

4- اهداف الدراسة

5- اسباب اختيار الموضوع

6- المنهجية المتبعة

7- هيكله المذكرة



## المقدمة :

شهدت المدن بشكل عام مراحل متعددة من النمو و التطور في النسيج العمراني وذلك من خلال تاريخها الطويل حيث عرفت ثورة منقطعة النظير في العديد من المجالات مثل الزيادات السكانية والزيادة الكبيرة في أحجام و أعداد وسائل النقل وتعدد أسباب الحياة داخل المدينة وتنوع أنشطتها وفعاليتها الإقتصادية و الإجتماعية و الثقافية .

وقد أدى هذا النمو إلى ظهور العديد من المشاكل خاصة المتعلقة بحركة المرور فأصبحت الشوارع تشهد إختناقات مرورية عديدة و إكتظاظ ولضمان الإنسياب الجيد للحركة في الطرق لابد من الاهتمام بتوفير مساحات كافية لوقوف السيارات بقدر لا يقل عن الاهتمام بتوفير شبكات الطرق التي تستوعب أحجام السيارات في المدينة .

وتعتبر مواقف السيارات من أهم المشاكل التي تعاني منها مراكز المدن في العالم , وتكمن هذه المشكلة في عدم التوازن بين العرض و الطلب لمواقف السيارات والوقوف العشوائي وخاصة في المناطق التي تركز فيها الأنشطة التجارية الأمر الذي أثر سلبا على إنسياب حركة المرور .

وتعتبر الجزائر كغيرها من البلدان التي تشهد توسعا عمرانيا و سكانيا كبيرا الأمر الذي إنعكس سلبا على حركة المرور وخاصة في مراكزها , مما ترتب عنه إختناقات كبيرة في حركة المرور وكثرة الحوادث وسوء التنظيم وانعدام مواقف السيارات في مراكز المدن بالإضافة الى التوقف العشوائي في الكثير من الأحيان .



ويبدو أن مدينة عين بسام هي الأخرى تعاني من مشاكل سوء التنظيم لحركة المرور الامر الذي نتج عنه اختناق كبير في وسط المدينة وتوقف عشوائي سببه غياب مواقف السيارات وخاصة بعد الإزدياد الكبير لحضيرة السيارات في المدينة .

### الإشكالية :

تعد مواقف السيارات احد نماذج استعمالات الاراضي الاساسية في المدن , اذ يعد توفرها امرا اساسيا بالنسبة لمستخدمي السيارات , وذلك ينطبق على كل من مناطق الاعمال والنشاطات التجارية , المناطق السكنية , المناطق الصناعية ... الخ ,و يمكن ملاحظة مشاكل مواقف السيارات في كل انواع المناطق التي تحوي تركيزا للنشاطات البشرية , كمراكز المدن ,و بسبب تطورات النقل وكثرة المركبات التي احدثت انقلابا لظروف الحياة في الوسط الحضري وخاصة بعد التطور الذي شهده مركز المدينة الذي يعتبر نواة اصلية تعكس هوية المدينة بالإضافة الى تمركز النشاطات الاقتصادية والثقافية والخدماتية الأمر الذي سيرفع من الطلب على مواقف السيارات ومن هنا فإن الكثير من مراكز المدن تعاني من عدم القدرة على استيعاب هذا الكم الهائل من السيارات وذلك بسبب غياب المساحات الكافية المخصصة للوقوف .

وتعتبر مدينة عين بسام من المدن التي اصبح مركزها يمثل نقطة قلق للمسير و المستعمل في آن واحد , وذلك بما يميزه من اختناقات كبيرة وسوء تنظيم لحركة المرور وتوقف عشوائي في كل مكان وهذا بسبب النقص الفادح في مواقف السيارات وعليه يمكن طرح التساؤل التالي :

ماهي وضعية مواقف السيارات في مركز مدينة عين بسام ؟ وكيف كانت انعكاسات ذلك على حركة المرور ؟ وماهي سبل معالجة ذلك ؟



## الفرضيات :

- ✓ غياب مواقف السيارات نتج عنه إختلال كبير في المنظومة المرورية في وسط المدينة
- ✓ التوقف العشوائي يساهم في الإزدحام المروري بمركز المدينة

## اهداف الدراسة :

يمكن تحديد اهداف البحث من خلال العناصر التالية :

- ✓ معرفة اسباب التوقف العشوائي لوسط المدينة
- ✓ ايجاد حلول لمشكلة المواقف على مستوى وسط مدينة عين بسام

## اسباب اختيار الموضوع :

- ✓ قلة هذا النوع من الدراسات وندرتها على المستوى المحلي
- ✓ الرغبة في اكتساب معرفة علمية وتطبيقية في هذا المجال
- ✓ تشجيع تقديم المشاريع لتنظيم مواقف السيارات وفق المعايير التخطيطية
- ✓ إيجاد الحلول المناسبة لإشكالية المواقف بمركز مدينة عين بسام



## المنهجية المتبعة:

بعد قيامنا بتحديد المشكل المدروس و صياغة الهدف العام تبين لنا أن المنهج الذي يتماشى مع طبيعة موضوع دراستنا هو المنهج الوصفي و التحليلي الذي يسمح لنا بالوصف المنظم والدقيق للظاهرة بدءا بجمع المعطيات البيانية و الوصفية ومن ثم القيام بالعمل الميداني وتحليل منطقة الدراسة ثم وضع استمارة استبيان لمعرفة آراء المترددين على منطقة الدراسة ومن ثم الخروج بإقتراحات وتوصيات. حيث تم في هذه العمليات الإتصال بمختلف الهيئات و المصالح الرسمية للمدينة بغية الحصول على المعطيات والبيانات الضرورية لإتمام البحث بالإضافة إلى استعمال مختلف الوسائل الضرورية في عملية التحليل (كتب , مذكرات , صور , خرائط....) والاستعانة بمخطط شغل الأرض و مخطط التهيئة والتعمير .



## هيكلية المذكرة :

العنوان : إشكالية مواقف السيارات بمركز مدينة عين بسام

مقدمة عامة

المتبعة المنهجية

اسباب اختيار الموضوع

اهداف الدراسة

الفرضيات

الإشكالية

مقدمة

الفصل الأول سند نظري : مفاهيم متعلقة بموضوع الدراسة

الفصل الثاني : دراسة تحليلية لمدينة عين بسام

الفصل الثالث : دراسة تحليلية لمركز مدينة عين بسام

الفصل الرابع : عرض وتحليل بيانات الإستمارة

الإقتراحات والتوصيات

# الفصل الأول



## السند النظري

### تمهيد

1- مفهوم المدينة

2- شبكة الطريق

3- تصنيف الطرق

4- نظام النقل

5- مركز المدينة

6- التجهيزات

7- المواقع

8- أسباب مشكلة مواقف السيارات

خلاصة



## تمهيد:

إن دراسة موضوع فضاءات التوقف و خاصة في مراكز المدن أصبح أهم عنصر في تحقيق تنظيم

الحركة , فتموقع التجهيزات المهمة في مركز المدينة يتسبب في زيادة حجم التنقلات اليومية, و هذا ما

يزيد في تفاقم الحركة و لذلك يستوجب علينا تحديد بعض المفاهيم و

المصطلحات التي لها علاقة بالموضوع للتمكن من الإلمام الشامل بحوثيات البحث.

## مفاهيم عامة:

### 1- مفهوم المدينة:

لقد اختلف الباحثون في تحديد مفهوم المدينة , فمنهم من يعرف المدينة على أنها عبارة عن تصميمات

مبنية و تشكيلات رياضية وهندسية وفلسفية و إيديولوجية و رمزية و هي تعبر عن تطور الفن العمراني

الذي يحاول على مر العصور إبراز الجماليات التي تجذب الناس و المهابة التي تعبر عن سلطة

الحكام.<sup>1</sup>

### 2- شبكة الطريق:

إن حالة الطريق تشكل عنصرا مهما في مجال ضمان الراحة و الأمن و تعتبر عاملا متحكما في سرعة

المركبات والحد من المشاكل المرورية خاصة مشكل الاختناقات المرورية يتم ذلك عن طريق إضافة

محاور جديدة أو توسيع محاور موجودة كما إن توسيع شبكات الطرق يؤدي إلى الزيادة في عدد

الرحلات.

<sup>1</sup>خلف الله بوجمعة - العمران والمدينة - دار الهدى للنشر - عين مليبة 2005- ص 09 .



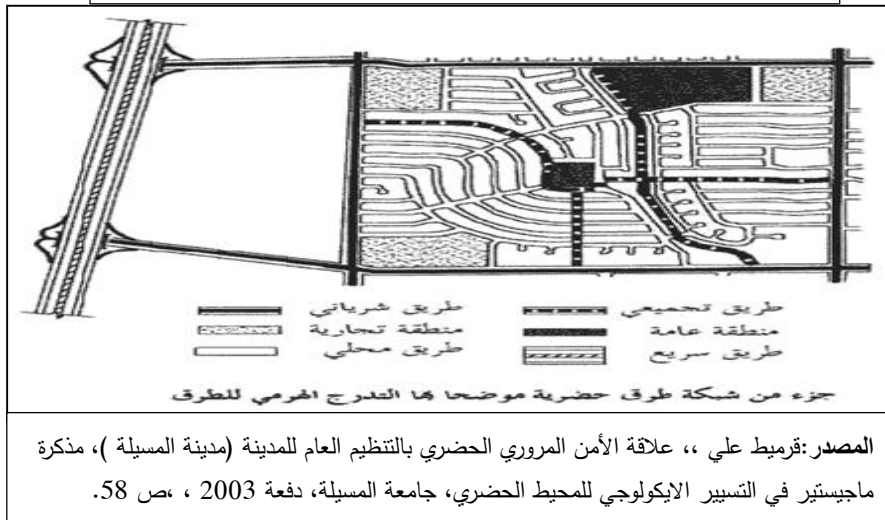
### 3-تصنيف الطرق:<sup>2</sup>

سنذكر تصنيفين هما:

#### 3-1-التصنيف على أساس الأهمية:

- ✓ **طرق حرة:** صممت هذه الطرق لتقديم تسهيلات لاستيعاب حجم كبير من الرحلات الحضرية ولمسافات طويلة، وللوصول بسرعة كبيرة وتخدم بالإضافة تنقلات دولية وإقليمية وحضرية.
- ✓ **طرق سريعة:** وهي عبارة عن طرق سريعة مخصصة لخدمة حجمالمروري كبير بين التجمعات الحضرية لمسافات طويلة ولتنقلات اقليمية.
- ✓ **طرق مجمعة:** تقوم بتجميع حركة المرور من الشوارع الرئيسية، وربطها بالشوارع المحلية، وهي مكونة من شبكة داخلية تربط الوحدات السكنية بالمناطق الأخرى في المدينة. لذا فهذا النوع موجه للتنقلات الحضرية، وتحقق سهولة الوصول إلى كافة أرجاء المدينة والمناطق المحاذية لها.
- ✓ **طرق محلية:** توجه هذه الطرق لخدمة التنقلات القصيرة المحلية للوصول إلى أماكن السكن، والخدمات، وبالتالي فهي التي تقوم بتوزيع الحركة محليا.

الشكل 01: التدرج الهرمي لطرق على أساس الأهمية



<sup>2</sup> قرميط علي - علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة (مدينة المسيلة ) - مذكرة ماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري-جامعة المسيلة- دفعة 2003 - ص 58..



### 3-2-التصنيف على أساس الوظيفة:<sup>3</sup>

وهذا راجع للعلاقة المباشرة بين شبكة الطرق وتوزيع النشاطات في المدينة وهي:

- **الطرق التجارية:** تقدم الطرق وظائف عديدة لسكان المدينة، وتهدف من خلالها إلى تحقيق الفائدة للمجالات الوظيفية داخل المدينة، حيث تختص بوظائف معينة، منها ما يخدم الجانب التجاري، إذ يفضل أصحاب المؤسسات التجارية والخدمات المختلفة اختيار موقع لمؤسساتهم على امتداد الشوارع، لسهولة الوصول إليها بمختلف وسائل النقل وعادة تحتل مثل هذه الشوارع وخاصة الرئيسية منها الأماكن المركزية في المدينة، وتتفرع منها شوارع ثانوية ومحلية، وتعتبر هذه الشوارع مراكز جذب قوية لسكان المدينة وإقليمها لما تقدمه من الخدمات الضرورية اليومية، لذا فهي من أكثر شوارع المدينة ازدحاما بالمرور، وإليها تتجه الدراسات لإيجاد الحلول للاختناقات المرورية التي تحدث، وتحديد النشاطات التجارية وحصرها ضمن شوارع معينة تتوفر على المعايير التخطيطية التيتمكنها من توفير سهولة التنقل، و توقف السيارات بكل أمان وسيولة.
- **الطرق السكنية:** إن توزيع استعمال الأرض السكنية بأشكالها وأحجامها المختلفة على أجزاء الأرض الحضرية، ينعكس مباشرة على الطرق التي تخدمها، والتي أنشئت لتلائم طبيعة العقارات المبنية، ومتطلبات السكان وراحتهم، والتي تربطهم بالطرق على اختلاف رتبها، وتتكامل معها، لذلك تختلف أبعادها من موقع لآخر، كما أن فئة من هذه الطرق تؤدي وظائف سكنية بحتة أكثر من الوظيفة المرورية (مثل: الأزقة الموجودة في مدننا القديمة)، والتي تكون عندها حركة السير الميكانيكية بطيئة.

<sup>3</sup>قadari الدراجي-النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة (مدينجو عريريج)- مذكرة ماجستير، جامعة المسيلة - دفعة 2012- ص26.



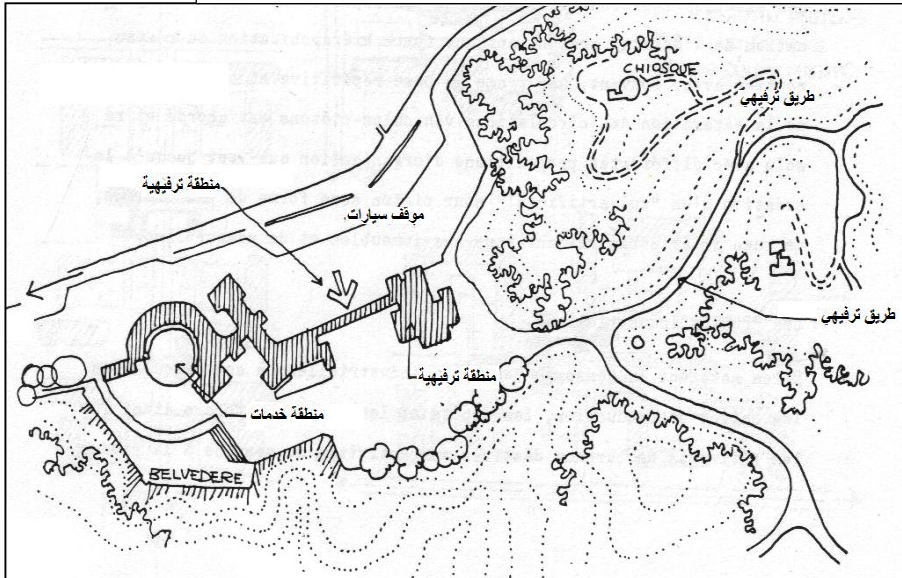
• **الطرق الترفيهية:** يمثل جزء من هذا النوع في الطرق التي تطل على شواطئ البحار والأنهار، أو التي تخترق الغابات والمساحات الخضراء الكبرى، أما الجزء الآخر فيتمثل في الطرق التي تتعدد فيها الاستعمالات ذات الغرض الترفيهي، وتنتشر على طولها قاعات السينما والمسارح وأروقة العرض المختلفة، والنوادي والمطاعم... فضلا عن أماكن الراحة المتمثلة في الحدائق العمومية والمنتزهات والفنادق والمراكز الرياضية ...

• **الطرق الصناعية:** تحتاج المناطق الصناعية إلى ارتباط دائم بالمدينة بواسطة وسائل النقل المختلفة، لنقل البضائع والمواد المختلفة والعمال والخدمات المتعددة، ويجب على هذه الخدمة أن تتصف بالاستمرارية والأمان والسرعة، وتؤمن بصورة أساسية طرق:

- ✓ طرق إقليمية تحيط بالمناطق الصناعية وتربطها بباقي المناطق المجاورة.
- ✓ طرق محلية تنفرع من الطرق الإقليمية إلى داخل المناطق الصناعية وتقسّمها إلى تجمعات.

طرق فرعية داخلية، تقوم بالربط بين الطرق المحلية ومناطق العمران والمصانع والخدمات المختلفة في المدينة.

الشكل 02: التدرج الهرمي لطرق على أساس الوظيفة



المصدر: الدكتور محمود توفيق سالم -هندسة الطرق دار الراءب الجامعية -بيروت- لبنان، 1984، ص23



#### 4- نظام النقل:

إن المفهوم العام لأي نظام يتألف من مجموعة من الأجزاء والعناصر المترابطة فيما بينها تستعمل لتحقيق هدف مشترك، وبالنسبة لنظام النقل فهو مجموعة وسائل النقل ومرافقها سواء كانت البرية أو الجوية أو البحرية وسواء كان على الصعيد الاقليمي أو الحضري. وتشكل نظم النقل جزءا من نظام البنية التحتية والمرافق الأساسية العمرانية والاقتصادية للمنطقة الحضرية، فنظام النقل هو جزء مهم من النظم الأخرى كشبكات المياه والكهرباء والصرف الصحي وغيرها من مكونات النظام الحضري.

ويتألف نظام النقل من خمسة مكونات أساسية وهي (الطريق، المركبة، القوة المحركة، المحطات، نظم التحكم بالتشغيل).

لا شك أن واحدا من أهم العناصر في أي مدينة حديثة هو نظام النقل في تلك المدينة. وإذا كان هذا النظام فعالا فيمكن القول أن تلك المدينة متقدمة بصورة جيدة لأن النقل هو العامل الرئيسي الذي يؤثر في البنية التحتية للمدينة، وإضافة إلى ذلك فإن النمو الاقتصادي والاجتماعي يعتمد على نظام النقل في المدينة. وذلك لأن نظام النقل يسهل الحركة لأنواع الأخرى من القطاعات مثل الزراعة والصناعة والتعدين والتجارة وخلافه. ويستفيد الناس من نظام النقل الجيد لأنه يمكنهم من الوصول إلى أهدافهم بسهولة في مناطق مختلفة من المدينة. ويمكن أن يذهب الناس للتسوق والترفيه والذهاب للعمل والزيارة بسهولة إذا كان نظام النقل قد تم تصميمه بطريقة جيدة.<sup>4</sup>

<sup>4</sup>شاكر بخضر-مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة -دراسة استشرافية- مذكرة ماجستير، 2011، ص14 .



## 5- مركز المدينة:

### 5-1- تعريف المركز:

مراكز المدن هي الأماكن المشغولة دوماً وهو الذي يشمل ويجمع القيم الحضارية: (المكاتب والمحلات)، السلع والبضائع (المخازن الكبيرة)

وهو أيضاً كل مجال الذي يجمع المسافات المحيطة بموقعه، سهولة الالتقاء والوصول إليه، يحمل أهم الوظائف ويمكن تطويره عن طريق الرموز والقيم التاريخية التي تحويه.

### 5-2- ابعاد ومؤشرات مركز المدينة:<sup>5</sup>

#### 5-2-1- إمكانية الوصول:

المركز أولاً هو مفهوم هندسي، وعادة يشير إلى مركز المساحة، وهو النقطة المركزية التي تتركز به الأنشطة المختلفة وهو النقطة التي لديها أفضل تموقع نسبياً من حيث المسافات إلى النقاط الأخرى المركز من حيث الوصول إليه يعتمد كلياً على النقاط والفضاءات المرجعية كالمعالم، ومنه نستنتج المعيار الوحيد (المسافة) المترجم إلى (وقت تكلفة) غير كافي لتحديد المركز بشكل صحيح. المركز مرتبط جداً بالبيئة الجغرافية، فتطور النقل يعطي مفهوم الوصولية.

#### 5-2-2- الكثافة والتمركز:

المركز عموماً ما يتميز بكثافة المباني والتركيزات القصوى للسكان، حيث يوجد فيه فرص الأعمال، النشاطات الاقتصادية والثقافية، فضاءات للتعرف، وله القدرة على اتخاذ القرارات والسيطرة، ويخلق تأثير على تنظيم الحيز الحضري.

<sup>5</sup>ميموني وليد- اثر تمركز التجهيزات على مركز المدينة - مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير 2015 ص 13، 12.



### 5-2-3- أنواع مراكز المدن:

#### ✓ المركز القديم او التاريخي:

هو النواة الأصلية والمكان الأصلي للمدينة، وهو الغني بالتراث التاريخي، يجمع النشاطات المهمة للمدينة، فالتطور العمراني للمدن هو عموما مرتبط بالمظهر العمراني والمعماري المختلف، وفي معظم المدن الحالية تعتمد وترتكز في تطورها على المراكز الحضرية.

#### ✓ منطقة الاعمال التجارية:

منطقة النشاطات هي التي تعبر عن:

القوة والقدرة العمرانية، هي القلب الحي والناشط بمتوقعه، مساحة تأثيره وكذا يحمل العناصر المهمة التي تهيك النظام الحضري.

### 5-2-4- تأثير المركز على نظام النقل:

تشهد المراكز الحضرية في الوقت الحاضر تحولات اقتصادية و اجتماعية وإدارية وقد نتج عن هذه التحولات حركة دائمة.

فالنقل الحضري يضم جميع وسائل النقل التي تتلاءم مع خصائص مركز المدينة، والتي تتطلب تنظيما جيدا لحركة الأشخاص و البضائع فهو يهدف لإعطاء ديناميكية و استمرارية للحياة في مركز المدينة ويجعل منها مكانا لبت واستقبال الحركة.

### 6-التجهيزات:

#### 6-1-تعريف التجهيز:

هو منشأة حضرية عبارة عن مساحة حرة أو مبنى أين تجرى فيه مجموعة من النشاطات المحددة، بتنظيم و هيكلية خاصة موجهة لمجموعة من الأشخاص المندمجة مع بعضها البعض.



## 6-2-أنواع التجهيزات:<sup>6</sup>

نميز نوعين من التجهيزات:

### 6-2-1-التجهيزات العمومية او (المرافق العمومية):

هي تجهيزات هدفها الأساسي هو الخدمة العمومية، كما تستجيب لجميع احتياجات المواطنين بصفة مجانية ولا تميز بين أفراد المجتمع، ولا تهدف إلى الربح من خلال هذه الخدمة. وعملية انجاز التجهيزات العمومية تكون من طرف المسيرين السياسيين بالنسبة للسكان فهم يعتبرون إن التجهيزات أساس الحركة في المدينة لان هذه التجهيزات لديها وظائف مختلفة (متداخلة ومتكاملة أحيانا) .

### 6-2-2-التجهيزات الخاصة:

هي تجهيزات ليست منافسة إنما مكملة للتجهيزات العمومية وهدفها تقديم خدمات للسكان بصفة غير مجانية، وهو ذو منفعة خاصة، وتخضع هذه التجهيزات للضرائب، لأنها قائمة على أساس تجاري.

### 6-3-تأثير توزيع التجهيزات على نظام النقل:

إن التزايد السكاني يترتب عليه امتداد المدينة من حيث المناطق العمرانية فتتوسع وتزداد مراكز العمل و التجارة والترفيه، ومن خلال هذه التوسعات التي تعرفها المدن نجد النشاطات موزعة في نقاط متباعدة مما يحتم على السكان تنقلات مستمرة تختلف أسبابها، وهي تنقلات ضرورية تربط بين مكان الإقامة و الأماكن المقصودة، ومن هنا يتم التركيز على حركة الأفراد ودور النقل في توفير و تلبية مختلف أنواع التنقلات.

ميموني وليد - اثر تمركز التجهيزات على مركز المدينة مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير 2015 ص 12،13.<sup>6</sup>



## 7-المواقف:

### 1-7- بعض مفاهيم التوقف:<sup>7</sup>

#### 1-1-7- تعريف الموقف:

توقف سيارة هو عبارة عن استغلال مكان (فضاء) من المحيط العمراني للمدينة. يمكن أن تكون مبنية أو غير مبنية، على الرصيف أو خارجه. يمكن أن تكون مرآب أو عبارة عن مساحة مهياة على السطح ومغطاة أو لا. كما يمكن أن تكون مخصصة للتوقف خلال النهار أو خلال الليل. مؤقت أي لبعض الدقائق أو لمدة طويلة، أي خلال ساعات. مجاناً أو مقابل أجر يدفع للبلدية أو لمن يسهر على تسييره. كما يمكن أن يكون مقنناً ومصحوباً بإشارات تسهل استغلاله أو دون ذلك.

#### 2-1-7- تجهيزات التوقف:

هي عبارة عن منشأة خاصة بتوقف وسائل النقل الفردية مثل الموقف و المرآب الخاص في الطابق الأرضي من البناية أو في القبو أو في الطوابق العلوية، وكذا مساحات التوقف الخارجية أو أماكن الركن بمحاذاة الشوارع.

#### 3-1-7-المواقف: هو عبارة عن تجهيز خاص بالتوقف، ذو طابق أو عدة طوابق ومغطى كلياً أو

جزئياً

#### 4-1-7-مرآب خاص: هو عبارة عن تجهيز مغطى لإيواء وسيلة نقل، في الغالب سيارة.

#### 5-1-7-مساحة التوقف: هي عبارة عن تجهيز خاص بالتوقف في الهواء الطلق.

#### 6-1-7-مكان الركن: مساحة محددة، حيث تسمح للسيارة التوقف بها.

#### 7-1-7-ممرات السير: هي عبارة عن مساحات بمحاذاة أماكن الركن، تسمح لوسائل النقل بالدخول إلى

أماكن الركن والخروج منها والمناورة، كما تستعمل من قبل الراجلين العابرين لمساحة التوقف.

وزارة الشؤون البلدية والقروية - دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات- مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 1426 هـ، الطبعة الاولى.



7-1-8- طرق الربط: هي مساحات سير وسائل النقل، تربط هذه الأخيرة الموقف بشبكات الطرق.

7-1-9- الميل: هو عبارة عن طريق تربط بين طابقين.

7-1-10- مساحة التجاوز: هي عبارة عن مساحة طولية أو عرضية بحدود مساحة الركن، أو طريق

الربط لتوفير فضاء للجزء المتجاوز من وسيلة النقل، وعموما ارتفاع مساحة التجاوز لا تتعدى 20 سم.

7-1-11- حافة الحماية: هي عبارة عن شريط بارز مكون مساحة مرتفعة قليلا، تقع في حدود طرق

الربط أو ممرات السير، الهدف من هذه الحافة هو منع الاحتكاك ما بين هيكل وسيلة النقل والعوائق

الجانبية مثل الجدران أو ما شابه ذلك.

7-1-12- حجم الانتظار: مجموع العربات المنتظرة في مساحة معينة لفترة زمنية محددة ويعبر عنه غالبا

بعدد العربات في اليوم.

7-1-13- فترة الانتظار: الفترة الزمنية المتوسطة التي تقضيها العربة في مكان الانتظار.

7-2- تصنيف المواقع:<sup>8</sup>

7-2-1- مواقف بمحاذاة الطريق (بجوار الأرصفة) :

يمكن تقسيم المواقع التي توجد إلى جانب الأرصفة

بالشوارع إلى ثلاثة أنواع:

✓ المواقع الموازية والعمودية:

تعتبر المواقع الموازية أكثر التصميمات المستخدمة

في المواقع التي توجد إلى جانب الأرصفة، أما

العمودية فتستعمل عادة بمحاذاة التجهيزات الأحياء

السكنية الجماعية.

الصورة رقم 01: مواقف محاذية لطريق



المصدر [Wikipedia.org/wiki/pedestrianzone](https://www.wikipedia.org/wiki/pedestrianzone)

<sup>88</sup>وزارة الشؤون البلدية و القروية ، دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ، 1426 هـ ، الطبعة الأولى، ص45.



### ✓ المواقع الموازية والعمودية:

تعتبر المواقع الموازية أكثر التصميمات المستخدمة في المواقع التي توجد إلى جانب الأرصفة، أما العمودية فتستعمل عادة بمحاذاة التجهيزات الأحياء السكنية الجماعية

### ✓ المواقع المائلة:



هو نظام تتوقف به السيارات في زاوية

75,60,45,30 درجة، وهو نظام فعال لتفادي حركة

وازدحام السيارات.

وتعتبر المواقع المائلة بشكل عام من المواقع الغير

مستحسنة بجانب الأرصفة، وعادة ما تستخدم هذه

المواقف في قطع الأراضي التي تخصص لمواقف السيارات هذه المواقف لا توجد بكثرة لأنها تأخذ فضاء كبير من المجال الحضري، وإذا استخدمت في الشوارع فيجب أن تكون الشوارع عريضة. ولذا هذا النظام نجده في الفضاءات الحرة.

### 7-2-2-مواقف سطحية:

وهي المواقف السطحية التي تتواجد على مستوى سطح الأرض كمواقف الأسواق أو المباني العامة أو المواقف المحاذية لبعض العمارات.

### 7-2-3-مواقف أسفل المباني:

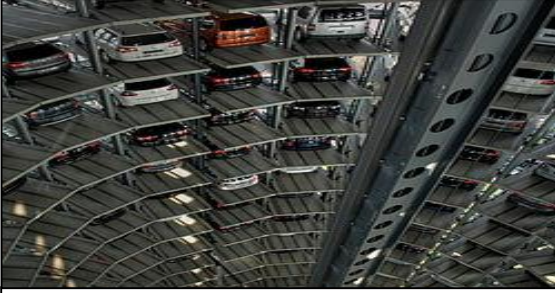
توجد بمستوى الدور الأرضي للمبنى أو القبو، وتتصل بسطح الأرض عن طريق منحدرات مناسبة للدخول أو الخروج منها.



#### 7-2-4- مواقف متعددة الأدوار:

وهي التي تنشأ من عدة طوابق وتستخدم عادة في الأماكن العامة التي يرتدها الناس بكثرة مثل المناطق التجارية بوسط المدن.

الصورة رقم 03:المواقف متعدد الطوابق.



المصدر: [Wikipedia.org/wiki/pedestrianzone](https://en.wikipedia.org/wiki/pedestrianzone)

الصورة رقم 04:موقف للمعوقين.



المصدر: [Wikipedia.org/wiki/pedestrianzone](https://en.wikipedia.org/wiki/pedestrianzone)

#### 7-2-5- مواقف المعوقين:

وهي مواقف من أجل الأشخاص العاجزين عن الحركة. وفيه يتم وضع مواقف المعوقين في أماكن يسهل الحركة فيها وتكون قريبة من المداخل الرئيسية

في المباني. وتعرف مواقف المعوقين بوضع علامات مميزة للدلالة على تخصيص تلك المساحة لوقوف سيارات المعوقين فقط، وتزود الأرصفة الملاصقة لمواقف المعوقين بمنحدرات تسهل عملية حركة المعوقين.

#### 7-3- العوامل المؤثرة في اختيار مواقع مواقف السيارات:

- العلاقة بين الطلب على المواقف في المناطق المراد التخطيطي لها، ومدى ما هو متوف منها حالياً.
- مسافات السير بين مواقف السيارات والمكان الذي يستهدفه صاحب السيارة.
- قيمة الأرض المراد انشاء الموقف عليها، لأن ذلك يؤثر على التكلفة الانشائية للمشروع، حيث يتم تحديد نوع الموقف وموقعه تبعاً لتكلفة الانشاء، فالمناطق التي يكون بها السعر منخفض تكون



المواقف سطحية، أما المناطق التي تكون متوسطة السعر فتخصص عادة للمواقف المتعددة الأدوار، أما المواقف التي تكون تحت الأرض فتكون المرتفعة السعر.

- الاستعمالات المحيطة بموقع مواقف السيارات.
- حجم ونوع الحركة على الطريق، الذي سيتم الاعتماد عليه في الترخيم على مواقف السيارات.

### 7-3-1-متطلبات اختيار مواقع مواقف السيارات:<sup>99</sup>

- أن يكون موقع المواقف متماشيا مع مخطط المدينة.
- التقليل من أوقات الوصول الى المواقف، بحيث تكون المواقف قريبة من الجهة التي ينبغي للسائق الوصول إليها.
- أن تكون مداخل ومخارج المواقف بعيدة عن التقاطعات الرئيسية.
- أن تكون الطاقة الاستيعابية بالطرق التي تتواجد على جانبيها المواقف تستوعب الحركة الاضافية للمرور.

### 7-3-2-العوامل المؤثرة على كفاءة استعمال مواقف السيارات:

- سهولة الوصول الى الموقف.
- أجرة الوقوف في المواقف.
- نوع المواقف ومدى توفرها.
- موقع الموقف المقترح انشاؤه بالنسبة لاستعمالات الاراضي، التي تولد الطلب على المواقف.

### 7-3-3-متطلبات استعمالات الأراضي والأنشطة لمواقف السيارات:

يعتمد نوع وعدد مواقف السيارات على استعمالات الأراضي ونوع النشاط بها، ويختلف عدد السيارات المطلوبة لكل نشاط من بلد لآخر، وأسلوب حياة الأفراد الذي ينعكس على معدل امتلاك السيارة.

<sup>99</sup>وزارة الشؤون البلدية و القروية ، دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ، 1426 هـ ، الطبعة الأولى، ص11.



## السكن: +

- ✓ العدد المحدد في المساكن الفردية هو: موقفين (02) لكل مسكن.
- ✓ أما العدد المحدد في المساكن الجماعية هو: موقف (01) لكل مسكن.



## المراكز التجارية: +

الشكل رقم 05: للمواقف في المراكز التجارية.



- ✓ مراكز تجارية على مستوى المجاورة: يراعى توفير (06) مواقف لكل (100 م<sup>2</sup>). من إجمالي المساحة الطابقية للمركز، و يفضل أن تكون المواقف سطحية مجمعة.
- ✓ مراكز تجارية على مستوى الحي أو المدينة أو الاقليم: يراعى توفير (08) مواقف لكل (100 م<sup>2</sup>) من إجمالي

المساحة الطابقية للمركز. يمكن أن تكون المواقف سطحية مجمعة ، أو أسفل المركز، أو الجمع بينهما



### ✚ المدارس والكليات:

الشكل رقم 06: للمواقف في المدارس والكليات.



✓ يراعى في مدارس التعليم الابتدائي والمتوسط، توفير موقف (01) لكل (05) طلبة.

✓ يراعى في مدارس التعليم الثانوي، توفير موقف (01) لكل (08) طلبة.

✓ يراعى في التعليم العالي والمعاهد، توفير موقف (01) لكل طالبين.

مع مراعاة أن تكون المواقف الخارجية للزوار، والداخلية للموظفين، بحيث تكون سطحية مجمعة في كلتا الحالتين.

الشكل رقم 07: للمواقف في المصانع.

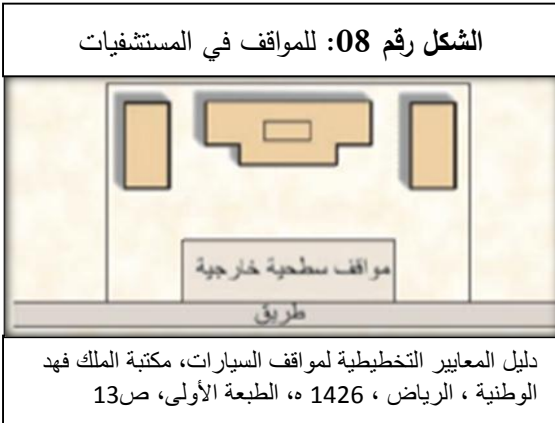
### ✚ المصانع:



✓ يراعى توفير موقف (01) لكل (20م2) من إجمالي المساحة الطابقية للمصنع، ويفضل أن تكون المواقف سطحية داخلية مجمعة سواء كانت خاصة بالموظفين أو الزوار.

### ✚ المستشفيات:

الشكل رقم 08: للمواقف في المستشفيات



يراعى توفير (06) مواقف لكل (100م2) من إجمالي المساحة الطابقية للمستشفى، أو موقف (01) لكل سرير. ويفضل أن تكون مواقف الموظفين سطحية داخلية مجمعة، ومواقف المراجعين سطحية خارجية مجمعة



الشكل رقم 09: للمواقف في مراكز الترفيه و التسلية



مراكز الترفيه ومراكز التسلية:

- ✓ يراعى توفير (25) موقف لكل (100م2) من اجمالي المساحة الترفيهية، مع مراعاة أن تكون المواقف سطحية وخارجية ومجمعة.

الشكل رقم 10: للمواقف في المساجد.



المساجد:

- ✓ يراعى توفير موقف (01) لكل (05) مصليين، ويفضل أن تكون المواقف سطحية خارجية مجمعة. (الشكل رقم 10).

الشكل رقم 11: للمواقف في النوادي الرياضية.



الملاعب والنوادي الرياضية:

- ✓ يراعى توفير موقف (01) لكل (05) مقاعد، ويفضل أن تكون مواقف الزوار المشتركين بالنادي سطحية خارجية مجمعة، وسطحية داخلية مجمعة للموظفين.



#### 7-4-متطلبات تصميم مواقف السيارات:

يحدد عدد مواقف السيارات لكل نشاط وفقا للمعايير التخطيطية المعتمدة من قبل البلدية المختصة وحسب الاحتياج الفعلي.

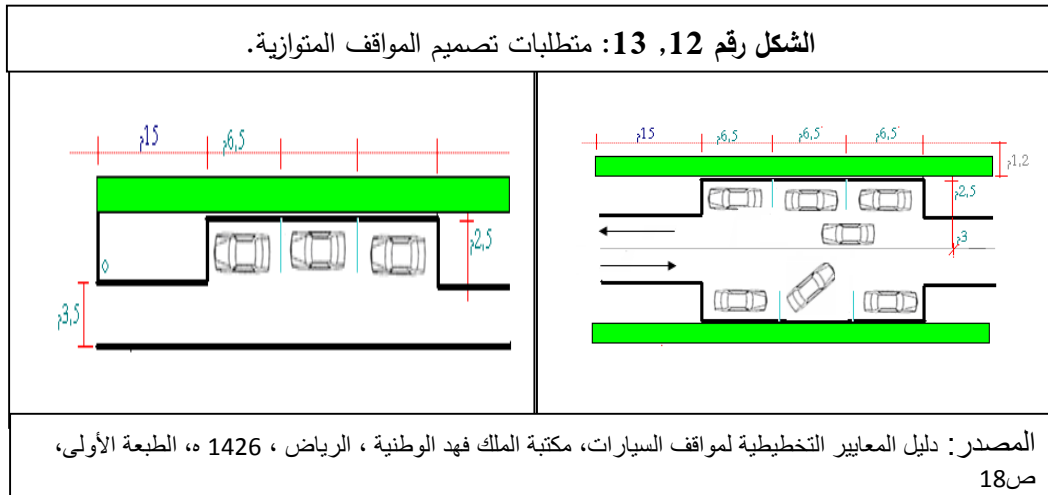
#### 7-5-متطلبات تصميم المواقف بجوار الأرصفة:

يمكن تقسيم المواقف التي توجد إلى جانب الأرصفة بالشوارع إلى نوعين: المواقف المتوازية، والمواقف المائلة. ويشترط لكل نوع ما يلي:

#### 7-6-متطلبات تصميم المواقف المتوازية:

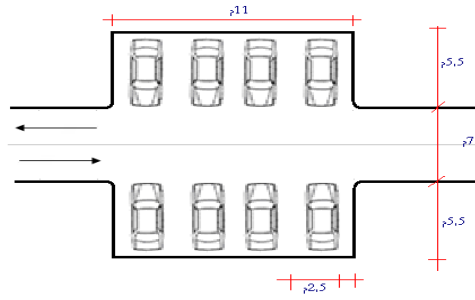
تعتبر المواقف المتوازية من أكثر التصميمات المستخدمة في المواقف التي توجد إلى جانب الأرصفة، ويشترط فيها الآتي شكل رقم (12) وشكل رقم (13):

- المسافة من تقاطع الطرق وأول سيارة لا تقل عن 6.00متر في الطرق الثانوية، ولا تقل عن 15متر في الشوارع الرئيسية. المسافة المخصصة لوقوف السيارات هي 6.50 م. -- الحد الأدنى لعرض المسار في اتجاه واحد الذي يسمح فيه بالمواقف المتوازية التي توجد إلى جانب الأرصفة 5.5م-5 م في كل اتجاه (يشمل 2.5م للمواقف، 3م حركة المركبات).





الشكل رقم 14: المواقف العمودية.



دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 1426 هـ، الطبعة الأولى، ص18

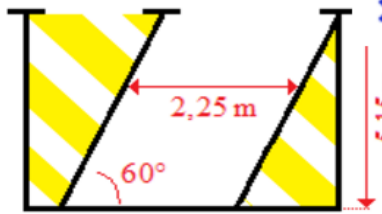
### 7-7-متطلبات تصميم المواقف المائلة:

تعتبر المواقف المائلة بشكل عام من المواقف الغير مستحسنة بجانب الأرصفة، وعادة ما تستخدم هذه المواقف في قطع الأراضي التي تخصص مواقف للسيارات، وإذا ما استخدمت في الشوارع فإنه يتعين أن تكون الشوارع عريضة ولا تحمل سوى أحجام بسيطة من الحركة، ويشترط فيها الآتي شكل رقم 15، 16:

- الحد الأدنى لبعد المواقف المائلة عن تقاطعات الطريق هي 9 م في بداية الطريق و12م في نهاية الطريق.

- المسافة المخصصة لوقوف السيارة هي 5.5م.

الشكل رقم 15، 16: المواقف المائلة.



شكل رقم (3) الحد الأدنى لبعد المواقف المائلة عن تقاطعات الطرق

المصدر: دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 1426 هـ، الطبعة الأولى، ص19



## 7-8-متطلبات تصميم المواقع السطحية

### 7-8-1-المدخل والمخرج:

- يجب أن تكون المداخل والمخارج بعيدة عن تقاطعات الشوارع حتى لا تؤثر على حركة المرور .
- يجب أن تحقق المداخل والمخارج تجنب التعارض مع حركة المرور العادية في الشوارع
- يجب وضع المداخل والمخارج في الجانب الأيمن وسط المباني بالشوارع .
- في حالة كون الشارع اتجاه واحد فإنه يقترح أن يكون المدخل والمخرج يسار الشارع، لأن حركة الدوران لليسار أسهل من حركة الدوران لليمين، فضلا عن أن مسافة الرؤية بالنسبة للدوران لليسار أفضل منها في الدوران لليمين.
- ألا يقل عرض المدخل أو المخرج عن 3.5 م .
- في حالة ما إذا كان المدخل والمخرج معا في فتحة واحدة فلا يقل عرض الفتحة عن 3.5 م

الشكل رقم (18) المدخل والمخرج معا	الشكل رقم (17) المدخل والمخرج منفصلين
دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ، 1426 هـ، الطبعة الأولى، ص22	



### 7-8-2 - الأبعاد

- يجب أن تؤمن المساحة المخصصة للسيارة الواحدة ( سيارة الركاب العادية بحيث تضمن سهولة حركة السيارة عند دخولها للموقف وخروجها منه .

- الأبعاد التالية توضح الحد الأدنى للأبعاد المناسبة لوقوف أي نوع من أنواع سيارات الركاب العادية.

- الطول = 5.50 م .

- العرض = 2.60 م .

- في حالة الوقوف المتوازي يكون الطول 6.5 م ، والعرض 2.5 م .

- أبعاد الموقف بزوايا انحراف (ن) عن الرصيف : وهي الأبعاد التي تساعد المصمم على استنتاج المسافات والمساحات للسيارات بالمواقف ودخولها للمساحات المخصصة للوقوف والخروج منها دون حدوث أي معوقات التي تشغلها السيارات بعد تحديد زاوية الانحراف المطلوبة .

### 7-8-3 - المسارات

وتضمن الأبعاد المناسبة لحركة مرورية ، ويراعى عند تنفيذها الضوابط التالية :

1 -علاقة زاوية انحراف المواقف بعرض المسارات كما هو موضح بالجدول رقم (1)

2 يجب ألا يقل عرض المسارات الأخرى بالمواقف في اتجاه واحد عن (4.5م).



جدول رقم 01 :ابعاد مسارات الممرات

زاوية انحراف الموقف	الحد الأدنى لعرض ممر ذي اتجاه واحد	الحد الأدنى لعرض ممر ذي اتجاهين
0°	5.5م	6.71م
30°	4.57م	6.71م
45°	4.57م	6.71م
60°	5.50م	7.92م
75°	6.71م	7.92م
90°	7.33م	7.92م

دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ،  
1426 هـ، الطبعة الأولى، ص23

### 7-8-3 - زاوية الانحراف :

تتراوح زاوية انحراف موقف السيارة بين (0° و 90°) وزوايا الانحراف التي يغلب استخدامها هي (0° ، 30° ، 45° ، 60° ، 75° ، 90°) ويقصد بزاوية (0°) الموقف الموازي للرصيف .

### 7-9 متطلبات تصميم المواقف أسفل المباني(مواقف بالقبو):

ويشترط الآتي:

✚ ألا يقل عرض المدخل أو المخرج عن (3.50م) .

✚ في حالة ما إذا كان المدخل والمخرج معاً من فتحة واحدة فلا يقل عرض الفتحة عن (7.5م)

ويوضع فاصل لحركة المرور لا يقل عرضه عن (50سم) .



✚ يتم اختيار مواقع المداخل والمخارج لمواقف السيارات بحيث تضمن سلامة المرور في الشوارع

المحيطة بالمواقف ، وذلك بوضعها بعيدة قدر الإمكان عن التقاطعات والطرق السريعة .

✚ أن يراعى وضوح الرؤية عند الخروج من الموقف.

✚ ألا يقل الارتفاع الصافي الذي يسمح بمرور السيارات سواء بالقبو أو الدور الأرضي أو أي من

الأدوار المتكررة بالمواقف عن (2.50م) .

✚ ألا يقل ارتفاع فتحة الخروج أو الدخول من وإلى المواقف عن (2.50 م) .

### 7-10-10- متطلبات تصميم المواقف المتعددة الأدوار:

#### 7-10-1- موقع المواقف:

يجب أن يكون الموقع بعيداً عن التقاطعات ، ويفضل أن يكون بين المباني لمنع الزدحام في الشوارع .

#### 7-10-2- مداخل ومخارج المواقف:

##### أ- المداخل :

أيعتمد تصميم المدخل على ما إذا كانت المواقف ستكون ذات خدمة ذاتية أو بمساعدة أحد العاملين ، وعندما تستخدم المواقف ذات الخدمة الذاتية فإنه يمكن للمركبات أن تتدفق بسهولة.

##### ب - المخارج :

يكون لمخارج المواقف عامل في كيبنة يقوم بمعالجة البطاقة وتحصيل الأجرة ، وعلى هذا الأساس تتحدد معدلات خروج السيارات بواقع أقل من 250سيارة في الساعة .

#### 7-10-3- المنحدرات:

#### 7-10-3-1- المنحدر المستقيم :

وعادة ما يستخدم للمداخل والمخارج بالموقف لتسهيل عملية الدخول والخروج ووضوح الرؤية .





✚ أن يتم تخصيص أماكن مواقف المعوقين في أماكن يسهل الحركة فيها ، وأن تكون قريبة من المداخل الرئيسية في المباني بحيث تكون على أقصر مسافة تصل بين سيارة المعوق وجهة مقصده.

✚ أن تكون أقرب ما يكون من المصاعد .

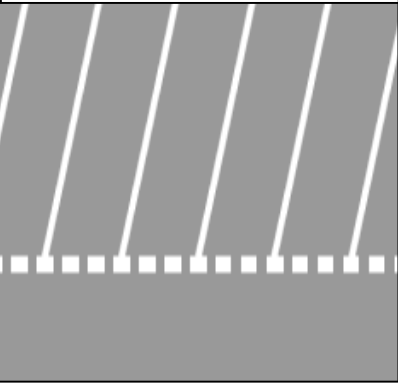
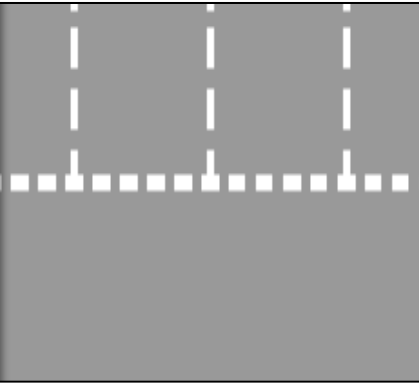

✚ وضع العلامة المميزة للموقف الخاص بالمعوقين للدلالة على تخصيص تلك المساحة لوقوف سيارات المعوقين فقط .

✚ تزويد الأرصفة الملاصقة للمواقف المخصصة للمعوقين بمنحدرات تسهل عملية حركة المعوق من وإلى سيارته .

## 12-7 - الإشارات المخصصة لمواقف السيارات:

### 1-12-7- الإشارات الأفقية:

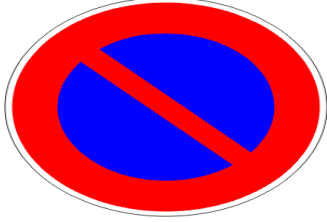
يمكن وضع مواقف للسيارات بالرسم على الأرض ويتم تحديدها بخطوط منقطعة و مستمرة باللون الأبيض مع مراعاة خصائص الموقف.

الصورة رقم (07) مواقف مائلة.	الصورة رقم (06) مواقف عمودية.	الصورة رقم (05) مواقف المعوقين.
		
المصدر: دليل الإشتراطات الفنية لمواقف السيارات		



## 7-12-2 الاشارات العمودية:

الشكل رقم (21): اشارة ممنوع الوقوف.



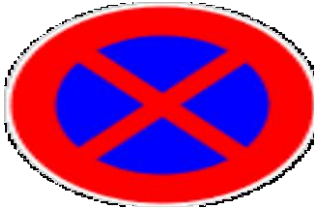
Panneau C6a1

توضع هذه الاشارات لمنع او السماح بالتوقف .

ممنوع الوقوف:

تعني اشارة ممنوع التوقف انه ممنوع استعمال المكان كموقف للسيارة ويمكن للسيارة الوقوف لمدة معينة مع ترك المحرك شغال.

الشكل رقم (22): اشارة ممنوع الوقوف و التوقف



Panneau C6d

ممنوع الوقوف و التوقف:

تعني اشارة ممنوع الوقوف و التوقف المنع التام للسيارة بالوقوف او التوقف في ذلك المكان .



## 8- أسباب مشكلة مواقف السيارات:10

### 8-1- سوء التخطيط العمراني وعدم الاتزان في توزيع استعمالات الاراضي :

افتقار التخطيط العمراني الى الشمول والتوازن والمرونة, من خلال استخدام الارض بشكل متوازن من حيث المساحة والوظيفة وعدد المستخدمين, ويظهر ذلك من خلال تكديس الانشطة المختلفة في مراكز المدن وانتشارها في شكل شريطي, مما يؤدي الى ارتفاع الكثافة السكانية وبالتالي الكثافة المرورية في شوارع لم يتم تخطيطها لتواجه هذا الكم الهائل من الراكبين والراجلين في ظل غياب مواقف السيارات والاضطرار إلى الوقوف العشوائي واختلاط حركة المشاة والسيارات.

### 8-2- الزيادة المطردة في ملكية السيارات الخاصة:

السيارة اخترعت حتى توفر حلا لمشكلة قائمة قيل 100 عام ,وهي صعوبة التنقل والنقل بين ضواحي المدن والمدينة , فكانت حلا ثوريا واستخدمتها العوائل الغنية قبل الفقيرة, ولكن سرعان ما بدأ الجميع يقتني سيارة, ويفضل استخدامها للتنقل داخل المدينة, واخذت نسبة امتلاك السيارات تزداد يوما بعد يوم هذا ما جعلها مشكلة بعد ان كانت حلا.

### 8-3- عدم كفاءة انظمة النقل العام وتدني مستوى الخدمة :

يعد النقل عامة والنقل داخل المدن خاصة احدى الركائز المهمة لخطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية في معظم دول العالم ، فهو محور اساس لجعل المدن اكثر تنافسية وجاذبية للاستثمار وتوفير فرص العمل لسكانها ، ووسائل النقل داخل المدن تعالج القضايا المرورية والبيئية والسكانية في المدن .



على الرغم من أهمية النقل داخل المدن وفوائده الكبيرة للمجتمع ، إلا أنه لم يصل إلى مرحلة من النضج الحضري والتنظيم والكفاءة والتنوع ليتواءم مع نمو وتوسع المجتمع وزيادة السكانية المطردة في المدن .

#### 4-8 عدم التدقيق أو مراقبة تطبيق الاشتراطات الفنية لمواقف السيارات :

وهذه مشكلة إدارية تظهر من خلال منح تصاريح البناء دون الاهتمام بمطابقة التصاميم للوائح الموضوعية لكل نوع من أنواع المباني ، حيث تمثل مواقف السيارات أحد معاييرها التي تختلف حسب استخدام المبنى ، وقد تكثفت الجهات المختصة بفرض الغرامات وتحصيلها بغض النظر عن توفير مواقف السيارات المطلوبة ، مما يؤدي إلى الاصطفاف العشوائي ، ولن

يجد السائقين إلا الشارع أو أرصفة المشاة لإيقاف سياراتهم ، مما يتسبب في خلق الازدحامات المرورية والاختناقات واحداث خلل في انسياب الحركة في الشوارع خاصة في المناطق ذات الكثافة العالية .

#### 5-8 غياب الوعي الكافي والسلوك الحضاري لاستخدام المواقف المتوفرة بكفاءة وفعالية :

تبرز هذه المشكلة السلوكية ، في ظل ما تشهده المدن الرئيسية من ازدحام واختناقات مرورية، أصبح الحصول على موقف مناسب في الأماكن العامة أمراً صعباً ، مما يدفع السائق إلى الوقوف الخاطئ سواء في المساحات.



## الخلاصة:

تعتبر مواقف السيارات أمرا أساسيا بالنسبة لمستخدمي السيارات , وتختلف أنواعها ومعاييرها التخطيطية والتصميمية ومتطلباتها من مدينة إلى أخرى, حسب حجم المدينة ومعدل ملكية السيارات فيها, كذلك تختلف من منطقة إلى أخرى تبعا لاستخدامات الأراضي والمباني.

كما تعتبر المواقف من بين أهم الأجزاء المكونة لطريق, وذلك للدور الذي تلعبه في تنظيم حركة المرور, من خلال تنظيم عملية التوقف للمركبات , كما أنها تساهم في توفير الراحة للسائقين أثناء التوقف, وهي من بين الوسائل المهمة التي تساهم بطريقة غير مباشرة في التقليل من الازدحام المروري داخل المدن, وكذا التلوث الذي يعتبر من بين أهم المشاكل البيئية الخطيرة , وباعتبار المواقف جزء مكون للطريق, فهي تحتاج إلى تخطيط, وتصميم يتكيف مع نوع المركبات وكذا نوع التجهيزات, وقد تم في هذا الفصل عرض أنواع المواقف, ووظائفها والمعايير التي يجب أن تحترم لكي تؤدي دورها المنوط.



## الفصل الثاني

# الدراسة التحليلية لمدينة عين بسام

### تمهيد

- 1- تقديم مدينة عين بسام
- 2- نشأة مدينة عين بسام
- 3- الدراسة السوسيو اقتصادية
- 4- الإطار المبني
- 5- واقع النقل الحضري بالمدينة
- 6- الهياكل القاعدية للمدينة

خلاصة الدراسة التحليلية



## تمهيد :

تعتبر مواقف السيارات احد نماذج الخدمات في استعمالات الاراضي الاساسية في المدن , إذ يعتبر توفر المواقف امرا أساسيا بالنسبة لمستخدمي السيارات , ومناطق الاعمال والنشاطات التجارية والصحية والصناعية , والمناطق السكنية والترفيهية والخدماتية بشكل عام .

انطلاقا مما سبق فإن معظم المدن الكبيرة المتوسطة و الصغيرة تعاني من مشكلة توفر مواقف السيارات بسبب عدم التخطيط لها بالتزامن مع تخطيط استعمالات الاراضي وتظهر بشكل كبير وواضح عند ارتفاع نسبة ملكية السيارات .

ولدراسة هذه المشكلة في مدينة عين بسام سنقوم بدراسة تحليلية للمدينة لمعرفة اسباب المشكلة والتعرف على اساليب معالجتها.



## 1- تقديم مدينة عين بسام

### 1-1- موقع مدينة عين بسام :

تمثل مدينة عين بسام جزء من سهل عريب تقع بين خطين طول 3,40 درجة و 3,471 درجة شرق خط غرينتش و بين خطين 36,16 درجة و 36,17 درجة شمال خط الاستواء , تبعد عن العاصمة ب112 كلم وعن مركز الولاية (البويرة) ب25 كلم وهي احدى بلديات و دوائر ولاية البويرة اذ تقع في الجهة الغربية وتبلغ مساحتها 15730 هكتار يحدها من

الشمال: الجباحية. ↙

الشرق: عين العلوي. ↘

الجنوب: سور الغزلان. ↘

الغرب: الخبوزية. ↙

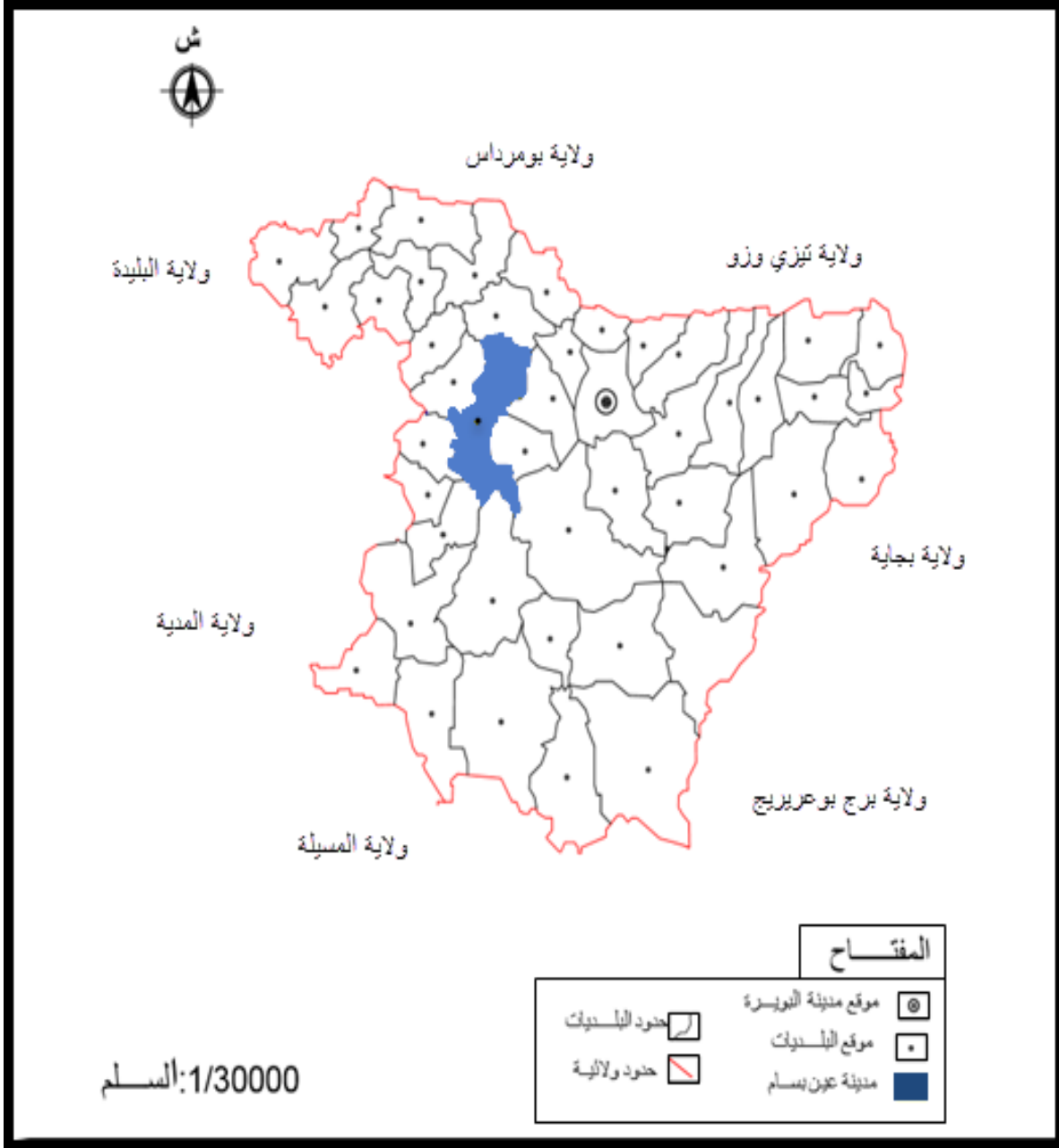
خريطة رقم (01): google Mapp توضح حدود مدينة عين بسام



المصدر : Google Mapp+معالجة الطلبة 2018



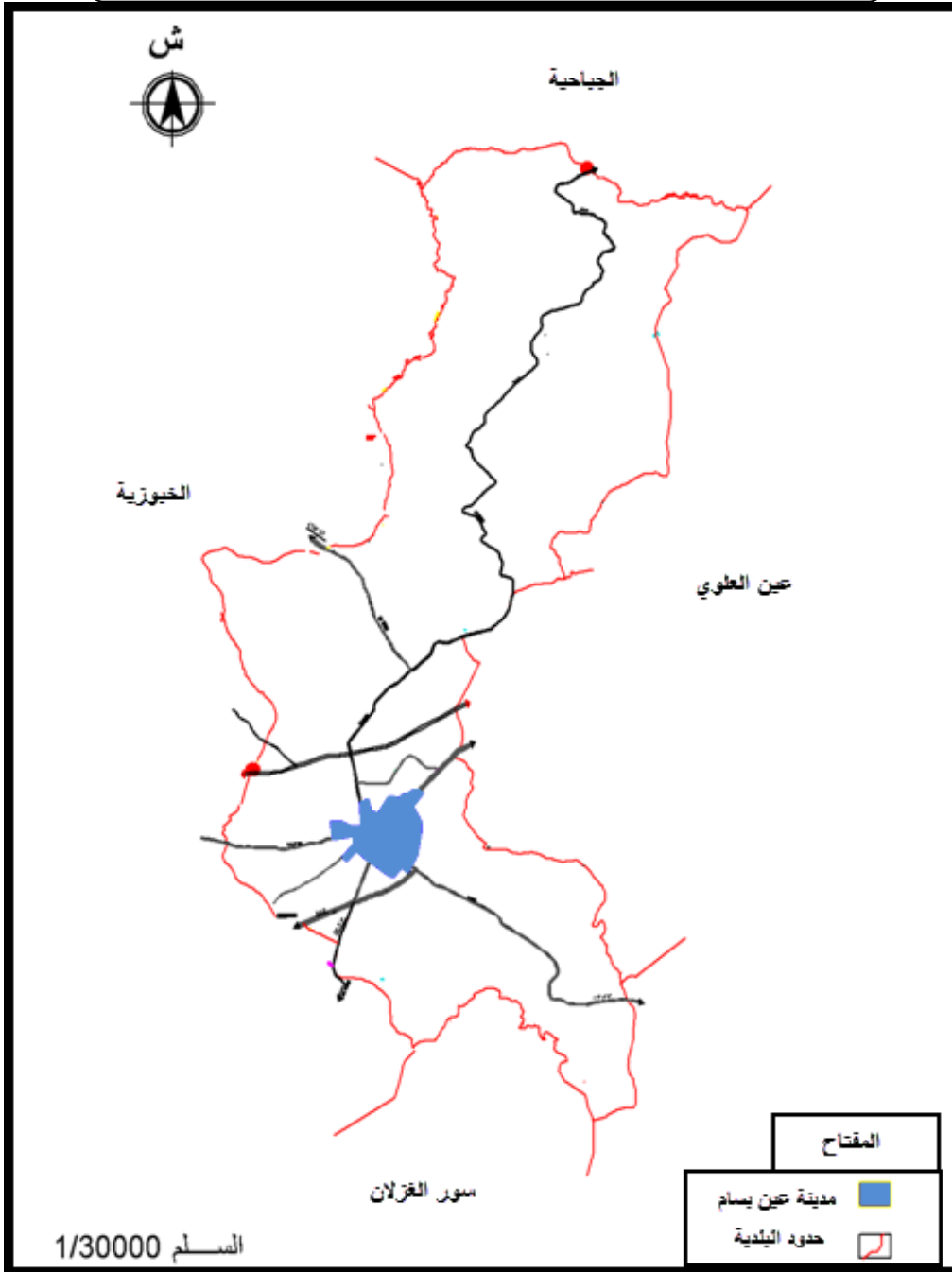
خريطة رقم (02): الخريطة الإدارية لولاية البويرة وموقع بلدية عين بسام



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



خريطة رقم (03): خريطة توضح موقع مدينة عين بسام من البلدية



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



## 2 - نشأة مدينة عين بسام :

### 1-2 اصل التسمية :

لقد تعددت الآراء حول تسمية المدينة بعين بسام فهناك من يقول انها تعود الى وجود عين ماء هامة كانت في حوزة شخص يدعى ابن بسام ومن هنا جاءت اصل التسمية منسوبة اليه وهناك من يعارض هذا الرأي و ينفي وجود هذا الشخص ويكتفي فقط بالقول بانه كانت توجد عين ذات مياه عذبة و متدفقة و المسماة بابن بسام وبذلك اصبحت تسمى عين بسام .

### 2-2 تاريخ النشأة :

ان النواة الاصلية التي نشأت منها مدينة عين بسام كانت عبارة عن سوق اسبوعي يدعى سوق الجمعة و هذا الأخير كان يقع بالقرب من المدينة الحالية الى المنطقة الشمالية وكانت محور تبادل السلع و تسويقها بين سكان المنطقة .

تأسست مدينة عين بسام سنة 1860 وتحولت الى بلدية في 1914 ثم اصبحت مقر دائرة في التقسيم الاداري سنة 1974

### 2-3 نشأة وتطور المدينة:

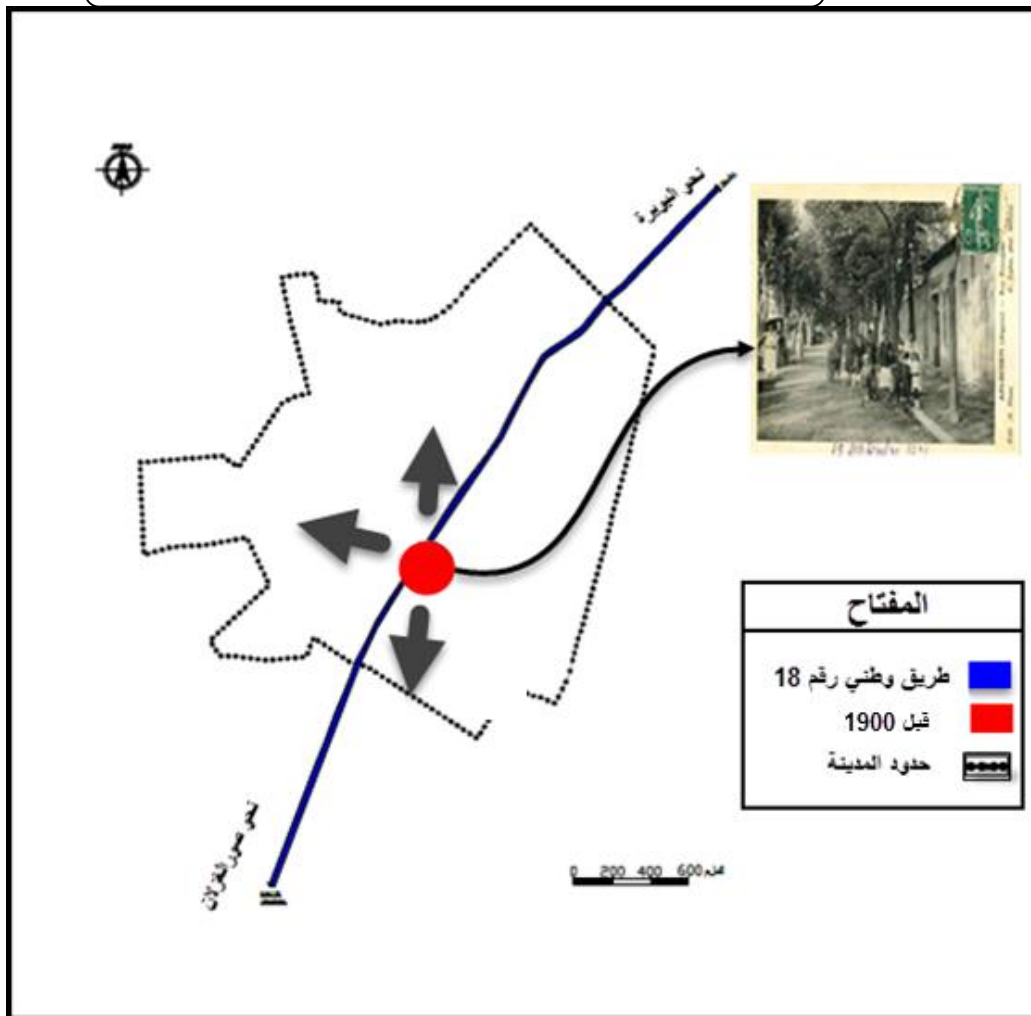
إن الهدف من دراسة التطور العمراني لأي مدينة هو فهم التغيرات التي طرأت على النسيج العمراني واستهلاك المجال وكذا المظهر العام للمدينة بالإضافة إلى معرفة مدى أهمية النسيج الحضري الموجود. وقد تبلور التطور العمراني لمدينة عين بسام عبر المراحل التالية:



### 1-3-2 المرحلة الاولى: قبل 1900

كان دخول المعمريين الى مدينة عين بسام متأخرا الى غاية 1875 اي بعد 15 سنة من نشأتها وهذا نتيجة لاستقرارهم في السهول الساحلية الخصبة حيث توفر لهم الحماية من غضب وثورات الاهالي كما تغريهم جودة الاراضي وخصوبتها ولقد عملت السلطات الفرنسية ما في وسعها لاغراء المعمريين على الاقامة بالمنطقة.

مخطط رقم (01): المرحلة الاولى قبل 1900



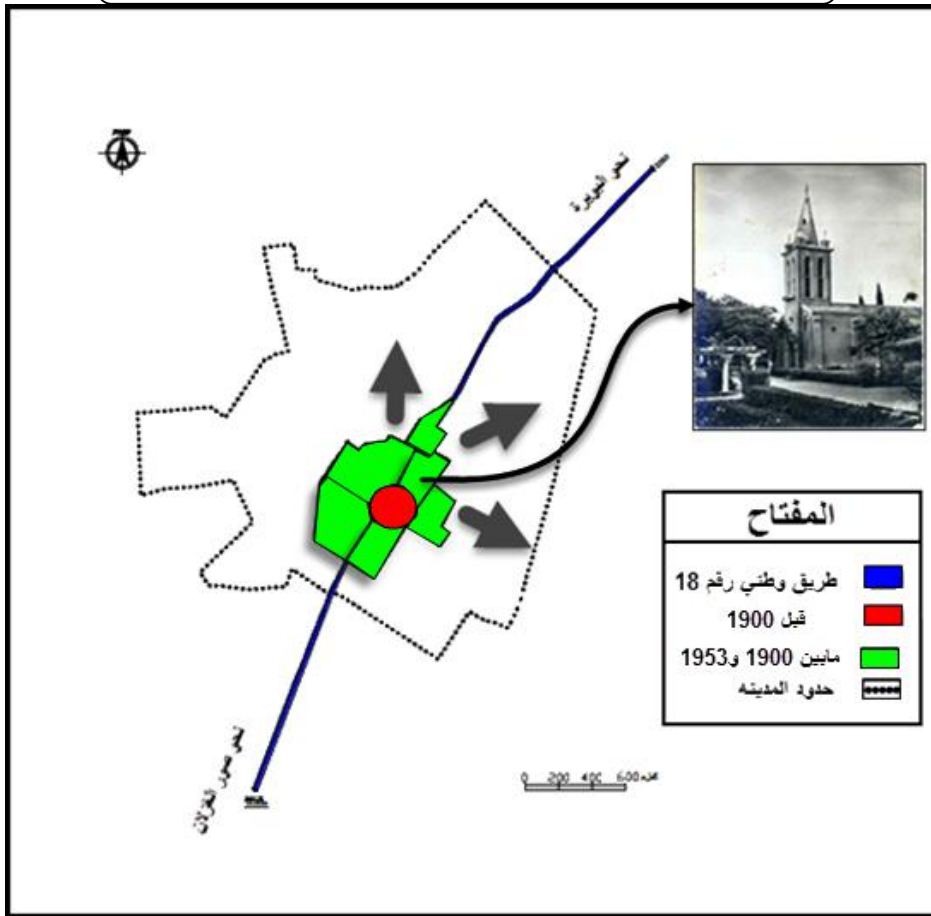
المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



## 2-3-2 المرحلة الثانية : مرحلة ما بين 1900 و 1953

في هذه الفترة شهدت المدينة توسعا ملحوظا نتيجة للاحداث العالمية التي كان لها الدور الكبير في التوسع فالحرب العالمية التي توالى بعدها تشكل فرصة للتجار الذين قدموا لممارسة النشاط التجاري من دواوير البلدية و المناطق الاخرى على الخصوص القبائل الكبرى والجنوب الجزائري والقليل من المعمرين اليهود و الاسبان وقد تركز هؤلاء المهاجرين حول المركز وعلى الشارعين الرئيسيين للمدينة مشكلا بذلك مايسمى الان بوسط المدينة وكان التوسع في هذه المرحلة مستمر على مستوى الجهة الشمالية والجهة الشرقية الشمالية الغربية والجهة الغربية الجنوبية .

### مخطط رقم (02): المرحلة الثانية ما بين 1900 و1953



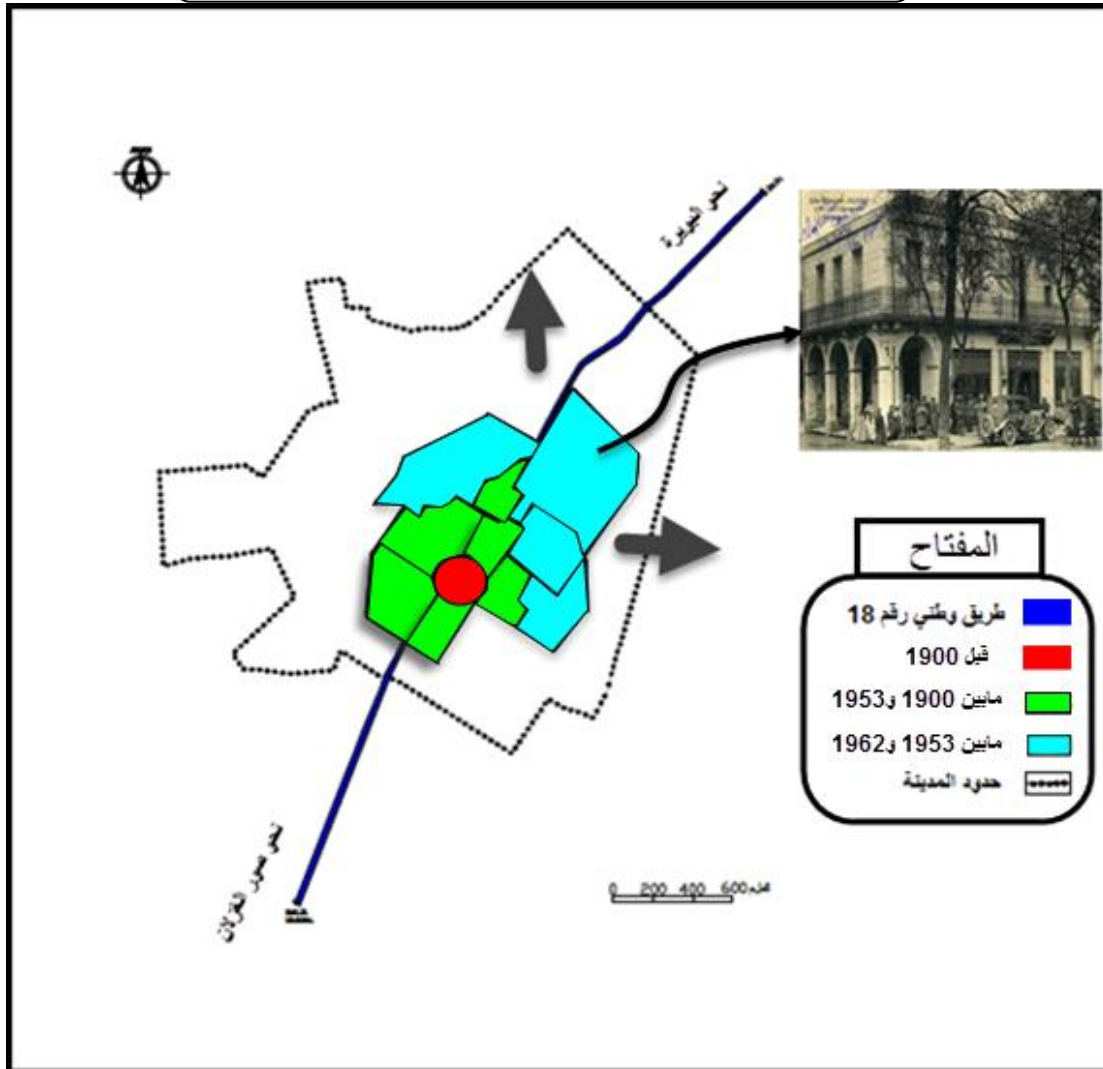
المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



## 2-3-3 المرحلة الثالثة : ما بين 1953 و 1962

عرفت هذه المرحلة توسعات محيطية، وزاد حي الزمالة اكتظاظا و قامت السلطات الفرنسية بإنشاء مساكن جماعية للجزائريين خاصة بعد 1953 مثل حي 410 وان كانت قد شغلت من طرف العساكر الفرنسي نتيجة لاندلاع حرب التحرير الوطنية كان التوسع في هذه المرحلة مستمر وعلى الجهة الشمالية الشرقية والجهة الغربية

مخطط رقم (03): المرحلة الثالثة ما بين 1953 و1962



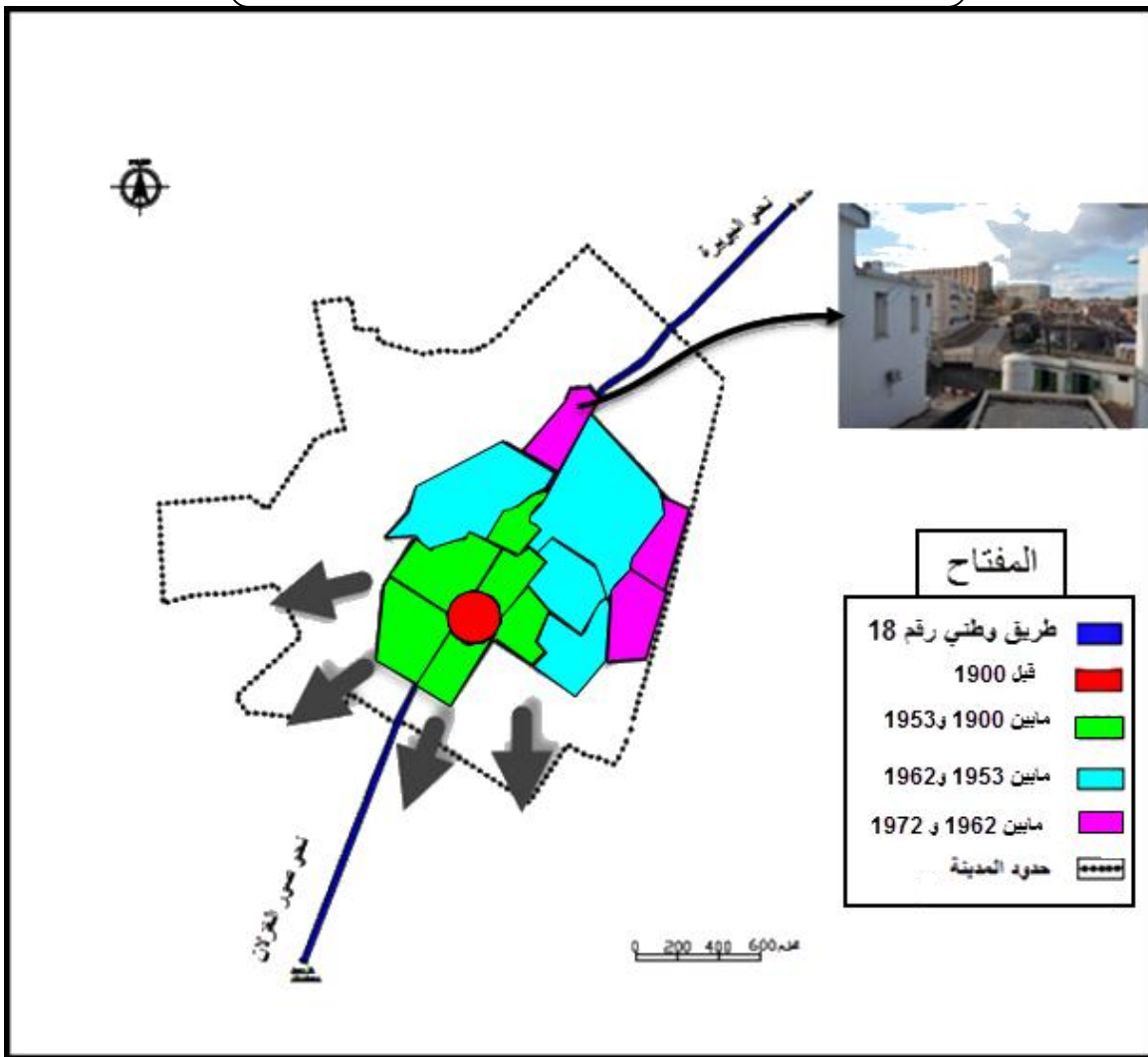
المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



### 2-3-4 المرحلة الرابعة : ما بين 1962 و 1972

شهدت هذه المرحلة ركودا في التوسع العمراني حيث ظل قطاع السكن متأخرا الى حد بعيد حتى نهاية السبعينيات تقريبا مع بداية المخطط الرباعي الثاني و لكن في نفس الوقت شهدت المدينة نزوحا ريفيا معتبرا مما ادى الى ظهور احياء تنتشر فيها البيوت القصدية مثل حي الحدائق في الشمال الشرقي للمدينة وكان التوسع في هذه المرحلة على مستوى الجهة الشمالية و الجهة الشرقية.

مخطط رقم (04): المرحلة الرابعة ما بين 1962 و 1972

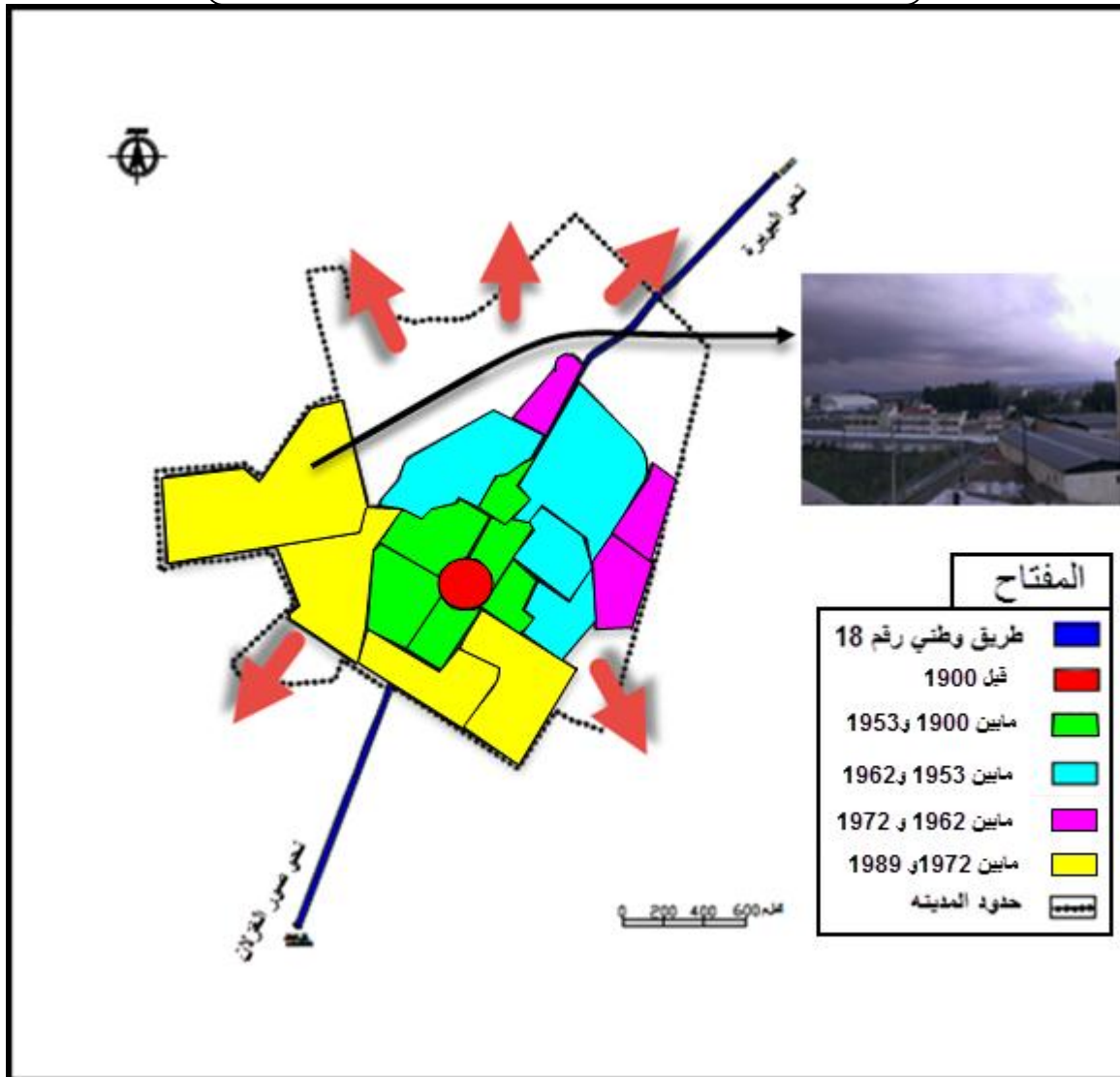


المصدر: المخطط التوجيهي لهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018

### 2-3-5 المرحلة الخامسة : ما بين 1972 و1989

وتعتبر هذه المرحلة من اهم المراحل في تاريخ التطور العمراني لمدينة عين بسام نتيجة لتطورات الاقتصادية و الاجتماعية من جهة ، و الى النمو السكاني السريع من جهة اخرى الشيء الذي ادى بالمدينة الى ان تحضى بعدة مشاريع سكنية و المتمثلة بالخصوص في المنطقة الحضرية السكنية الجديدة وكان التوسع في هذه المرحلة مستمرا وعلى مستوى الجهة الجنوبية والجهة الغربية .

#### مخطط رقم (05): المرحلة الخامسة ما بين 1972 و1989



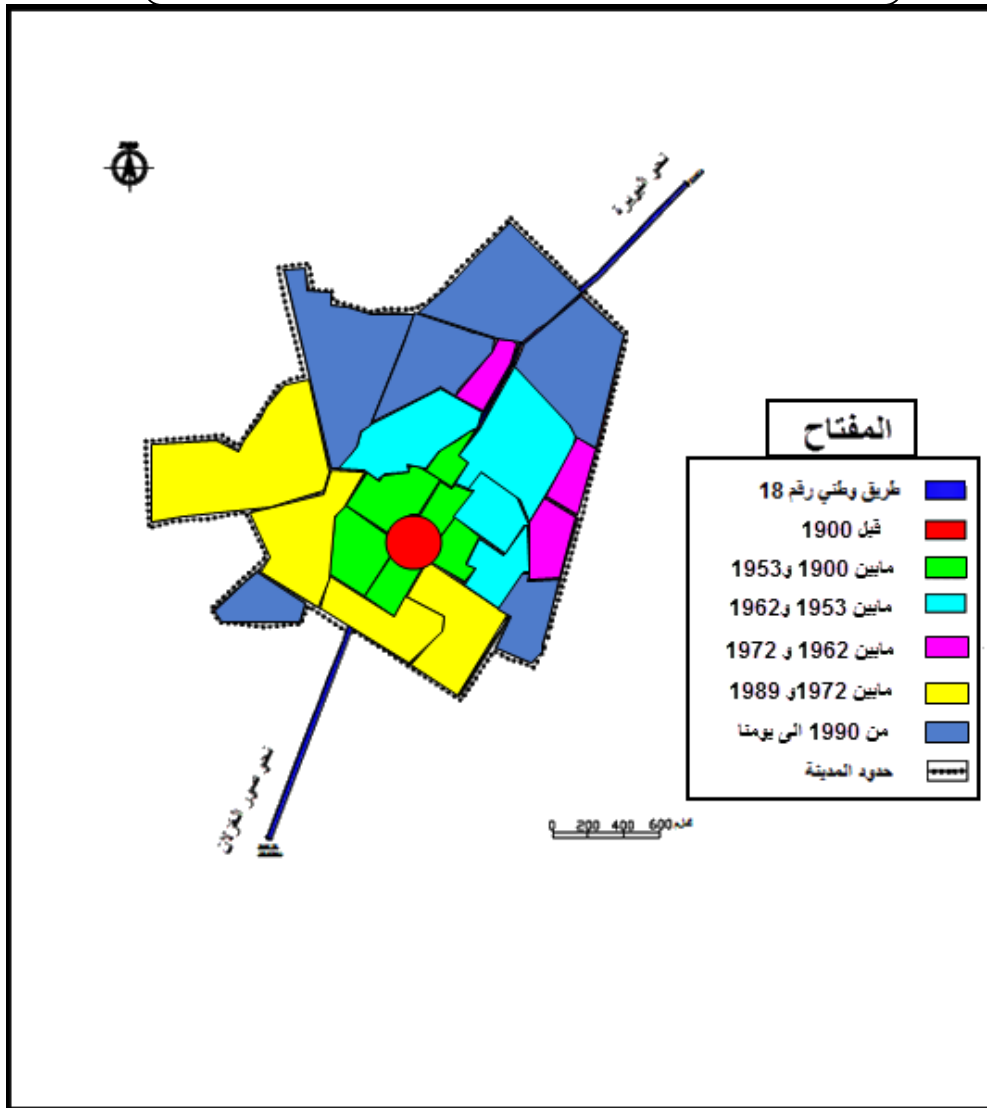
المصدر: المخطط التوجيهي لهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



### 2-3-6 المرحلة السادسة : من 1990 الى يومنا هذا

ان مدينة عين بسام باعتبارها قطب جذاب فانها توسعت بطريقة سريعة وعفوية خاصة في الأونة الأخيرة بحيث ظهرت عدة أحياء بسبب النزوح الريفي من بينها حي بشير علي وقد أثر هذا على مركز المدينة و زاد الضغط عليها وذلك لتوفرها على معظم التجهيزات و الخدمات ،كان التوسع في هذه المرحلة مستمرا و على مستوى الجهة الشمالية الشرقية و الجنوبية الغربية.

مخطط رقم (06): المرحلة السادسة من 1990 الى يومنا



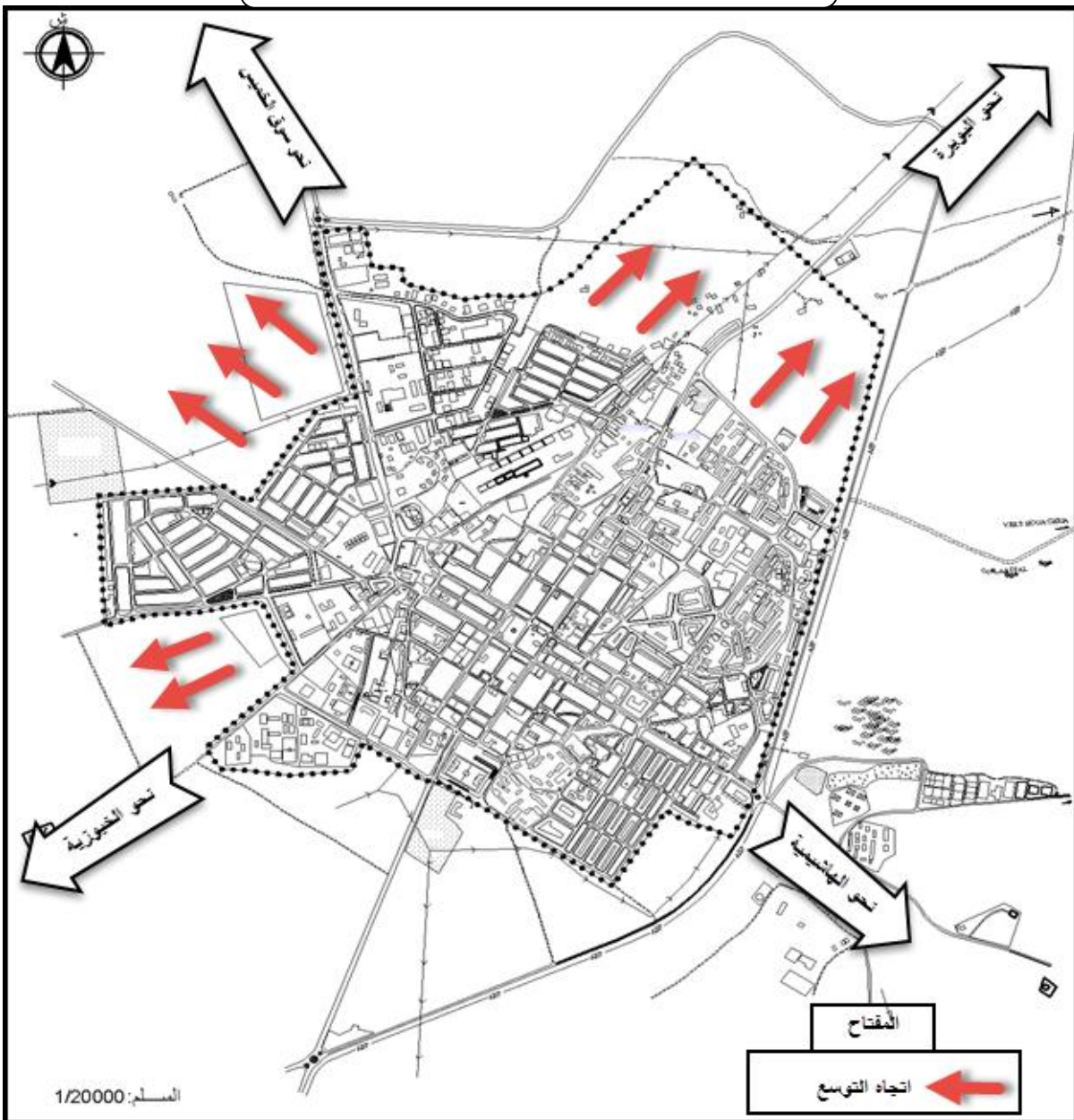
المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



## 2-4 اتجاه التوسع العمراني للمدينة:

تشهد المدينة توسع عمراني في جهة شمال الغربي وكذا الشمال الشرقي للمدينة حيث تضم عدة مشاريع تجهيزات منها محطة نقل البري ومستشفى، متوسطة تكوين مهني منها في مرحلة الإنجاز ومنها في قيد الإنجاز، وكذا عدة مشاريع سكنية، مما يخلق صعوبة التنقل جراء هذا التوسع .

### مخطط رقم (07): اتجاه التوسع العمراني للمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



## 5-2 منافذ المدينة:

لمدينة عين بسام 07 منافذ تربط المدينة بجل المناطق المجاورة لها، حيث تسمح هذه المنافذ بعملية الحركة والتنقل المتبادل فيما بينها تتمثل هذه المنافذ في:

- **منفذ 1:** من ناحية الشمال الشرقي طريق الوطني رقم 18.
- **منفذ 2:** من ناحية الجنوب طريق الوطني رقم 18.
- **منفذ 3:** طريق الإجتماعي من ناحية الشرقية للمدينة
- **منفذ 4:** من الناحية الشمالية طريق الولائي رقم 125.
- **منفذ 5:** من ناحية الغربية طريق الولائي رقم 225.
- **منفذ 6:** من ناحية الشرقية طريق الولائي رقم 96.
- **منفذ 7:** من ناحية الشمال الغربي للمدينة.

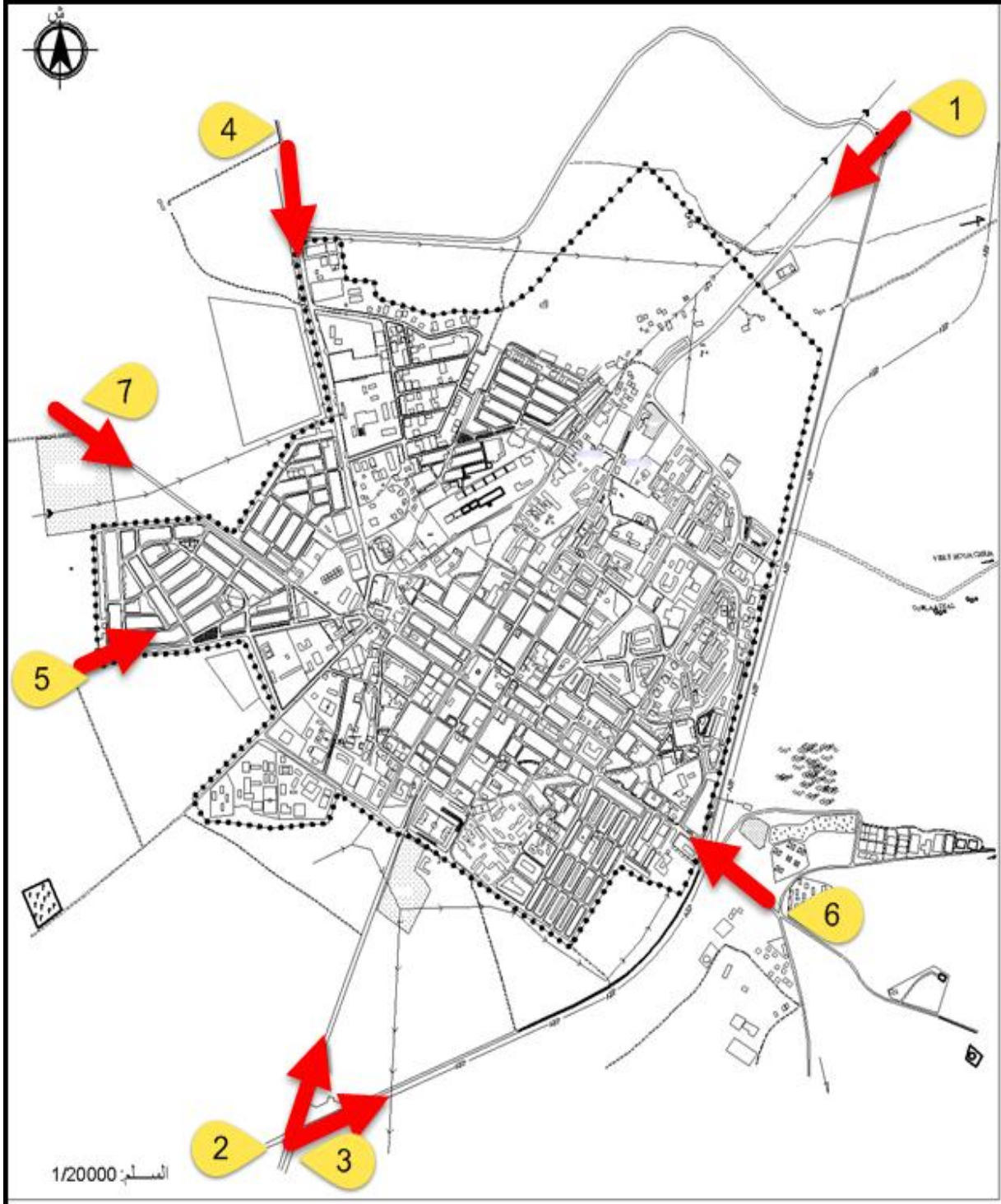
صور (08) و(09): توضح بعض منافذ المدينة



المصدر: من النقاط الطلبة افريل 2018



مخطط رقم (08): منافذ المدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



### 3- الدراسة السوسيو اقتصادية :

#### 1-3 الدراسة السكانية:

شهدت المدينة نمو ديموغرافيا هائل في السنوات الأخيرة وهذا راجع إلى عامل الهجرة التوسع العمراني

الذي باتت تشهده الأخيرة، والجداول التالية تترجم تطور النمو السكاني لمدينة عين بسام

من 1978 إلى 2033.

جدول رقم(02): تطور عدد السكان لمدينة عين بسام

العام	عدد السكان (نسمة)	(% نسبة الزيادة المئوية )
1978	13022	/
1988	29197	2.13%
1998	36830	1,47%
2008	42634	2,8%
2013	48832	/

المصدر: إحصاء عدد السكان 2008 (RGPH) + مديرية البرمجة والتخطيط لولاية البويرة



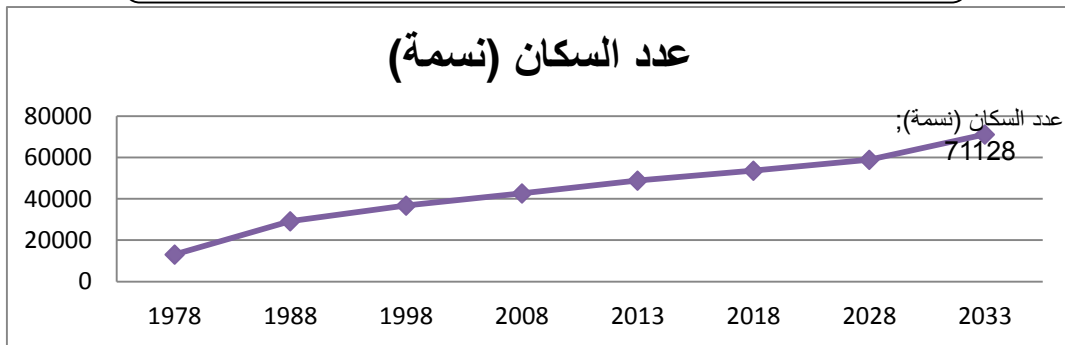
جدول رقم(03): التوقعات المستقبلية لعدد سكان مدينة عين بسام

العالم	عدد السكان (نسمة)	نسبة الزيادة المئوية (%)
2013	48832	1,9%
2018	53646	/
2028	58935	/
2033	71128	/

المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014

من خلال النتائج الموضحة في الجداول سابقة ذكر نستنتج أن المدينة تشهد نموا ديمغرافيا هائل وعلية فإن الحركة والتنقل بالمدينة تزداد مما يستلزم وضع وسائل نقل حضري لخدمة هاته الشريحة من المجتمع

شكل بياني رقم (01): نمو وتطور عدد سكان مدينة عين بسام



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014



### 2-3 الدراسة السكنية

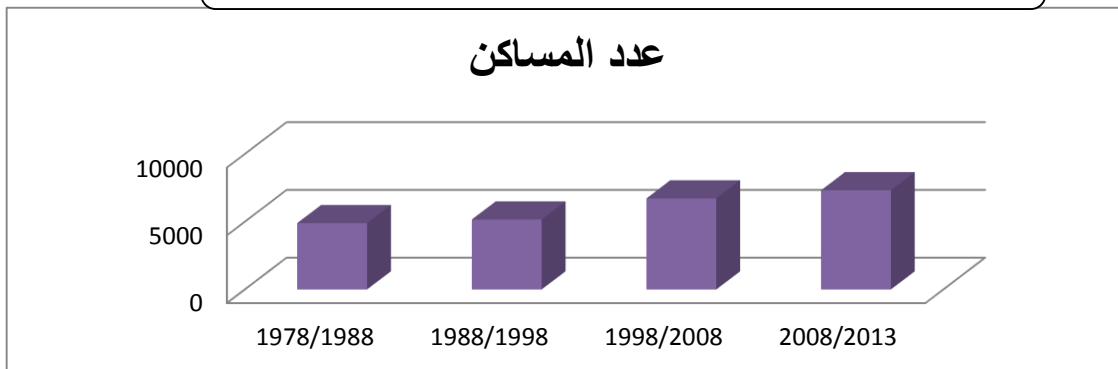
شهدت المدينة تطور في الحظيرة السكنية خلال مراحل تطورها وتوسعها وكذا من خلال البرامج السكنية التي حظيت بها المدينة في السنوات الأخيرة.

جدول رقم(04): تطور الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام

السنة	عدد المساكن	معدل شغل المسكن
1988/1978	4895	7.5
1998/1988	5162	7.1
2008/1998	6719	6.5
2013/2008	7320	5.5

المصدر: RGP2008

شكل بياني رقم (02): تطور الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014



#### 4- الإطار المبني:

##### 1-4 السكن:

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

قدرت الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام ب **3815** مسكن، اي بنسبة **52.11%** من مجموع سكان البلدية موزعة على النحو التالي:

❖ **سكن جماعي:** قدر عدد المساكن ب 1862 مسكن أي ما يعادل 47.86%.

❖ **سكن فردي تقليدي:** يتركز في مركز المدينة، عبارة عن سكنات ذات طابع إسلامي، قدر عدد

المساكن ب: **934** مسكن اي ما يعادل **24.48%**.

❖ **التجزئة الترابية:** يقدر عددها ب **1055** تجزئة، ما يعادل **27.66%** موزعة على النحو الاتي:

↪ حي عراض الصالح 300 مسكن.

↪ تجزئة 260 مسكن.

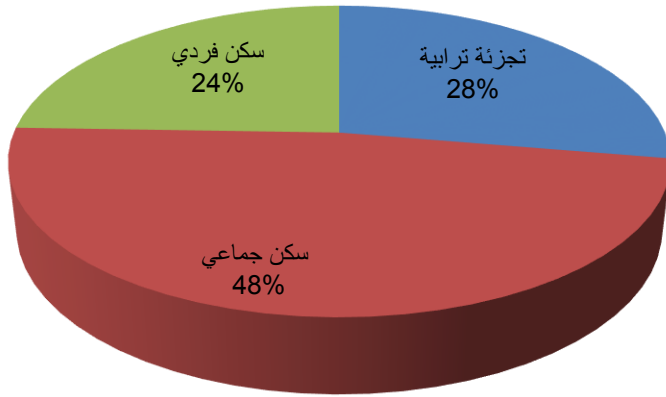
↪ حي سنوسي علي 250 مسكن.

↪ تجزئة 227 مسكن.

↪ تجزئة 18 مسكن.



شكل بياني رقم (03): دائرة نسبية للحظيرة السكنية لمدينة عين بسام



المصدر: من اعداد طلبية 2018

من خلال المعطيات السابقة نستنتج أن النمط السائد بالمدينة هو النمط الفردي، حيث نجد نوعين من هذا النمط، سكنات فردية ذات طابع تقليدي بالنسبة % 24.48 وتجزئات ترايبية بالنسبة تقدر ب: 27.66% بالمجموع كلي يقدر ب: 52.14% ، وعليه يمكن القول ان الطبيعة القانونية لعقار مدينة عين بسام يغلب عليها الملك الخاص.

صور رقم 10 و 11: توضح نمط سكن تقليدي



11



10

المصدر: التقاط طلبية افريل 2018



صور رقم 12 و 13: توضح نمط سكن حديث



13



12

المصدر: التقاط طلبة افريل 2018

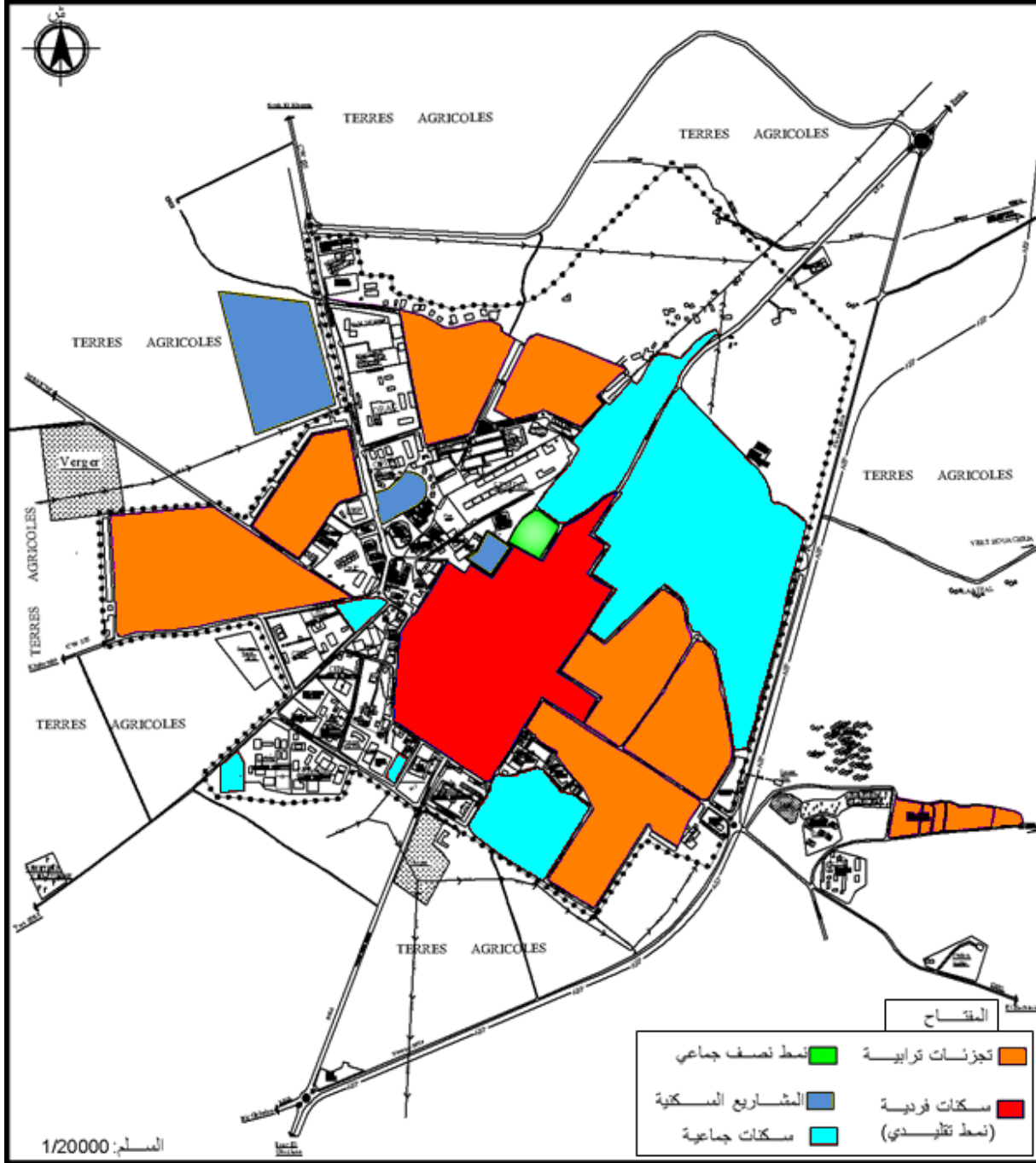
صور رقم 14 و 15: توضح تجزئة ترابية



المصدر: التقاط طلبة افريل 2018



مخطط رقم (09): توزيع الأنماط السكنية بالمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



## 2-4 التجهيزات:

تعد التجهيزات من أهم المرافق في المدينة الجاذبة للحركة إذ ترتفع كثافة الحركة والنشاط بها، ويمكن

تلخيص أهم تجهيزات مدينة عين بسام فيما يلي:

### 1-2-4 تجهيزات إدارية: بما أن المدينة هي مقر الدائرة فإنه توجد بها عدة تجهيزات تؤثر على

البلديات المرتبطة بها وهي 26 تجهيز إداري.

- مقر الدائرة والبلدية.
- فرعين للبلدية.
- (محكمة، حماية المدنية، سونلغاز، مصلحة الضرائب، مكتب البريد والاتصالات الجزائرية+3 فروع مراكز للأمن الحضري وفرقة الدرك الوطني).

### 2-2-4 تجهيزات تعليمية: تحتوي على 25 تجهيز تعليمي

- تكوين، 15 مدرسة ابتدائية، ثانويتين ومتقنة، 6 متوسطات.

### 3-2-4 تجهيزات تجارية:

- سوق أسبوعي، سوق مغطاة.
- محلات تجارية.

### 4-2-4 تجهيزات صناعية: المنطقة الصناعية الموجودة شمال المدينة.

### 5-2-4 تجهيزات الدينية:

- مدرسة قرآنية، 6 مساجد

### 6-2-4 تجهيزات رياضية:

- مركب رياضي



• 3 قاعات متعددة الرياضات، مسبح

7-2-4 تجهيزات صحية:

• مستشفى بشير محمد.

• مراكز علاج، بالإضافة إلى عدة عيادات خاصة.

8-2-4 تجهيزات ثقافية:

• 3 قاعات لدار شباب.

• مركز ثقافي.

• مكتبة.

9-2-4 تجهيزات النقل: محطات نقل مسافرين (خاصة وعامة).

3-4 تموضع التجهيزات بالمدينة:

معظم تجهيزات تنتشر على أنحاء المدينة بصفة عشوائية، إلا التجهيزات الصناعية فهي تتمركز في

الناحية الشمالية

للمدينة.

1-3-4 تجهيزات تعليمية: 23 تجهيز بالنسبة 29.48%.

2-3-4 تجهيزات الإدارية: 17 تجهيز منتشر في أنحاء المدينة بالنسبة 21.79% من معظم

التجهيزات بالمدينة خاصة على مستوى المركز.

3-3-4 تجهيزات صحية: 5 تجهيزات بالنسبة 6.41% منتشر في أنحاء المدينة خاصة على مستوى

المركز



4-3-4 تجهيزات دينية: 8 تجهيز بالنسبة 7.69%منتشر في أنحاء المدينة

4-3-5 تجهيزات ثقافية: 5تجهيزات بالنسبة 6.41%منتشر في أنحاء المدينة

4-3-6 تجهيزات رياضية: 5تجهيزات بالنسبة 6.41% تجهيز في شمال المدينة و أربعة تتمركز

في الجنوب الغربي للمدينة

4-3-7 محطات النقل: 6 محطات بالنسبة 7.69%منتشر في أنحاء المدينة.

4-3-8 تجهيزات صناعية وتجارية: 11 بالنسبة 14.10% تقع في الناحية الشمالية للمدينة.

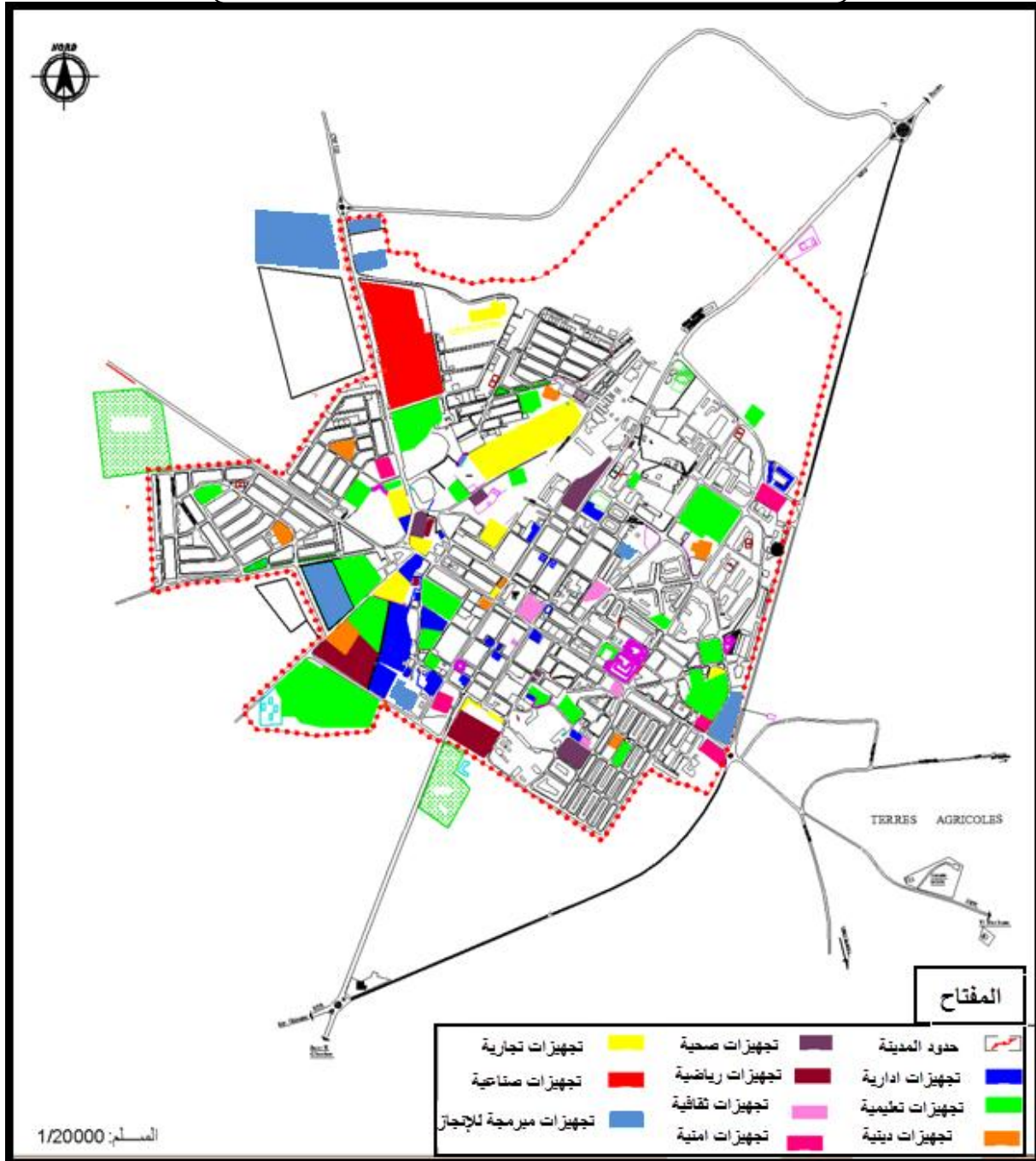
صور 16 و 17 و 18 و 19 و 20 و 21 : توضح بعض تجهيزات المدينة



المصدر: التقاط طلبة افريل 2018



مخطط رقم (10): التجهيزات



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



## 5- واقع النقل الحضري بالمدينة:

يوجد بمدينة عين بسام خطوط نقل شبه حضري مع انعدام شبكة النقل الحضري داخل المدينة.

### 1-5 تحديد مسارات خطوط نقل شبه حضري الجماعي بالمدينة:

جدول رقم(05): خطوط النقل شبه الحضري العمومي لمدينة عين بسام

عدد المقاعد	عدد الحافلات	الخط
24 مقعد لكل /ح	70	خط عين بسام -البويرة
12	45	خط عين بسام-سوق الخميس
12	35	خط عين بسام-الخبوزية
12	25	خط عين بسام-الهاشمية
من 6إلى 12 مقعد	15	خط عين بسام-واد لكحل

المصدر: مخطط النقل الحضري لولاية البويرة 2008

✓ اما فيما يخص التنقلات داخل الوسط الحضري للمدينة فهي من قبل الناقلين غير المرخص لهم

(النقل غير المقتن).

مع العلم ان هذه الفئة من الناقلين لا يستعملها جميع السكان بسبب تذبذب أماكن تواجدها وأوقاتها وكذا التسعيرة.

✓ أما بالنسبة للنقل المماسي فهو يخدم جزء من المدينة يمر حول طريق الولائي رقم 125 وطريق

الولائي رقم 225.





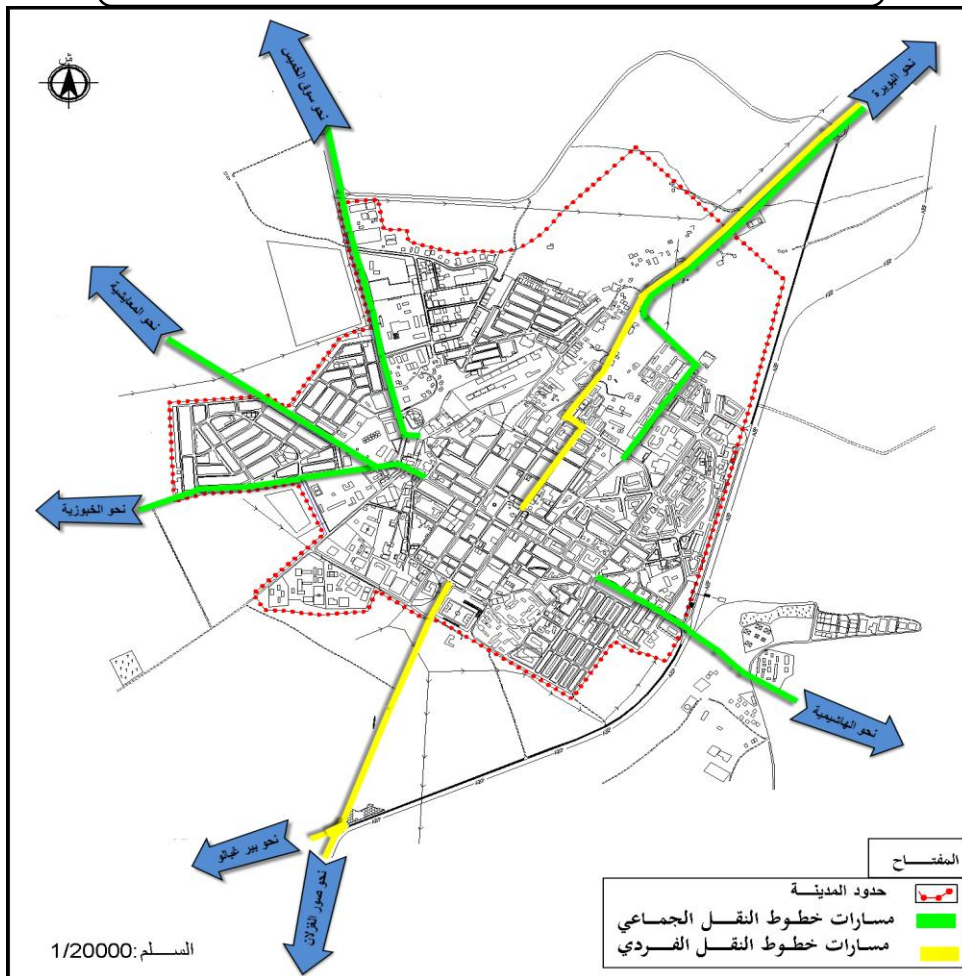
## 2-5 تحديد مسارات خطوط نقل شبه حضري الخاص بالمدينة:

جدول رقم (06): خطوط النقل شبه الحضري لسيارات الأجرة بمدينة عين بسام

عدد المقاعد	عدد السيارات	الخط
6	10	عين بسام-البويرة
6	15	عين بسام-بئر غبالوا
6	15	عين بسام-سور الغزلان

المصدر: مخطط النقل الحضري لولاية البويرة 2008

مخطط رقم (11): مسارات خطوط نقل شبه حضري بالمدينة



المصدر: مخطط النقل الحضري لولاية البويرة 2008 + معالجة الطلبة 2018





### 3-5 المحطات في المدينة :

توجد بالمدينة ستة مواقف نقل موزعة على القطاعين الفردي والجماعي وهي منتشرة بالمدينة في حالة جد رديئة،

جدول رقم(07): موقع وخصائص محطات نقل شبه حضري بالمدينة

المحطة	الموقع	الخطوط	نقل فردي	نقل جماعي	ملاحظة
1	الناحية الشرقية	خطين: اتجاه مدينة البويرة خط الثاني نحو عين العلوي	×	×	موقف رئيسي بالمدينة غير مهياً تماماً ذو حركة كثيفة ودائمة بمساحة تقدر ب: 2816.16 م <sup>2</sup>
2	الجنوب الشرقي	موقفين: الأول اتجاه قرية محمد توهامي الموقف الثاني: نحو الهاشمية	×	×	موقف الأول: على رصيف الطريق أما الثاني موقف غير مهياً بمساحة تقدر ب: 1617.12 م <sup>2</sup> حركة متوسطة يفتقروا إلى أدنى شروط تهيئة المواقف.
3	الناحية الجنوبية	موقفين: الأول اتجاه سور الغزلان والثاني: اتجاه بئر غبالوا	×	×	كلا الموقفين بمحاذاة الطريق يتربعا على مساحة تقدر ب: 462 م <sup>2</sup> ، يمتاز بحركة كثيفة.



موقف بمحاذاة الطريق يتربع على مساحة تقدر ب: <b>228.64م<sup>2</sup></b> ، حركة متوسطة.	×	موقف اتجاه مدينة البويرة	الناحية الشرقية	4
غياب التهئية على مستوى الموقفين يقعا بمحاذاة الطريق يتربعا على مساحة تقدر ب: <b>115.75م<sup>2</sup></b> ، بهما حركة كثيفة دائمة ومستمرة	×	موقفين: الأول اتجاه سيدي يحي الثاني: اتجاه سوق الخميس	الناحية الشمالية	5
يتربع على مساحة تقدر ب: <b>634.56م<sup>2</sup></b>	×	موقفين: الأول اتجاه الخبوزية والثاني: اتجاه المعاشية	الناحية الغربية	6

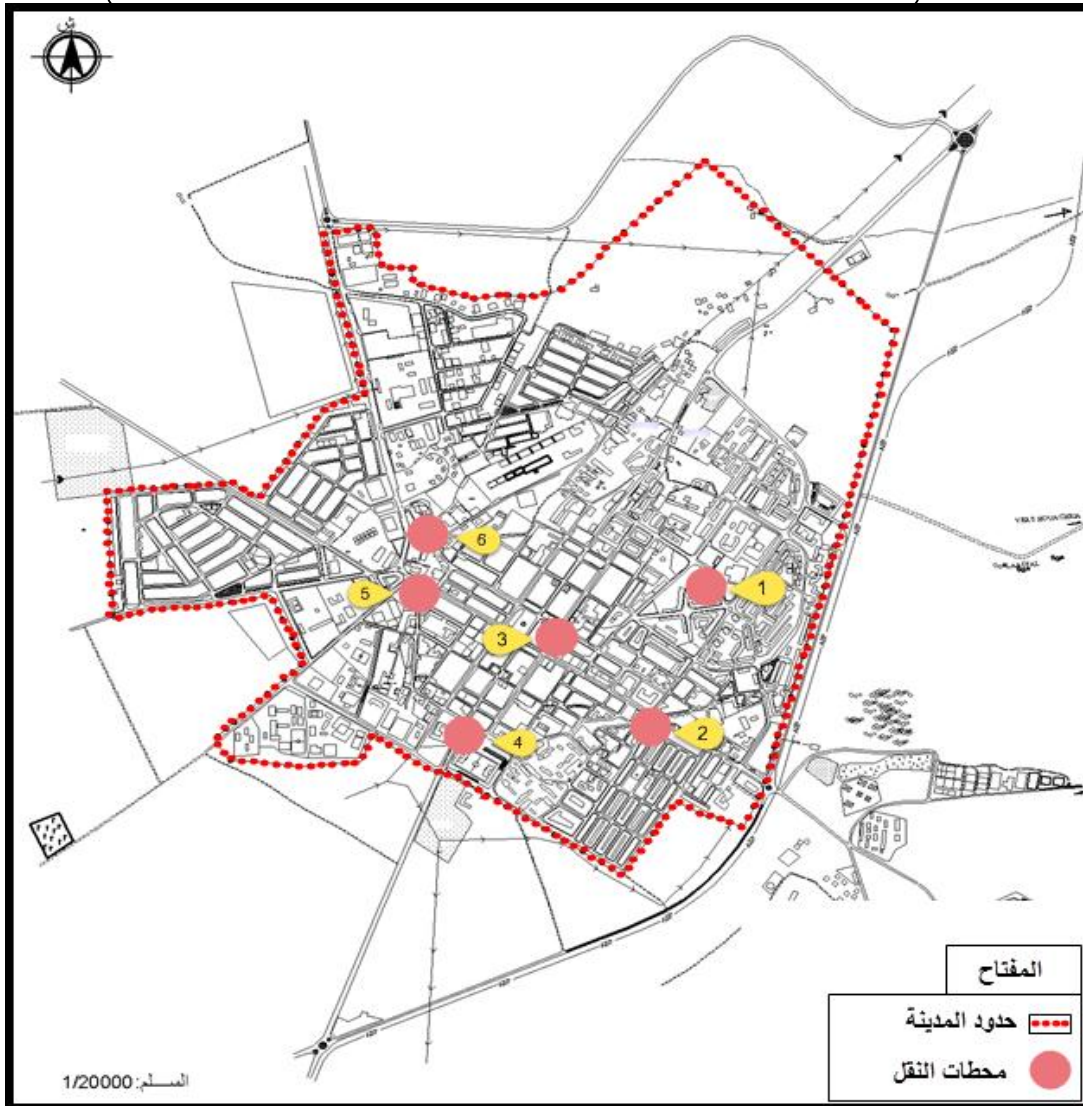
المصدر: مديرية النقل لولاية البويرة +معالجة الطالبة 2018



✓ ملاحظة:

من خلال جدول رقم (10)، والمعينة الميدانية نلاحظ أن جل المواقف المتواجدة بالمدينة تفتقر إلى أدنى شروط التهيئة فهي عبارة عن مساحة مسطحة تكون أحيانا مخصصة لموقف معين مثل الموقف الواقع في الجهة الشرقية للمدينة وهناك مواقف تتموضع على رصيف الطريق مما يسبب عرقلة في الحركة على مستوى هذه الأخيرة كموقف الأول (اتجاه قرية توهامي) الواقع في الجنوب الشرقي للمدينة، أما بقية المحطات فيخصص لها مساحة موقف.

مخطط رقم (12): محطات نقل شبه حضري بالمدينة



المصدر: مديرية النقل لولاية البويرة + معالجة الطالبة 2018





صور 22 و 23 و 24 و 25 و 26: توضح بعض محطات النقل بالمدينة



المصدر: التقاط طلبية افريل 2018



## 6- الهياكل القاعدية للمدينة :

### 1-6 دراسة شبكات الطرق:

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

كما نجد في منطقة الدراسة (مدينة عين بسام) شبكة من الطرق الرئيسية تتربع على مساحة تقدر ب:

**35.70** هكتار ما يعادل **11%** من المساحة الإجمالية وهي كالتالي<sup>1</sup>:

- ❖ طريق وطني رقم 18: يمر بوسط المدينة ويربط المدينة بمدينة البويرة من جهة الشمال الشرقي ومن الجهة الجنوبية ب مدينة سور الغزلان.
- ❖ طريق اجنتابي لطريق الوطني رقم 18 لتقليل الحركة بالمدينة.
- ❖ طريق ولائي رقم 225: الرابط بين المدينة والجهة الغربية باتجاه بلدية الخبوزية.
- ❖ طريق ولائي رقم 125: الرابط بين المدينة والجهة الشمالية باتجاه الجباحية نحو طريق الوطني رقم

05

- ❖ طريق ولائي رقم 96: الرابط بين المدينة والجهة الشرقية باتجاه الهاشمية.

اما بالنسبة للحالة الفيزيائية لهذه الطرق تختلف من طريق لآخر والجول التالي يبين بعض الخصائص لهذه الطرق.

<sup>1</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة عين بسام 2014



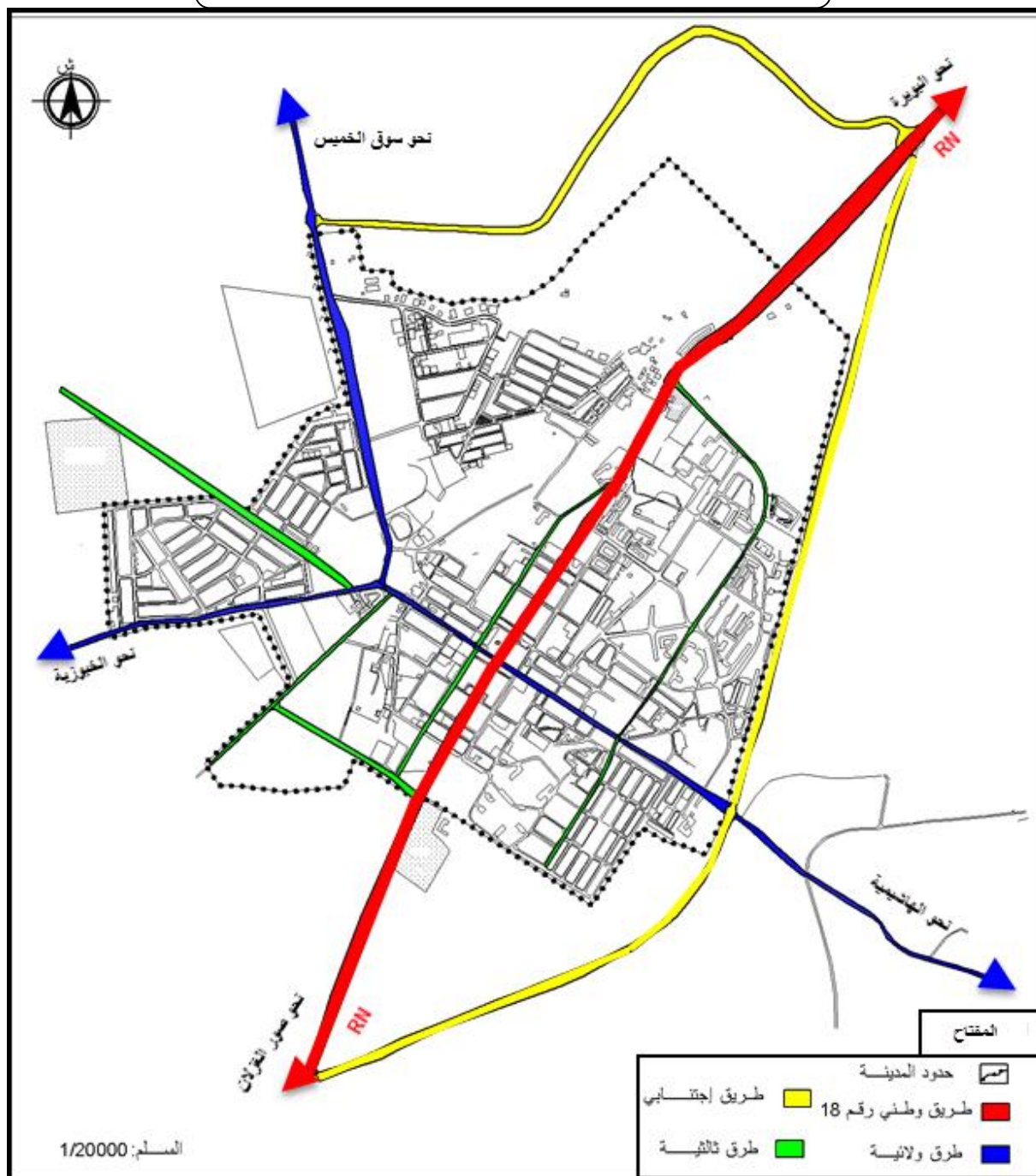
جدول رقم (08): خصائص أهم المحاور المهيكلية بالمدينة.

نوع الطريق	الربط	الرقم	طول (كم)	عرض (م)	الحالة الفيزيائية
ولائي	عين بسام-البويرة	18	25	12	جيدة
طريق وطني	عين بسام- الخبوزية	225	08	8	متوسطة
طريق وطني	عين بسام- الجباحية	125	24	10	جيدة
طريق وطني	عين بسام- الهاشمية	96	17	10	جيدة

المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



مخطط رقم (13): المحاور الهيكلية في المدينة

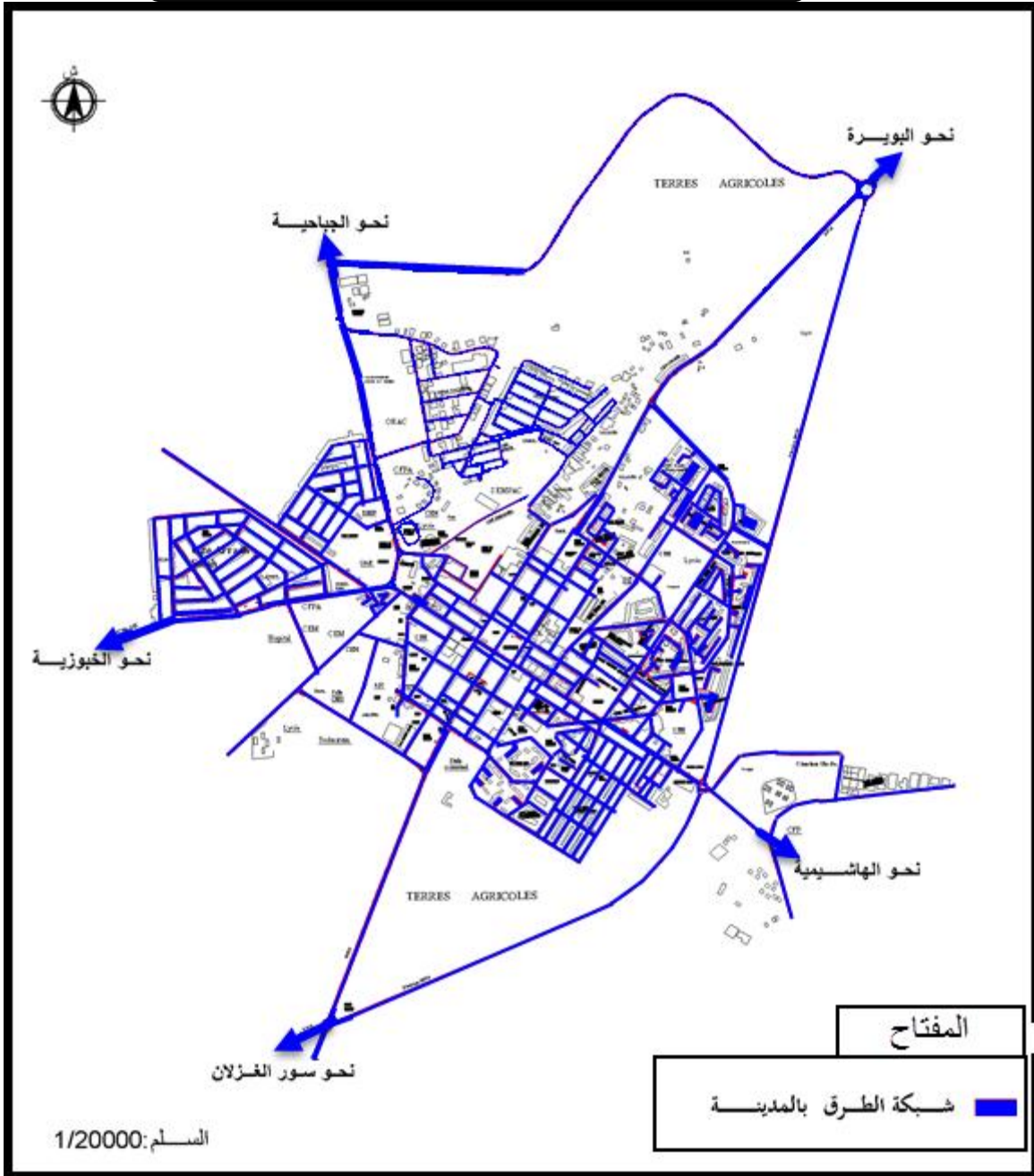


المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



كما نجد داخل الوسط الحضري للمدينة شوارع رئيسية واخرى ثانوية وشوارع ثلاثية، بحيث هذه الأخيرة تصل بين الشوارع الثانوية والسكنات أما بالنسبة للشوارع الثانوية فهي تربط بين الشوارع الثالثة والتجمعات السكانية.

مخطط رقم (14): شبكة الطرق بالمدينة



المصدر: مخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطلبة 2018



## 2-6 مواقف السيارات :

تعد المواقف أحد نماذج استعمالات الأراضي الأساسية في المدن إذ تعد المواقف أمراً أساسياً بالنسبة لمستخدمي السيارات وذلك ينطبق على كل من مناطق الأعمال والنشاطات التجارية، المناطق الصناعية، المناطق السكنية، المناطق الترفيهية. يمكن رؤية جميع مشاكل المواقف في كل أنواع المناطق التي تحتوي تركيزاً لنشاطات البشرية: كمراكز المدينة، مراكز التسوق الكبرى، الملاعب، المشافي... الخ، ويلاحظ بشكل عام أن مشاكل المواقف تتفاقم بازدياد حجم المدن وازدياد حضيرة السيارات حيث بلغ عدد السيارات في سنة 2017 إلى ما يقارب 10000 سيارة في مدينة عين بسام .

يوجد بمدينة عين بسام 3 أنواع من مواقف السيارات مائلة أفقية و عمودية وهي مقسمة إلى أربعة أقسام :

1- أماكن توقف مهيئة (مائلة أفقية عمودية )

2- أماكن توقف مسموحة (معظمها عشوائي )

3- أماكن توقف بالتناوب

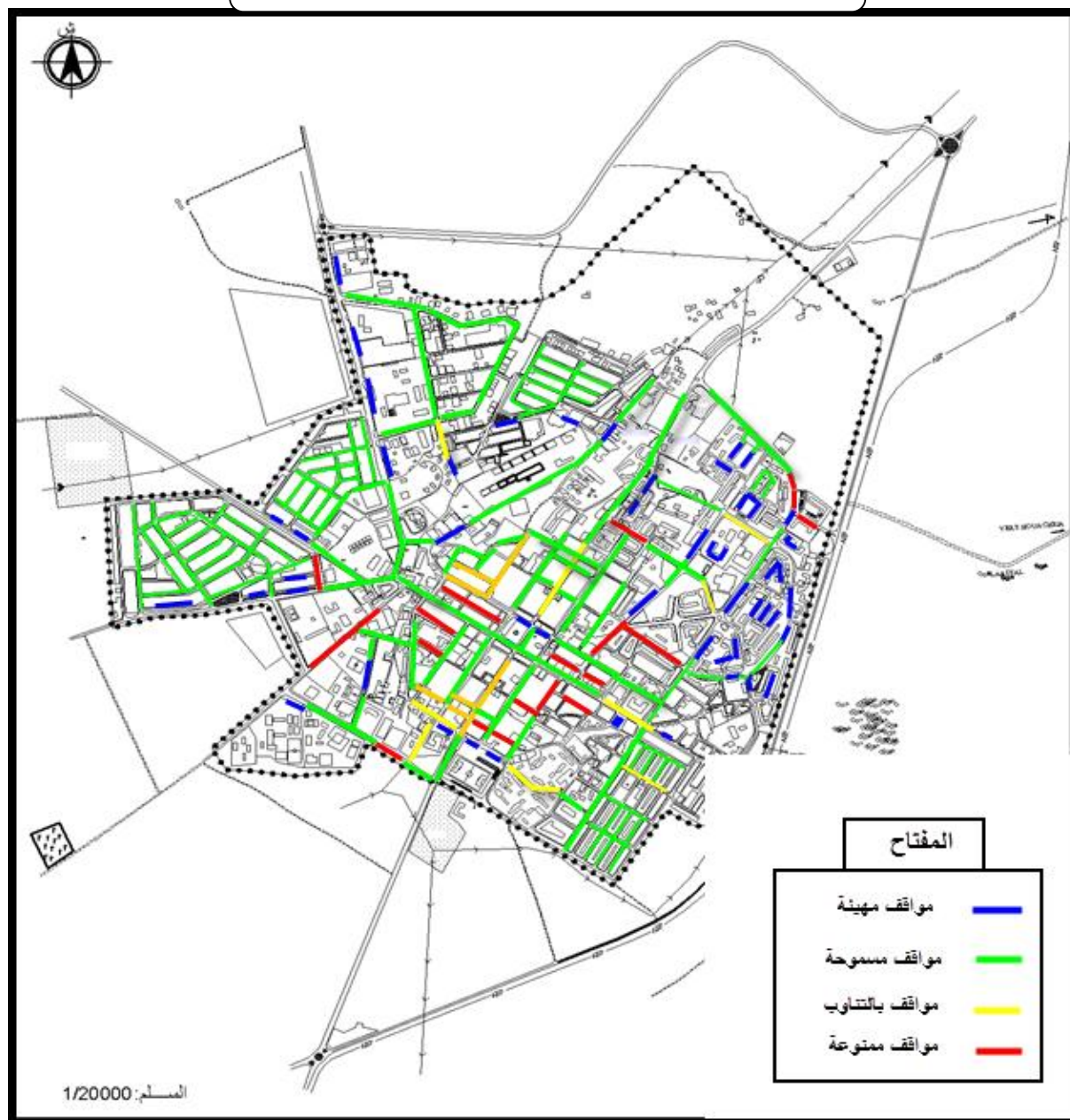
4- أماكن توقف ممنوعة

حيث عدد أماكن التوقف الموجودة بالمدينة هي: 4602 منها ما هو أماكن توقف مهيئة، بالتناوب،

ممنوعة، مسموحة .



مخطط رقم (15): مواقف السيارات بالمدينة



المصدر: مديرية النقل لولاية البويرة +معالجة الطالبة 2018



صور 27 و 28 و 29 و 30 و 31 و 32 : توضح بعض المواقع بالمدينة



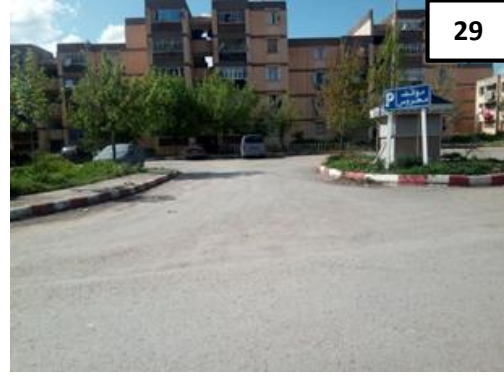
28



27



30



29



32



31

المصدر: من التقاط الطلبة افريل 2018



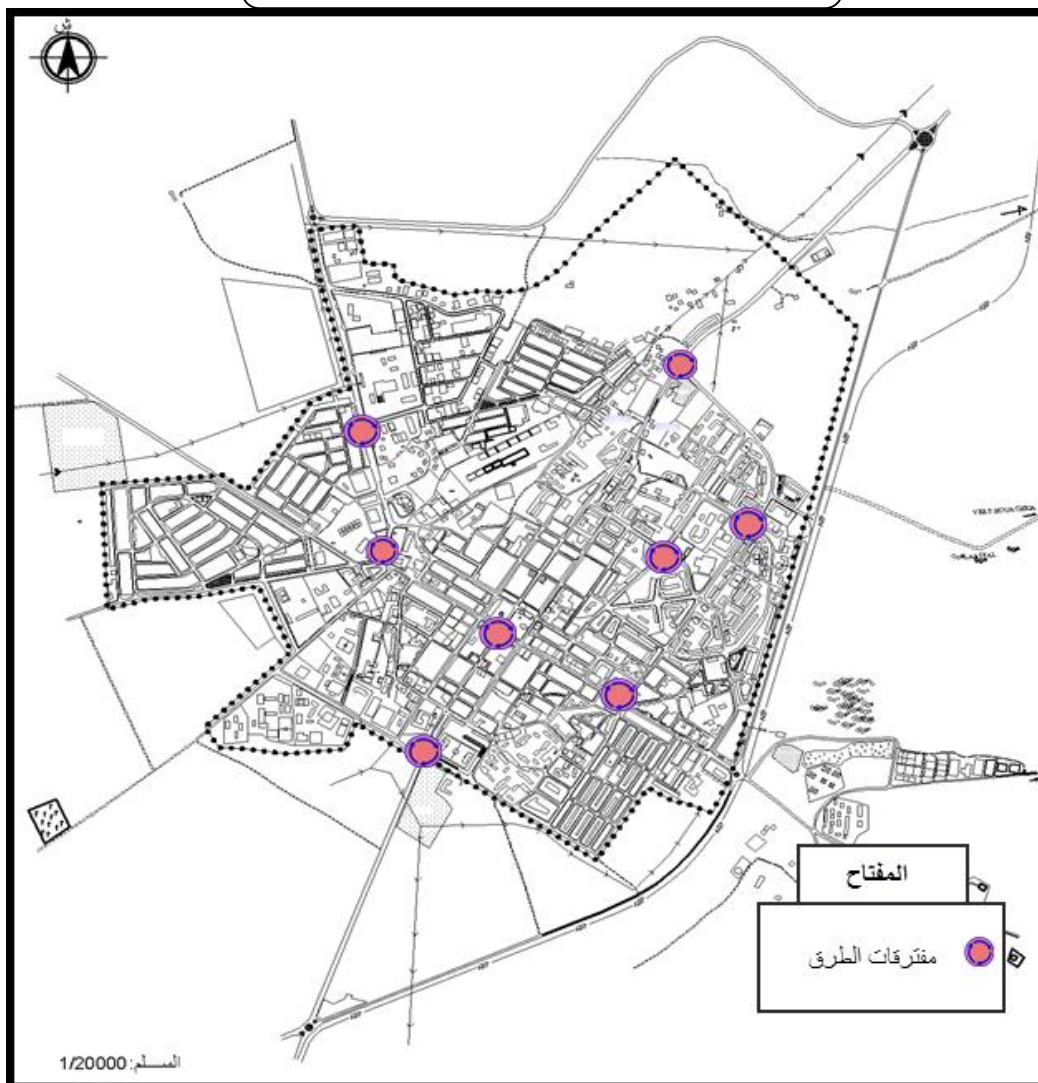
### 3-6 مفترقات الطرق :

ان مفترقات الطرق هي عنصر ضروري من شبكة الطرق , وقصد تسهيل دراسة الحركة والمرور داخل المدينة لابد من حصر الحركة داخل هذه المفترقات , ومن خلال الملاحظة والدراسة وجدنا ان اهم مفترقات الطرق موزعة في مداخل المدينة وعلى التقاطعات التي تحدثها الطريق الوطني رقم 18 ونذكر منها على وجه الخصوص مايلي :

- **مفترق الطرق رقم 01:** يوجد بمدخل المدينة وهو عبارة عن تقاطع الطريق الوطني 18 مع الطريق الاجتبابي لمدخل المدينة , وهو لا يخلو من الحوادث بسبب الإكتضاض الشديد به .
- **مفترق الطرق رقم 02 :** يقع في قلب مركز المدينة وهو عبارة عن تقاطع الطريق الوطني رقم 18 والطريق الولائي رقم 125 ونلمس به حركة ميكانيكية كثيفة
- **مفترق طرق رقم 03 :** وهو مفترق دوار اذ يمثل نقطة تقاطع الطريق الولائي 125 مع الطريق 65 ويعتبر مدخل مركز المدينة من جهة الشرقية
- **مفترق طريق رقم 04 :** موجود في وسط المدينة امام مسجد النور , عبارة عن تقاطع طريق محمد حمزة وطريق عليق مخلوف وهو من أخطر مفترقات الطرق إذ لا يكاد يخلو من حوادث المرور بسبب الإكتظاظ الشديد .
- **مفترق طريق رقم 05 :** يقع بالمدخل الجنوبي للمدينة ويعتبر من أهم مفترقات الطرق وهو عبارة عن تقاطع الطريق الوطني رقم 18 مع الطريق الولائي رقم 225 على شكل مفترق دوار ونلمس كثرة حوادث المرور به وذلك لإفراط السائقين في السرعة



مخطط رقم (16): مفترقات الطرق بالمدينة



المصدر: من اعداد الطلبة + المعايينة الميدانية

الصور 33 و 34 : تمثل مفترقات الطرق بالمدينة



المصدر: من التقاط الطلبة افريل 2018





## خلاصة الدراسة التحليلية :

من خلال الدراسة التحليلية لمدينة عين بسام لاحظنا عدة مشاكل بالمدينة :

- التزايد السريع لعدد السكان في المدينة كان له اثر كبير على الحركة من خلال تشبع الطرق و ازدحام المركبات
- توزيع الخدمات والتجهيزات بشكل غير منتظم بحيث تتركز معظمها في مركز المدينة و بجانب الطرق الرئيسية
- اكتظاظ الحركة بشكل كبير على مستوى شبكة الطرق خاصة على مستوى مفترقات التي اصبحت تشهد اختناقات مرورية كثيفة و هذه الاخيرة غير قادرة على استيعاب الكم الهائل من الحركة المرورية
- التوقف العشوائي للسيارات و قلة المواقع مما يؤدي الى عرقلة حركة المشاة و المركبات



## الفصل الثالث

# الدراسة التحليلية لمركز المدينة

تمهيد

1- تقديم وسط مدينة عين بسام

2- الإطار المبني

3- الإطار الغير مبني

خلاصة الفصل



## تمهيد :

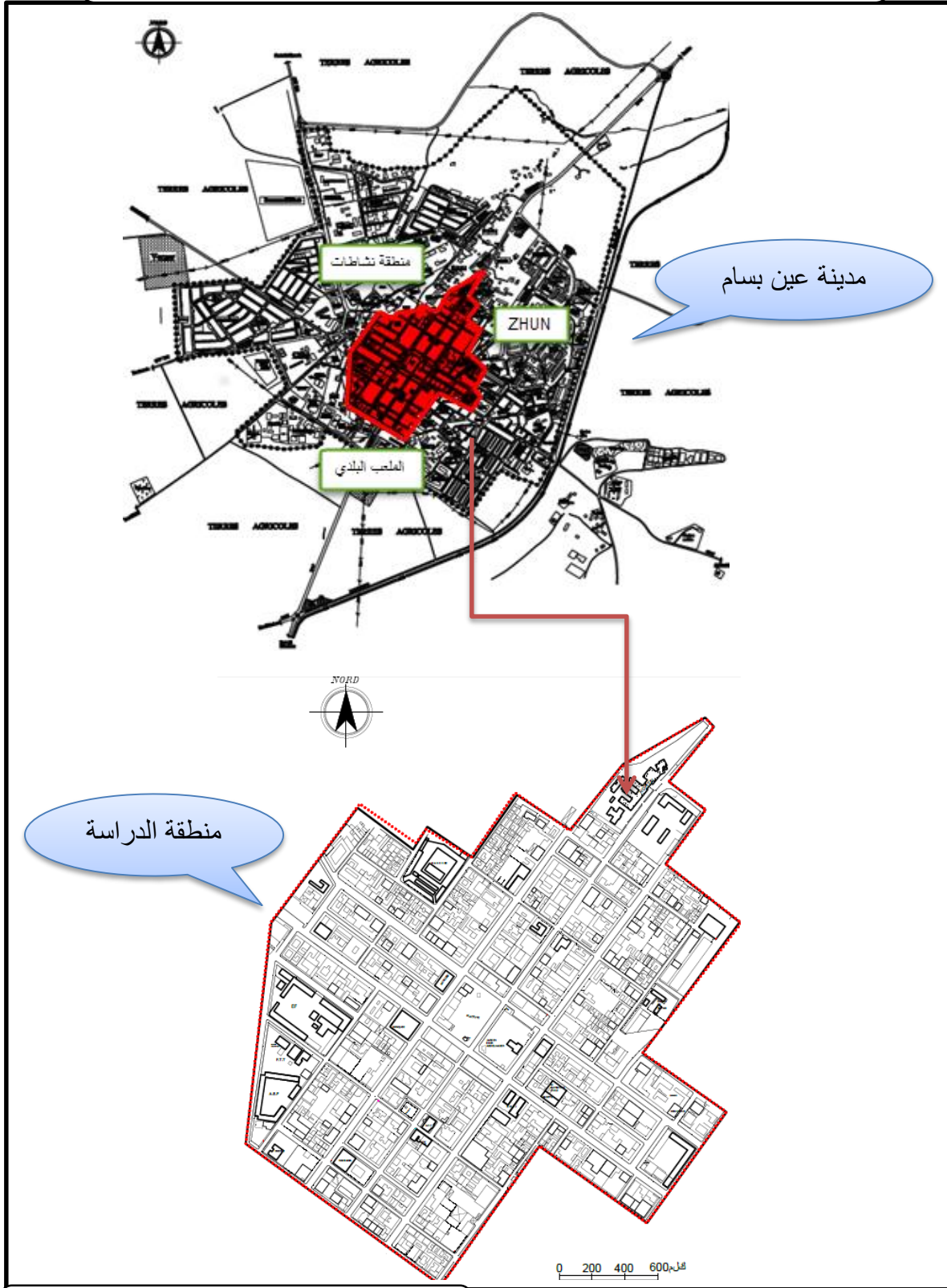
مركز المدينة هو النقطة الرئيسية للتحكم و السيطرة وخاصة من الناحية الادارية و الإجتماعية اين توجد معظم المصالح الادارية التي تتحكم في توجيه القرارات للمجتمع ككل فهو النقطة الملائمة لتبادلات الاجتماعية والاقتصادية لذلك يعبر عنه بالقلب النابض للمدينة .

في هذا الفصل سنقوم بدراسة تحليلية لمركز مدينة عين بسام من حيث الانشطة الحضرية والحركة ومواقف السيارات بهدف معرفة الإيجابيات والسلبيات التي تساعدنا في إقتراح جملة من التوصيات والإقتراحات لتحسين وتنظيم اشكالية المواقف في مركز المدينة .





خريطة رقم (05): خريطة توضح حدود مركز مدينة عين بسام ومحيطه المجاور



المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018

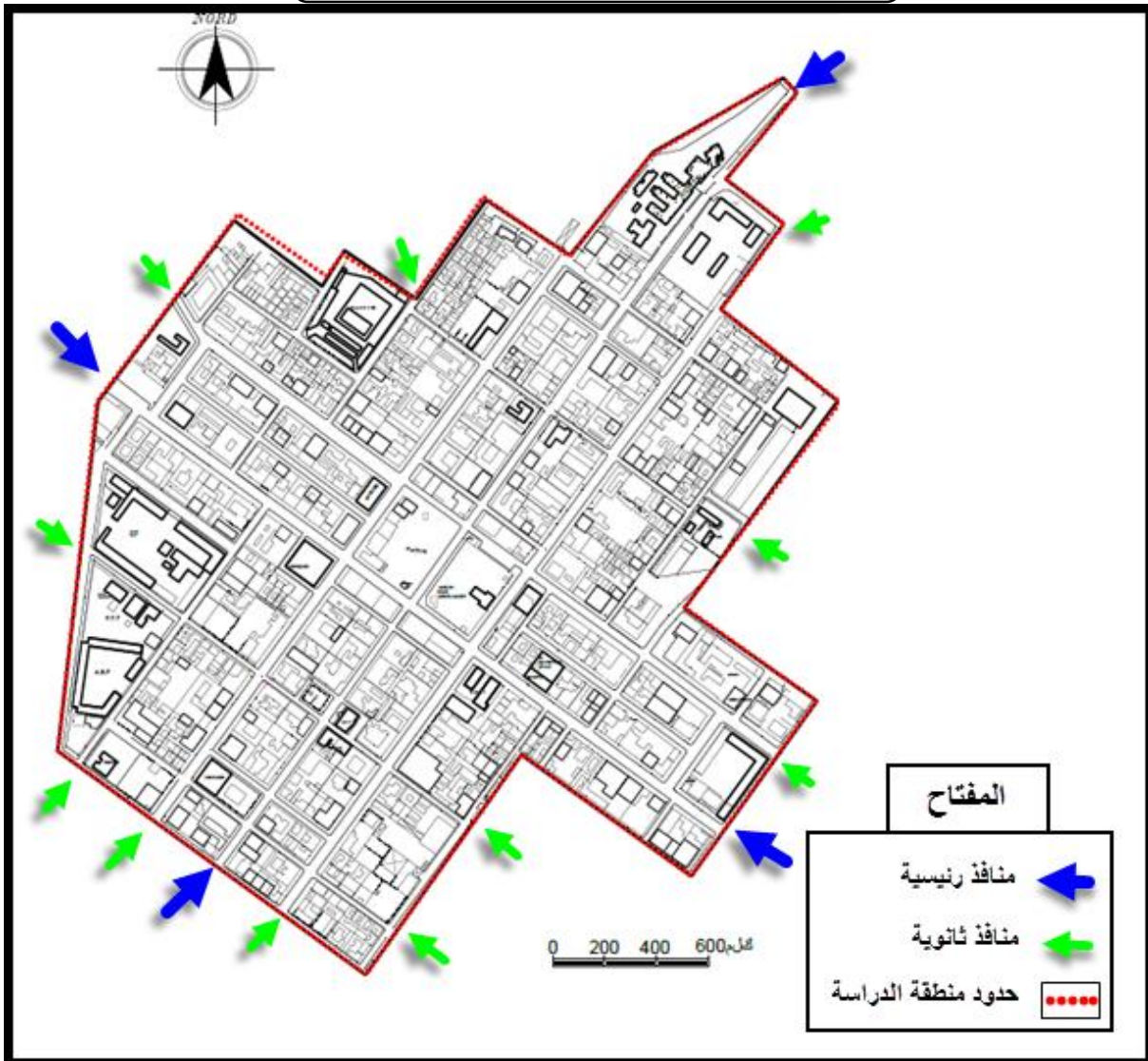


### 3-1 منافذ مركز المدينة :

يتميز الحي بكثرة المداخل (المنافذ) ، 15 منفذا بينهم 4 منافذ رئيسية و 11 منافذ ثانوية ، وهذا ما يخلق حركة كثيفة و يجعل الحي في ديناميكية مستمرة و تواصل مع باقي الأحياء .

❖ يمثل الشكل التالي مخطط مداخل حي وسط المدينة الرئيسية و الثانوية .

مخطط رقم (17): منافذ مركز المدينة



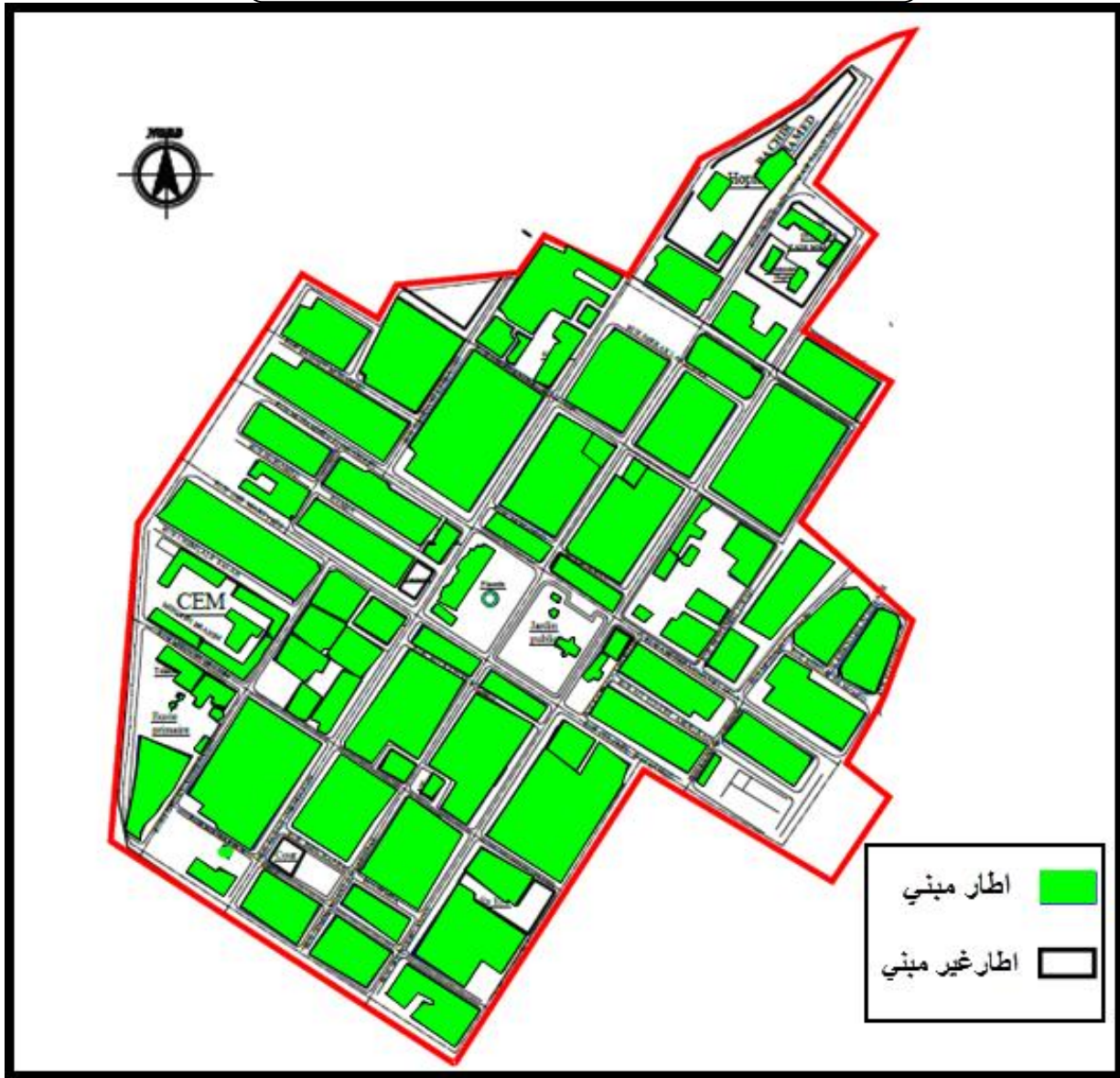
المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018



#### 4-1 الإطار المبني وغير مبني :

تقدر مساحة الحي ب: 37,40 هكتار يحتل الإطار المبنى منها مساحة 27,99 هكتار أي بنسبة 75% من المساحة الإجمالية، ويحتل الإطار الغير مبني منها مساحة 9,41 هكتار أي بنسبة 25% من المساحة الإجمالية.

#### مخطط رقم (18): الإطار المبني وغير المبني



المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018



يمثل الجدول التالي بالبيانات المرفقة معه نسبة الاطار المبني و غير المبني من حي وسط مدينة عين بسام .

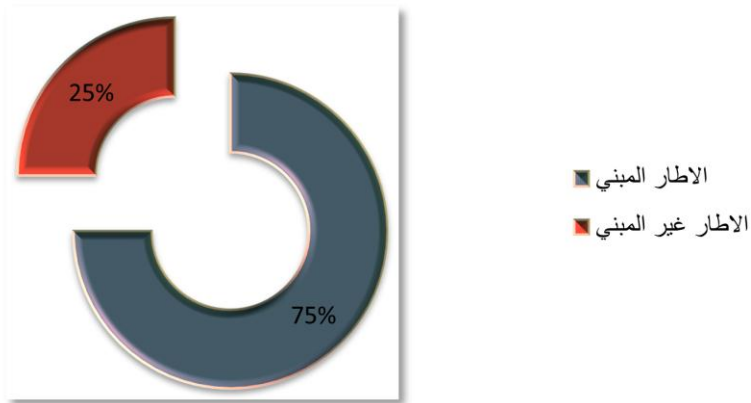
جدول رقم(09):الإطار المبني وغير المبني

المجموع	الاطار الغير مبني	الاطار المبني
374000 م <sup>2</sup>	94100	279900 م <sup>2</sup>
% 100	%25	%75

المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018

شكل بياني رقم(04): دائرة نسبية للإطار المبني وغير المبني

### دائرة نسبية للإطار المبني وغير المبني



المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018



## 2- الاطار المبني :

### 1-2 أشكال البناء :

يتغلب على هذا الحي واجهات معمارية ذات نمط إستعماري ونمط معاصر وهذا يشوه الصورة الجمالية للحي والغرض الذي أنشأ لأجله بحيث يتميز النمط الأستعماري ب أبواب و نوافذ كبيرة و صلبة ، اللأبواب عادة تكون على شكل مربع أو مستطيل بينما النوافذ تكون على شكل مستطيل ، أما مادة صنعها فهي في الغالب خشب أما الشرفات فهي عبارة عن مساحة مفتوحة على الفضاء الخارجي ، ووظيفتها جمالية كما تزيد من مساحة البيت و تتميز الشرفات في هذا الحي بديكور خاص يعطيها طابع المنازل الفاخرة أما بانسبة للأسقف فهي قرميد والسطح يكون مائل.

### الصور 35 و 36 : واجهات النمط الإستعماري



36



35

المصدر: من النقاط الطلبة افريل 2018



يتميز نمط المعاصر بأن مبانيه إرتفاعها يكون أكثر من طابقين ويحتوي عموماً على مرأب في الطابق الأرضي وكذلك شرفات على طول الواجهة أما الأسقف فتكون مستوية .

الصور 37 و 38 : واجهات النمط المعاصر



38



37

المصدر: من التقاط الطلبة افريل 2018



## 2-2 التجهيزات :

تعتبر التجهيزات من المرافق الضرورية في المدينة و هي من بين العناصر الاكثر جذبا للاشخاص و الاكثر توليدا للحركة داخل المدينة , يمتاز مركز مدينة عين بسام بوجود العديد من التجهيزات الموضحة في الجدول التالي مع البيانات المرفقة معه عدد و أنواع التجهيزات الموجودة بحي وسط المدينة:

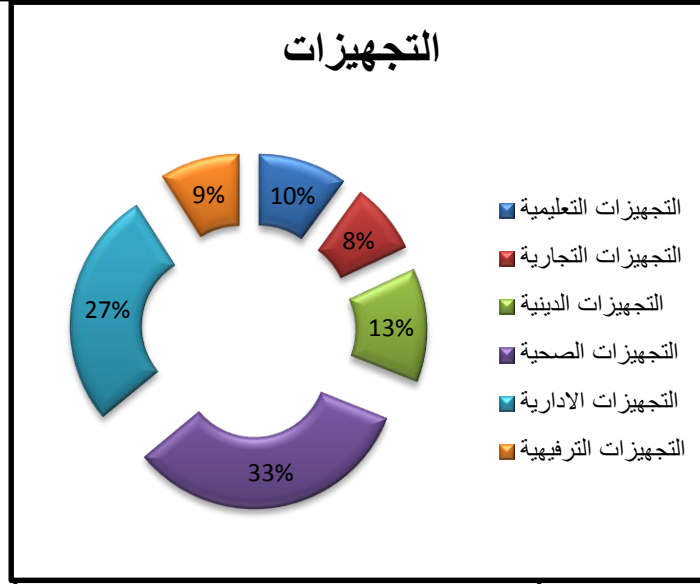
جدول رقم(10): نوع التجهيزات

العدد	التجهيز	نوع التجهيز
3	- ابتدائية زادي مبارك - ابتدائية خالفي عمر - متوسطة ميهوبي مصطفى	التجهيزات التعليمية
6	- مقر البلدية - بنك الفلاحة و التنمية الريفية - مركز بريد - اتصالات الجزائر - محكمة - مصلحة الضرائب	التجهيزات الادارية
1	- مستشفى	التجهيزات الصحية
2	- مسجد النور - المسجد العتيق	التجهيزات الدينية
1	- سوق تجاري	التجهيزات التجارية
2	- دار الشباب - حديقة الامير عبد القادر	التجهيزات الترفيهية

المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018



شكل بياني رقم(05): دائرة نسبية توضح مساحة التجهيزات



المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018

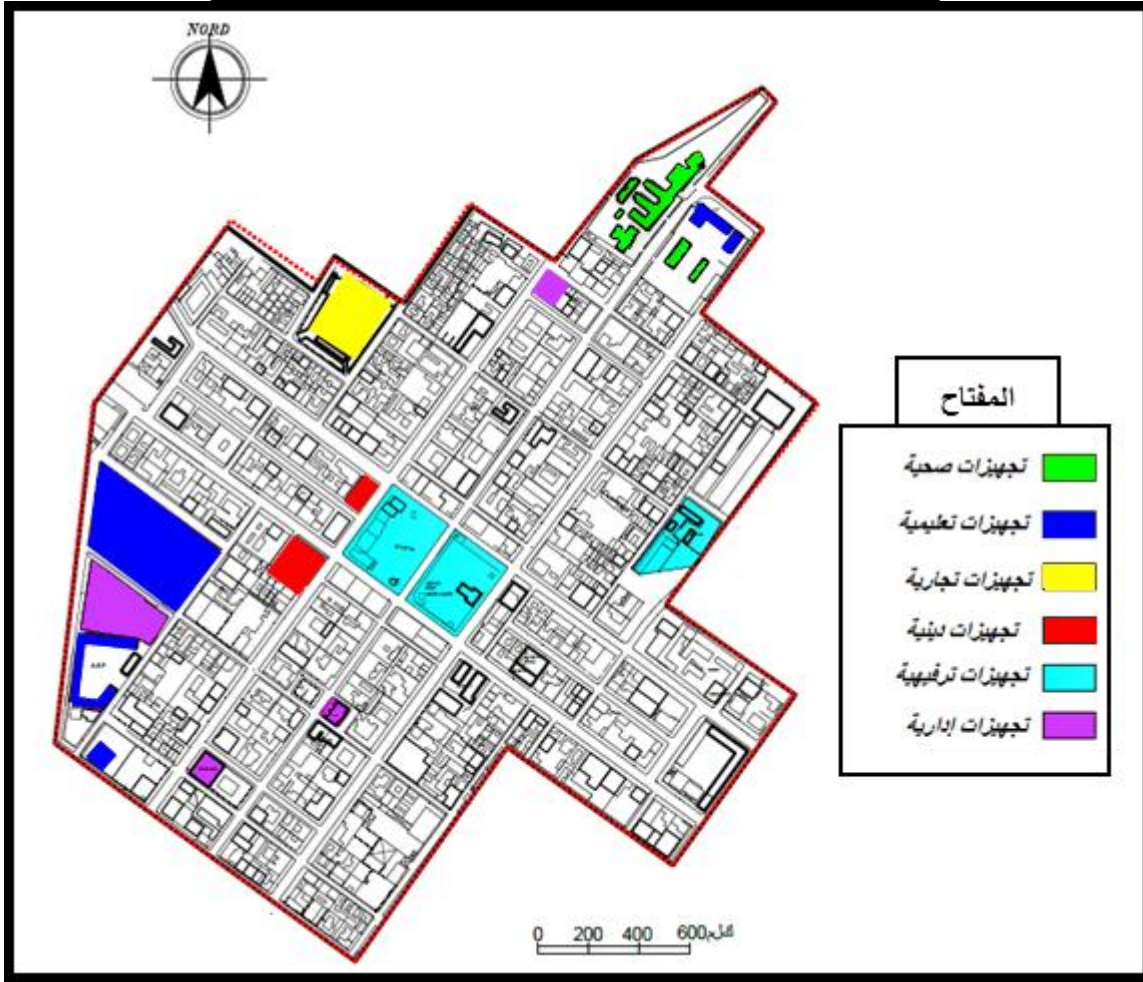
من خلال الجداول السابقة نلاحظ ان مركز المدينة يحتوي على عدد كبير ومتنوع من التجهيزات المهمة تعليمية وتجارية ودينية وصحية وإدارية وترفيهية .

بالإضافة إلى العديد من المحلات التجارية ذات الأنشطة المتنوعة منها محلات المواد الغذائية , المخبرات , المطاعم و المقاهي , محلات الألبسة والتجهيزات المنزلية ...إلخ

حيث تعد الأنشطة التجارية الأكثر إستعمالا في وسط المدينة وينتج عنها حركة كثيفة سواء ميكانيكية او حركة مشاة .

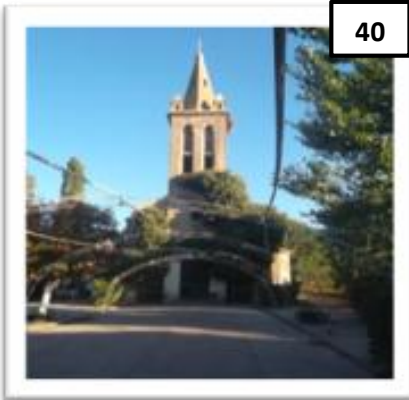


مخطط رقم (19): تجهيزات المركز



المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018

الصور 39 و 40 : بعض تجهيزات المركز



المصدر: من النقاط الطلبة افريل 2018



## 2-3 تأثير التجهيزات :

هناك 3 انواع من تأثيرات التجهيزات :

تجهيزات ذات تأثير داخل الحي : تتمثل في المساجد و المدارس فهناك على مستوى كل حي مسجد ومدرسة .

تجهيزات ذات تأثير على مجموعة من الأحياء : كالمتوسطات و السوق و المحلات التجارية و المستشفى حيث يشترك في إستعمالها مجموعة من الأحياء .

تجهيزات ذات تأثير إقليمي ( خارج المدينة ) : كالمصالح الإدارية التي تشهد توافد المستعملين من القرى المجاورة .

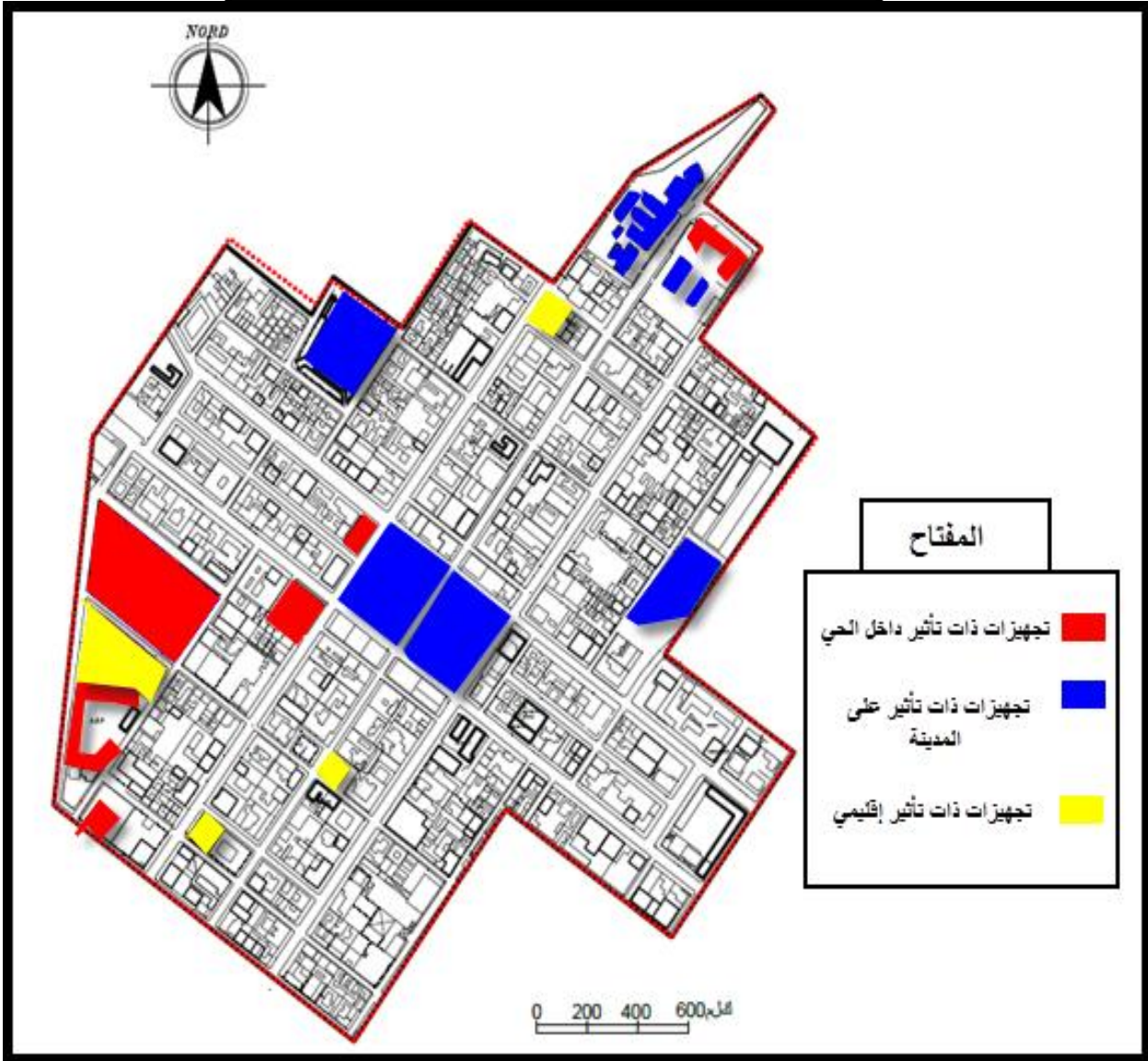
الصور 41 و 42 و 43 : تأثير تجهيزات المركز



المصدر: من النقاط الطلبة افريل 2018



مخطط رقم (20): تأثير التجهيزات



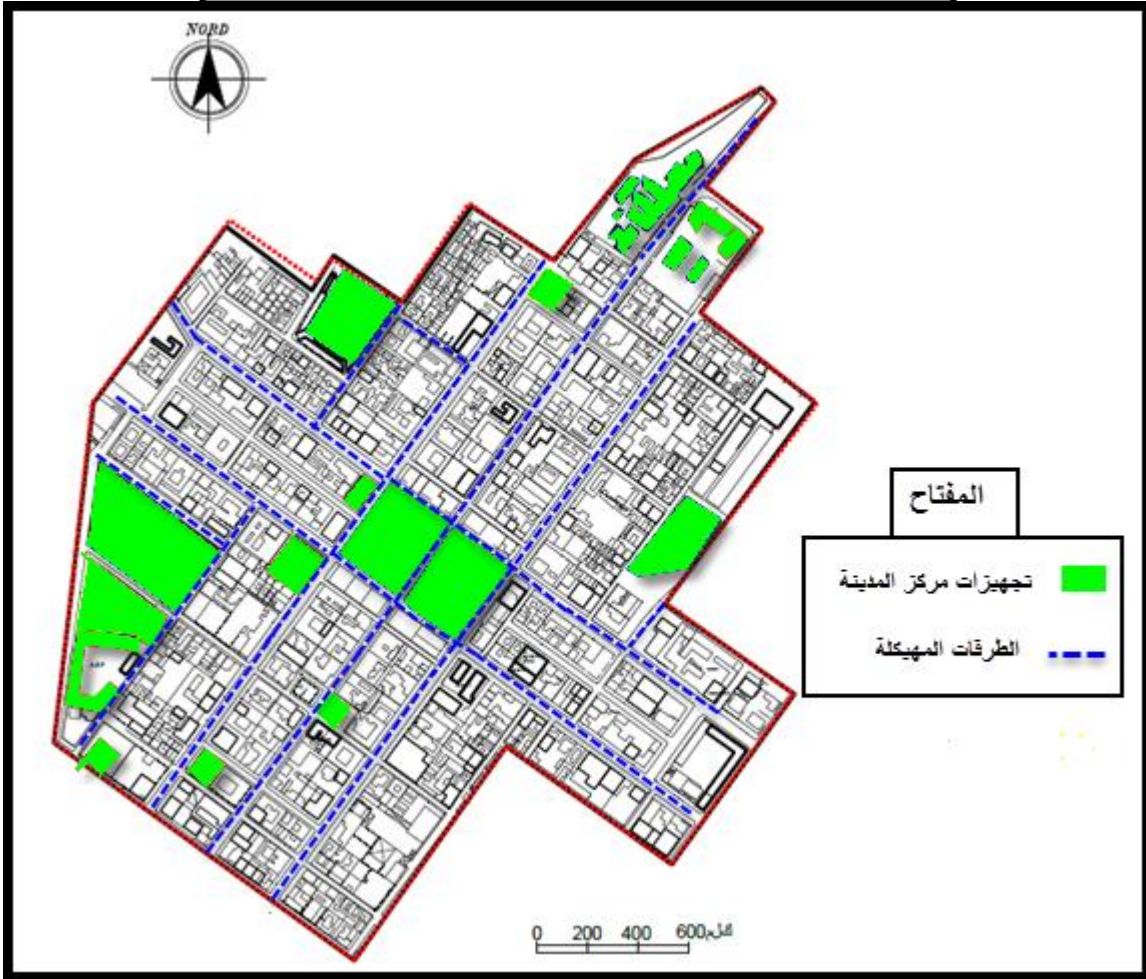
المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018



## 2-4 علاقة التجهيزات بالطرق :

من خلال المخططات نلاحظ أن التجهيزات تتموقع على طول الطرق المهيكلة لمركز مدينة عين بسام , وذلك لتسهيل الوصول إليها , لكن هذا يجعل منها المسبب الرئيسي لكثافة الحركة و الإزدحام في المركز وما يترتب عنه من مشاكل في الحركة .

### مخطط رقم (21): علاقة التجهيزات بالطرق



المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018



### 3- الاطار الغير المبني :

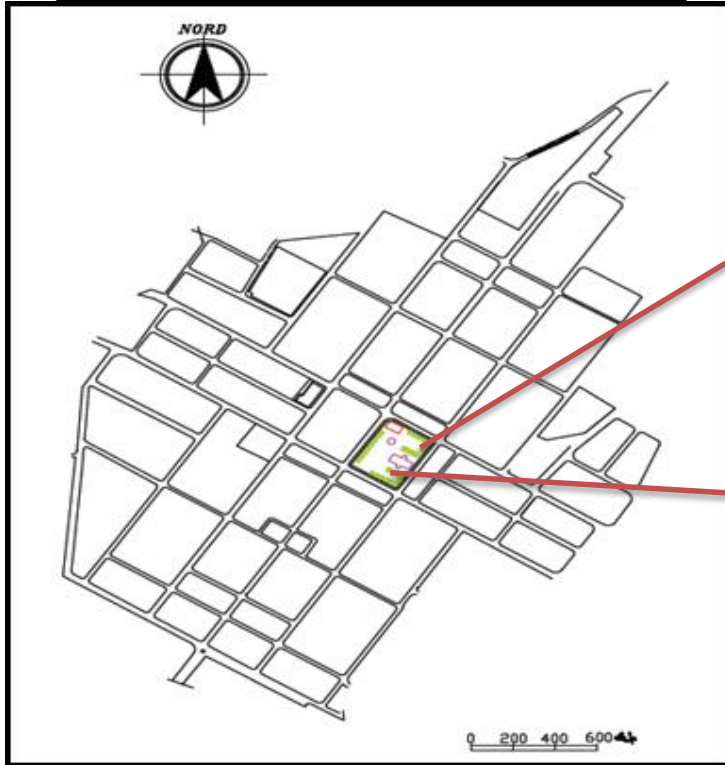
يتكون الاطار غير المبني عموما من الطرقات و الارصفة , و الساحات العمومية والمساحات الخضراء و

مواقف السيارات

#### 1-3 المساحات الخضراء:

نضرا لزيادة درجات التلوث الناتج عن دخان السيارات و من مختلف المصادر الاخرى اصبح من الضروري تخصيص مواقع لانشاء مساحات خضراء لما لها من فوائد متعددة منها توفير الهواء النقي... لكن هذه المساحات قليلة في المنطقة بحيث توجد حديقة واحدة و هي حديقة الامير عبد القادر وامامها ساحة التجمع اللذان يعتبران المتنفس الوحيد للسكان بالرغم من صغر مساحتهم فهي لا تتعدى 2000 م<sup>2</sup> أي بنسبة 5% من المساحة الاجمالية .

#### مخطط رقم (22): المساحات الخضراء



المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018



### 2-3 شبكة الطرق:

يضم مركز مدينة بوسعادة على شبكة متنوعة من الطرق ساهمت في تحديد الشكل العام للمدينة وطريقة التنقل والحركة داخل المدينة .

تتوزع هذه الشبكة على 3 أنواع من الطرق حسب الأهمية وعرض الطريق إلى 3 أنواع :

#### 1-2- طرق أولية :

وهي الطرق الرئيسية والتي تربط المركز بالمناطق والأحياء المجاورة وعادة ماتكون طرق وطنية أو ولائية يتراوح عرضها بين 10 إلى 25م. وتتمثل في الطريق الوطني رقم 18 والطريق الولائي رقم 125 وهي تتميز بوجود معظم التجهيزات الإدارية والتجاري وتشهد حركة كثيفة للمشاة والسيارات .

الصور 44 و 45 : طرق أولية



المصدر: من التقاط الطلبة افريل 2018



2-2- طرق ثانوية :

وهي طرق أقل رتبة من الأولى تربط بين الطريق الرئيسي والأحياء , يوجد في المركز عدة طرق ثانوية منها: طريق ميهوبي ابراهيم ، لعلوي بوعلام ، محمد بن سنوسي ، محمد حمزة , يتراوح عرض هذه الطريق من 8 إلى 10متر.

الصور 46 و 47 : طرق ثانوية



المصدر: من النقاط الطلبة افريل 2018

3-2- طرق ثالثية :

وهي الطرق التي تربط بين الأحياء وهي أقل أهمية عرضها لايتجاوز 8 أمتار لذا فهي تتسم بالضيقة مثل : عليق مخلوف ، سعيداني عبد السلام ، محمد تومي

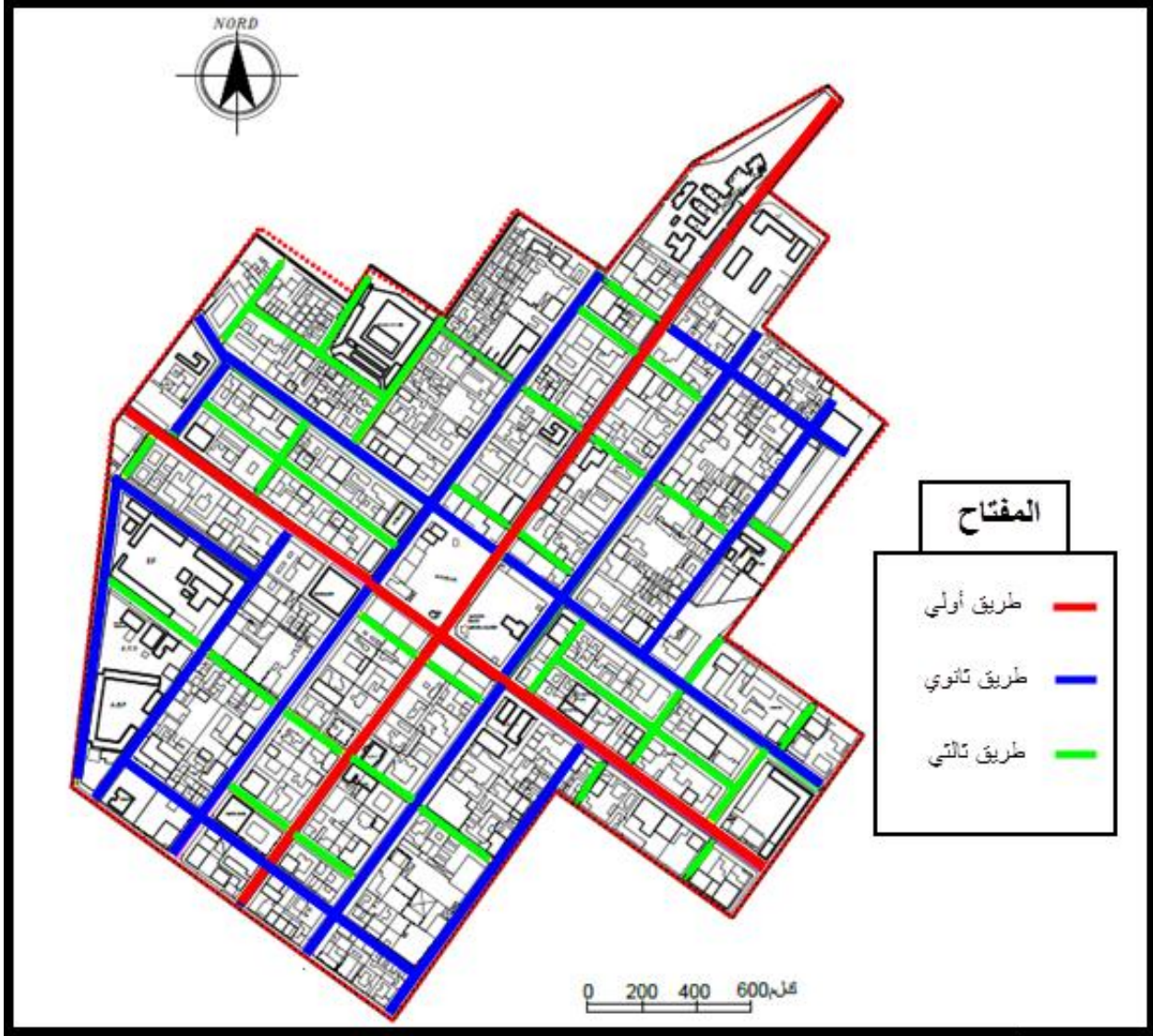
الصور 48 و 49 : طرق ثالثية



المصدر: من النقاط الطلبة افريل 2018



مخطط رقم (23): شبكة الطرق



المصدر: مخطط شغل الأراضي + معالجة الطلبة 2018



### 3-3 المواقع :

يجب الإهتمام بمواقف السيارات في مراكز المدن , التي تلعب دورا مهما في عملية تخطيط النقل فمركز مدينة عين بسام تكاد تنعدم فيها المواقف المهيأة فهي موجودة بنسبة ضئيلة مما أدى الى الإنتشار العام للمواقف بجانب الطرقات وهذا ماسبب في عرقلة حركة المرور .

يحتوي فمركز مدينة عين بسام على 3 أنواع من مواقف السيارات:

- مواقف مهيأة ✓
- مواقف مسموحة (العشوائية) ✓
- مواقف ممنوعة ✓



### 3-3-1 المواقع المهيأة :

وهي المواقع المخصصة لركن السيارات وهي قليلة على مستوى وسط المدينة بحيث توجد 3 مواقف كما

يبين الجدول التالي :

جدول رقم(11): المواقع المهيأة

عدد اماكن التوقف	طول الموقف (m)	الموقع
9	45	موقف حديقة الأمير عبد القادر
7	35	موقف الساحة الجهة الأمامية
5	25	موقف الساحة الجهة الخلفية

المصدر : المعاينة الميدانية

الصور 50 و 51 : المواقع المهيأة



المصدر : من التقاط الطلبة ماي 2018



### 2-3-3 المواقع المسموحة :

وهي اماكن ركن السيارات بجانب الأرصفة ومعظمها اماكن ركن عشوائي وهي مبينة في الجدول الآتي :

جدول رقم(12): المواقع المسموحة

عدد اماكن التوقف	طول الموقف (m)	الموقع
189	945	شارع العقيد سي محمد
86	430	شارع السي لخضر
25	126	طريق محمد حمزة
27	137	طريق لخضر صكاك
31	156	طريق بوزيان عبد القادر
16	82	طريق عليق مخلوف
26	130	طريق ميهوبي ابراهيم
17	86	طريق سعيداني عبد السلام
27	138	طريق بوعلام شعبان
118	590	طريق بوعلام لعلوي

المصدر: المعاينة الميدانية

**ملاحظة:** اعتمادا على الجدول و المعاينة الميدانية وجدنا ان معظم هذه المواقع المسموحة تتواجد امام

التجهيزات بحيث انها تسبب عرقلة لحركة المرور مما تولد اكتظاظ في الحركة وركن عشوائي.





الصور 52 و 53 : المواقع المسموحة



المصدر: من النقاط الطلبة ماي 2018

3-3-3 المواقع الممنوعة:

يمثل الجدول الاتي اماكن التوقف الممنوعة على مستوى مركز مدينة عين بسام :

جدول رقم(13): المواقع الممنوعة

عدد اماكن التوقف	طول الموقف (m)	الموقع
24	124	طريق عبد الرحمان لعلی
18	90	شارع زروق قادة
17	85	طريق محمد تومي
26	130	طريق محمد ابن القايد
26	130	طريق محمد بن سنوسي
27	135	طريق كاراش حمدان

المصدر: المعاينة الميدانية





الصورة 54 : المواقع الممنوعة



المصدر: من النقاط الطلبة ماي 2018

4-3-3 عملية الحصر :

لفهم اشكالية المواقع وتحديد عدد الطلبات عليها في مركز المدينة سنقوم بإختيار موقفين مهمين ونقوم بعملية الحصر عليهما بحيث يكون الأول في منطقة ذات طابع خدماتي وتجاري والثاني في منطقة سكنية ثم نقوم بإسقاط النتائج على باقي المواقع .

❖ الموقف 1 :

موقف حديقة الأمير عبد القادر تم اختياره بسبب موقعه وهو بجانب الطريق الوطني رقم 18 كما ان معظم التجهيزات الإدارية والخدماتية للمركز قريبة منه وهذا مايجعله يستقطب عدد هائل من المستعملين من داخل المدينة وخارجها .

وقد قمنا بعملية الحصر بتاريخ الأحد 130 أفريل 2018 من الساعة التاسعة الى الساعة العاشرة من نفس الصباح .





الصورة (55) : صورة جوية للموقف الحديقة



المصدر : Google earth+معالجة الطلبة 2018

جدول رقم(14): حصر الموقف 1

المجموع	الوقت				عدد السيارات
	10 – 9.45	9.45 – 9.30	9.30 – 9.15	9.15 – 9.00	
19	2	5	3	9	الداخلة
16	6	2	5	3	الخارجة

المصدر: المعاينة الميدانية

❖ الموقف 2 :

موقف طريق بوعلام العلوي يتواجد امام المحلات التجارية والأحياء السكنية القديمة التي تتميز بضيق

الطرق وبالتالي عدم توفر مواقف بشكل كافي مما جعل السكان يرتادون على هذا الموقف .

قمنا بحصر يوم الإثنين الموافق ل1ماي 2018 من الساعة التاسعة الى الساعة العاشرة من نفس

الصباح .





الصورة (56) : صورة جوية للموقف طريق بوعلام لعلوي



المصدر : Google earth+معالجة الطلبة 2018

جدول رقم(15): حصر الموقف 2

المجموع	الوقت				عدد السيارات
	10 – 9.45	9.45 -9.30	9.30 - 9.15	9.15 -9.00	
90	22	15	21	32	الداخلة
43	13	12	10	8	الخارجة

المصدر: المعاينة الميدانية

3-3-5 نتائج الحصر :

من خلال الحصر الذي قمنا به على مستوى الموقفين الأول والثاني نلاحظ أن هذه المواقف تشهد حركة كبيرة فنلاحظ أن عدد السيارات الداخلة أكبر من السيارات الخارجة وهو عدد كبير في ظرف ساعة واحدة من اليوم وهذا ما يؤكد احتياج المنطقة إلى مواقف السيارات .





## خلاصة الفصل:

من خلال الدراسة التحليلية لمركز مدينة عين بسام استخلصنا النقاط التالية :

### من الناحية الايجابية:

- مركز مدينة عين بسام ذو موقع مهم
- تعدد التجهيزات (تعليمية , صحية , ثقافية , خدماتية...) يجعل منه ذو اهمية كبيرة.
- تموقع التجهيزات على طول الطرق الرئيسية مما يوفر الجهد و الوقت لمستعملها .
- وجود شبكة طرق متنوعة و في حالة جيدة .
- توفر المواقع بالقرب من التجهيزات .

### اما من الناحية السلبية :

- تركز التجهيزات بالمركز مما يخلق الازدحام في الطرقات .
- معظم التجهيزات لا تتوفر على مواقع خاصة بها.
- الموقع الممتاز لمركز المدينة والذي يعبر به طريق وطني يجعل منه ذو حركة ميكانيكية كثيفة.
- قلة مواقف السيارات خاصة في الاحياء القديمة خاصة المهيئة .
- عدد المواقع و بالرغم من انه لا بأس به إلا أنه غير كافي بسبب التزايد المستمر لعدد السكان مما ينتج عنه زيادة في معدل امتلاك السيارة .



## الفصل الرابع

# عرض وتحليل بيانات الإستثمار

تمهيد

- 1- أداة الدراسة
  - 2- عينة الدراسة
  - 3- المعالجة الاحصائية للبيانات
  - 4- التحليل الاحصائي للبيانات
- نتائج تحليل الاستثمار



## تمهيد :

بعد دراسة مركز مدينة عين بسام وتحليل مواقف السيارات به كان لابد من التعرف على اراء المترددين على المنطقة و ما يعانونه من مشاكل و ما يتوقعونه من حلول و مقترحات و تم ذلك من خلال توزيع استمارة استبيان على المترددين من سائقي السيارات المستخدمين للمواقف .

### 1- اداة الدراسة :

تم اختيار استمارة الاستبيان كاداة للدراسة الميدانية و تهدف لجنع المعلومات الخاصة بالبحث العلمي و المتعلقة بدراسة واقع مواقف السيارات و مشكلة الازدحام فيها , وهي مكونة من مجموعة من الاسئلة التي يتم صياغتها بعناية و صورة مبسطة و واضحة لتتناسب كافة افراد العينة , يتكون الاستبيان من ثلاثة اقسام: الاول البيانات الاولية للمستعملين , و الثاني لجمع البيانات المتعلقة بالتنقل بالسيارة و مواقف السيارات في المنطقة , و الثالث يشمل عبارات و اسئلة تسمح بالتعرف على اراء افراد البحث و مقترحاتهم اتجاه مشكلة مواقف السيارات .

### 2- عينة الدراسة:

تم اختيار عينة عشوائية بسيطة من سائقي السيارات من مستخدمي المواقف في المناطق ذات الكثافة المرورية العالية بالاغلب بمركز المدينة لما يتوفره من تجهيزات عديدة ما يجعله ذا حركة ميكانيكية كثيفة , وقد تم توزيع 100 استمارة استبيان تم تجميع 90 منها و استبعاد 5 لعدم صلاحيتها للتحليل أي انه تم تحليل 85 استمارة .





### 3-المعالجة الاحصائية للبيانات:

تم استخدام الحاسب الالى اختصارا للجهد و الوقت لانجاز العملية الاحصائية وذلك باستخدام برنامج الحزمة الاحصائية للعلوم الاجتماعية(spss) ( statistical package of social sciences ) وهو من البرامج الاحصائية المستخدمة في مجالات العلوم الاجتماعية و التطبيقية و الهندسية لاجراء التحليلات الاحصائية الازمة و ايجاد النسب المئوية و التكرارات لاجابات اسئلة الاستبيان , و من ثم عرض النتائج في اشكال و رسومات بيانية توضح النسب المئوية لمتغيرات الدراسة بالاستعانة ببرنامج مايكروسفت اكسيل (MSEXEL)

### 4-التحليل الاحصائي للبيانات :

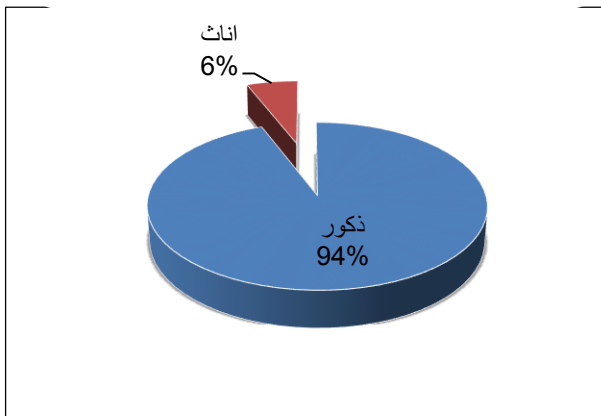
#### 1-4 تحليل البيانات الاولية لافراد العينة :

#### 1-1-4 نسبة الذكور و الاناث لافراد عينة الدراسة :

اتضح من العينة ان عدد الذكور يفوق عدد الاناث , حيث بلغ عدد الذكور 65 فرد بنسبة 87.8 % و بلغ عدد الاناث 9 افراد بنسبة 12.2 % , مما يدل على ان تردد الذكور اكثر من تردد الاناث في المنطقة الجدول (14) والشكل البياني (07) يوضحان ذلك :

شكل بياني رقم(06): نسبة الإناث والذكور

جدول رقم(16): الإناث والذكور



النسبة المئوية %	التكرار	البيان
94,12	80	ذكر
5,88	5	أنثى
100	85	المجموع

المصدر: المعاينة الميدانية

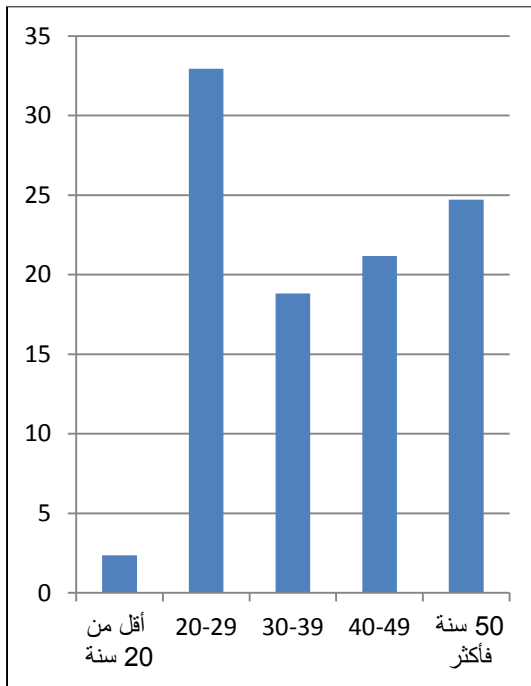


#### 2-1-4 التركيبة العمرية لافراد عينة الدراسة :

اتضح من العينة ان التركيبة العمرية لافراد العينة متفاوتة , واكثر الفئات المتواجدة هي الفئة العمرية بين 25-20 سنة تليها الفئة ذات 50 سنة فاكثر و تتقارب الفئتان العمريتان بين 30-39 و 40-49 سنة من بعضهما حيث تبلغ نسبة الاولى 18,82 % و الثانية 21,17 %

الجدول 23 و الشكل البياني 08 يوضحان ذلك :

شكل بياني رقم (07): التركيبة العمرية للافراد



جدول رقم (17): التركيبة العمرية

البيان	التكرار	النسبة المئوية %
أقل من 20 سنة	02	2,35
29-20	28	32,94
39-30	16	18,82
49-40	18	21,17
50 سنة فأكثر	21	24,7
المجموع	85	100

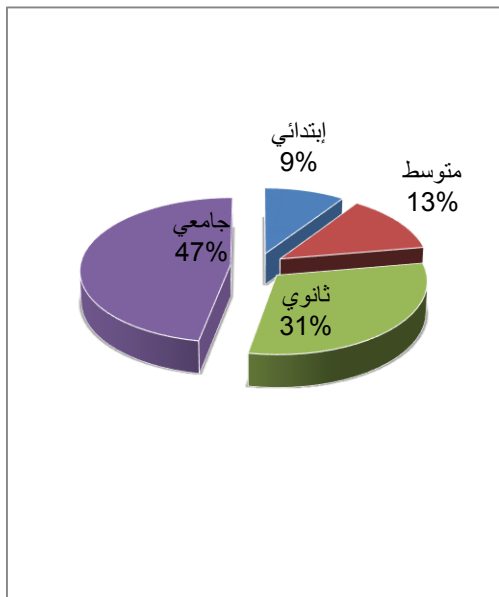
المصدر: المعاينة الميدانية



#### 3-1-4 المستوى التعليمي لافراد العينة :

يشير الجدول رقم (16) و الشكل البياني (09) للمستوى التعليمي لافراد عينة الدراسة من مستخدمي مواقف السيارات في المنطقة , و نجد ان ذوي المستوى الجامعي يمثلون النسبة الاكبر التي بلغت 47,06 % , تليها المستوى الثانوي بنسبة 30,59 % , اما نسبة المستوى المتوسط تمثل 12,94 % , الاضافة الى المستوى الابتدائي بنسبة 9,41 % , مما سبق نجد ان معظم افراد العينة ذوي المؤهلات العالية مما يجعل حكمهم اكثر دقة و مقترحاتهم ذات طابع علمي .

شكل بياني رقم(08): المستوى التعليمي



جدول رقم(18): المستوى التعليمي

البيان	التكرار	النسبة المئوية %
إبتدائي	8	9,41
متوسط	11	12,94
ثانوي	26	30,59
جامعي	40	47,06
المجموع	85	100

المصدر: المعاينة الميدانية



#### 4-1-4 المهنة وعنوان العمل :

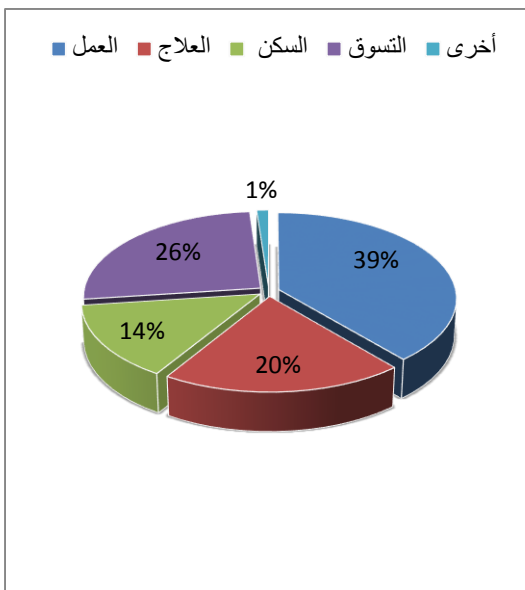
تباينت انواع المهن لافراد العينة ما بين التجار و اصحاب المهن الحرة , و المدراء و الموظفين , و المحامين و الصيادلة و المهندسين , كذلك العمال التقنيين و السائقين , ايضا كان هناك عدد من الطلاب الجامعيين , وعدد كبير من الافراد الذين يعملون بنفس المنطقة (مدينة عين بسام )

#### 2-4 تحليل البيانات المتعلقة بالتنقل بالسيارة و مواقف السيارات بالمنطقة :

#### 1-2-4 اسباب التواجد بالمنطقة :

الجدول رقم (17) و الشكل البياني (10) يوضحان اسباب تواجد مستخدمي المواقف من افراد العينة في منطقة الدراسة , حيث نجد ان 38,82% متواجدين بغرض العمل و يمثلون النسبة الاكبر , بينما 25,88% للتسوق و 20% للعلاج , و يوجد 14,12% للسكن , و 1,18% لاغراض اخرى , اما المتواجدين بغرض الدراسة فلم نجد أي منهم و ذلك لعدم وجود تجهيزات تعليمية كالثانويات او الجامعات , هذا ما يعكس تكديس الانشطة التجارية و الادارية و الخدماتية في المنطقة :

شكل بياني رقم(09): اسباب التواجد بالمنطقة



جدول رقم(19): اسباب التواجد بالمنطقة

البيان	التكرار	النسبة المئوية %
العمل	33	38,82
العلاج	17	20
السكن	12	14,12
التسوق	22	25,88
أخرى	01	1,18
المجموع	85	100

المصدر: المعاينة الميدانية



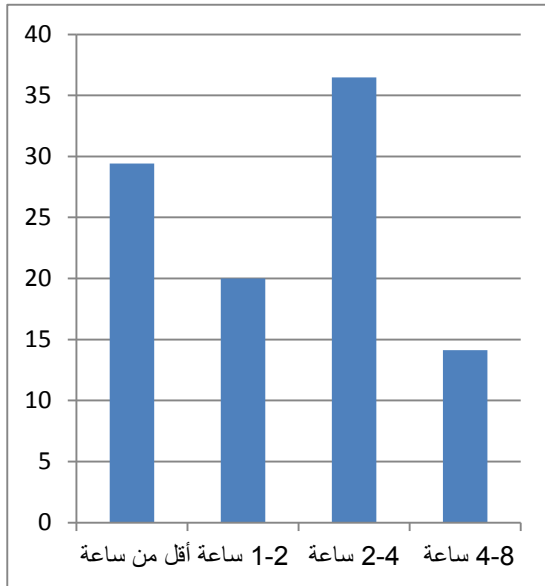


#### 4-2-2 الزمن اللازم لانجاز العمل (زمن انتظار او وقوف السيارة) :

اتضح ان 36,47% من افراد العينة يشغلون المواقع من 2-4 ساعات وهي تمثل عدد ساعات العمل خلال اليوم , يليهم 29,41% يشغلونها اقل من ساعة , واخرون يشغلونها من 1-2 ساعة يمثلون نسبة 20% , و 14,12% يشغلونها من 4-8 ساعات , وهذا يدل على ان هذه المنطقة هي منطقة اعمال ذات حركة مستمرة و كثيفة , الجدول رقم (18) و الشكل البياني (11) يشيران الى زمن انتظار وقوف السيارة و نسبة كل الزمن .

شكل بياني رقم(10): الزمن اللازم لانجاز العمل

جدول رقم(20): الزمن اللازم لانجاز العمل



البيان	التكرار	النسبة المئوية %
أقل من ساعة	25	29,41
1-2 ساعة	17	20
2-4 ساعة	31	36,47
4-8 ساعة	12	14,12
المجموع	85	100

المصدر: المعاينة الميدانية

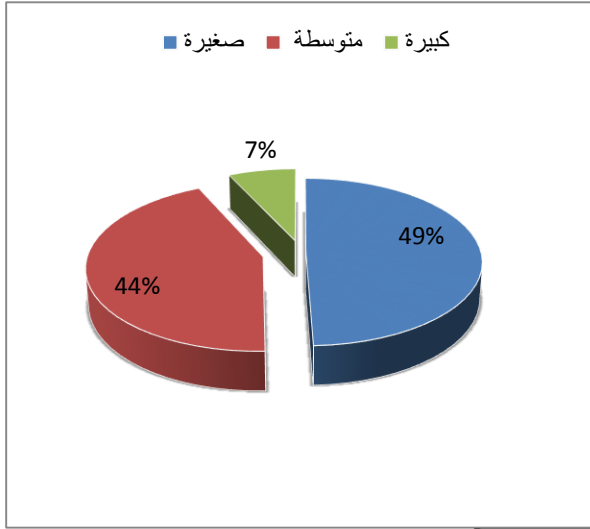




#### 4-2-3 احجام سيارات افراد العينة :

اتضح من العينة وجود انواع من احجام السيارات , حيث نسبة السيارات الصغيرة 49,41% و هي مقاربة للسيارات المتوسطة وهي 43,52% , اما السيارات الكبيرة بلغت 7% و الاخيرة تحتل مساحة اكبر في المواقف , الجدول (19) و الشكل البياني(12) يوضحان نسب احجام السيارات .

#### شكل بياني رقم(11): احجام سيارات افراد العينة



#### جدول رقم(21): احجام سيارات افراد العينة

البيان	التكرار	النسبة المئوية %
صغيرة	42	49,41
متوسطة	37	43,52
كبيرة	6	7
المجموع	85	100

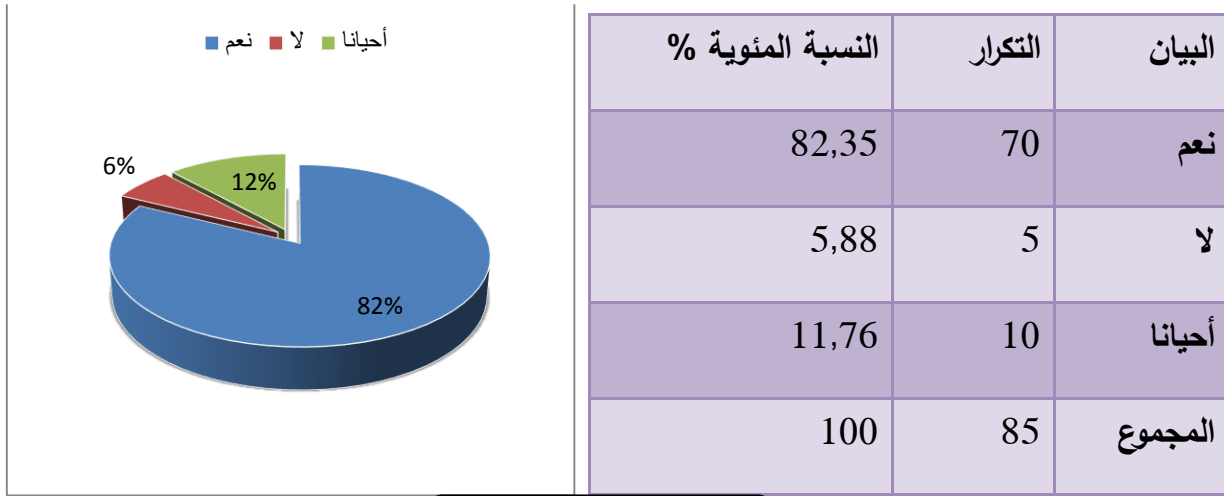
المصدر : المعاينة الميدانية

#### 4-2-4 معاينة المنطقة من الازدحامات المرورية و قلة مواقف السيارات :

اتضح من العينة ان المنطقة تعاني من الازدحامات المرورية و قلة مواقف السيارات بنسبة 82,35% , و اشار 5,88% انه لا يوجد أي ازدحامات في حين ذكر البعض الاخر ان الازدحامات تحدث احيانا بنسبة 11,76% , و الجدول (20) و الشكل البياني(13) يوضحان ذلك .



جدول رقم(22): معاناة المنطقة من الازدحامات شكل بياني رقم(12): معاناة المنطقة من الازدحامات



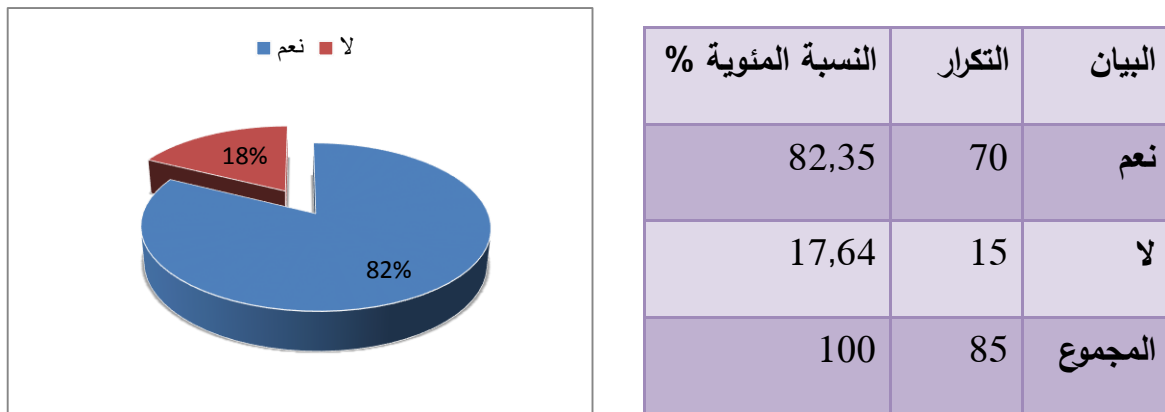
المصدر: المعاينة الميدانية

#### 4-2-5 صعوبة ركن السيارة مع ضمان السلامة المرورية:

الجدول رقم (21) و الشكل البياني (14) يوضحان نسبة صعوبة ركن السيارة في منطقة الدراسة مع ضمان السلامة المرورية , سواء كانت للسيارة او الركاب او المشاة , حيث يصعب ركنها بنسبة 82,35 % الى 17,64%

شكل بياني رقم(13): صعوبة ركن السيارة

جدول رقم(23): صعوبة ركن السيارة



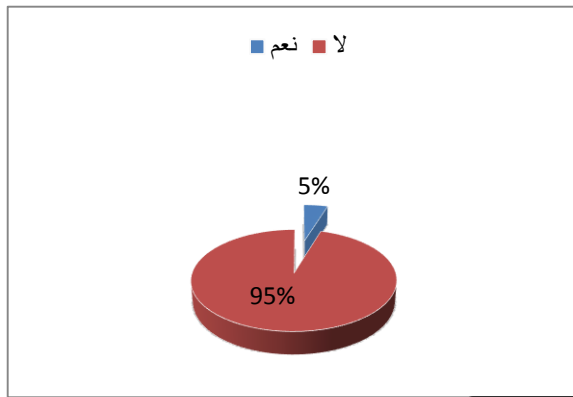
المصدر: المعاينة الميدانية



#### 6-2-4 تحقيق المواقع الموجودة للمعايير المطلوبة :

الجدول رقم (22) و الشكل البياني رقم (15) يوضحان ان نسبة 95,29% من مواقع السيارات لا تحقق المعايير المطلوبة بينما 4,7% تحقق المعايير .

شكل بياني رقم(14): تحقيق المواقع للمعايير



جدول رقم(24): تحقيق المواقع للمعايير

البيان	التكرار	النسبة المئوية %
نعم	4	4,7
لا	81	95,29
المجموع	85	100

المصدر: المعاينة الميدانية

#### 7-2-4 المواقع الخاصة بذوي الاحتياجات الخاصة :

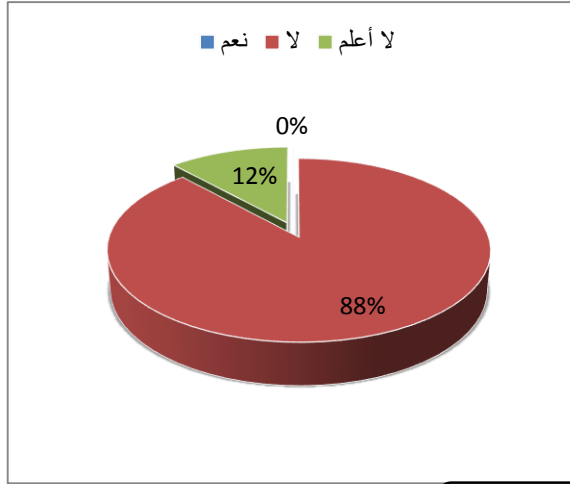
اشار 88,23% من افراد العينة الى عدم توفر مواقع لذوي الاحتياجات الخاصة , ولم يذكر اي

منهم انها موجودة بالمنطقة , بينما لا يعلم 11,76% منهم عن وجود مواقع لذوي الاحتياجات الخاصة

ام لا , و الجدول رقم (23) و الشكل البياني( 16 ) يوضحان ذلك .



شكل بياني رقم(15): مواقف ذوي الإحتياجات



المصدر: المعاينة الميدانية

جدول رقم(25): مواقف ذوي الإحتياجات

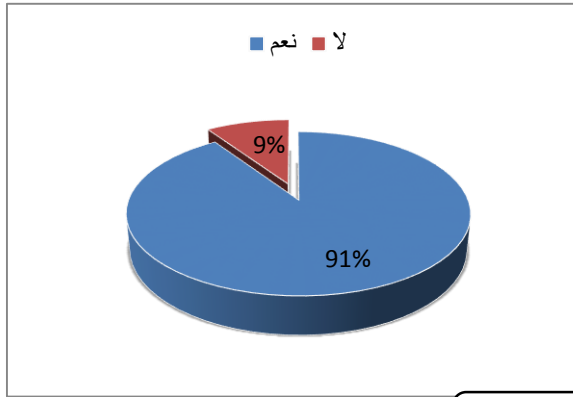
البيان	التكرار	النسبة المئوية %
نعم	00	00
لا	75	88,23
لا أعلم	10	11,76
المجموع	85	100

#### 8-2-4 تأثير المواقف على حركة المرور :

يتضح من العينة ان المواقف الموجودة في المنطقة تؤثر سلبا على حجم الشارع و حركة المرور بنسبة 90,59% , و هي بالاعلأ مواقف بجوار الارصفة لذلك فان عمليتي الدخول و الخروج تؤثر و تتأثر بحركة المرور في الشارع و يظهر هذا التأثير بشكل اكبر في اوقات الذروة , و اشارات نسبية ضئيلة من افراد العينة بلغت 9,41% ان المواقف ليس لها تأثير سلبي على حركة المرور , الجدول (24) و الشكل البياني(17) يوضحان نسبة تأثير المواقف الموجودة على حركة المرور سلبا.



شكل بياني رقم(16): تأثير المواقف على الحركة



جدول رقم(26): تأثير المواقف على الحركة

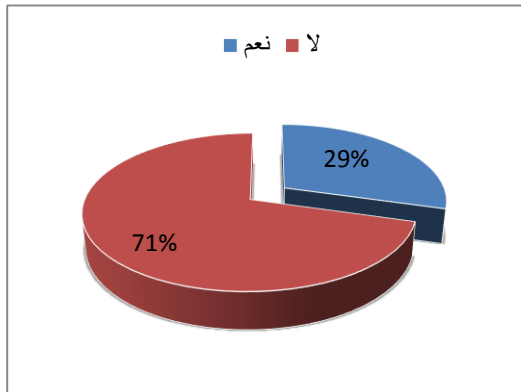
البيان	التكرار	النسبة المئوية %
نعم	77	90,59
لا	8	9,41
المجموع	85	100

المصدر: المعاينة الميدانية

#### 4-2-9 وجود اماكن لم تستغل كمواقف للسيارات :

اشار 70,59% من افراد العينة الى عدم وجود اماكن يمكن استغلالها كمواقف للسيارات , بينما اشار 29,41% منهم الى انه توجد اماكن يمكن استغلالها كمواقف , وذكر البعض انها يمكن ان توفر في الاراضي الشاغرة , و الجدول رقم (25) و الشكل البياني(18) يوضحان ذلك .

شكل بياني رقم(17): أماكن لم تستغل كمواقف



جدول رقم(27): أماكن لم تستغل كمواقف

البيان	التكرار	النسبة المئوية %
نعم	25	29,41
لا	60	70,59
المجموع	85	100

المصدر: المعاينة الميدانية

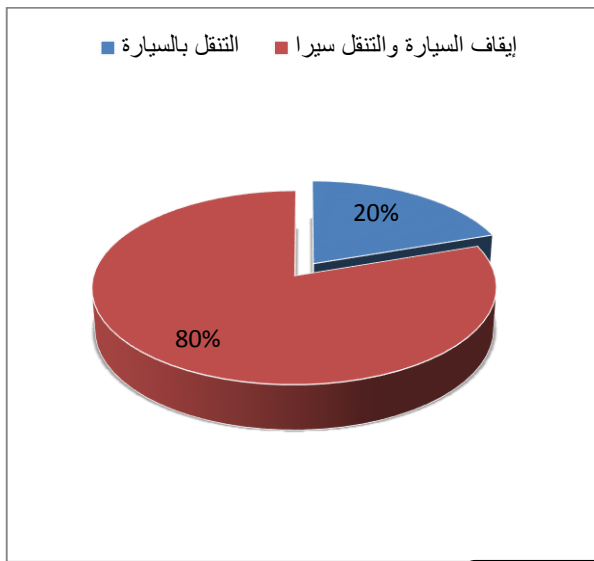


#### 4-2-10 افضلية التنقل بالسيارة وسط الزحام ام إيقافها في مكان امن و التنقل سيراً :

ان النسبة الاكبر 80% تفضل إيقاف السيارة في مكان امن و التنقل سيراً على الاقدام , في حين يفضل 20% من افراد العينة التنقل بالسيارة وسط الزحام , الجدول (26) و الشكل رقم البياني (19) يوضحان ذلك .

شكل بياني رقم(18): التنقل بالسيارة أو إيقافها

جدول رقم(28): التنقل بالسيارة أو إيقافها



البيان	التكرار	النسبة المئوية %
التنقل بالسيارة	17	20
إيقاف السيارة والتنقل سيراً	68	80
المجموع	85	100

المصدر: المعاينة الميدانية

#### 4-2-11 الخسائر المترتبة على الازدحام في مواقف السيارات:

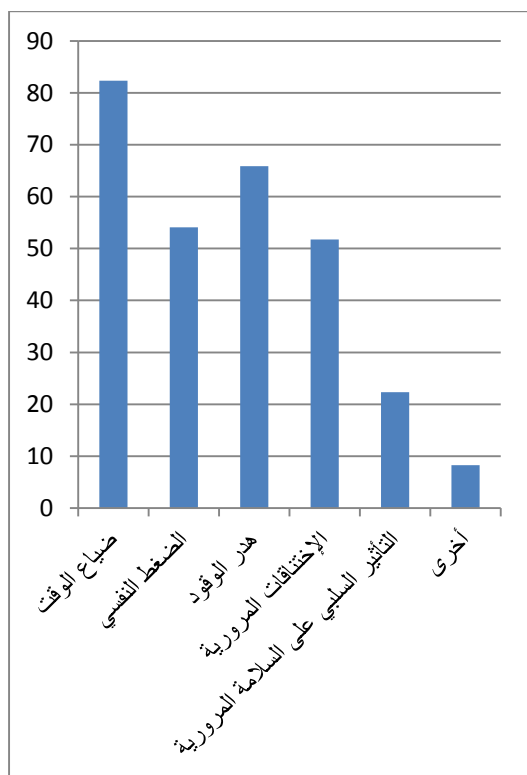
من تحليل البيانات المتعلقة بالخسائر المترتبة على الازدحام في مواقف السيارات , جاءت الاراء متداخلة حيث اشار البعض الى كافة الخسائر المذكور , و اشار البعض الاخر الى عنصر واحد او جمع بين عنصرين او اكثر , و كانت الاراء وفقاً للترتيب التالي : احتل عنصر ضياع الوقت المرتبة الاولى بنسبة 82,35% , يليه هدر الوقود بنسبة 65,88% في المرتبة الثانية , وجاء الضغط النفسي في المرتبة الثالثة بنسبة 54,11% , و احتلت الاختناقات المرورية المرتبة الرابعة بنسبة 51,76% , ثم جاء التأثير





السلبى على السلامة المرورية في المرتبة في الترتيب الخامس بنسبة 22,35% , كما وردت بعض الآراء الأخرى حول خسائر الازدحام بنسبة 8,23% , حيث ذكر ان الازدحام يتسبب في حجب واجهات المحلات وقد يتسبب في خسائر مادية لأصحابها , الجدول رقم(27) و الشكل البياني (20) يوضحان الخسائر المترتبة على ازدحام مواقف السيارات .

جدول رقم(30): الخسائر المترتبة على الإزدحام شكل بياني رقم(19): الخسائر المترتبة على الإزدحام



البيان	التكرار	النسبة المئوية %
ضياع الوقت	70	82,35
الضغط النفسي	46	54,11
هدر الوقود	56	65,88
الإختناقات المرورية	44	51,76
التأثير السلبى على السلامة المرورية	19	22,35
أخرى	7	8,23

المصدر: المعاينة الميدانية



#### 4-2-12 العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات :

يظهر من الجدول (28) و الشكل البياني (21) تداخل آراء أفراد العينة حيث أشار البعض الى كافة العوامل المذكورة , و أشار البعض الاخر الى عامل واحد او جمع بين عاملين او اكثر , وكانت الآراء وفق الترتيب الآتي: حيث احتل عامل قلة المواقف الخاصة بالسيارات وضعف ادارتها المرتبة الاولى بنسبة 70,58 % , يليه كثرة المترددين بسبب تمركز الخدمات و فرص العمل في المنطقة 64,7% في المرتبة الثانية, وكان غياب الوعي الكافي لاستخدام المواقف بكفاءة وفعالية في المرتبة الثالثة بنسبة 62,35% , ثم جاء التنقل بالاعتماد على السيارة الخاصة في الترتيب الرابع بنسبة 41,17% , اما المرتبة الخامسة كانت لعدم تطبيق التقنيات الذكية لمواقف السيارات بنسبة 17,65% , كما وردت بعض الآراء الأخرى حول العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات بنسبة 4,7% , حيث اضيف وجود كثافة بنائية عالية وعدم وجود مساحات لاستغلالها كمواقف للسيارات , وغياب الاجهزة الامنية (رجال المرور) في المنطقة و عدم مراقبتهم لاستخدام المواقف.

جدول رقم(31): العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات

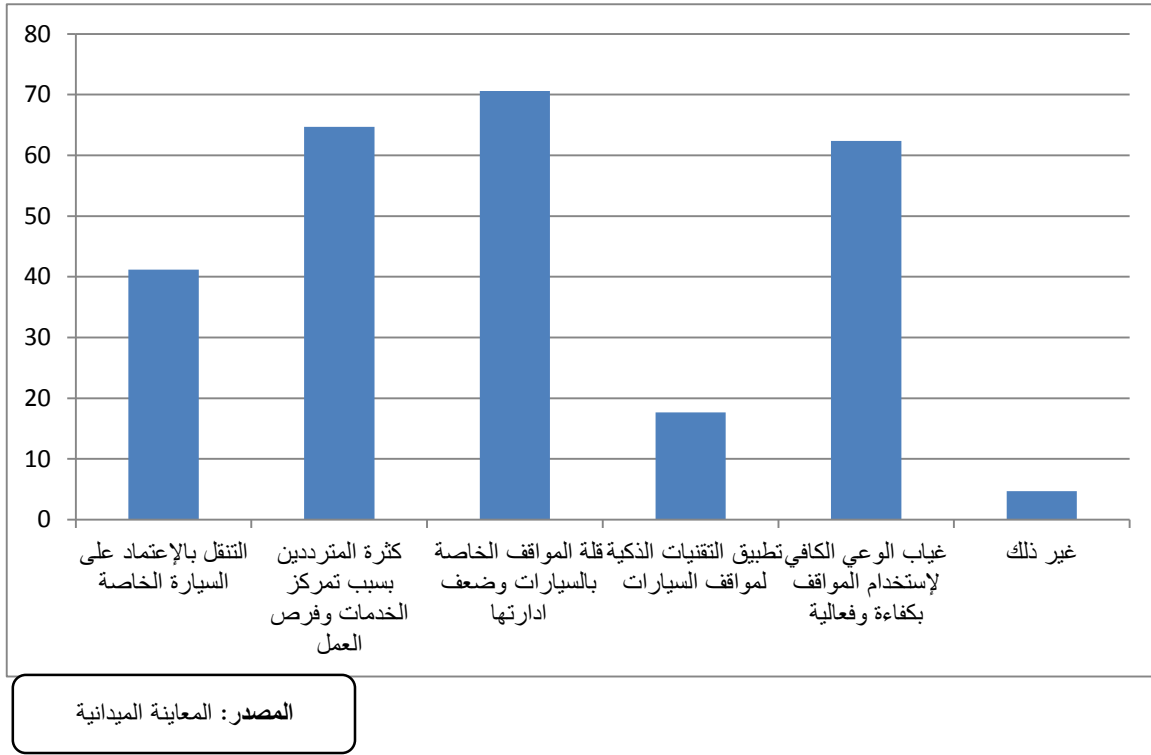
البيان	التكرار	النسبة المئوية %
التنقل بالإعتماد على السيارة الخاصة	35	41,17
كثرة المترددين بسبب تمركز الخدمات وفرص العمل	55	64,7
قلة المواقف الخاصة بالسيارات وضعف ادارتها	60	70,58
تطبيق التقنيات الذكية لمواقف السيارات	15	17,65
غياب الوعي الكافي لإستخدام المواقف بكفاءة وفعالية	53	62,35
غير ذلك	4	4,7

المصدر: المعاينة الميدانية





شكل بياني رقم(20): العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات



3-4 التعرف على الآراء حول المقترحات و الحلول :

1-3-4 انواع المواقف التي يفضلها افراد العينة :

يتضح من العينة تباين آرائهم في اختيار نوع المواقف التي يفضلون , حيث اشار 35,29% الى تفضيل

المواقف بجوار الارصفة لسهولة و سرعة استخدامها , و اشار 10,59% الى تفضيل المواقف السطحية

لضمان سلامة السيارة , ويفضل 12,94% المواقف اسفل المباني نظرا لوجودها في نفس الجهة

المقصودة و ضمان السلامة , ويفضل البعض الاخر وهم 41,18% المواقف المتعددة الادوار لقابليتها

لاستيعاب عدد كبير من المواقف ضمن مساحة اصغر مقارنة بانواع المواقف الاخرى , خاصة في

المناطق ذات الكثافة السكانية و السكنية العالية , الجدول رقم (29) و الشكل رقم البياني (22) يوضحان

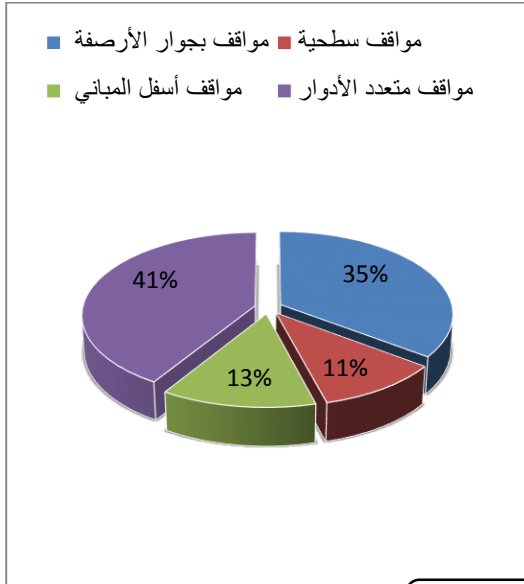
ذلك :





شكل بياني رقم(21): المواقف التي يفضلها الأفراد

جدول رقم(32): المواقف التي يفضلها الأفراد



البيان	التكرار	النسبة المئوية %
مواقف بجوار الأرصفة	30	35,29
مواقف سطحية	9	10,59
مواقف أسفل المباني	11	12,94
مواقف متعدد الأدوار	35	41,18
المجموع	85	100

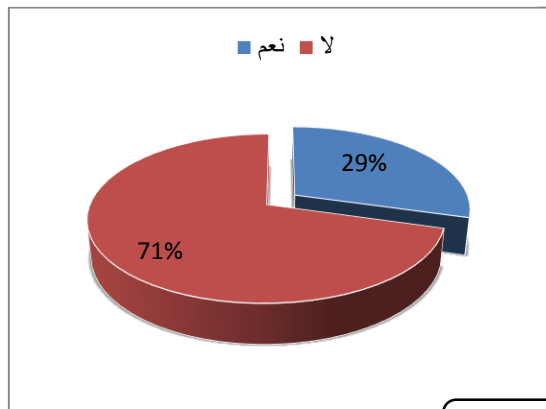
المصدر: المعاينة الميدانية

2-3-4 راي افراد العينة حول تشجيع المواقف مدفوعة الاجر :

من الجدول رقم (30) و الشكل البياني(29) نجد ان 70,59% لا يشجعون المواقف مدفوعة الاجر , بينما يشجعها 29,41% من افراد العينة .

شكل بياني رقم(22): المواقف مدفوعة الأجر

جدول رقم(30): المواقف مدفوعة الأجر



البيان	التكرار	النسبة المئوية %
نعم	25	29,41
لا	60	70,59
المجموع	85	100

المصدر: المعاينة الميدانية



#### 3-3-4 مقترحات افراد العينة للحد من مشكلة مواقف السيارات:

- التدقيق او مراقبة تطبيق الاشتراطات الفنية لمواقف السيارات.
- الزام اصحاب المباني المختلفة بتوفير مواقف السيارات ضمن مساحة المباني
- تفرغ المنطقة من تجمع الخدمات و توزيعها بشكل عادل في كافة نواحي المدينة
- وضع القوانين الخاصة باستخدام المواقف و منع الوقوف العشوائي و اتخاذ الاجراءات القانونية و العقوبات الصارمة للمخالفين
- الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة واتباع الطرق العالمية الحديثة لمواقف السيارات وتشجيع المستثمرين لانشاء مواقف السيارات و منحهم التسهيلات لذلك
- تشجيع اقامة المواقف متعددة الطوابق وذلك لقلّة الاراضي الشاغرة في المدينة .
- الوعي الكافي والسلوك الحضاري لاستخدام المواقف المتوفرة بكفاءة وفعالية.



## نتائج تحليل الاستمارة

من التحليل الاحصائي لبيانات الاستبيان نستنتج:

- ان معظم المترددين على منطقة الدراسة من الذكور تتفاوت اعمارهم بين 20-50 سنة فاكثر , واكثرهم من ذوي المؤهلات العلمية مما يكسب ارائهم دقة اكثر , و النسبة الاكثر تتواجد في المنطقة من اجل العمل , و بذلك يمكن التخفيف من المشكلة.
- واجمع الاغلبية ان المنطقة تعاني من الازدحامات المرورية وقلة المواقف , وذلك يسبب صعوبة ركن السيارة مع ضمان السلامة المرورية , و اشار 95,29% من افراد العينة الى ان المواقف الموجودة لا توفر المعايير المطلوبة , من حيث العدد و الابعاد وعدم توفر مواقف لذوي الاحتياجات الخاصة , وهذا يدعو للالتزام بالمعايير و الاشتراطات لتحقيق كفاءة الاستخدام .
- المواقف الموجودة تؤثر سلبا على حركة المرور , لذلك يفضل عدم تخطيط مواقف السيارات ضمن مساحة الطريق في المناطق المزدحمة ذات الكثافة المرورية العالية, ويرى البعض ان هناك اماكن لم تستغل كمواقف للسيارات , و يرى البعض الاخر انه لا يوجد اماكن لم يتم استغلالها .
- ايضا يفضل الغالبية ايقاف السيارة في مكان امن بدلا من التنقل وسط الزحام , وهذا يشجع على اقامة مشاريع مواقف السيارات مع ضبطها و مراقبتها لتمكين الاستفادة منها.
- وتتوعدت الخسائر المترتبة على الازدحام في المواقف لتشل مايلى بالترتيب : ضياع الوقت , هدر الوقود , الضغط النفسي , الاختناقات المرورية , التأثير السلبي على السلامة المرورية وغيرها من الخسائر .



- وكذلك تختلف العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات وفقا للترتيب التالي : قلة المواقف وضعف ادارتها , كثرة المترددين على المنطقة بسبب تركيز التجهيزات , غياب الوعي الكافي لاستخدام المواقف بكفاءة و فعالية , عدم تطبيق التقنيات الذكية لمواقف السيارات , كذلك التنقل بالاعتماد على السيارة الخاصة وازداد البعض اسباب اخرى للمشكلة كغياب رجال المرور في المنطقة .
- وفيما يخص المقترحات اختلفت الاراء حول تفضيل انواع المواقف , ويعتمد ذلك على طبيعة النشاط الذي يمارسه مستخدمو المواقف , والزمن اللازم لايقاف السيارة , والمكان المتوفر لاقامة المواقف.



# الإقتراحات والتوصيات

تمهيد

1- التدخل : اقتراح موقف متعدد

الطوابق

2-الإقتراحات والتوصيات

خلاصة الفصل



## تمهيد :

بعد دراستنا التحليلية لمركز المدينة وتحليل الإستمارة استنتجنا أن نقص المواقع وعدم تهيئتها بشكل صحيح إلى جانب التموضع الغير صحيح لها أدى الى عرقلة الحركة وظهور الازدحام المروري والفوضى، و عليه نرى أنه من الضروري التطرق لبعض التدخلات الضرورية لحل المشاكل المطروحة في هذا الفصل.

### 1- التدخل : اقتراح موقف متعدد الطوابق

حيث تم في هذا الإقتراح إنشاء موقف متعدد الطوابق للتقليل من التوقف العشوائي للسيارات في الساحة العمومية الواقعة بوسط المدينة أمام حديقة الأمير عبد القادر (اخترنا إقتراح الموقف في الساحة العمومية وذلك نظرا لعدم وجود أي أرضية شاغرة بمركز المدينة) .

### 1-1 التصميم :

✓ نقوم بإنجاز مشروع متعدد الطوابق في الساحة العمومية بالأرضية الشاغرة وهي ساحة عمومية مفتوحة على 3 جهات .

الصورة(57) : الساحة العمومية بمركز المدينة



المصدر: من النقاط الطلبة ماي 2018

✓ المساحة المستعملة للمشروع هي : 6156 م<sup>2</sup>



- ✓ عدد الطوابق 02 : أرضي + طابقين
- ✓ عدد أماكن التوقف: 300 موقف (أبعاد كل موقف 5 م , 2.5 م )
- ✓ عدد المداخل : 01
- ✓ عددالمخارج :01
- ✓ ارتفاع الطابق: 2.5م
- ✓ عدد مواقف ذوي الاحتياجات الخاصة: 25 موقف ( أبعاده 5.50 م , 3.60 م )

الصورة(58) : مواقف ذوي الإحتياجات الخاصة



المصدر : [Wikipedia.org/wiki/pedestrianzone](https://en.wikipedia.org/wiki/pedestrianzone)

- ✓ توفير مخارج للطوارئ.

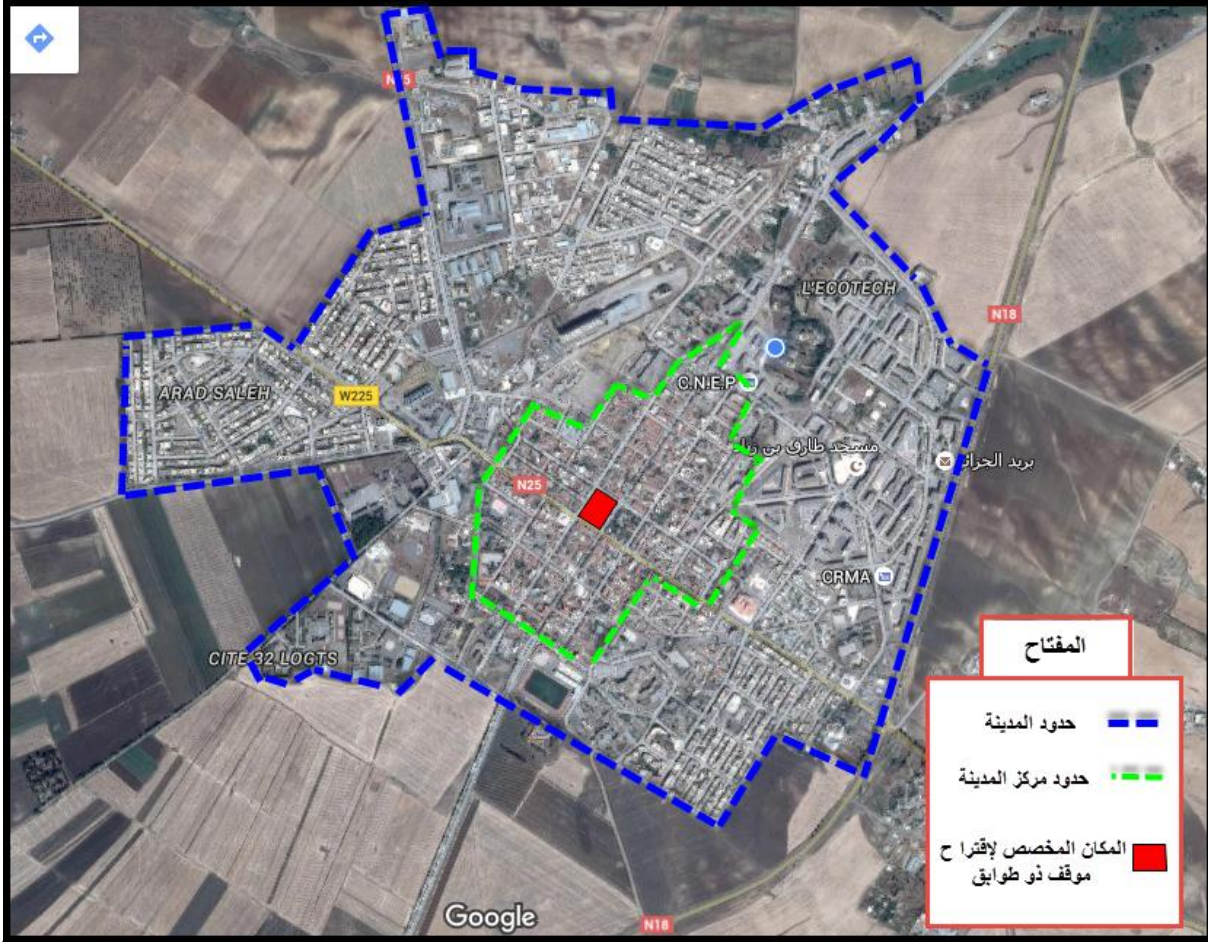
## 1-2 التسيير:

- ✓ سعر التوقف: 50 دج /ساعة.
- ✓ استخدام ميل المنحدر المستقيم لا يزيد 13 % وذلك للربط بين الأدوار
- ✓ محروس ومؤمن من أي تطفل أو تجاوزات أمنية





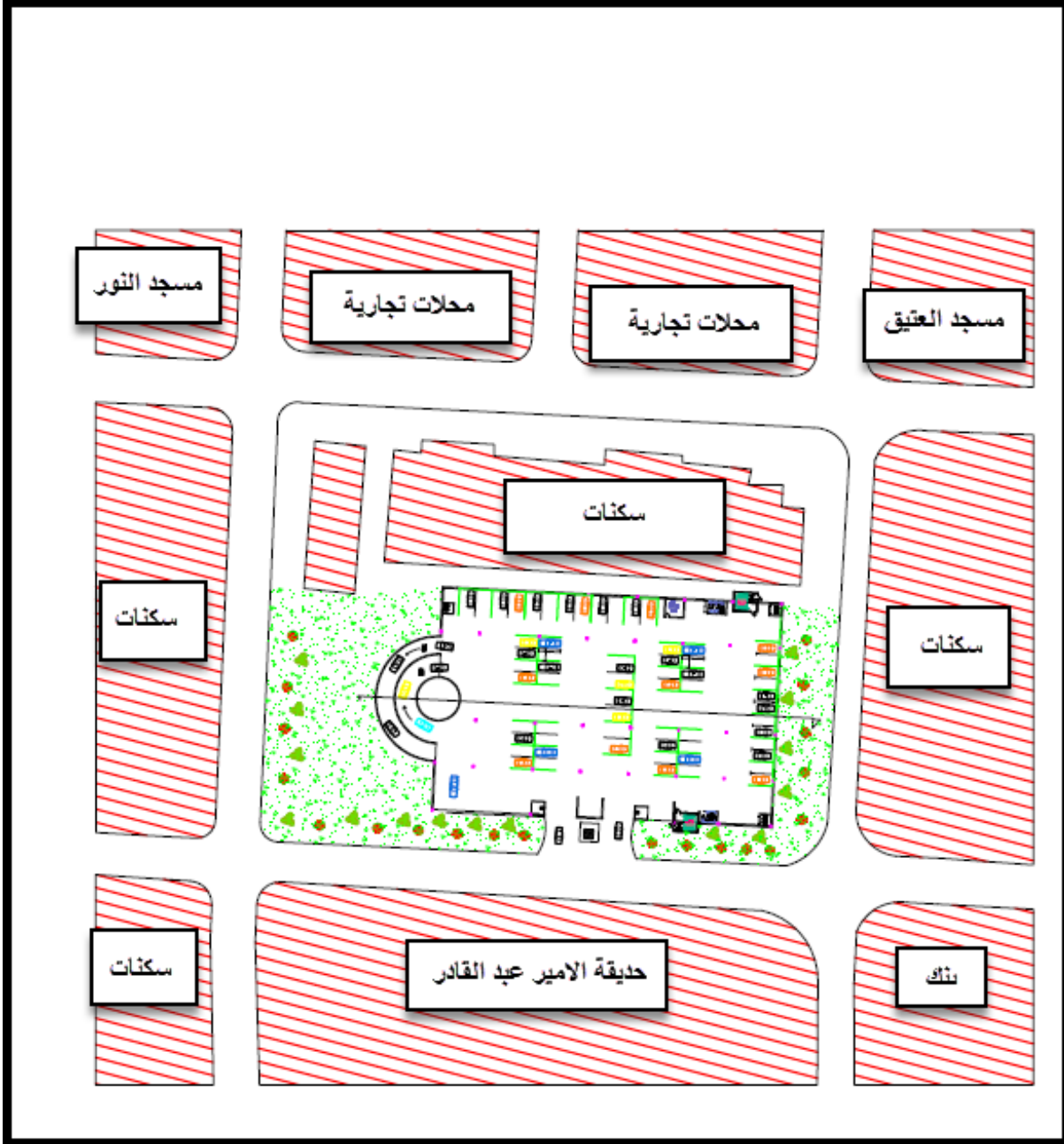
مخطط رقم (24): موقع الموقف المقترح



المصدر: Google earth+معالجة الطلبة 2018



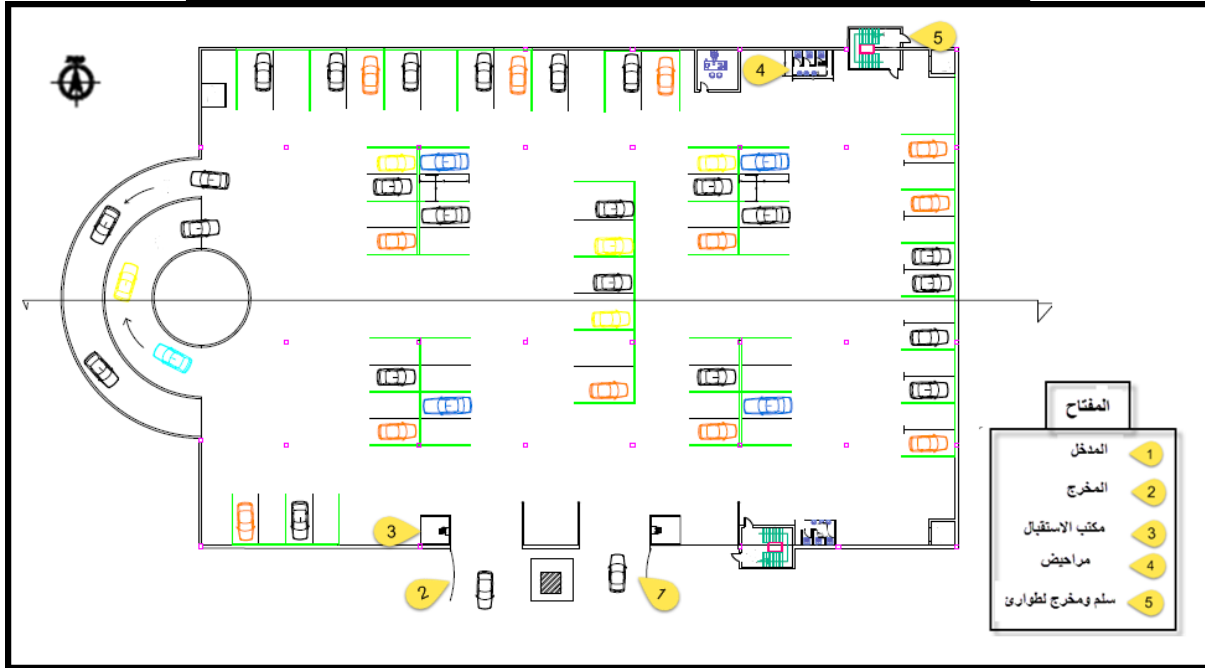
مخطط رقم (25): مخطط المحيط المجاور



المصدر: من اعداد الطلبة 2018

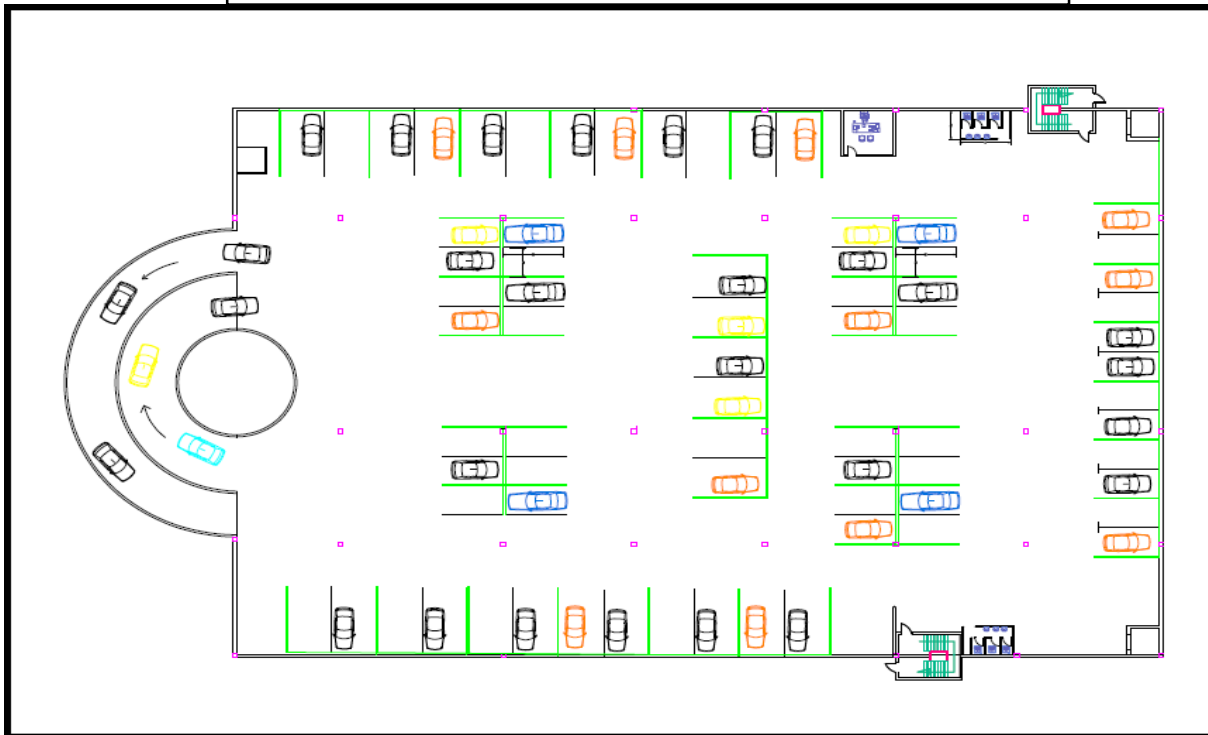


مخطط رقم (25): مخطط الطابق الأرضي للموقف المقترح



المصدر: من اعداد الطلبة 2018

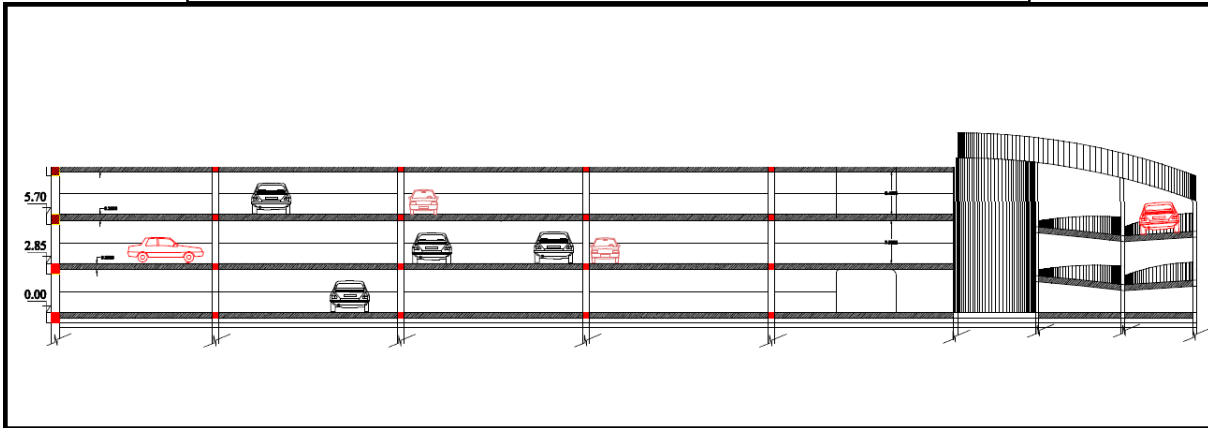
مخطط رقم (26): مخطط الطابق 2+1 للموقف المقترح



المصدر: من اعداد الطلبة 2018

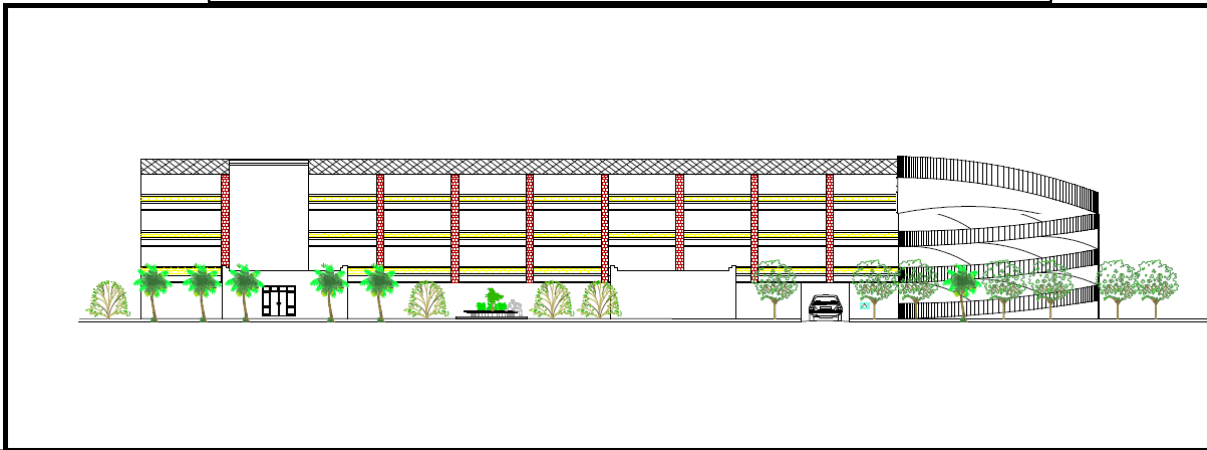


مخطط رقم (27): مقطع عرضي للموقف المقترح



المصدر: من اعداد الطلبة 2018

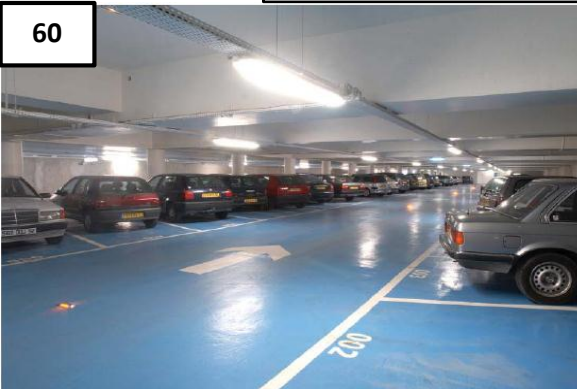
مخطط رقم (28): واجهة الموقف المقترح



المصدر: من اعداد الطلبة 2018

الصور 59 و 60: موقف متعدد الطوابق

60



المصدر: مأخوذة من موقع Dreamstime.COM

59





## 2- الإقتراحات والتوصيات:

بهدف تحقيق انسيابية وسهولة الحركة والتنقل في مركز مدينة عين بسام والقضاء على التوقف العشوائي

والإزدحام المروري قمنا بوضع مجموعة من المقترحات والتوصيات التالية:

- فرض سياسة الردع للمتوقفين على جانبي الطريق.
- الإستغلال الجيد للمواقف.
- توزيع التجهيزات على كافة أنحاء المدينة وذلك لتخفيف الحركة على المركز .
- تفعيل وخلق مواقف في الضاحية لتقليل الضغط على مركز المدينة .
- انشاء ممرات خاصة بذوي الإحتياجات الخاصة وتسهيل عملية التنقل بواسطة فضاءات مدروسة لهم
- الزام أصحاب المباني المختلفة بتوفير مواقف السيارات المطلوبة ضمن مساحة المباني
- تجنب التوقف على مستوى المحاور الرئيسية للمركز مما تسببه من إزدحام مروري نتيجة توقف السيارات والبحث المطول على أماكن الركن .



## خلاصة الفصل

إن هذه المبادئ والتوصيات هي قصد إعطاء تنظيم لمختلف الوظائف الموجودة في المدينة وخلق وظائف أخرى بهيكل جديد من أجل تحقيق بيئة حضرية تلبي حاجيات السكان لتبقى هذه العملية مرهونة بمدى تطبيقها وتجسيدها على أرض الواقع و لكن مهما حاولنا الالمام بالموضوع فلن نتمكن من التعرض لكامل جوانبه، هذا ما يترك موضوع دراستنا مفتوح لبحث واسع آملين في أن تكون الجوانب التي تم التطرق إليها في هذا الموضوع حلقة في سلسلة البحوث العلمية الرامية إلى تحسين شروط الحياة الإنسانية في المدينة



# الخاتمة العامة

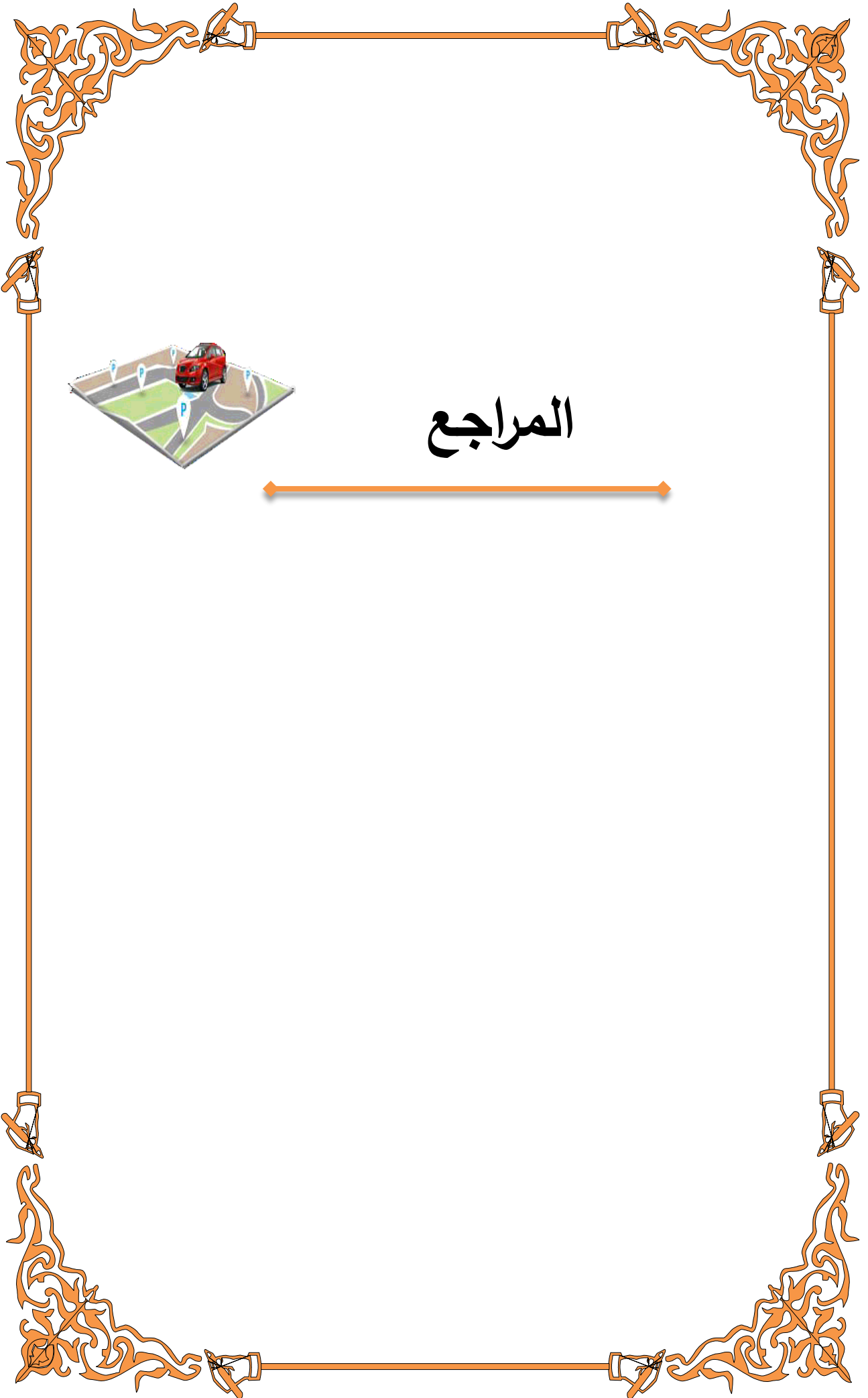




## الخاتمة:

يبدو أن انتشار المواقف العشوائية وخاصة على مستوى مركز مدينة عين بسام أمسى ظاهرة محيرة، حيث بدأت تتفاقم بشكل ملفت للإنتباه، الأمر الذي دفعنا للقيام بدراسة تحليلية شاملة للمواقف بمركز مدينة عين بسام، حيث من خلال هذه الدراسة و استعمال المنهج التحليلي الوصفي تم اختيار صحة الفرضية الأولى التي تقوم على افتراض أن غياب مواقف السيارات نتج عنه إختلال كبير في المنظومة المرورية في وسط المدينة، أما الفرضية الثانية التي تقوم على افتراض أن التوقفات العشوائية على جوانب الطرق تؤدي إلى عرقلة حركة المرور وحدوث الإزدحام، تم اختيار صحة الفرضية لكون أن نقص مواقف السيارات يؤدي إلى التوقفات العشوائية و بالتالي التقليل من سعة الطريق . ثم في الأخير حاولنا تقديم جملة من الحلول و الإقتراحات لهذه المشاكل في بحثنا الذي تم فيه إقتراح موقف متعدد الطوابق في حديقة التسلية وفق معايير تصميمية لتغطية العجز، ومن كل هذا إستنتجنا أنه يجب القضاء على اللاتنظيم، وتنظيم فضاءات التوقف، و اعتمدنا إلى إقتراح بعض الحلول التي نراها مناسبة والمتمثلة في فرض سياسة الردع على المتسببين في الركن العشوائي.

وفي الأخير نشير أنه مهما حاولنا الإلمام بالموضوع فلن نتمكن من التعرض لكامل جوانبه، هذا ما يترك موضوع دراستنا مفتوح لبحث واسع.



# المراجع





### الكتب والمجلات بالعربية :

- الدكتور محمود توفيق سالم-كتاب هندسة الطرق-دار الراتب الجامعية- بيروت- لبنان,1984.
- خلف الله بوجمعة - العمران والمدينة - دار الهدى للنشر - عين مليلة 2005.
- دليل الإشتراطات الفنية لمواقف السيارات.
- عبد الرحمان محمد وآخرون - قواعد التصميم العمراني المستديم في مشاريع الاسكان الحضري  
المجلة الجامعية الاسلامية -2011 .
- وزارة الشؤون البلدية والقروية -دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات-مكتبة الملك  
فهدالوطنية ، الرياض - 1426 هـ-الطبعة الاولى.

### المذكرات :

- شاكور بخضر - مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة -دراسة استشرافية- مذكرة ماجستير 2011.
- قادري الدراجي- النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة (مدينةتبوعريريج)- مذكرة  
ماجستير جامعة المسيلة دفعة2012.
- قريط علي - علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة (مدينة المسيلة )- مذكرة  
ماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري- جامعة المسيلة، دفعة 2003 .
- ميموني وليد ،اثر تمرکز التجهيزات على مركز المدينة مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير 2015.



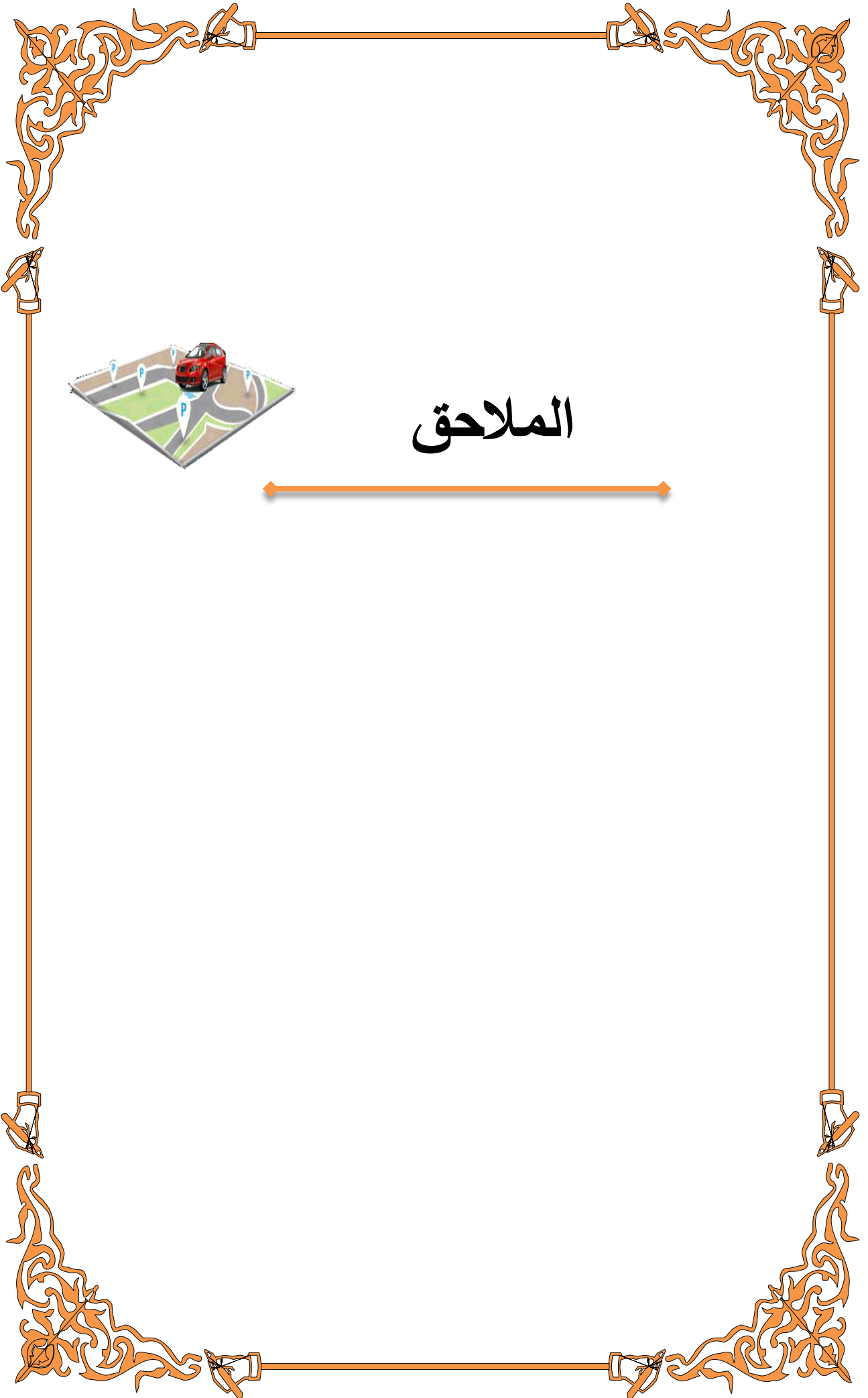
الوثائق والبيانات :

- المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014
- مخطط شغل الأراضي رقم: 01
- مخطط النقل الحضري لولاية البويرة 2008
- مديرية البرمجة والتخطيط لولاية البويرة
- مديرية النقل لولاية البويرة

المواقع الإلكترونية :

- Dreamstime.COM
- Wikipedia.org/wiki/pedestrianzone
- Google earth





# الملاحق



## نموذج استمارة الإستبيان :



### جامعة محمد بوضياف بالمسيلة معهد تسيير التقنيات الحضرية قسم : هندسة حضرية – تخصص مدينة ونقل حضري

استبيان حول اشكالية مواقف السيارات في مركز مدينة عين بسام (لمستخدمي المواقف )

**هدف الاستبيان:** يهدف الاستبيان لجمع المعلومات الخاصة بالبحث العلمي والمتعلقة بدراسة واقع مواقف السيارات ومشكلة الازدحام فيها و التعرف على اراء و مقترحات المستخدمين لهذه المواقف

قدم لكم هذا الاستبيان راجيين تعاونكم بالاجابة على كافة الاسئلة بدقة وموضوعية بوضع علامة X امام الاجابة الصحيحة ( الاستبيان مكون من 3 صفحات و يحتوي على 3 اقسام )

شكرا على حسن تعاونكم ...

الطالبة: - كرمية محمد لمين

- جواهره خالد

## اولا: البيانات الاولية

1.النوع:

ذكر  انثى

2. العمر : اقل من 20  29-20  39-30  49-40

50 او اكثر

3.المستوى التعليمي:

ابتدائي  متوسط  ثانوي  جامعي  اخرى

4. المهنة : ..... عنوان العمل : .....

## ثانيا : البيانات المتعلقة بالتنقل بالسيارة و مواقف السيارات بالمنطقة :

1.اسباب التواجد بالمنطقة : العمل  الدراسة  العلاج  السكن

تسوق  اخرى : .....

2. ما هو الزمن اللازم لانجاز العمل (زمن انتظار وقوف السيارة )

اقل من ساعة واحدة  2-1 ساعة  4-2 ساعات  8-4 ساعات

3. حجم سيارتك : صغيرة  متوسطة  كبيرة

4. هل تعاني المنطقة من الازدحامات المرورية وقلة موقف السيارات ؟

نعم  لا  احيانا

5. هل توجد صعوبة لركن السيارة مع ضمان السلامة المرورية ؟ نعم  لا

6. هل تعتقد ان المواقف الموجودة تحقق المعايير المطلوبة ؟ نعم  لا

7. هل هناك مواقف خاصة بذوي الاحتياجات الخاصة ؟ نعم  لا

8. هل تؤثر المواقف الموجودة على حركة المرور سلبا ؟ نعم  لا

9. هل توجد هناك اماكن لم تستغل كمواقف سيارات ؟ نعم  لا

10. هل تفضل التنقل بالسيارة وسط الازدحام ام ايقافها في مكان امن والتنقل سيرا ؟

التنقل بالسيارة  ايقاف السيارة و التنقل سيرا

11. برايك ما هي الخسائر المترتبة الازدحام في مواقف السيارات ؟

ضياع الوقت  الضغط النفسي  هدر الوقود

الاختناقات المرورية  التأثير السلبي على السلامة المرورية  اخرى

12. من وجهة نظرك ما هي العوامل المسببة لمشكلة مواقف السيارات وعدم كفايتها ؟

التنقل بالاعتماد على السيارة الخاصة

كثرة المترددين بسبب تمركز الخدمات و فرص العمل في المنطقة

قلة المواقف الخاصة بالسيارات وضعف ادارتها

غياب الوعي الكافي لاستخدام المواقف بكفاءة و فعالية

عدم تطبيق التقنيات الذكية لمواقف السيارات

غير ذلك (اذكر).....

ثالثاً : التعرف على الآراء حول المقترحات و الحلول

1.اي نوع من مواقف السيارات تفضل ؟

مواقف اسفل المباني       مواقف سطحية       مواقف بجوار الارصفة

مواقف متعددة الادوار

اذكر السبب : .....

.....

.....

2. هل تشجع المواقف مدفوعة الاجر؟  نعم       لا

3. ما هي مقترحاتك للحد من مشكلة مواقف السيارات ؟

.....

.....

.....

لك خالص الشكر و التقدير