

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique

ميدان: العمران، الهندسة المعمارية ومهن
المدينة
فرع: الهندسة الحضرية



معهد تسيير التقنيات الحضرية
قسم: الهندسة الحضرية
رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالبين:

— حميش عبد الوهاب

— لعيساوي عبد القادر

تحت عنوان

إستعمالات الأرض في المدينة وعلاقتها بالنقل الجماعي الحضري دراسة حالة مدينة عين الدفلى

لجنة المناقشة:

الاستاذ الدكتور: لحسن فلوسية
رئيسا
جامعة المسيلة
الاستاذ: الدراجي قـادري
مشرفا و مقرا
جامعة المسيلة
الاستاذ(ة): فريدة سـاسي
مناقشا
جامعة المسيلة

السنة الجامعية: 2018/2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إِهْدَاء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿رَبِّ أَوْزَعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَىٰ وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا تَرْضَاهُ وَأَصْلِحْ لِي فِي ذُرِّيَّتِي إِنِّي تُبْتُ إِلَيْكَ وَإِنِّي مِنَ الْمُسْلِمِينَ﴾

صدق الله العظيم سورة الأحقاف - الآية 15

الحمد لله الذي و فقنا لإنجاز هذا العمل و نتمنى أن يكون خالصا لوجهه الكريم
لن يكون إهدائي إلا عرفانا بالجميل لمن كان لهم الفضل في ما وصلت إليه، إلى روضة العز
و غصن المحبة إلى من كانوا لي مصباح النور و مثال الكرامة إلى من قال فيهم الله سبحانه و تعالي :
" و قضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه و بالوالدين إحسانا"

نهدي ثمرة جهدي إلى الوالدين الكريمين
إلى زوجتي الغالية و أبنائي الأعراف يحيى، زكريا، أسيل و إخوتي الذين يدخلون القلب بلا
استئذان إلى كل أفراد العائلة.

إلى كل الأصدقاء و الزملاء في الدراسة و العمل عبد القادر عيساوي.....
إلى كل من يحمل ذرة حب لي، إلى كل من يحمله قلبي و لم يذكره قلبي .
إلى كل أساتذة و طلاب GTU خاصة دفعة 2018 .

عبد الوهاب ح

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي و فقنا لإنجاز هذا العمل
نهدي ثمرة جهدي إلى الوالدين الكريمين
إلى زوجتي الغالية و إلى كل أفراد العائلة.

إلى كل الاصدقاء والزملاء في الدراسة و العمل
إلى كل أساتذة و طلبة GTU خاصة دفعة 2018 .

عبد القادر لعيساوي



تشكرات

قال تعالى في محكم التنزيل: ﴿وَلَكِن شَكَرْتُمْ لِأَزِيدَنَّكُمْ﴾ سورة إبراهيم - الآية 07

قال الحبيب المصطفى (ص): (مَنْ لَمْ يَشْكُرِ النَّاسَ لَمْ يَشْكُرِ اللَّهَ)

شكرا لكل من ساهم في هذه المذكرة ولو بالقليل بكلمة أو ابتسامة أو أي شيء جميل شكرا لهم كلهم.

نتقدم بجزيل الشكر والعرفان والامتنان الخالص إلى الأستاذ الفاضل المشرف

قادري الدراجي على الجهود التي قدمها لنا من خلال النصائح القيمة، نثني عليه بتواضعه الكبير معنا وأسلوبه العلمي الراقي وأفكاره المبدعة، من خلال إعطاءنا مفاتيح البحث وبفضل وتوجيهاته القيمة لانجاز هذا العمل المتواضع أسأل الله أن يجعل كل ما بذله من جهد في ميزان حسناته.

ونتقدم بجزيل الشكر إلى كل أساتذة معهد تسيير التقنيات الحضرية

ونتقدم بجزيل الشكر الى كل العاملين في المصالح التي لها علاقة بالبحث وقدموا لنا يد العون لمدينة عين الدفلى

وشكرا لكل موظفي إدارة معهدنا وعمالها الكرام

وشكرا لكل طلبة معهد التسيير التقنيات الحضرية دفعة 2018

شكرا لكل الأصدقاء

ملخص

إن نمط التحضر العمراني السريع الذي شهدته المدن أدى إلى ثورة حقيقية في العديد من المجالات مثل الزيادات السكانية السريعة وارتفاع في أعداد وسائل النقل المختلفة وتعدد الأنشطة والاستعمالات للأرض وتعقد أسباب الحياة داخل المحيط الحضري مما ترك أثاره الواضحة على تركيبة المدينة ووظائفها وحركة النقل والمرور ، فنتج عنها تنوع من استعمالات الأرض المختلفة وظهور العديد من المشاكل المتعلقة بحركة النقل والمرور فأصبحت الشوارع تشهد اختناقات مرورية عديدة واكتظاظ في الحركة وتلوث للهواء.

مدينة عين الدفلى وعلى غرار المدن الجزائرية شهدت مراحل متعددة من النمو العمراني أدت إلى تعدد في استعمالات الأرض مما أدى إلى كثر الاختناقات المرورية خاصة بمركز المدينة فأصبحت مسألة الازدحام المروري تمثل إحدى أكبر المشاكل التي تواجهها المدينة بسبب تداخل في الاستعمالات وكثرة الحركة وتنوع أسبابها.

ونهدف من خلال هذه المذكرة الى معرفة العلاقة بين استعمالات الأرض والنقل الحضري الجماعي من اجل ضمان شبكة نقل حضري جماعي تتلاءم مع جم الحركة وتتناسب ومتطلبات الكثافة السكانية وتثبت التوازن بين استعمالات الأرض في المدينة وبناء على الدراسة الميدانية وبعد الوقوف على مختلف استعمالات للأرض وشبكة والنقل والمرور توصلنا إلى أن العلاقة بين استعمالات الأرضي في المدينة و النقل الحضري الجماعي أنها علاقة تكاملية وتؤثر وتتأثر بدرجة كبيرة مع بعضها.

الكلمات المفتاحية :

_____ استعمالات الأرضي _____ النقل الحضري الجماعي _____ المدينة _____ مدينة عين الدفلى

Résumé:

Le modèle d'urbanisation urbaine rapide des villes a conduit à une véritable révolution dans nombreux secteurs tels que les augmentations rapides de la population, le nombre élevé de mode de transport différents et les activités multiples et des occupations du sol et la complexité du mode de vie en milieu urbain, tous ça ont laissé des effets sur la composition de la ville et ses fonctions et sur la circulation et le transport urbain, cela a résulté la diversité des occupations du sol et l'émergence de nombreux problèmes liés au transport et la circulation, où les rues sont devenues polluées et il ya beaucoup d'embouteillages.

La ville d'Ain Defla comme les villes algériennes a connue plusieurs étapes de la croissance urbaine a conduit à une multiplicité d'utilisations du sol, entraînant de nombreux embouteillages, en particulier au centre de ville, et devenu le problème de la congestion du trafic est l'un des plus gros problèmes de la ville en raison du chevauchement des occupations du sol et l'intensité de la circulation mécanique et piétonnière.

Notre objectif de cette mémoire est de trouver une relation entre le transport urbain collectif et l'utilisation du sol afin d'assurer un réseau de transport urbain compatible avec le volume de la circulation et la densité de la population et aussi pour équilibrer entre les occupations du sol dans la ville, et après l'étude analytique sur le terrain nous avons trouvé que la relation entre les deux c'est une relation complémentaire et d'impact.

Les mots clés : l'occupation du sol- transport urbain collectif- La ville -la ville d'Ain Dafla

فهرس المحتويات

أ مقمة عامة

الفصل التمهيدي: مدخل عام

5 الإشكالية:

6 الفرضيات:

6 أهداف الدراسة:

6 مبررات اختيار الموضوع :

6 المنهجية المتبعة:

7 التقنيات المستعملة في البحث:

8 هيكله المذكورة :

الفصل الأول: السند النظري

10 تمهيد:

10 1- إستعمالات الأرض

10 1-1 مفهوم استعمالات الأراضي :

11 2-1 نظريات استعمالات الأرض المدينة:

11 1-2-1 نظرية الدوائر (الحلقات) المركزية:

12 1-2-2 نظرية القطاعات:

12 1-2-3 نظرية النوى المتعددة:

14 1-3 تصنيف أنماط استعمالات الأرض:

14	1-3-1 الاستخدامات السكنية:
14	2-3-1 الاستخدامات العامة:
14	3-3-1 الاستخدامات التجارية:
15	4-3-1 الاستخدامات الثقافية و الترفيهية:
15	5-3-1 الاستخدامات الصناعية:
15	6-3-1 المناطق الخضراء:
15	7-3-1 النقل والمواصلات:
15	4-1 مبادئ تخطيط استعمالات الأراضي:
16	1-4-1 مبدأ الاستعمال الأمثل:
16	2-4-1 مبدأ تعدد الاستعمال:
16	5-1 أهمية تخطيط استعمالات الأرض:
17	6-1 العوامل المؤثرة على تخطيط استعمالات الأراضي:
17	1-6-1 العوامل السياسية:
17	2-6-1 العوامل الاقتصادية:
18	3-6-1 العوامل الثقافية:
18	4-6-1 العوامل الإدارية و التخطيطية:
18	5-6-1 العوامل الاجتماعية:
19	7-6-1 العوامل الطبيعية:
19	8-6-1 التقدم التكنولوجي وعامل النقل :
19	7-1 تنظيم استعمالات الأرض:
20	1-7-1 أهداف تنظيم استعمالات الأراضي
20	1-1-7-1 من الناحية العمرانية:

- 21 2-1-7-1 من ناحية الخدمات:
- 21 3-1-7-1 من الناحية الاجتماعية و الاقتصادية:
- 22 8-1 أساليب السيطرة على تنظيم استعمالات الأراضي:
- 22 1-8-1 أسلوب التطبيق:
- 23 9-1 المخاطر الناجمة عن عشوائية الاستعمالات الأراضي:
- 23 1-9-1 المخاطر البيئية والصحية:
- 23 2-9-1 المخاطر الاقتصادية:
- 24 3-9-1 المخاطر الأمنية:
- 24 4-9-1 المخاطر الاجتماعية:
- 24 5-9-1 المخاطر العمرانية وتشويه النسيج العمراني:
- 24 1-النقل الحضري الجماعي:
- 24 1-2 مفهوم النقل:
- 25 2-2 مفهوم النقل الحضري:
- 25 3-2 تعريف النقل الحضري الجماعي:
- 25 4-2 أهداف ومؤشرات النقل الحضري الجماعي
- 25 1-4-2 نقل الحضري الجماعي:
- 26 2-4-2 الأهداف التي يرمي إلى تحقيق نظام النقل الجماعي:
- 27 5-2 دراسة النقل الحضري الجماعي:
- 27 1-5-2 شبكة النقل الحضري الجماعي:
- 28 2-5-2 عناصر دراسة النقل الحضري الجماعي:
- 29 1-2-5-2 نقاط التوقف:
- 29 2-2-5-2 الخطوط الحضرية:

- 30 3-2-5-2 اختيار موقع المحطة الحضرية:
- 30 6-2 إجراءات تنظيم النقل الجماعي و دورات الطلب و العرض
- 30 1-1-6-2 تهيئة شبكة الطرق:
- 31 2-1-6-2 وضع وسيلة نقل الملائمة:
- 31 7-2.تنظيم النقل الجماعي:
- 31 1-7-2إعادة الهيكلة للنقل الحضري الجماعي ومبادئ إعادة الهيكلة :
- 31 1-1-7-2إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي :
- 32 2-1-7-2 مبادئ إعادة الهيكلة:
- 32 1-2-1-7-2ضمان التغطية الجيدة لمختلف أحياء المدينة :
- 32 2-2-1-7-2تشجيع اختيار النقل الجماعي في التنقل:
- 32 3-2-1-7-2 توزيع وسائل النقل الجماعي حسب خصائص الأنسجة العمرانية:
- 33 8-2 تحسين و تشجيع النقل الحضري الجماعي :
- 33 1-8-2 محاولة تحسين أداء النقل الجماعي.
- 33 1-1-8-2 النقل الجماعي في المحيط الحضري:
- 33 2-1-8-2 وضع معايير تنظيمية في خدمة النقل الجماعي:
- 37 3- العلاقة بين استعمالات الأرض و النقل الحضري داخل الأوساط الحضرية:
- 37 1-3 استعمالات الأرض المخصصة للنقل:
- 39 2-3 تأثير استعمالات الأراضي على حجم و توزيع الحركة و النقل داخل المدينة.

.....خلاصة:

40....

الفصل الثاني: دراسة تحليلية

43	تمهيد :
43	1- الموقع:
43	2- نبذة تاريخية عن مدينة عين الدفلى:
46	3- الدراسة الطبيعية:
46	1-3 التضاريس:
46	2-3 المناخ:
46	3-3 التساقط:
47	4-3 الرياح:
47	5-3 الرطوبة:
48	4- طبوغرافية المنطقة:
48	1-4 الارتفاعات:
48	2-4 الانحدارات:
50	5- الدراسة السكانية:
50	النمو السكاني:
51	6- الدراسة العمرانية:
51	1-6 اتجاه التوسع:
55	2-6 القطاعات الموجودة في المدينة:
57	3-6 توزيع المكاني لاستعمالات الأراضي بمدينة عين الدفلى :
58	1-3-6 استعمالات سكنية:
59	1-1-3-6 نمطية السكنات:

60	2-3-6 استعمالات تجارية:
63	3-3-6 استعمالات إدارية:
66	4-3-6 استعمالات تعليمية:
70	5-3-6 استعمالات صحية:
73	6-3-6 استعمالات ثقافية و ترفيهية:
75	7-3-6 استعمالات دينية:
76	8-3-6 استعمالات خدماتية :
79	9-3-6 استعمالات صناعية:
81	10-3-6 استعمالات النقل و المواصلات:
	7- دراسة تحليلية للوضعية الراهنة لنقل الحضرى الجماعى
85	لمنطقة الدراسة
85	1-7 النقل الحضرى الجماعى بالحافلات:
85	1-1-7 تقديم مؤسسة النقل الحضرى لمدينة عين الدفلى:
85	أ - تحليل الخطوط الحضرية للمؤسسة:
86	خطوط النقل الحضرى :
86	نقاط التوقف :
90	ب- تحليل مسارات الخطوط الحضرية:
90	الخط الأول:
91	الخط الثانى :
92	الخط الثالث :
93	الخط الرابع:
94	8- علاقة استعمالات الأرض بالنقل الحضرى الجماعى:

94	1-8 الاستعمالات التي تم تحويلها:
95	2-8 استعمالات جديدة:
97	3-8 اتجاه العام لحركة السكان:
	4-8 إحصاء عدد المتنقلين على الخطوط في ظل التغيرات التي عرفتها استعمالات
99	الأرض في المدينة:
101	9- تحليل الاستثمار:
101	9-1 عينة الدراسة:
117	9-2 خلاصة الاستثمار:
117	نتائج الدراسة التحليلية:
118	تحليل الفرضيات:
119	خ_____لاصة:

الفصل الثالث: الاقتراحات والتوصيات

120	تمهيد:
120	الاقتراحات:
120	1- اقتراحات على مستوى التنظيم:
120	1-1 اقتراحات على مستوى استعمالات الأرض:
120	1-2 على مستوى الهياكل القاعدية:
120	1-2-1 شبكة الطرق:
120	1-2-2 جسور:
120	1-2-3 أماكن التوقف:
120	1-2-4 الإشارات:

121	1-1 على مستوى الحافلات:
121	2-1 المحطات:
122	5-1 اقتراحات على مستوى شبكة النقل الحضري:
122	1-5-1 تعديل في وحدات النقل:
122	2-5-1 اقتراح خطوط النقل الحضرية جديدة:
122	توصيات عامة:
124	الخاتمة

قائمة الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
01	يوضح كمية التساقط	46
02	يوضح درجة الحرارة	46
03	يوضح الزيادة السكانية و معدل النمو	49
04	يوضح تطور عدد سكان مدينة عين الدفلى	49
04	يوضح تقسيمات المدينة إلى قطاعات	54
05	يوضح نسبة استعمالات الأرض بمدينة عين الدفلى	56
06	يمثل توزيع السكنات حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	57
07	يوضح نسبة توزيع استعمالات تجارية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	59
08	يوضح نسبة توزيع استعمالات الإدارية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	62
09	يوضح نسبة الاستعمالات التعليمية حسب مستويات التعليم	65
10	يوضح نسبة توزيع استعمالات التعليمية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	66
11	يمثل توزيع استعمالات الصحية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	69
12	يوضح نسبة توزيع استعمالات الثقافية و الترفيهية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	72
13	يوضح نسبة توزيع استعمالات الثقافية و الترفيهية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	74
14	يوضح نسبة توزيع استعمالات الخدماتية حسب قطاعات بمدينة عين الدفلى	75
15	يبين خطوط النقل الجماعي الحضري العمومي	85
16	يوضح نقاط التوقف الخطوط الحضرية.	87
17	يوضح الاستعمالات التي تم تحويلها	93
18	يوضح مختلف الاستعمالات الجديدة	94
19	يوضع إحصاء عدد المتنقلين عبر خطوط النقل الحضري	98
20	يوضح الوظيفة	100
21	يوضح مكان العمل	100
22	يوضح الخدمات التي يقصدها السكان	101

102	يوضح قرب الخدمات من مقر الإقامة	23
103	يوضح الصعوبات التي تواجه السكان للوصول إلى الخدمات العامة	24
104	يوضح التأخير من عدمه عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة	25
105	يوضح سبب التأخير في الوصول إلى هذه الخدمات	26
106	يوضح وسيلة النقل المستعملة	27
107	يوضح زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات	28
108	يوضح وقت الانتظار في موقف النقل الحضري	29
109	يوضح توزيع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم	30
110	يوضح توفر العدد الكافي من الحافلات النقل الحضري للخط واحد	31
111	يوضح مسار الخطوط	32
112	يوضح أسباب التنقل	33
113	يوضح المستوى الإجمالي للنقل في مدينة	34
114	يوضح القدرة على الوصول حيث تريد	35
115	يوضح حافلات النقل الحضري ملائمة لذوي الاحتياجات الخاصة	36

قائمة الأشكال

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
01	يوضح النظريات التقليدية لاستعمالات الأرض الحضرية	13
02	تمثيل بياني يوضح كمية التساقط.	45
03	رسم توضيحي يبين اتجاه الرياح في المدينة	46
04	تمثيل بياني يوضح درجة الحرارة خلال السنة.	46
05	يوضح توزيع عدد السكان والسكنات عبر القطاعات	54
06	يمثل توزيع السكنات حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	56
07	يوضح نسبة توزيع استعمالات تجارية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	57
08	يوضح نسبة توزيع استعمالات إدارية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	63
09	يوضح نسبة توزيع استعمالات التعليمية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	67
10	يوضح نسبة توزيع استعمالات الصحية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	70
11	يوضح نسبة توزيع استعمالات الثقافية و الترفيهية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	73
12	يوضح نسبة توزيع استعمالات الدينية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى	74
13	يوضح نسبة توزيع استعمالات الخدماتية حسب قطاعات لمدينة عين الدفلى	76
14	يوضع إحصاء عدد المتققلين عبر خطوط النقل الحضري	98
15	يوضح مكان العمل	101
16	يوضع الخدمات التي يقصدها السكان	101
17	يوضح قرب من مكان الإقامة	102
18	يوضح الصعوبات التي تواجه السكان للوصول إلى الخدمات العامة	103
19	يوضح التأخير من عدمه عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة	104
20	يوضح سبب التأخر في الوصول إلى هذه الخدمات	105
21	يوضح وسيلة النقل المستعملة	106
22	يوضح زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات	107
23	يوضح وقت الانتظار في موقف النقل الحضري	108
24	يوضح توزع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم	109

110	يوضح توزيع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم	25
111	يوضح مسار الخطوط	26
112	يوضح أسباب التنقل	27
113	يوضح مستوى الإجمالي للنقل في المدينة	28
114	يوضح القدرة علي الوصول حيث يريد في المدينة	29
115	يوضح حافلات النقل الحضري لذوي الاحتياجات الخاصة	30

قائمة المخططات

الصفحة	عنوان المخطط	الرقم
44	مخطط يوضح موقع ولاية عين الدفلى	01
48	مخطط يوضح الانحدارات	02
53	مخطط يوضح مراحل التوسع العمراني	03
55	مخطط يوضح تقسيم المدينة إلى قطاعات	04
61	مخطط يوضح الاستعمالات التجارية	05
64	مخطط يوضح الاستعمالات الإدارية	06
68	مخطط يوضح الاستعمالات التعليمية	07
71	مخطط يوضح الاستعمالات الصحية	08
77	مخطط يوضح الاستعمالات الخدماتية	09
78	مخطط يوضح الاستعمالات الصناعية	10
79	مخطط يوضح الاستعمالات الأرض لمدينة عين الدفلى	11
83	مخطط يوضح مختلف الطرقات ومحطات النقل الجماعي	12
86	مخطط يوضح مختلف الطرقات ومحطات النقل الجماعي	13
89	مخطط يوضح مسار و مواقف حافلات النقل الحضري للخط رقم 01	14
90	مخطط يوضح مواقف حافلات النقل الحضري للخط رقم	15
91	مخطط يوضح مسار و مواقف حافلات النقل الحضري للخط رقم 03	16
92	مخطط يوضح مسار و مواقف حافلات النقل الحضري للخط رقم 04	17
95	مخطط يوضح رصد تغيرات استعمالات الأرض في مدينة عين الدفلى	18
97	مخطط يوضح اتجاه العام لحركة التنقلات	19

فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	الرقم
60	مركز تجاري اينو يقع في القطاع السابع	01
63	مقر بلدية يقع في القطاع الثاني	02
67	توضح ابتدائية سنوسي عبد القادر (القطاع الأول)	03
69	توضح عيادة متعددة الخدمات (القطاع الأول)	04
76	توضح فندق ناجم (القطاع السادس)	05
82	توضح محطة البرية لنقل المسافرين (القطاع الأول)	06
82	توضح محطة القطار (القطاع الأول)	07



مقدمة عامة



مقدمة عامة

منذ أن خلق الإنسان على وجه الأرض وهو يحاول تحسين ظروف حياته، ففي البداية كان يعيش في بيئة طبيعية بسيطة يعتمد فيها على الزراعة.

"و بمرور الزمن أصبحت ضرورة حتمية للنقل والمواصلات من أجل التبادل التجاري بين مختلف التجمعات السكنية وهذه المناطق كانت هي إحدى أسباب ظهور المدن، وهكذا بقيت المدينة تنمو و تزدهر عبر العصور والأزمات بفضل النمو الاقتصادي الذي لا يأتي إلا بضمان النقل و تسهيل الاتصال مع الغير".¹

ولقد باتت اليوم هذه الحركة تؤثر على حيوية المدن كما باتت مسألة وسائل النقل بالمناطق الحضرية تشكل موضوع نقاش حاد بين كل من واضعي السياسات، والمخططين وخبراء البيئة الذين يعملون على البحث في السبل الممكنة للحد من آثارها السلبية، بما في ذلك الازدحام المروري تلوث الهواء والضوضاء.

ومن خلال ذلك ظهرت الحاجة إلى إيجاد النظم والوسائل المسيرة لأمر الحياة داخل هذه المدن من الناحية الاجتماعية، الاقتصادية، السياسية والبيئية ومن بينها نظم النقل والمواصلات التي تعتبر من أهم أسباب الاستقرار الحضري في كثير من مدن العالم، حيث يعتبر قطاع النقل من القطاعات النامية و الذي يقوم بدور أساسي على المستوى الاجتماعي، الاقتصادي، العمراني و البيئي.

فعلى المستوى الاقتصادي يكون عنصر النقل الوسيلة اللازمة لربط عناصر ومناطق الإنتاج فيما بينها من خلال نقل الأفراد والبضائع والسلع والمواد الأولية، ومن الناحية الاجتماعية تعتبر نظم النقل والمواصلات بمثابة الرابط الاجتماعي بين الأفراد في المجتمع، أما على المستوى الحضري والعمراني فتعتبر شبكة الطرق والمواصلات في المدينة بمثابة الشرايين والأوردة التي بموجبها تتغذى كافة مناطق وقطاعات المدينة بما يلزمها للنهوض بكافة الوظائف التي تؤديها المدينة عموماً من انتقال المواد والبضائع والسلع والخدمات والسكان من مكان لآخر لتحقيق أغراضهم من العمل والتسوق والترفيه والتعليم وفيما يخص البيئة فلقد أصبح النقل وسيلة لتقليل تلوث البيئي عن طريق

1- دخلت الله بوجمة : "العمران و المدينة"، دار الهدى ، عين مليلة 2005، ص 70 .

مختلف وسائل النقل الجماعي والتي تبنتها كل الدول المتقدمة، أما الدول النامية فهي في طور تطبيقها.

حيث يعتبر النقل الجماعي، و الذي يزيد من درجة النفوذ لأي مجال في المدينة ويعزز استعمالات الأرض، و لا نتحدث فقط عن وسائل النقل بل عن نجاعتها وفعاليتها في هذه الميادين، سواء من حيث اختزال أو ربح الوقت أو توفير الراحة و الأمن للمتنقل و الربط بين مختلف استخدامات الأرض في المدينة.

و كلما زاد عدد السكان، النشاطات و التوسعات العمرانية كلما كان توفير النقل و تطوير وسائله ضرورة ملحة، و لهذا تتجه مختلف دول العالم خاصة المتقدمة منها نحو النقل السريع و المتنوع مثل: القطارات السريعة الحافلات الكهربائية، النقل بالسكة الحديدية، التل يفريك النقل الجوي... إلخ، و النقل يعد المؤشر الأساسي لديناميكية المدن ومدى تقدمها، و يؤثر مباشرة على مظهرها الحضري.

مدينة عين الدفلى من المدن الجزائرية تعرف نموا سكانيا متزايدا أدى إلى توسع مجالها العمراني وزيادة حظيرة السيارات بها، وهو ما نتج عنه زيادة الطلب على النقل الجماعي، يستوجب على السلطات المعنية دراسة توفير هذا الاحتياج السكاني وتسييره بشكل يضمن التخفيف من حدة الضغط والاختناقات في شوارع المدينة وضمان الوصول إلى مختلف استعمالات الأرض في المدينة بسهولة وبأقل وقت.

وعليه كان من صميم الاهتمام في البحث عن العلاقة بين استعمالات الأرض والنقل الحضري الجماعي، ولذلك تم تقسيم هذه الدراسة إلى مقدمة وفصل تمهيدي وثلاث فصول وخاتمة عامة، الفصل التمهيدي يحتوي على الإشكالية والفرضيات وأهداف البحث والمنهجية المتبعة في البحث، أما الفصل الأول تم تحديد بعض المفاهيم لها علاقة بالموضوع التي تساعد على الفهم الدقيق للموضوع، أما الفصل الثاني تم التطرق إلى الدراسة التحليلية لمدينة عين الدفلى وذلك من اجل فهم ومعرفة مكوناتها، أما بالنسبة للفصل الثالث تم تخصصه لتقديم بعض الاقتراحات و التوصيات و لتكون استخدامات الأرض و النقل الحضري الجماعي في منطقة الدراسة اكبر نجاعة وفاعلية تكون اختبار صحة الفرضيات واقتراح للمشاكل التي توصلنا إليها وفي الأخير قدمنا خاتمة عامة حول الموضوع توضح الآفاق المستقبلية



مدخل عام



1. الإشكالية:

إن النمو العمراني السريع الذي شهدته مدن العالم حتم على الدول البحث عن سياسات جديدة تنظم بها التوسعات للمجال الحضري وبم أن المدينة تعتبر مركزا لتجمع السكان، فهي تنظم عضوي معقد وخليط من استعمالات الأرض المختلفة والتي لا يمكن أن تؤدي وظائفها دون حركة الناس والبضائع لذا فإن استعمالات للأرض نسجت لها عبر التاريخ داخل المدن شبكة من الشوارع المهيكلة لها لإحداث صلة التفاعل فيما بينها وامتد نطاق التأثير الحضري، الاقتصادي والاجتماعي للمدينة إلى خارجها بفعل عامل النقل الذي يعد المسؤول عن تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية الاجتماعية و الثقافية، لكن مع نهاية القرن العشرين أصبح للنقل دورا هاما في الحياة، مما جعل الطلب عليه من الضروريات التي تتزايد بالاستمرار.

لقد حظي العالم العربي و الجزائر خاصة بزيادة كبيرة في استعمال وسائل النقل الحضري الجماعي وكذا معدل ملكية السيارة الخاصة، إضافة إلى زيادة معدل عدد الرحلات، تنوعها وأغراضها حسب أصناف استعمالات الأرض الحضرية ولقد أدى ذلك إلى عدم قدرة الشوارع على استيعاب أحجام المرور المتدفقة في شرايين المدينة مما ينجر عنها كثرت الحوادث، تعدد الاختناقات المرورية وعدم وجود مساحات آمنة لحركة المشاة إضافة إلى المشاكل البيئية المتعددة مما جعل التفكير في سياسات النقل و النقل الحضري.

إن مدينة عين الدفلى كباقي المدن الجزائرية عرفت نموا حضريا في السنوات الأخيرة نتج عنه ديناميكية عمرانية للمجالات الحضرية بتبادلها وتفاعلها وذلك بحكم مجموعة من العوامل الطبيعية والاجتماعية و الديمغرافية والتاريخية التي أثرت على الاستخدامات الأرض وشبكة النقل الحضري الجماعي فلا بد من التفكير في محاولة خلق التوازن في التوزيع المجالي لاستعمالات الأرض خاصة أكثر تطابقا مع الواقع وجعل التشريعات تتماشى والمعطيات المحلية، إلا انه ذلك يزيد من تحرك استعمالات الأرض نحو خطوط النقل الحضري الجماعي لتستفيد من خدمات هذا الشرايين الحيوي وهذا الأخير ساهم بدوره في تنوع استخدامات الأرض وجعل من المدينة كائن حي حاضنا لتفاعلات هذه الأخيرة مع النقل الحضري الجماعي ومن خلال ذلك نبرز مجموعة من المشاكل من بينها :

- ✓ تركز استخدامات الأرض في مناطق المدينة على حساب مناطق أخرى
- ✓ التداخل في الحركة الميكانيكية و حركة المشاة و قلة المواقع المخصصة للسيارات

✓ ازدحام الشوارع و كثرة الاختناقات المرورية مما أدى إلى طول زمن الرحلة النقل الحضري الجماعي

ونتيجة لهذه المشاكل ارتأينا في هذه الإشكالية طرح التساؤل التالي :

- ما هي الأسباب المؤدية إلى اختلال شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة عين الدفلى ؟

II. الفرضيات:

- ❖ عدم التخطيط الجيد أدى إلى تدهور شبكة النقل الحضري الجماعي
- ❖ عدم التوازن بين استعمالات الأرض و النقل الحضري الجماعي أدى إلى اختلال في التوزيع شبكة النقل الحضري لمدينة عين الدفلى .

III. أهداف الدراسة:

- ✓ إبراز العلاقة بين استعمالات الأرض وشبكة النقل الحضري الجماعي
- ✓ محاولة خلق توازن بين استعمالات الأرض في المدينة والنقل الجماعي الحضري

IV. مبررات اختيار الموضوع :

دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع أسباب كثيرة و متعددة نلخصها في النقاط التالية:

- ✓ الرغبة في اكتساب معارف علمية وتطبيقية في هذا المجال.
- ✓ ارتباط النقل الحضري الجماعي بالحياة العامة و اليومية في المدن و تأثيراته السلبية أو الإيجابية عليها.

✓ نجد أن مدينة عين الدفلى تعاني من مشاكل عدة منها كثرة الاختناقات المرورية و ازدحام الشوارع و اكتظاظها

V. المنهجية المتبعة:

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

اعتمدنا في بحثنا هذا على المنهج الوصفي التحليلي وذلك من خلال جمع البيانات والإحصائيات و الخرائط الخاصة و مخططات الحركة و المرور وهذا من الجانب النظري وفي الجانب الميداني قمنا بوصف وتفسير الوضع القائم واستخلاص النتائج. فنجاح استخدام هذا المنهج يتوقف على نجاح وصف الواقع وعرض المعطيات ثم محاولة تفسيرها في ضوء البيانات المتوفرة.

VI. التقنيات المستعملة في البحث:

التقنيات المستعملة في البحث تفرضها طبيعة العمل ومن أجل الحصول على معلومات حول موضوع الدراسة اعتمدنا على الوسائل و التقنيات التالية:

❖ المراجع العلمية و الوثائق البيانية:

وتشمل كل الكتب و المذكرات كما قمنا بجمع عدة وثائق بيانية تتعلق بموضوع الدراسة كالمخططات ومختلف الإحصائيات والتقارير الخاصة بالمدينة والتي تخدم البحث والرسائل و البحوث الجامعية.

❖ **الملاحظة الميدانية:** تم الاعتماد على الملاحظة التي تعتبر تقنية مباشرة في جمع المعطيات و المعلومات بصفة مباشرة عن الظاهرة وتمتاز بالجوانب الملموسة في معايشة الموضوع والهدف من هذه التقنية هو التعرف أكثر على المجال المدروس وقمنا كذلك بعملية تصوير فوتوغرافي لبعض الأماكن من منطقة الدراسة .

❖ **المقابلة:** أجريت مع المصالح التي لها علاقة مباشرة، مديرية الهندسة المعمارية والعمران و البناء ومديرية النقل، مؤسسة العمومية لنقل الحضري مكتب الدراسات والانجاز العمراني، بلدية عين الدفلى

❖ **الاستمارة:** تعد الاستمارة من بين أهم الوسائل المعتمدة في دراسة وتفسير العلاقات بين الظواهر ، وقد حيث تم اختيار هذه الوسيلة.

❖ **العينة:** تبعا لطبيعة الموضوع والبحث وللفرضيات المحتملة سوف نقوم باختيار العينة العشوائية البسيطة نختار عدد يقدر ب : 300 مواطن من سكان مدينة عين الدفلى على اختلاف أعمارهم ومستوياتهم الاجتماعية والثقافية .

❖ **الزيارات الميدانية:** تشمل الزيارة الميدانية لموقع الدراسة والوقوف على مختلف القطاعات.

VII. هيكلية المذكرة :

استعمالات الأرض في المدينة وعلاقتها بالنقل الحضري الجماعي
دراسة حالة مدينة عين الدفلى

مقدم

- الإشكالية
- الفرضيات
- الأهداف
- المنهجية المتبعة
- أسباب اختيار الموضوع
- التقنيات المستعملة في البحث

الفصل الثاني: دراسة تحليلية

الفصل الأول: السند النظري

- تقديم منطقة الدراسة.
- الدراسة السكانية
- الدراسة الوضعية الراهنة للنقل الحضري الجماعي
- علاقة استعمال الأرض بالنقل الحضري الجماعي
- تحليل الاستثمار
- الدراسة الطبيعية
- الدراسة العمرانية

- استعمالات الأرض.
- النقل الحضري الجماعي.
- العلاقة بين استعمالات الأرض و النقل الحضري الجماعي

الفصل الثالث :



الفصل الأول: السند النظري

تمهيد:

1 - استعمالات الارض

2 - النقل الحضري الجماعي

3 - العلاقة بين استعمالات الارض والنقل داخل الاوساط

الحضرية

خلاصة :

تمهيد:

تعتبر التنقلات في الوسط الحضري من أهم النشاطات التي يقوم بها الإنسان يوميا بين استخدامات الأرض المختلفة لقضاء حاجياته، وتختلف هذه التنقلات حسب نوعيتها وأسبابها وتختلف أيضا بحسب وسائل النقل المستعملة.

سننظر في هذا الفصل إلى جملة من المفاهيم والمصطلحات المرتبطة باستعمالات الأرض في المدينة وعلاقتها بالنقل الحضري الجماعي قد تساعدنا و تساعد القارئ أو الباحث على فهم كل ما يدور حول الموضوع ولتذليل الصعاب وجعله أكثر سهولة وبساطة والتمكن من فهمه لان استخدامات الأرض لها أهمية بالغة في حياة الفرد لاستغلال المجال الحضري في أحسن الظروف كما انه لا يمكن الاستغناء عن النقل الحضري الجماعي للتنقل بين مختلف هذه الاستخدامات لتلبية حاجياته اليومية .

1- إستعمالات الأرض

1-1 مفهوم استعمالات الأراضي :

إن مفهوم استعمالات الأرض الحضرية من المفاهيم الواسعة و المعقدة، فقد عرفها العلماء كل حسب اختصاصه " فمن الناحية الجغرافية يرى العلماء أن موضوع استخدامات الأرض يجسد أهم ما يصوره أو يعبر عن التعامل بين الإنسان و الأرض استخداما يجاوب إرادته و ينتفع بها على نحو ما يريد وتكون الأرض وكأنها تطاوع الإنسان وتمتثل ولا ترفض له طلبا"¹

ومن الناحية الاقتصادية فهي تلك الترتيبات و النشاطات والاستثمارات التي يقوم بها لإنسان على سطح الأرض بغرض الحفاظ عليه أو إدخال تغييرات وتعديلات عليها بهدف الاستفادة منها. "أما من الناحية البيئية فهي تغيير الإنسان للبيئة من طبيعتها إلى بيئة عمرانية تخدم مصالحه وحاجاته الخاصة من السكن و التجهيزات وأماكن للعمل و أخرى للترفيه. " ²

ورغم اختلاف المصطلحات المبرزة و المحددة لمفهوم استخدامات الأرض إلا أنها تشترك في معنى واحد وهو "أن استخدام الأرض تمثل توزيع مكاني لوظائف متعددة التي تقدمها المدينة لسكانها وسكان

1 د.صلاح الدين الشامي: استخدام الأرض "دراسة جغرافية" مدينة القاهرة مطبعة الأطلس. 1990 ص 14

2 دليل الممارسات السليمة لاستخدام الأراضي وتغيير الأراضي (تقرير الفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ 2000)

المناطق المحيطة بها متمثلة بالوظيفة ، التجارية،الصناعية الخدمية و الترفيهية¹ ويمكن تعريفها أيضا "بأنها مجمل الفعاليات و الأنشطة التي يمارسها أو يقوم بها الإنسان على الأرض ،أي التغيير المستمر في علاقة الإنسان بالأرض وإيجاد حالة من التوازن فيما بينها ويزداد اعتماد الإنسان على الأرض بمرور الزمن بسبب النمو في عدد سكانها لكونها البعد المكاني الذي يستقر عليها ويستغل ثرواتها و مواردها في سبيل سد احتياجاته و تحقيق رفاهيته"² .

تتنوع استعمالات الأرض داخل المدينة وكل جزء منها تخصص في استعمال معين يميزه عن أجزاء المدينة الأخرى بهذا الاستعمال.

1-2 نظرية استعمالات الأرض في المدينة:

"إن التجمعات العمرانية دائمة التغيير سواء في هياكلها العمرانية أو في القيم الاجتماعية و الأنماط السلوكية و كذلك التغيرات الحادثة في البعد الاقتصادي لتلك المجتمعات، و منذ الطفرة الصناعية و تطور وسائل المواصلات من بداية القرن العشرين و حتى منتصفه ظهرت نظريات و آراء كثيرة و تنوعت نماذج المدن، حيث كانت هذه النماذج تهتم بالشكل العام للمدينة"³، إلا أنه من المؤكد أن المدن تنمو و تتحرك كما ينمو الكائن الحي فتتغير أحيانا ايجابيا أو سلبيا ، و لكن الفكرة الأساسية للشكل العام للمدينة تعتمد أساسا على استعمالات الأراضي و تداخل نطاق المدينة مع إقليمها المحيط و قد تعددت النظريات في هذا المجال و هي على النحو التالي :

1-2-1 نظرية الدوائر (الحلقات) المركزية:

وهي أول النظريات و التي وضعت من قبل عالم الاجتماع (E. Burgess)، و اعتمدت هذه النظرية على فكرة أن التطور في المدن يأخذ الاتجاه الخارجي من المنطقة المركزية لكي يكون مناطق دائرية عددها خمسة يكون لها مركز واحد كما هو موضح في الشكل (1) و يكون لكل منطقة مسمى كالتالي:

- منطقة قلب المدينة، و هي النواة التي تشمل المتاجر و المكاتب و البنوك ، و تتواجد كل تلك الأنشطة في مكان مركزي من المدينة يسمى بالمنطقة المركزية للأعمال.

1 عبد الصاحب ناجي رشيد البغدادي، الملائمة المكانية لاستعمالات الأرض السكنية في مدينة النجف ، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)،

مقدمة إلى مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 1999م، ص10

2 محمد مدحت جابر ، الجغرافية العمران الريفي و الحضري ،مكتبة الانجلو المصرية القاهرة، 2006، ص 347

3 أمل يحيى محيسن ' إستراتيجية التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي في مدينة غزة ' ص 27الى 29

- منطقة الانتقال، و تتميز بتعدد و التغيير طبيعة استعمالات الأرض و يبدأ في هذه المنطقة ظهور المناطق السكنية بمستويات مختلفة.
- منطقة مساكن العمال، و هي منطقة ذات مساكن شعبية لذوي الدخل المنخفض.
- منطقة المساكن الأفضل للذوي الدخل المتوسط.
- منطقة الضواحي البعيدة التي تمتد على طول خطوط المواصلات الرئيسية و تتميز بوجود مساكن لذوي الدخل العالي.

1-2-2 نظرية القطاعات:

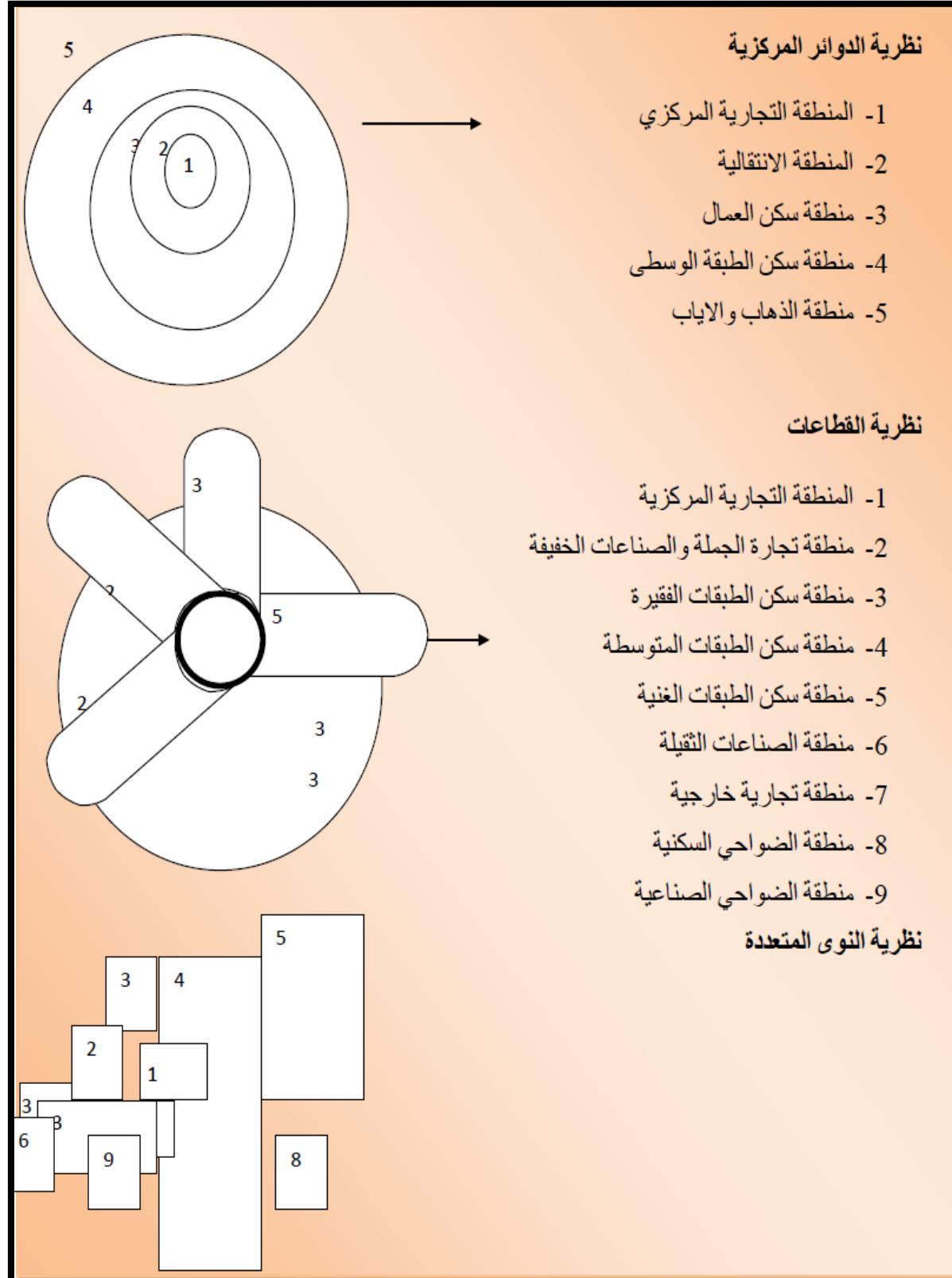
- و قد ظهرت على يد المختص في الاقتصاد الأمريكي (H.Hoyt) عام 1939م، حيث رأى أن التركيب الداخلي للمدن تحكمه الطرق التي تخرج من قلب المدينة باتجاه الأطراف و يؤدي التباين في إمكانية الوصول إلى فروع في أسعار الأراضي و يؤثر ذلك بدوره على استعمالات الأراضي في القطاعات المختلفة، و تضم نظرية القطاعات خمسة مناطق كما هو الحال في نظرية الحلقات المركزية باستثناء المنطقة الثانية التي اعتبرت منطقة صناعات خفيفة و تجارة الجملة بدلا من المنطقة الانتقالية كما هو موضح في الشكل رقم (1).

1-2-3 نظرية النوى المتعددة:

- لقد تم تقديمها من طرف الجغرافيين عام 1945م، و بناء على رأي هؤلاء فان المدن تظهر اتجاهات في النمو حول عدد من النوايا المتميزة، أي أنها لا تنمو في مركز واحد من المدينة كما هو موضح في شكل رقم (1) و إن تجميع استعمالات الأرض المتخصصة حول هذه النوايا قد شجعت عوامل عديدة منها أن بعض النشاطات التجارية أو الصناعية ترتبط بغيرها ارتباطا وثيقا مما يتطلب وجودها في منطقة واحدة.

إن النظريات السابقة تعكس أهمية و قيمة الأرض، فعلى سبيل المثال تتركز منطقة الأعمال المركزية في وسط المدن حيث التمايز و التفاضل و التنافس الشديد و أسعار الأراضي و الأجور المرتفعة جدا، كما أن هنالك وعي لإمكانية انحطاط المناطق المحاذية لهذه المنطقة و التي تعتبر مناطق انتقالية وسيطة و تمتاز بالكثافة السكانية و المشاكل الاجتماعية.

شكل رقم 1 يوضح النظريات التقليدية لاستعمالات الأرض الحضرية



المصدر : أمل يحيى محيسن ' إستراتيجية التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي في مدينة غزة ' المرجع السابق ص 29

3-1 تصنيف أنماط استعمالات الأرض:

إن تصنيف و تحديد أنماط استعمالات الأرض تختلف من مدينة إلى أخرى حسب موقعها بالنسبة للإقليم المحيط بها ومدى استفادتها من الثروات الطبيعية لهذا الموقع وتتكون استعمالات الأرض مما يلي:

1-3-1 الاستخدامات السكنية:

تعد الوظيفة السكنية من أوائل استعمالات الأرض في المدينة والمحرك الأول لنموها ويمثل السكن الوحدة الأساسية المكونة للنسيج العمراني وعلى أساسه يتحدد المظهر المرفولوجي للمدينة وتعتبر مساحة الاستعمال السكني هي النسبة الرئيسية التي تسود معظم الاستعمالات ويأخذ عددا من الصور فقد يكون:

- سكن متميزا (مرتفع التكاليف)
- سكن متوسط التكاليف
- سكن منخفض التكاليف

" وتتوزع المناطق السكنية بالمدن القائمة حاليا بشكل قد لا تتضح فيه صور التدرج الهرمي الواضح في المدن التي تنشأ تنفيذا لخطة عمرانية مسبقة ، بمعنى أن المدينة تتكون من عدد من الأحياء السكنية التي تتكون من مجاورات تحتوي هي الأخرى على المجموعات السكنية"¹

2-3-1 الاستخدامات العامة:

ترتبط الخدمات دائما بالمناطق السكنية باعتبارها المجال الذي توجه إليه هذه الخدمات والذي أنشئت من اجله ، فلولا المساكن وما تحتوي من سكان ما كان هناك سبب لإنشاء هذه الخدمات ، وتحتل الخدمات موقعها المتميز على شبكة الطرق بالمدينة و ترتبط ارتباطا وثيقا بها ، وتتركز في نطاقات مختلفة حسب أنواعها و مستوياتها

3-3-1 الاستخدامات التجارية:

1 د. عاطف حمزة حسن، تخطيط المدن أسلوب و مراحل، مطابع قطر الوطنية 1990 ص 44

تعتبر التجارة واحدة من أهم حاجات السكان بالرغم من اعتبارها نشاطا أو استثمارا اقتصاديا "ويعد الاستعمال التجاري للمدينة بغض النظر عن حجمها أو موقعها ضرورة ملحة لتلبية احتياجات سكانها من السلع و الخدمات المختلفة، وان سعة وحجم هذه الوظيفة تتناسب طردا مع حجم المدينة ومجموع سكانها " يجعل منه علامة مميزة في المنطقة

1-3-4 الاستخدامات الثقافية و الترفيهية:

وهي الأماكن التي يقضي فيها السكان أوقات فراغهم بغرض الترفيه عن النفس وتأخذ هذه الخدمات صوراً متعددة في المدينة كالمسارح و دور السينما و دور الثقافة و الملاعب الرياضية التي تلعب دوراً هاماً في الحياة اليومية للشباب.

1-3-5 الاستخدامات الصناعية:

منذ التحولات العالمية والتوجه نحو النشاط الصناعي أصبح هذا الأخير ضرورة قطاعية تستدعي مدنية بيئة لتقوم فيها ولهذا أصبحت المناطق الصناعية جزءاً مهماً من النسيج العمراني في كثير من المدن بحيث تندمج مع مخططات العمرانية بشروط خاصة وتتسجم مع استخدامات الأخرى للأراضي لمختلف الأنشطة الحالية و المستقبلية.

للاستخدامات الصناعية أهمية كبيرة في توفير الأيدي العاملة واتساع لسوق وتشكل شبكة واسعة من خطوط النقل و لقد شملت المدن على مر التاريخ أحياء كاملة كانت تسمى بمسيمات الصناعة التي اشتهرت بها وذلك عندما كان المسكن و المصنع جزءاً واحداً.

1-3-6 المناطق الخضراء:

وتشمل الحدائق العامة و المنتزهات و تعد هذه المناطق بمثابة الرئة للمدينة ومنتفستها ، كما تلعب دوراً هاماً بما تضيفه من إحساس بالراحة والمظهر الجمالي والبيئي للمدينة فيجب الاهتمام ونشر ثقافة المحافظة على المساحات الخضراء وتنسيقها على شكل حدائق في المدن باعتبارها عنصراً هاماً و من العناصر المكونة للمدينة.

1-3-7 النقل والمواصلات:

وتشمل الشوارع الرئيسية الموجودة في المدينة ومواقف لسيارات كما تضم المطارات و الموانئ وخطوط سكة الحديدية ومحطاتها وموقع مكاتب البريد والاتصالات

1-4 مبادئ تخطيط استعمالات الأراضي:

"إن مفهوم تخطيط استعمالات الأرض هو استخدام منطقي وسليم و عقلائي لأي مساحة من الأرض دون أن يكون هناك استعمال على حساب استعمال آخر أو سوء في الاستعمال هو عملية وضع توصيات تتعلق برصد الأماكن المناسبة للاستعمالات الإنسانية المختلفة وذلك من أجل تقديم إطار من القرارات العقلانية التي تقرر تخصيص الأراضي للأغراض العامة و الخاصة"¹.

تقوم عملية تخطيط استعمال الأرض على مبدئين رئيسيين هما:

1-4-1 مبدأ الاستعمال الأمثل:

فكل قطعة من الأرض لابد أن تؤدي وظيفة معينة في الاقتصاد الوطني، لذلك تتحدد وظيفة تخطيط استعمال الأرض في تحديد الاستعمال الأمثل لكل قطعة من أراضي الإقليم أو الدولة و بما يخدم المصلحة العامة، فأفضل الأراضي عادة ما تخصص لأغراض الإنتاج الزراعي. إن الاستعمال الأمثل للأرض ما هو إلا مفهوم نسبي، فما هو استعمال أمثل في إقليم أو دولة قد لا يكون كذلك في إقليم أو دولة أخرى و هكذا، و لكن في الحقيقة إن الاستعمال الأمثل عند مالك الأرض أو مستخدمها يتمثل دائما في ذلك الاستعمال الذي يحقق أقصى منفعة اقتصادية ممكنة، مع تأكيد التخطيط الحديث و المستدام على ذلك شريطة أن لا ينجم عن ذلك أثار اقتصادية و اجتماعية و بيئية سلبية أو على الأقل أن تكون هذه الآثار في حدودها الدنيا التي يمكن السيطرة عليها و معالجتها.

1-4-2 مبدأ تعدد الاستعمال:

يلجا بعض المخططون في الكثير من الأحيان إلى تشجيع تعدد استعمالات القطعة الواحدة من الأرض خصوصا في الدول ذات المساحة المحدودة التي تندر فيها الأراضي ذات الخصائص و المواصفات الجيدة و الملائمة، فهناك خدمات أساسية لابد من توفرها حيثما استقر الإنسان أو السكان مثل: السكن و خدمات الاستجمام و الترويح و خدمات الدفاع و الأمن و التجارة، و كلما ازدادت كثافة السكان كلما ازدادت المنافسة بين هذه الاستعمالات المختلفة و هكذا.

1: أمل يحيى محيسن ' إستراتيجية التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي في مدينة غزة ' المرجع السابق ص 26

1-5 أهمية تخطيط استعمالات الأرض:

"حظيت دراسة استخدامات الأرض في المدينة باهتمام الكثيرين من دارسي المدن باختلاف تخصصاتهم جغرافيين كانوا أو مخططين نظرا للأهمية التي تتمتع بها هذه الدراسة و تتمثل أهمية دراسة استخدامات الأرض في النقاط التالية"¹:

- ✓ تقديم احتياجات الحالية والمستقبلية للسكان وتقييم الأرض على تلبيتها وإيجاد الحلول للمشاكل الحالية و المتوقعة
- ✓ تسجيل الاستخدام الحقيقي للأراضي عبر المجال الحضري.
- ✓ وضع الحلول المناسبة للاستخدامات المتنافسة بين المصالح الفردية و العامة وبين الأجيال الحالية و المستقبلية.
- ✓ بحث عن الحلول لإشباع الحاجيات القائمة وتوجيه التنمية.
- ✓ إحداث التغييرات لمناسبة ومنع حدوث آثار سلبية.
- ✓ تحقيق التخطيط المتقدم و الناجح والملائم لحاجات السكان و مشاكلهم .

1-6 العوامل المؤثرة على تخطيط استعمالات الأراضي²:

هناك العديد من العوامل التي تؤثر على عملية تخطيط استعمالات الأراضي كما يلي:

1-6-1 العوامل السياسية:

تلعب العوامل السياسية دورا رئيسيا و مؤثرا في مجمل الحياة العامة، ومن أكثر الأمور التي تتأثر بالسياسة استعمالات الأراضي في المدينة، فالبلد المستقل يشترك فيه المواطنون برسم السياسات العامة و يشاركون في التقييم و التنفيذ و يستخدمون الأرض بالطريقة المثلى، أما البلد الذي يعيش تحت

1 العربي كريمة وقبلي وحشية " تأثير استعمالات الأرض على حركة النقل الحضري " مذكرة ماستر أكاديمي .معهد التسيير والتقنيات الحضرية جامعة محمد بوضياف المسيلة 2016 ص 17

2 أمل يحيى محيسن " إستراتيجية التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي في مدينة غزة " المرجع السابق ص22 الى25

الاحتلال و السيطرة يعيش في حالة من العشوائية و الفوضى في استعمال الأرض، ويبقى يتلقى سياسة رسم استعمال الأرض ضمن ما تراه دولة الاحتلال و ليس ضمن المصلحة العامة.

1-6-2 العوامل الاقتصادية:

تؤثر العوامل الاقتصادية في شكل استعمال لأرض، ذلك أن القوى الاقتصادية الخارجية و علاقتها مع قوى الاقتصاد الداخلي تلعب دورا رئيسيا في تحديد الاستعمال الأمثل للأرض، حيث تؤثر القوى الاقتصادية في سير عملية التنمية في المدينة و من ناحية أخرى تؤثر قيمة الأرض في توزيع استعمالات الأراضي و هي بدورها تتأثر بمجموعة من العوامل التي أهمها الكثافة السكانية و السكنية، الموقع و خصائصه، عامل الأفضلية و المنافسة بالنسبة للاستثمار و الضرائب، نوع الوظيفة السائدة في المركز الحضري، الخصائص الطبوغرافية للأرض و أخيرا التخطيط الحضري من خلال تحديد مواقع المؤسسات العامة و سعة الشوارع و مناطق التقاطع و المناطق المفتوحة و امتداد الوحدات السكانية و نوعيتها. و قد تبين من خلال دراسات كثيرة أن قيمة الأرض في المدن تكون عالية في مركز المدينة الذي يمثل الثقل الاقتصادي و النقل و تقل هذه القيمة كلما اتجهنا إلى الأطراف مع الملاحظة وجود تغيير في قيمة الأرض بالزيادة أو النقصان بمرور الزمن.

1-6-3 العوامل الثقافية:

تلعب العوامل الثقافية دورا كبيرا في كيفية استعمال تلك الأرض، فالثقافة جزء لا يتجزأ من المجتمع و السكان هم جزء من الثقافة، فكلهما يؤثر و يتأثر بالأخر، هذا إذا استخدم إنسان الأرض ضمن ثقافته الموروثة، وشارك في رسم سياسة استعمال الأرض.

1-6-4 العوامل الإدارية و التخطيطية:

و المقصود بذلك هو نوعية التخطيط الممارس على التجمعات الحضرية و السكان، هل هو ضمن مشاركة السكان في التخطيط، و في كافة المراحل التخطيطية، و ضمن الواقع. و هل هذه التجمعات تؤثر وتضع خبراتها في عملية التخطيط أو مجرد إدارة تتلقى السياسة التخطيطية.

1-6-5 العوامل الاجتماعية:

إن المجتمع هو ناتج عن عمليات متتابعة و متغيرة فهناك في المراكز التجارية الموجودة في وسط المدينة نشاط رئيسي و نشاط تابع له خارج المركز كما يوجد تمركز للخدمات العامة و السكان و في نفس الوقت يوجد انتشار لها، قل ما يوجد داخل المدينة أنشطة غير متجانسة مثل وجود حي سكني ذو مستوى عالي تحيط به مساحة مختلفة، كما توجد أنشطة رئيسية في مكان ما تهجر مكانها و يحل محلها أنشطة أخرى

و من ناحية أخرى يؤثر الغزو على استعمالات أراضي في المدن و يقصد به اختراق المجموع أو استعمال معين لمنطقة تتصف بالجماعات السكانية أو استعمالات تختلف اقتصاديا و اجتماعيا عن الجماعة أو استعمال غازي، و من العوامل التي تؤدي إلى بروز هذه الظاهرة حركة السكان و كل ما يطرأ على خطوط النقل و مستويات الدخل للسكان من تغيرات.

و تعتبر أنماط الاستعمال السكاني في المناطق الحضرية من أكثر أنماط الاستعمال الحضري تعرضا للظاهرة الغزو نظرا لعدم قدراتها على منافسة الاستعمالات الحضرية الأخرى و خصوصا التجارية و الصناعية.

و تتضمن العوامل الاجتماعية أيضا الصحة العامة ، و الأمن و الراحة حيث تتحكم الصحة العامة و الأمان في تخطيط استعمال الأرض و هما مرتبطان دائما مع بعضهما ، فالحي السكاني يتطلب الحاجة إلى الأمن، و الحماية ضد الأخطار و الحماية من التلوث و توفير الشروط الصحية.

1-6-7 العوامل الطبيعية:

حيث أن الأنشطة الحضرية تميل إلى المواقع السهلية و القريبة من طرق النقل حتى نحقق مبدأ سهولة الوصول إلى هذه الأنشطة ' الأمر الذي نجم عنه تحول في أشكال المدن و التي غلب عليها الشكل المتعدد الأذرع الذي يتناسب مع خطوط المواصلات المرتبطة بالمركز الحضري ' و من جانب آخر فان تركيب التربة و بنيتها يؤثر على طبيعة الاستعمال للأرض.

1-6-8 التقدم التكنولوجي وعامل النقل :

إن التقدم التكنولوجي يؤثر بشكل مباشر في حياة السكان و بالتالي طبيعة الأنماط من الاستعمالات الممارسة في المدن و كذلك يؤثر التقدم التكنولوجي في حركة السكان و الجانب المعماري وتميل

استعمالات الأرض المناطق الحضرية إلى الامتداد و التحرك باتجاه طرق المواصلات و خطوط النقل ، و الكثير من الأحيان و فان وجود طرق مواصلات يفرض أنماط معينة من استعمالات الأرض و بخصائص و مواصفات و من المؤكد أن العديد من أنماط

استعمال الأرض في المناطق الحضرية لا يكن أن ينجح و يستمر إلا إذا توفرت طرق المواصلات كما هو الحال في الاستعمال التجاري و الصناعي.

1-7 تنظيم استعمالات الأرض:

"يعرف تنظيم استعمال الأرض بأنه تقييم منهجي منظم للأرض واستخداماتها القائمة كما يعرف بأنه تقييم للعوامل الطبيعية والاجتماعية و الاقتصادية بطريقة تساعد مستخدمي للأرض على اختيار أنماط استخدام تمكن من زيادة الإنتاج وتلبية احتياجات لسكان وفي نفس الوقت تحافظ على البيئة"¹ ، كما يعرف بأنه دمج المعطيات الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية لاستعمال معين مع تقييم وتوقع مسبق للحاجات المستقبلية ويتم تنظيم استعمالات لأرض وفق خطة هيكلية يتم من خلالها تحديد المواقع الصناعية التجارية ، السكنية ، الترفيهية ، فضلا عن النقل ، الطرق ، الخدمات الصحية ، التعليمية والإدارية وفي أحيان كثيرة يمكن أن يكون تنظيم استعمالات الأرض جزءا من خطط لتطوير مركز المدينة.

" كما يتضمن تنظيم استعمالات الأرض خطط لتطوير الأحياء السكنية المجاورة لمركز المدينة حيث يركز هذا التنظيم على صيانة وتحديث بعض الأحياء السكنية المحيطة بمركز المدينة لضمان حيويتها و استمرارها في تادية وظائفها المختلفة ففي كثير من الأحيان يتم التركيز على تطوير الأحياء الفقيرة ، كما يتضمن تنظيم استعمالات الأرض خطط لتطوير ضواحي المدن لاسيما و أن أهم المشاكل التي تواجهها هذه الضواحي تتمثل في تقسيم الأرض لأغراض الاستعمالات المختلفة"².

1-7-1 أهداف تنظيم استعمالات الأرض

1 العربي كريمة وقبلي وحشية المرجع السابق ص 20

2. عثمان محمد غنيم" تخطيط استخدام الأرض الريفي و الحضري إطار جغرافي عام" الطبعة الثانية دار الصفاء للنشر و التوزيع ، 2008 ص36 ، عمان ، الأردن

"يهدف تنظيم استعمالات الأرض داخل المدينة إلى تحسين ظروف البيئة الطبيعية للمدينة وللمناطق التي حولها"¹ ، كما تهدف إلى تحسين الأحوال الاقتصادية و الاجتماعية للسكان ، وتوفير مختلف الخدمات لهم ، ويمكن إجمال هذه الأهداف فيما يلي:

1-1-7-1 من الناحية العمرانية:

— تحسين العلاقة بين المساكن و الشوارع والمناطق الصناعية و الخدمات العامة بحيث لا يغطي قسم منها على القسم الآخر وإيجاد نوع من الانسجام بينها جميعا.

— إيمان الإبقاء على المنتزهات العامة و المناطق المكشوفة في الأحياء السكنية لتكون متنفسا للسكان اماكن لقضاء أوقات فراغهم مع الاهتمام بالأشجار و المناطق الخضراء.

— فصل المناطق السكنية بقدر الإمكان عن المناطق الصناعية لتقليل من التلوث بأنواعه حتى لا تحدث مضايقات للسكان.

— تجميل المدينة أو بعض أجزاءها عن طريق اتخاذ طابع خاص للمباني ، أو عن طريق اتخاذ إجراءات معينة من شأنها ألا توجد نوعا من التنافر بين المباني وبعضها البعض.

— تخصيص مناطق خاصة للأسواق و أماكن انتظار العربات بحيث تكون هذه المناطق في متناول المناطق الأخرى.

2-1-7-1 من ناحية الخدمات:

— مد جميع أحياء المدينة بالخدمات اللازمة كالمياه و الإنارة و المجاري و التي تتفق في حجمها و مرونتها مع حجم السكان و كثرة المباني بحيث لا تكون هنالك وفرة في بعض الأحياء ونقصا في بعضها الآخر

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

1 د. فواد محمد الصقار ، التخطيط الإقليمي، الطبعة الثالثة، دار الصفاء للنشر و لتوزيع.الأردن 1999 ص282.281

— سهولة اتصال المدينة بالمناطق الأخرى لاسيما المناطق الريفية المجاورة أو بالموانئ و العواصم، أو بمناطق الخدمات و مراكز الأسواق.

— إنشاء المراكز الإدارية و التنفيذية و الخدمات التعليمية و الصحية و القضائية و الترويحية و غيرها من مناطق المدينة المختلفة بحيث لا يشعر السكان بالإرهاق للوصول إليها.

1-7-1-3 من الناحية الاجتماعية و الاقتصادية:

— تحسين ظروف المعيشية و العمل في داخل المدينة وإيجاد العمل المناسب للعمال العاطلين أو محاولة نقلهم إلى مناطق العمل في داخل المدينة.

— تحسين الأحوال الاجتماعية و الصحية للسكان عن طريق عدم السماح بازدحام بعض الأحياء و عدم السماح ببناء مساكن لا تتوفر فيها الشروط الصحية و السكنية .

— محاولة زيادة الحركة التجارية للمدينة عن طريق توفير مطالب المعيشية و الإكثار من المحلات التجارية و عن طريق رفع مستويات المعيشة.

— محاولة زيادة التطور لاقصادية للمدينة بإنشاء مراكز صناعية جديدة أو خلق مجالات جديدة للإنتاج بحيث يراعي تجنب العوامل المؤدية إلى زيادة ضغط حركة لنقل و المواصلات داخل المدينة.

1-8 أساليب السيطرة على تنظيم استعمالات الأراضي:

يعتبر تخطيط المدن بمفهومه الشامل مهتما بتنظيم استعمالات الأرض و تحديد موقع الفعاليات المختلفة لتحقيق أكبر مردود اقتصادي و تحقيق الراحة و الجمال للمدينة ولهذا فان توفير البيئة الحضرية الصحية اللاتقة يعد هدفا أساسيا و الذي لا يمكن أن يتم إلا بالسيطرة على الاستعمالات غير الملائمة و من ثم إزالتها أو معالجتها و منع حصولها مستقبلا.

1-8-1 أسلوب التنطيق:

" وهي طريقة أو وسيلة لتحقيق التجانس في أماكن الاستعمالات المختلفة للأرض الحضرية وتهيئة المساحة المنافسة لكل استعمال و يسمح أسلوب التنطيق بالسيطرة على كثافة البناء في كل منطقة بحيث تتوفر لكل منشأ الخدمات الكافية . ويتم أسلوب التنطيق بتقسيم المناطق الحضرية إلى قطاعات و من ثم

استعمال الصيغ القانونية لتنظيم مساحات البناء كثافة المساكن و نوع الاستعمالات المسموح بها ضمن هذه المناطق وتوجيهها بما يخدم المصلحة العامة¹.

إن الهدف الأساسي من عملية التطبيق هو منع الازدحام و صيانة الممتلكات و يضمن التجانس و الاستقرار في خصائص المناطق المجاورة ويضبط حركة النقل ، و حديثا أصبح التطبيق عامل حاسم في المحافظة على المعطيات الثقافية و التراثية و الجمالية للمجتمع وإبرازها بشكل واضح ، و تقوم عملية التطبيق على أربعة معايير رئيسية و هي: الاستخدام، الارتفاع، الحجم ، الكثافة.

" إن معيار الاستخدام يشمل عادة مجموعة من الاستخدامات التي تتحدد من السلطات المحلية إما معيار الارتفاع فيختلف من منطقة إلى أخرى ولكنه عادة يقاس بنسبة و تنسب مع أعلى ارتفاع في منطقة مركز المدينة و يربط معيار الحجم بالأنظمة و التعليمات ذات العلاقة بالبعد الأفقي كما هو الحال في ارتدادات المباني أما الكثافة فهي ذات علاقة بعدد الوحدات أو المباني أو الأشخاص المسموح بها في القطعة."²

1-9 المخاطر الناجمة عن عشوائية الاستعمالات الأرضية:

تؤدي عشوائية استعمالات الأراضي إلى العديد من المشاكل الاقتصادية و الاجتماعية و الأمنية و التخطيطية ، كما أنها تعمل على سرعة شيخوخة المدن و الأحياء و تعمل على خربها و تهجير و طرد بعض الاستعمالات الأضعف و الأقل قدرة على المنافسة ، مثل الاستعمال السكني الذي يتراجع لصالح الاستعمال التجاري و الصناعي³ ، و لعل العشوائية تفرغ المخططات و الأنظمة من محتواها و تبدد الموارد المالية المستثمرة في إعداد هذه المخططات و متابعة تنفيذها. و من أهم المخاطر التي تنجم عن عشوائية استعمالات الأرض هي:

1-9-1 المخاطر البيئية والصحية:

تتسبب الاستعمالات غير الملائمة لأرض الحضرية في إحداث تلوث بيئي من ضوضاء و روائح و دخان و فضلات و غيرها كما أن عدم التخطيط الجيد يؤدي إلى إلحاق أضرار كثيرة في البيئة التي

1 Illinois press,urbana,1965 CHAPIN .F, Stuart urban land use planning ,university of p 356

2 د.عثمان محمد غنيم 2008 ص191،192 المرجع السابق

3 صالح احمد أبو حسان "المخاطر لعشوائية للاستعمالات الأرضية" 2004 ص22، 32

يعيش فيها الإنسان ففي المجال الصناعي يجب اختيار المواقع البعيدة عن المناطق السكنية من أجل حماية الإنسان من الأضرار ، وبالتالي فأية استعمالات تتسبب في إحداث ضرر يجب أن تنقل إلى خارج المدينة مع مراعاة اتجاه الرياح السائدة لتأكيد منع وصول الأذى و الضرر.

1-9-2 المخاطر الاقتصادية:

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

1-9-3 المخاطر الأمنية:

عند تخطيط المدن لا بد من الأخذ بعين الاعتبار رفاهية و أمن المواطن و البعد عن المخاطر التي تسبب الأذى و الضرر فعند منع أو السماح باستخدام معين يجب أن يكون ذلك منسجما مع إمكانيات و قدرات المجتمع و الأجهزة القائمة عليه.

1-9-4 المخاطر الاجتماعية:

تنشأ المخاطر الاجتماعية من عدم التزام المواطن بقوانين البناء و التنظيم مما يهدد الأمن الاجتماعي ويفتت المجتمع و وحدته وهذا ما يؤدي إلى انتشار الآفات الاجتماعية.

1-9-5 المخاطر العمرانية وتشويه النسيج العمراني:

يتضح ذلك من خلال تشوه الواجهات العمرانية و غياب الانسجام و التناسق بين أنماط البناء المستخدم و ظهور مشكلة التمايز بين البنايات و التداخل بين استعمالات الأرض وهذا بسبب العشوائية في الاستخدام من قبل المواطن و عدم التزامه بقوانين و أنظمة التخطيط و برخص البناء الصادرة عن لجان التخطيط ، وهذا بدوره يؤدي إلى شيخوخة المدينة و ظهور المشاكل بها .

2 النقل الحضري الجماعي:

1-2 مفهوم النقل:

نظرا لأهميته واعتباره من الخدمات الضرورية في المجتمع ، وهذا لمساهمته في تسهيل مهمة التبادل و نقل المنتجات و الأنشطة مما أدى إلى صعوبة في تحديد مفهوما دقيقا وفي مايلي نذكر بعض التعاريف:

النقل : تعني كلمة النقل في اللغة "تحويل الشيء من مكان إلى آخر"¹.

من الناحية الاقتصادية: يعرف على "أنه وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسيطرة من أجل نقل الأشخاص و البضائع"²

حسب القانون الجزائري "يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا من مكانه إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها"³

من الناحية الاجتماعية: هو "حركة الناس و السلع و المرافق اللازمة للقيام بذلك، وله ثلاث إبعاد:

الفراغ و الزمن ، الحركة هي حركة الإنسان أو البضائع"⁴

2-2 مفهوم النقل الحضري:

" هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري تخص تنقل الأفراد و السلع وفقا لخطة تغطي الاحتياجات و تحقيق التكامل و الانسجام وبشكل وثيق يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين"¹

1 تقرير المنظمة العربية للتربية و العلوم و الثقافة .1998.ص125

Jean Claude,1981,p1 2

3 الجريدة الرسمية لسنة 1988 العدد : 19 (المادة رقم:16من القانون رقم:88-17 المؤرخ في 10 ماي1988، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ص785)

4 دليل التخطيط في المدن السعودية .2006. ص2

2-3 تعريف النقل الحضري الجماعي:

"هو كل تنقل يتم مقابل أجر أو لحساب الغير ، ضمن المجال الحضري يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا لغرض، ويتميز بتقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة توفر شروط اقتصادية وتقنية متساوية و ملائمة للجميع"²

2-4 أهداف ومؤشرات النقل الحضري الجماعي³:

2-4-1 النقل الحضري الجماعي:

يسعى نقل المسافرين إلى تلبية الحاجيات للمستعملين في ظروف اقتصادية و اجتماعية ، وذلك بتحسين مستمر لشروط الأمن و الانتظام، الراحة و الجودة من بين خدمات النقل الحضري للمسافرين:

- ✓ الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرقات و التي تنظمها البلديات داخل محيطها العمراني.
- ✓ خدمات نقل المسافرين عبر الطرق داخل المدن و ضواحيها المباشرة و كذا مهمة النقل من المنزل إلى مقر العمل التي تؤديها مؤسسات داخل تجمعات سكانية هامة.
- ✓ إلى جانب خدمات نقل المسافرين بالسكك الحديدية داخل المدن و ضواحيها المباشرة.

2-4-2 الأهداف التي يرمي إلى تحقيق نظام النقل الجماعي:

1 رواحي سيناء ،النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري ،رسالة ماجستير ،جامعة الحاج لخضر ، باتنة 2009،ص64
 2 حليم شيوخ و بوغريس صابر، دراسة سوسيو اقتصادية لحركة حافلات النقل الحضري وتنظيمها — دراسة حالة خط (وسط مدينة 1200مسكن)، مذكرة تخرج ENATT 1999
 3 لوهابي وليد، النقل لحضري الجماعي - دراسة حالة الخط الحضري بوزوران - المحطة الجديدة باتنة ، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر،جامعة الحاج لخضر باتنة- كلية العلوم الاقتصادية و التجارية- تخصص نقل وإمداد 2011 ص(29)

يعتبر نظام النقل الجماعي وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل إلى كل الجهات (مقر العمل، السكن، الخدمات، المراكز التجارية) في أحسن الظروف وتحقيق (السرعة، الأمن، الراحة) وللوصول إلى هذا الهدف العام لابد من تحقيق الأهداف الفرعية التالية:

✓سهولة التنقل: ويكون ذلك بضمان تنقل المستعملين إلى نقاط وجهاتهم (أماكن العمل و الخدمات و أماكن الترفيه و الدراسة، المعاملات اليومية و قضاء الحاجيات) في المكان و الزمان المناسبين
✓الوقت المستغرق في التنقل: و يكون ذلك بتقليص الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله
✓الراحة: ضرورة وجود شروط الراحة لمستعملي وسائل النقل الجماعي(النظافة، التهوية، الأمن)
التقليص من حوادث المرور و كذلك أمن الممتلكات و التجهيزات المتنقلة.

✓التكلفة: تخفيض التكاليف التي يستعملها مستعملو النقل أثناء التنقلات.

✓التأثير على البيئة: تجنب التأثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط الذي تتسبب فيه وسائل النقل إلى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات.

و لتحقيق هذه الأهداف يعتمد نظام النقل الجماعي على عدة مؤشرات قابلة للقياس و هي:

✓ قرب السكان من المحطات و نقاط التوقف: يمكن تحديد المسافة القصوى لبلوغ نقاط التوقف التي يمكن قطعها مشيا على الأقدام بشعاع 300 متر تقريبا بوقت مستغرق بين 5 (خمس) إلى 10 (عشر) دقائق مشيا على الأقدام مع مراعاة العوائق الفيزيائية.

✓ ضبط الوقت المستغرق في النقل:

إن حساب الوقت المستغرق في النقل حسب مختلف أنماطه يسمح بمقارنة النتائج المحصل عليها بين مختلف الأنماط، و لتحديد الوقت المستغرق في التنقل فيما يتعلق بالنقل العمومي يجب الأخذ بعين الاعتبار أوقات التنقل مشيا على الأقدام و كذا أوقات الانتظار في المواقف.

✓ مدة فترة الازدحام:

يمكن تعريف فترة الازدحام بأنها تلك الفترة التي يكون الزمن المستغرق في التنقل خلالها أكبر من الزمن المستغرق بالسرعات العادية أثناء أوقات الفراغ . و يمكن حساب هذا الزمن لكل خطوط الشبكة و ذلك مباشرة من داخل سيارة أو حافلة أثناء أوقات الفراغ و مقارنة النتائج، بعد ذلك تمكنا من استخلاص حدة الازدحام، أما في حالة وجود ممرات خاصة بالحافلة ففي هذه الحالة لا تأثير للازدحام على حركة الحافلة.

✓ حالة الطريق:

إن حالة الطريق تشكل عنصرا مهما في مجال الراحة، الأمن و خاصة تعتبر عاملا متحكما في سرعة مركبات النقل الجماعي.

✓ حوادث المرور:

يمكن الحصول على المعلومات في هذا المجال من المصالح الرسمية، و تصنف حسب أنماط النقل و البحث عن العوامل المسببة للحوادث و محاولة تجنبها.

✓ تكلفة الرحلة:

يمكن تقسيمها إلى عدة عناصر:

- التكاليف التي لها علاقة مباشرة بعدد الكيلومترات المقطوعة (التكلفة الكيلو مترية)
- التكاليف التي لها علاقة مباشرة بسير المركبة (تكلفة الصيانة)
- التكاليف المستقلة (التأمينات، الضرائب و الرسوم.....الخ)
- التكاليف الغير مباشرة (تكاليف الاستثمار و صيانة الطرق....الخ)

2-5 دراسة النقل الحضري الجماعي¹:

2-5-1 شبكة النقل الحضري الجماعي:

تمثل شبكة النقل في أي إقليم درجة التقدم البشري حتى فيما لو كانت الظروف الطبيعية غير ملائمة و هذا يقال شبكة النقل الأراضي تحصي صدق مدنية المجتمع و المرحلة التقنية التي بلغها

تتكون شبكة النقل الجماعي من خطوط حضرية بما فيها رؤوس الخطوط (بداية و نهاية الخط) و نقاط التوقف إضافة إلى حظيرة المركبات...الخ.

و يمكن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري الجماعي على أساس المعايير التالية:

✓الخطوط الضرورية:

و هي الخطوط التي تضمن الربط بين الأحياء المختلفة للمنطقة العمرانية بالمركز الرئيسي و مناطق النشاطات الحضرية، و ذلك بالمرور عند الاقتضاء بالمراكز الثانوية إلى جانب التجهيزات ذات المنفعة

1 لوهابي وليد ، المرجع السابق - 2011 ص39,38,37

العمومية الأكثر أهمية كالمراكز الاستشفائية و المحطات (السكك الحديدية و الطرق) المطارات و المدارس....الخ.

- ✓ الخطوط النفعية: و هي الخطوط التي تربط مختلف الأحياء فيما بينها
- ✓ الخطوط الملائمة: و هي خطوط ليست ضرورية أو مهمة جدا ولكنها تمكن المستعملين من التنقل عليها بسهولة، بسرعة وبكل راحة.
- و يمكن أيضا ترتيب الخطوط على أساس المعايير العمرانية التي تتعلق بدراسة و تخطيط المسالك، و كذا باختيار وسيلة النقل المستعملة:

❖ حسب تخطيط المسالك :

يمكن للخطوط الحضرية التي تتكون منها شبكة النقل الحضري أن تكون على اربعة أنواع:

- ✓ الخطوط الشعاعية: و هي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة بوسط المدينة.
- ✓ الخطوط المماسية: و هي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة و تمر مماسيا بوسط المدينة.
- ✓ الخطوط الدائرية: هي الخطوط التي تربط جميع نقاط المنطقة العمرانية دون قطع أو المرور مماسيا بوسط المدينة، و لكنها تحيط بالمنطقة العمرانية على شكل حلقة.
- ✓ الخطوط قطرية: و هي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة مرورا بوسط المدينة.

❖ حسب وسيلة النقل :

- تتعدد خطوط النقل المشغلة لخدمة النقل الجماعي و ذلك حسب وسائل النقل المستعملة:
 - ✓ الخطوط ذات الطابق الثابت: و هي الخطوط التي تستعملها وسائل النقل مثل الترامواي، القطار السلكي.
 - ✓ الخطوط ذات طريق ثابت جزئيا: و هي الخطوط التي تتبع فيها مركبات النقل المشترك نوعين من الحركة في تنقلاتها مثل الحافلات التي تستعمل الأسلاك الكهربائية.
 - ✓ الخطوط ذات الطريق الحر: و هي الخطوط التي تستعملها الحافلات العادية
- 2-5-2 عناصر دراسة النقل الحضري الجماعي:
- هناك عدة عناصر تتدخل في دراسة شبكة النقل الحضري الجماعي من بينها:

✓ العناصر مرتبطة بالناقل: مثل الاستثمارات في مجال المنشآت القاعدية و العتاد المتحرك، تكاليف التسيير و المستخدمين و هي عناصر ذات طابع اقتصادي

✓ العناصر المستقلة عن الناقل: مثل خصائص الموقع و النسيج العمراني، حجم التنقلات (التدفقات و الوجهات).

فهذه العناصر تتأثر بنظام النقل لكونها تحدث تغييرات على مستوى الهياكل القاعدية، و كذا على أنماط للاستغلال للشبكة، إن التنسيق و الربط بين جميع هذه العناصر بصفة محكمة يسمح بوضع حلول ناجعة لتنظيم و هيكل نظام النقل العمومي و ذلك بمراعاة المتطلبات الحالية و المستقبلية في أن واحد. هناك إشكالية لا بد من أخذها في الحسبان قبل كل شيء، تتمثل في الهياكل القاعدية، و بالتالي يمكننا أن نميز نوعين من العمليات:

✓ إعادة تهيئة المنشآت القاعدية الحالية و ذلك على ضوء التغييرات التي تطرأ على المنطقة و على مجال تأثيرها، حيث أن تطور النشاطات العمرانية التي تحدث هذه التغييرات تخلق متطلبات جديدة. ✓ انجاز مشروعات جديدة لمتطلبات التطور العمراني التي تهدف إلى تحضير نماذج عمرانية على كل المستويات.

2-5-2-1 نقاط التوقف:

إن تحديد نقاط التوقف تقوم به مصالح النقل المختصة و المرفقة بالأعمدة ولوحات الارشاد تثبتها الجماعات المحلية و تقوم بصيانتها، و تحديد نقاط التوقف يدخل ضمن تنظيم و هيكل المناطق التي يتم

تغطيتها بوسائل النقل العمومي، فتوزيع هذه النقاط يجب أن يكون بطريقة تسهل و تشجع المواطنين على استخدام النقل الجماعي و إن تكون موضوعة في مجال تأثير خط النقل دون إعاقة لحركة الراجلين و المركبات، لذا فانه من الضروري مع مراعاة مايلي:

✓ تسهيل الدخول إلى نقاط التوقف و تهيئتها بطريقة توفر متسعا من المكان للمواطنين الذين ينتظرون قدوم الحافلات.

✓ تنظيم أوقات المرور ووسائل النقل بطريقة تسمح بتقليص أوقات الانتظار.

2-5-2-2 الخطوط الحضرية:

يمتاز كل خط من خطوط النقل بمنطقة تأثير تمكنه من جذب اكبر عدد ممكن من مستعملي النقل العمومي و لتحديد مجال التأثير يجب الأخذ بعين الاعتبار خصائص النسيج العمراني و كذا موقع

الجدب، و يتم تحديدها انطلاقاً من المسافة القصوى التي يتوقف عندها استعمال المواطنين لهذا الخط، مع مراعاة الوقت اللازم و المطلوب للوصول إلى نقاط التوقف على مستوى الخط إضافة إلى الانتظار وصول وسائل النقل، و الوقت المستغرق في النقل إلى غاية الوجهة المقصودة.

وبعد تحديد الخطوط و مناطق تأثيرها بطريقة تسمح بتغطية كاملة و متوازنة للمحيط العمراني. يجب معرفة عدد مستعملي وسائل النقل العمومي في اليوم، الشهر و في السنة مع مراعاة الخصائص الواجب توفرها أثناء تقديم خدمات النقل:

✓ فترات تقديم الخدمة أثناء اليوم.

✓ تغيير الخدمة حسب أوقات (أوقات الذروة و أوقات الفراغ)

✓ تكرارات مرور الحافلات.

ومن ثم يمكن تحديد:

✓ نوع المركبات المستعملة في التنقل و تكرارات المرور الخاصة بها

✓ نوع المركبات في الكيلومتر لكل خط و في كل الأوقات و على مدار سنة كاملة.

2-5-2-3 اختيار موقع المحطة الحضرية:

إن تحديد موقع المحطة الحضرية يتم عن طريق دراسة تحليلية لمجموعة من المعطيات الديموغرافية، الاقتصادية، السكان، التعليم، الشغل، المراكز التجارية، المستشفيات، مراكز التنزه و الترفيه... الخ، و التي تعتبر العوامل الأساسية المنتجة لحركة السير، كذلك عن طريق عدد إحصاء حركة السير، و ذلك بواسطة إجراء تحقيقات (البداية ، الوصول) و كذلك التحقيقات العائلية من خلال دراسة و تقييم هذه المعطيات نستطيع تحديد موقع المحطة الحضرية أو التي يجب أن تكون بمركز جذب يتوسط جميع مراكز الجذب الأخرى، و أن تكون بمثابة ملتقى الطرق تصل الحركة فيما بينها بسهولة وتتوفر على الخدمات الضرورية .

2-6 إجراءات تنظيم النقل الجماعي و دورات الطلب و العرض¹:

2-6-1 الإجراءات التنظيمية:

2-6-1-1 تهيئة شبكة الطرق:

بعد التوسع في البنية الأساسية لشبكة الطرق أكثر الاستراتيجيات المطبقة و ذلك للحد من المشاكل المرورية خاصة مشكلة الاختناقات و ليتم ذلك عن طريق إضافة محاور جديدة أو توسعة المحاور

1 الوهابي وليد، المرجع السابق - 2011 ص34

الموجودة وذلك لتوفير السعة المناسبة للتدفقات المرورية و التي تتمثل في مجملها الطلب على النقل إلا أن التجاوب قد اثبت قصور هذه الإستراتيجية لأنها تتطلب موارد مالية كبيرة قد تكون غير متوفرة كما أن التوسع في إنشاء شبكات الطرق تؤدي إلى زيادة الرحلات عن المعدلات المتوقعة حيث تحدث ظاهرتان مروريتان تعرف الأولى قبول الرحلات الإضافية الزائدة و تعرف الثانية قبول الرحلات الثانية و بالتالي و جب تخطيط الطرق و تصميمها من أهم العوامل المسيرة و في هذا إطار يجب مراعاة المبادئ التي تحكم العلاقة بين الإطار المبني و شبكة الطرقات الحضرية و المتمثلة أساسا في:

- ✓ التناسق الوظيفي بين الطرق و محيطه فالطريق عنصر ترتيب في المدينة يؤثر تأثيرا كبير و من هذا يجب ضمان التكامل بينها:
 - ✓ التدرج الوظيفي للطرق لضمان سلامة و إنتاج الحركة.
 - ✓ إخضاع الاختيار الوظيفي للطرق حسب العناصر التصميمية.
- 2-6-1-2 وضع وسيلة نقل الملائمة:

يقصد بوسيلة نقل ملائمة لحجم الوسيلة و طاقتها

وضع وسيلة نقل ذات طاقة استيعاب كبيرة: إن استعمال هذا النوع من الحافلات لا يتسبب في الحوادث مثل الحافلات العادية

وضع وسيلة نقل ذات طاقة استيعاب ضعيفة: وذلك بهدف تخفيض أوقات الانتظار بالمحطة و بالموقف و تحسين الانتظام.

2-7.تنظيم النقل الجماعي:

2-7-1 إعادة الهيكلة للنقل الحضري الجماعي ومبادئ إعادة الهيكلة :

2-7-1-1 إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري الجماعي :

إن الهدف من إعادة شبكة النقل الجماعي الحضري هو ضمان التغطية الجيدة لمعظم المناطق العمرانية في المدينة و كذا تحسين نوعية الخدمة المقدمة و تصميم بنية جديدة لشبكة النقل تعتمد على جملة من المبادئ و التي ترتبط بخصائص الأنسجة العمرانية لذا يجب الأخذ بعين الاعتبار جميع المعطيات على شبكة النقل الحضري الجماعي، بما فيها مستعملي " منتقلين" و كذا المنشآت القاعدية الحالية من طرق و مواقف.

2-1-7-2 مبادئ إعادة الهيكلة: يمكن تلخيص هذه المبادئ فيما يلي:

2-1-7-2-1 ضمان التغطية الجيدة لمختلف أحياء المدينة :

إن تحليل النفاص يمكن من ملاحظة التغطية الغير المنتظمة لعدد من مناطق المدينة التي تعود أساسا إلى البنية الحالية للشبكة و التوزيع الغير عادل لوسائل النقل و نقصها على مختلف خطوطها.

كما يجب الأخذ بعين الاعتبار تقرب خدمة النقل الجماعي الحضري من مختلف أحياء المدينة ذلك بعد دراسة و تحليل عناصر مهمة كعدد السكان، حجم التنقلات و خصائص الأنسجة العمرانية في المدينة

2-1-7-2-2 تشجيع اختيار النقل الجماعي في التنقل:

من الأهداف التي يرجى بلوغها من وراء إعادة هيكلة شبكة النقل هو إعادة الاعتبار للنقل الجماعي و جعله أكثر فعالية عن طريق زيادة قدرته على جذب الأشخاص و ترغيبهم في استعمال النقل الجماعي بدلا من وسائل النقل الأخرى، وهذا بالأخذ في الحسبان جميع تنقلاتهم المختلفة و كذا محاولة تقديم خدمة نقل ذات نوعية حسنة و هي أفضل ظروف التوزيع الأمثل لوسائل النقل الجماعي المتوفرة للاستغلال في نمط معين يتطلب أن يشكل لدى السلطات اختيارا استراتيجيا لان وسائل النقل الجماعي تمكن من نقادي كثرة الازدحام في حركة المرور بنقلها لعدد كبير من الركاب إضافة إلى تلبية احتياجات النقل لجميع شرائح المجتمع " أطفال رجال، نساء و شيوخ...".

2-1-7-2-3 توزيع وسائل النقل الجماعي حسب خصائص الأنسجة العمرانية:

إن إدماج العربات المجهزة في خدمة النقل الجماعي الحضري، والتي تتميز بخصائص معينة تسمح لها بالتوغل في مختلف الأنسجة العمرانية التي تتصف بضيق طرقها و عدم تنظيم شبكتها، لذا من الممكن إيصال خدمة النقل الجماعي لمختلف الأحياء التي تتصف بالخصائص السابقة الذكر بواسطة استعمال العربات المجهزة.

أما فيما يخص الأنسجة العمرانية التي تتصف بالتنظيم و الطرق الواسعة فمن الأرجح استعمال الحافلات ذات الحجم الكبير. و يمكن تنسيق الخدمة بواسطة الحافلات و العربات المجهزة لتكملة احدهما للأخرى.

2-8 تحسين و تشجيع النقل الحضري الجماعي :

2-8-1 محاولة تحسين أداء النقل الجماعي: وذلك من خلال:

2-8-1-1 النقل الجماعي في المحيط الحضري:

يعتبر النقل الحضري الجماعي احد أهم أنظمة النقل الحضري في المدينة الا انه يعاني من مشاكل جمة و التي تؤدي كلها إلى تراجع مستوى من حيث تلبية طلب النقل و قد تفاعلت مشاكل النقل الحضري الجماعي بحيث كونت سلسلة من العراقيل أمام هذا النمط من النقل أدت إلى انخفاض تغطيته للنقل في النظام الحضري، و يمكن أن تشكل هذه المشاكل حلقة عراقيل فالوضع التي تتواجد فيها مشكلة النقل الجماعي (حافلات خاصة) تتميز بعرض لا يلبي مجمل الطلب و من أسباب نقص فعالية النقل الجماعي و اكتظاظ في الحافلات و التحول الإجباري لعدد كبير من المتقلبين نحو السير على الإقدام أو استعمال السيارات الخاصة التي تتزايد بشكل فوضوي مما يؤثر على النظام حيث تكون السيارات فارغة تقريبا و الشوارع مملوءة بحركة المشاة.

أما بالنسبة للنقل الجماعي فان النقص في المنشأة القاعدية الجديدة عائق أمام الرفع من القدرة الخاصة بحركة المرور و غياب تنظيم فعال الحركة المرور السيارات خاصة هو السبب في نقص السرعة التجارية لوسائل النقل الجماعي، و من ثم انخفاض عدد الدورات المنجزة من طرف هذه الوسائل هذا النقص يؤدي إلى تراجع في نوعية عرض النقل الحضري الجماعي و تزايد غير مناسب لتكلفة الاستثمارات في ميدان النقل.

2-8-1-2 وضع معايير تنظيمية في خدمة النقل الجماعي:

أ - القواعد القانونية المنظمة لحركة المرور: من اجل تنظيم و حل المشاكل الخاصة بالنقل و حركة المرور وضعت عدة قواعد قانونية تخص مستعملي كل أنماط النقل داخل و خارج المناطق الحضرية، من بينها القانون 87 / 09 المؤرخ في 10/02/1987 الخاص بالتنظيم و الأمن و شرطة حركة

المروور حيث يعتبر قاعدة تشريعية جادة بإمكانها فتح المجال أمام النقل الجماعي لتشجيع وسائلها في مختلف التنقلات الحضرية و هذا ما نصت عنه المادة: 02 " نقص الأولوية لوسائل النقل الجماعي و الدراجات و السير على الأقدام في المناطق الحضرية يمنح تسهيلات مختلفة تفسح بتنقلات سريعة و أمنة تشجع هذه الوسائل و يعاد تأهيلها و تستفيد من استعمال الطرق و الأروقة أو الممرات التهيئة لضمان سيولة دورانها و أمنها".

و كذا المادة 03 " التي تتضمن على تحديد استعمال السيارة الفردية يمكن تخفيض استعمال المركبات لاسيما الخاصة منها و تكيفها ضمن مساحات محددة عندما تصبح حركة المرور عبر الطريق شاقة و صعبة تطبق كافة التدابير الملائمة للتخفيف من شدة الازدحام و ضمان السيولة اللازمة لحركة المرور".

و لذا يجب على الجماعات المحلية أن تسهر على التطبيق الصارم لهذه القوانين حيث تظهر النتائج على الميدان.

ب - وضع نظام تسعيرة مناسب: يجب أن يكون بسيط الاستعمال لتحقيق مختلف حاجيات النقل و تعتبر أسعار النقل الشامل لمستعمليه، لذا تكلفة نقل المستعمل تتم ذلك عن طريق تحديد معايير لوضع التسعيرة كالمسافة، الوقت الخدمة المقدمة.

كما يجب أن يهدف إلى الاستعمال الفعال لمختلف شبكات النقل المتواجدة على المستوى المنطقة العمرانية حيث يعطي للمستعملين، إمكانية استعمال جميع أنماط النقل الجماعي (حافلات متنوعة سيارات جماعية)، و هذا أقل القيود الممكنة حيث لا تمثل حاجز أمام المستعملين.

و بما أن التسعيرة تشكل جزءا هاما في تمويل مشاريع النقل إلا أن تهيئة شبكات النقل تتطلب توفير إمكانية مالية تستمد معها من مستعملين لوسائل النقل فيجب تشجيعها ووضعها في خدمة النقل الجماعي.

ج - تطوير الهياكل القاعدية للنقل الجماعي:

1 - تهيئة مفترقات الطرق:

باعتبار ملتقيات الطرق اختناق بالنسبة لحركة المرور فان عبور الحافلات على هذا المستوى يعتبر نقطة حساسة و سبب ضياع معتبر في الوقت يمكن يحقق تحسينات كبيرة إذ ما أخذت الحافلات بعين الاعتبار في استراتيجيات التنظيم و عن طريق إعداد تهيئة خاصة مثل إنشاء مسلك مخصص عند مدخل ملتقى الطرق إعداد مساحات دائرية مركزية تغير في مستوى ملتقيات الطرق وأنظمة الأضواء مناسبة لمفترقات الطرق . ما يسمى بالتوجه على الجهة اليمنى قبل التقاطع مما يسمح بمرور الحافلات على الجهة اليسرى و غالبا ما يسمح بإقلاع الحافلات قبل مجموع السيارات.

2 - تهيئة نقاط التوقف (الوقوف) :

تؤثر طريقة العمل للطرق عموما على تحديد أماكن على الوقوف المنطقة التوقف المتواجدة في مؤخرة ملتقى الطرق تعطي اعتبار أحسن للحافلات في تنظيم السير و هي اقل عرقلة حركة المرور العامة مقارنة مع الموقف الموجود في المقدمة بالإضافة إلى توفير أحسن شروط الأمن الراجلين الذين يقطعون الطريق.

أما فيما يخص إنشاء المواقف على الطريق أو خارجه فانه يعود إلى مشغلي النقل المشترك الذي يفضلون التوقف على الطريق الذي يجذبهم مناورات تأخذ منهم بعض الوقت إما بالنسبة لمستعملي الطريق الآخرين فان توقف وسائل النقل الجماعي على الخارج يناسبهم أكثر و يسهل لهم حركة المرور.

د - تطوير وسائل النقل الجماعي:

1 - تحسين و زيادة الجاذبية:

إن تحسين شروط حركة المرور (مركبات النقل) المشترك يساهم بشكل كبير في جعلهم أكثر جاذبية بالنسبة للمستعملين وكذا بالنسبة إلى الزبائن الكامينين و تسمح باستعمال اكبر للنقل العمومي مؤدية ليس فقط برفع المبيعات الخاصة بالنقل و المداخل التجارية بل أيضا إلى اقل استعمال للسيارات الفردية (تخفيض التكلفة الاجتماعية المرتبطة بظاهرة ازدحام مراكز المدن).

2 - تحسين الانتظام:

لهذا العامل أهمية في استقطاب الزبائن حيث أن تحسين انتظام مرور الحافلات على المواقف محترمين في ذلك أما المواقف النظرية أ المجال الثابت بين مرور المركبات بالنسبة للخطوط كبيرة التواتر يسمح للمستعملين بتسيير أحسن لأوقات تنقلاتهم و خصوصا عند استعمال الاستبدالات في وسائل النقل.

3_ انجاز الطرق الخاصة:

يتعلق الأمر بفصل الحافلات من السير العام لتفادي الازدحام في حركة المرور و ذلك بتحديد أجزاء من الطرقات العامة لاستعمالها الخاص لكي تضمن لهم سرعة تجارية منضمة مضبوطة و توفير احسن الشروط لتأمين المواصلات دون القيام بدوران زائد ويمكن تقسيمها إلى ثلاثة مجموعات:

أ_ الأروقة المخصصة:

حيث يخصص جزء من الطريق المرور ووسائل النقل الجماعي هذا المسلك (الرواق يميز عن طريق إشارات بسيطة مرسومة على الأرض يمكن أن تتبع اتجاه حركة المرور العامة و تكون ذو اتجاهين كما يمكن أن يكون مفتوحا بالإضافة إلى الحافلات) على سيارات الأجرة سيارات الإسعاف و الحافلات الأخرى...و غيرها.
كما أن إنشاء هذه الأروقة يتم فقط على مستوى المناطق التي تصحب فيها سيولة حركة المرور و ليس بصفة مستمرة

ب_ المضمار الخاص:

حيث يكون الرواق المخصص منفصل عن باقي الطريق (الأرضية) أو يتم إنشائه عن أرضيات جديدة غالبا ما يكون ذو اتجاهين – وإنشاء حسب إمكانية إدماجه إما محرر أو جانبي و هو مشابه تماما للمضمار الخاص (الترامواي)

ج_ الطرق المخصصة (مختلفة):

حيث تمنع فيها حركة المرور العامة بمعايير تنظيمية و تخصص فقط للراجلين و وسائل النقل المشتركة التي تسيير بسرعة محدد (وتغطيها الأولوية ما عدا مستوى ممر الرجلين) حيث يرصد اكبر سلطة للراجلين و تكون امن حجم الأرصفة لتوفير أكبر ساحات للراجلين كما تكون مع نفس

المستوى مع الطريق. مما يتطلب إعلاما جيدا للمستعملين بأوقات السير، خطوط السير عن طريق وسائل الإعلام، لافتات....

وهنا تظهر ضرورة التنسيق بين مختلف الوسائل النقل الجماعي الموجودة على مستوى المنطقة العمرانية في تحقيق التكامل و بالتالي تقديم أحسن خدمة ترضي الزبائن و تجلبهم إليها.

ه - استعمال وسائل النقل الحديثة:

إن أحدث العوامل التي تجلب الزبائن وسيلة نقل توفرها على شروط الراحة و الرفاهية التي يوفرها استقلال وسائل النقل لأنه كما كانت وسائل النقل الجديدة برودها العملي أحسن لذا يجدر بالسلطات المعنية و مديريات النقل بتحضير النقل الجماعي و منع المركبات القديمة من السير و ذلك لفتح المجال أمام المنافسة الحرة، تسمح بتوطيد العلاقة بين المستعملين ووسائل النقل المستعملة.

يؤثر عامل الرفاهية بمختلف عناصره: الوقت، السرعة، الأمن، الراحة على سلوك مستعلي النقل لاختيار نمط معني من النقل و ذلك ما يفسره إقبال المستعمل على سيارات الأجرة لدعم تكلفتها.

3-العلاقة بين استعمالات الأرض و النقل الحضري داخل الأوساط الحضرية:

3-1 استعمالات الأرض المخصصة للنقل:

يعتبر النقل الرابط الأساسي بين مختلف استعمالات الأرض المهيكلة للمدينة، وتشكل المساحة لمخصصة للنقل عنصرا مهما من المدينة و تتمثل في:

أ - شبكة الطرقات¹:

يمكن تصنيفها كما يلي:

1. من حيث الأهمية:

- الطرق الأولية: ذات محاور مهمة للحركة، عريضة، تحتوي على عناصر طويلة ورسوم منظوريه و على حدائق عامة أو معالم، تنتج هذه الطرق نحو نقط مهمة مثل المحطة أو الجسر.

1 Intégration urbain par les moyens de transport collectif cas les deux secteurs urbains 05 juillet1962-

2 Ziadia- Mémoire De Fin D'étude En Vue De L'obtention D'un Diplôme D'ingénieur d'Etat en Gestion des Techniques URBAINES2006, page27-28

- الطرق الثانوية: تربط الأحياء فيما بينها، تكون اقل عرضا من سابقتها، لكنها تستجيب بصفة كافية لحاجيات الحركة المرورية، وخاصة للتوقف، خاصة داخل أماكن العمل، وعند الحركة المرورية للتجار ولزبائنهم .

- الطرق الثالثة: تتمثل في طرق التوزيع داخل الجزيرات، " وهي تفيد فقط في خدمة السكان ولها مزايا تقنية أكثر تواضعا، محورها يمكن أن يكون فيه بعض الانحناءات"¹.

2. من حيث رسم مسارها العام :

- الطرق الشعاعية: مخططة وكأنها أشعة تخرج من مركز المدينة متجهة نحو الخارج.

- الطرق العرضية (الدائرية): تربط الطرق الشعاعية بعضها ببعض.

- الطرق المحيطية: تكون مخططة على الحدود بين المدينة القديمة مثلا والأحياء، أو بين الأحياء والضاحية، وهي تمثل طرق كبرى كأحزمة، وهي تخدم في تغيير مجرى السيارات ، والمدن بالنسبة لهذه الطرق لا تعتبر لا نقطة وصول ولا نقطة انطلاق.

3. من حيث توافقها مع تكنولوجية الأمكنة:

- الطريق المخططة على جهتي عائق طبيعي (كنهر يقطع المدينة).

- الطريق المخططة A: وهي طرق مهمة لأنها تخطط من أجل أن يكون فيها مشاريع كبرى للصرف الصحي خاصة بالأحياء المحيطة.

- الطرق المخططة حسب الخط الذي يحوى أكبر ميل: من الأرض، ويكون في الغالب يحوي منحدرات إذا كان الميل كبيرا وذلك من أجل ربط المناطق المرتفعة بالمناطق المنخفضة.

- الطرق المخططة على طول خطوط التسوية: من أجل سهولة الوصول بين الأرض المتجاورة.

4. من حيث استعمالاتها:

- طرق المشاة: تكون ممنوعة على السيارات، ورغم أنها خصصت للمشاة على الأقدام مقارنة بالتنقلات الأخرى، فإن هذه المناطق تدخل ضمن سياسة تهيئة وإنعاش المدن ويجب أن تكون مدمجة في مخططات (شغل الأراضي POS)، وهي تعتبر كأماكن للإحياء والإنعاش مقارنة بالتهيئة الثابتة.
- الشوارع الأحياء السكنية: تتميز بحركة مرور متوسطة للسيارات الخاصة وتتعدم فيها تقريباً العربات الثقيلة .
- طرق الخدمة للأحياء الصناعية: حيث تتواجد حركة العربات الثقيلة بكثرة على عكس الطرق الأخرى
- طرق لكل الاستعمالات: من بينها تلك التي تشكل خطوط سير مهمة، وتتشعب بحركة المرور عند ساعات الازدحام في الصباح والمساء.

2-3 تأثير استعمالات الأراضي على حجم و توزيع الحركة و النقل داخل المدينة¹:

تؤثر استعمالات الأرض الحضرية على نوع و كثافة و حجم رحلات التنقل داخل لمحيط العمراني للمدينة من خلال التوزيع المكاني لاستعمالات الأراضي و كثافتها و نمطها ، فاستغلال الأرض من قبل مختلف الأنشطة البشرية تولد نوع من الجذب السكاني يظهر جليا من خلال التدفقات اليومية للسكان لهذه المناطق قصد تلبية وقضاء الحاجات الضرورية ، ويختلف حجم هذه التدفقات على حسب المنطقة المقصودة ، وقد أثبتت الدراسات بأن المراكز التجارية و الخدماتية من أكثر المناطق جذبا للحركة داخل المدن ، مما جعلها بؤر لاكتظاظ الحركة و التداخل بين حركة المشاة و حركة المركبات ، وعليه فان الطلب على الحركة و النقل داخل المحيط العمراني للمدينة يتركز على نوع استخدام الأرض من جهة و خصائصها من جهة أخرى.

1 العربي كريمة وقبلي وحشية " تأثير استعمالات الأرض على حركة النقل الحضري " مذكرة ماستر أكاديمي .جامعة محمد بوضياف المسيلة

خلاصة:

من خلال هذا الفصل تم التطرق إلى تقديم مفاهيم عامة حول استخدامات الأرض في المدينة وشبكة النقل الحضري الجماعي والدور الذي تؤديه في إحداث التغيير الاقتصادي و الإجتماعي والعوامل التي تؤثر عليه و أيضا كما تم التعرف على أنواع استخدامات الأرض والنقل الحضري الجماعي و التنقلات الحضرية و ماهي مكونات شبكة النقل الحضري وتم تناول أهم تحديات و الحلول لهيكلية شبكة النقل و إيجاد العلاقة بينهما للوصول إلى خلق توازن في استعمال المجال الحضري وتوزيع امثل لشبكة النقل لتغطية كل مناطق المدينة بشكل عقلاني مما يحقق حاجيات الساكنة.

الفصل الثاني: الدراسة التحليلية لمدينة عين الدفلى

تمهيد:

- 1 - تقديم منطقة الدراسة
- 2 - الدراسة السكانية
- 3 - الدراسة الطبيعية
- 4 - الدراسة العمرانية
- 5 - دراسة الوضعية الراهنة للنقل الحضري الجماعي
- 6 - علاقة استعمال الارض بالنقل الحضري الجماعي
- 7 - تحليل الاستثمار

خلاصة :

تمهيد :

في هذا الفصل نحاول القيام بالدراسة تحليلية لمدينة عين الدفلى وتقديم قراءة شاملة و متكاملة لها ، وذلك قصد التعرف عليها من الناحية الطبيعية ، الاقتصادية ، الاجتماعية و العمرانية ، تحليل المجال الحضري من خلال التعرف على مختلف استعمالات الأرض و شبكة النقل الحضري الجماعي لمنطقة الدراسة و نعتمد على القواعد العملية لعملية التحليل العمراني ، عن طريق الملاحظة ، المخططات و الوثائق المكتوبة بالإضافة إلى الاعتماد على استمارة حيث قمنا بتوزيعها على مجموعة من السكان المدينة لتقييم مدى سهولة استعمال شبكة النقل الحضري والوصول الى تحديد أسباب صعوبة الوصول إلى استخدامات الأرض الحضرية في المدينة للوصول إلى تحديد العلاقة بين استعمالات الأرض والنقل الحضري الجماعي واختبار صحة الفرضيتين .

1- الموقع :

" تقع ولاية عين الدفلى في الجنوب الغربي للجزائر العاصمة حيث تبعد عنها بـ 150 كلم ، يحدها شمالا ولاية تيبازة ومن الشمال الشرقي ولاية البليدة ومن الشرق ولاية المدية و من الغرب ولاية الشلف و من الجنوب ولاية تيسمسيلت" ¹.

تبلغ مساحتها حوالي 4260 كلم² و يقدر عدد سكانها 65453 نسمة حسب إحصائيات 2008.

2- نبذة تاريخية عن مدينة عين الدفلى :

"تزرع مدينة عين الدفلى بتاريخ عريق، عرف أحداث كثيرة عبر التاريخ تعود إلى ملايين السنين حيث مرت بها حضارات مختلفة" ².

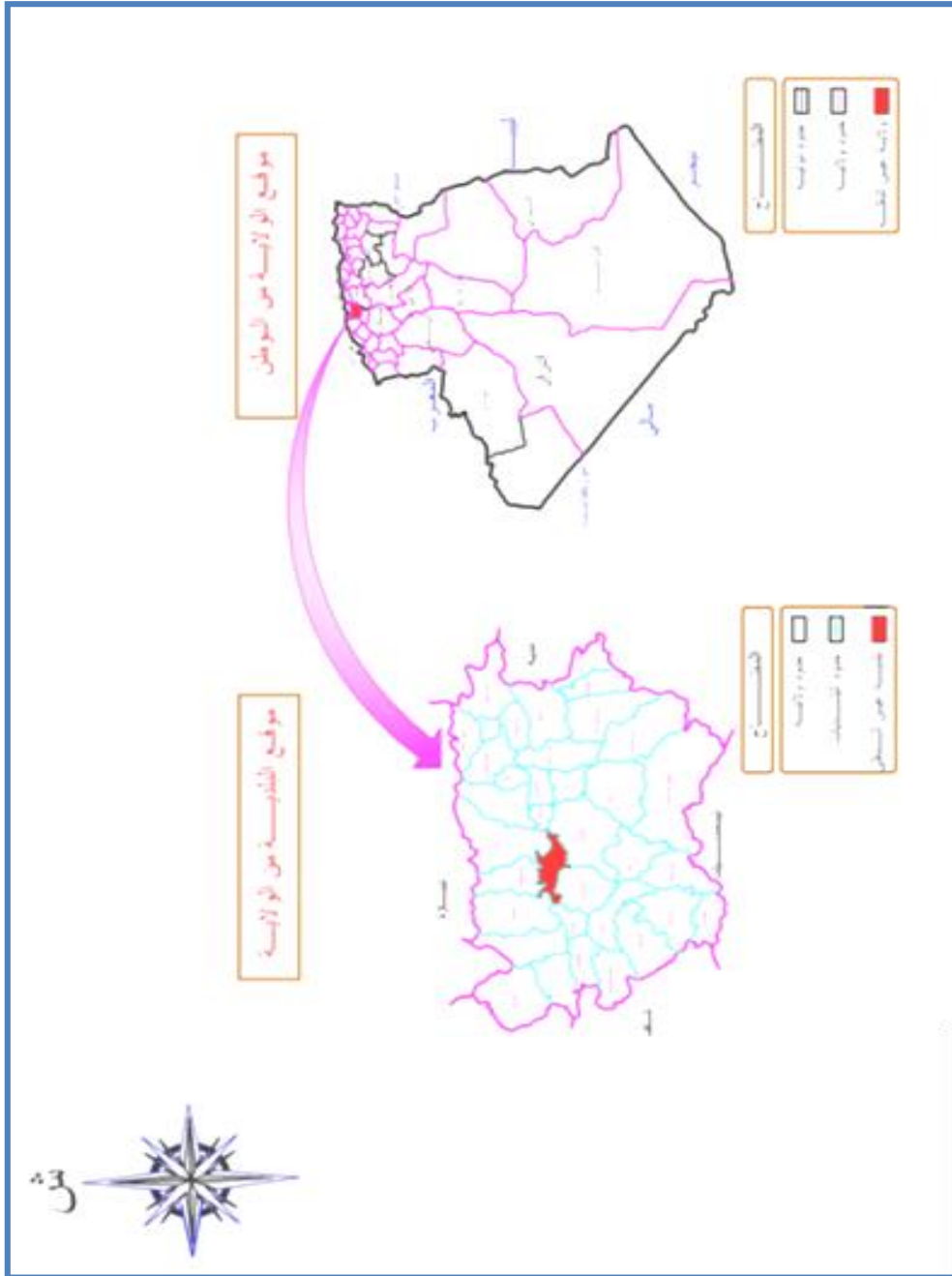
حيث كانت عين الدفلى قبل العهد الروماني مشغولة من طرف عشائر المشوشين الذين كانوا يمارسون الزراعة و تربية المواشي و في العهد الروماني بنيت مدينة او بيدوم نوفوم لتحقيق الأمن و مقاومة هجمات القبائل و العشائر.

كان قدوم المسلمين إلى المنطقة في القرن العاشر للميلاد ، حيث بنيت مدينة مليانة في عام 362 هجري من طرف بولوغين ابن زيرين من قبيلة صنهاجة ، و في العهد العثماني كانت مليانة تابعة لبا يلك الغرب و بعد تجديد الإدارة أصبحت تابعة لدار السلطان و الحكومة المباشرة للباشا ، وفي 1835 ميلادي أقام الأمير عبد القادر بمليانة و أصبحت بذلك مكانا لخلافته.

¹ مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2012

² المرجع السابق

شهدت المنطقة مقاومة ضد الوجود الاستعماري و عقد عدة مؤتمرات على غرار مؤتمر زدين سنة 1948م. وسميت بعين الدفلى نسبة إلى ينابيع الدفلى.
و بعد الاستقلال كانت عين الدفلى تابعة لولاية الشلف ، وبعد التقسيم الإداري سنة 1984م أصبحت ولاية



مخطط رقم (01): مخطط يوضح موقع ولاية عين الدفلى.

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

3- الدراسة الطبيعية:

إن تحليل المكونات الطبيعية لمدينة عين الدفلى يتم من خلال تحليل أهم العناصر المكونة للوسط الطبيعي والتي لها تأثير مباشر على المدينة حيث تؤدي بنا إلى معرفة كيفية استغلال هذه الإمكانيات الطبيعية .

3-1 التضاريس:

تتميز تضاريس منطقة عين الدفلى بالمرتفعات حيث يوجد بها جبل دوي يتميز بسلسلة تضاريس متداخلة على مساحة تقدر ب 26.26 كلم² و الانحدارات يفوق ميلانها 28 % فهي منطقة غير مستوية إلا أنها تتوفر على سول تجعلها منطقة فلاحية بامتياز تبلغ مساحته حوالي 82 كلم²

3-2 المناخ:

على الرغم من وقوع مدينة عين الدفلى على مقربة من البحر في الجهة الشمالية ب:50 كلم ، حيث أنها تتميز بـ مساواة المناخ شبه القاري كما تصل درجة الحرارة في شهر جويلية و شهر أوت بمعدل بين 38⁰ إلى 40⁰ م .

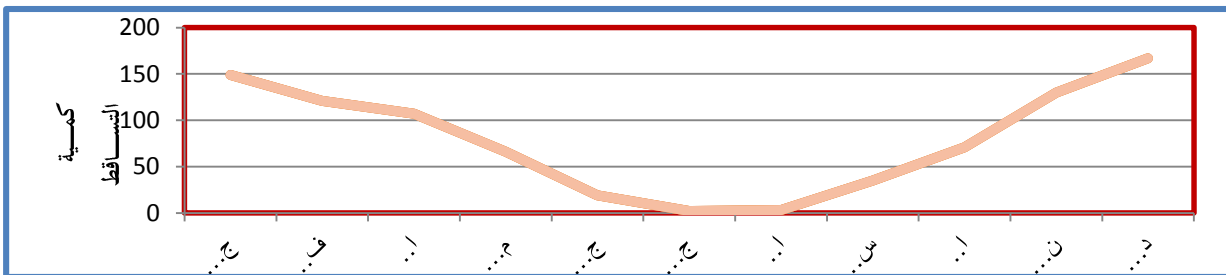
3-3 التساقط:

يقدر معدل التساقط السنوي ب:519 ملم خاصة في شهر أكتوبر كما تقدر كمية التساقط المتوسطة في اليوم ب:71ملم. جدول رقم (01): يوضح كمية التساقط

الاشهر	جانفي	فيفري	مارس	افريل	ماي	جولن	جويلية	اوت	سبتمبر	اكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
كمية التساقط	149	121	117	107	66	19	02	03	35	107	130	167

المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية بعين الدفلى+ معالجة الطالبين 2018

تمثيل بياني رقم (01): يوضح كمية التساقط



المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية بعين الدفلى+ معالجة الطالبين 2018.

من خلال المنحنى البياني يلاحظ أن كمية التساقط تبلغ الذروة في شهري ديسمبر و جانفي إذ تتراوح ما بين (149 ملم إلى 121ملم) ثم تنخفض تدريجيا إلى أن تبلغ أقل قيمة لها في الفترة الممتدة بين منتصف شهر جويلية إلى منتصف شهر أوت فتصل (02 ملم إلى 03 ملم).

3-4 الرياح:

بالنسبة للرياح التي تهب بالمنطقة فهي شرقية وغربية وأحيانا تكون الرياح الغربية محملة بالهواء الساخن خلال شهر جويلية و أوت لمدة تتجاوز 45 يوم.

شكل رقم (03): رسم توضحي يبين اتجاه الرياح في المدينة.



المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

3-5 الرطوبة:

تتميز مدينة عين الدفلى بتناسب بين درجة الحرارة و الرطوبة للموسمين الحار و البارد، حيث نسبة الرطوبة تكون مرتفعة في الليل من شهر ديسمبر إلى شهر ماي و تنخفض تدريجيا.

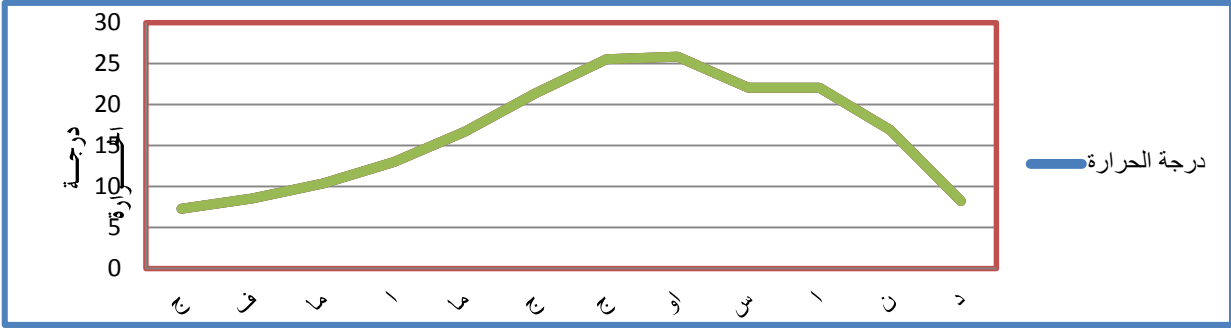
3-6 الحرارة:

أدنى درجات الحرارة تكون في شهر جافني وتقدر بـ: 7م° ثم تبدأ في الارتفاع تدريجيا خلال الأشهر الأخرى إلى أن تصل أقصى درجة لها 25 م° في الفترة الممتدة بين منتصف شهر جويلية و منتصف شهر أوت.

جدول رقم (02) : يوضح درجة الحرارة خلال السنة.

الاشهر	جانفي	فيفري	مارس	افريل	ماي	جولن	جويلية	اوت	سبتمبر	اكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
درجة الحرارة	7.3	8.55	10.4	13	16.7	21.4	25.56	25.85	22.06	22.04	16.9	8.25

شكل رقم (02) : تمثيل بياني يوضح درجة الحرارة خلال السنة.



المصدر : مصلحة الأرصاد الجوية بعين الدفلى + معالجة الطالبين 2018.

من خلال المنحنى البياني يمكن الاستنتاج بأن أدنى درجات الحرارة تكون في شهر جافني وتقدر بـ: 7°م ثم تبدأ في الارتفاع تدريجياً خلال الأشهر الأخرى إلى أن تصل أقصى درجة لها 25°م في الفترة الممتدة بين منتصف شهر جويلية ومنتصف شهر أوت .

4- طبوغرافية المنطقة:

1-4 الارتفاعات:

يتميز مجال منطقة الدراسة بارتفاع نسبي حيث تبلغ أقصى نقطة ارتفاع بـ: 400 م عن سطح البحر، والتي تقع في المرتفعات الجبلية الجنوبية (جبل دوي) أما أدنى نقطة ارتفاع تصل إلى 45 م وتقع في أقصى الشمال عند حدود المدينة.

2-4 الانحدارات:

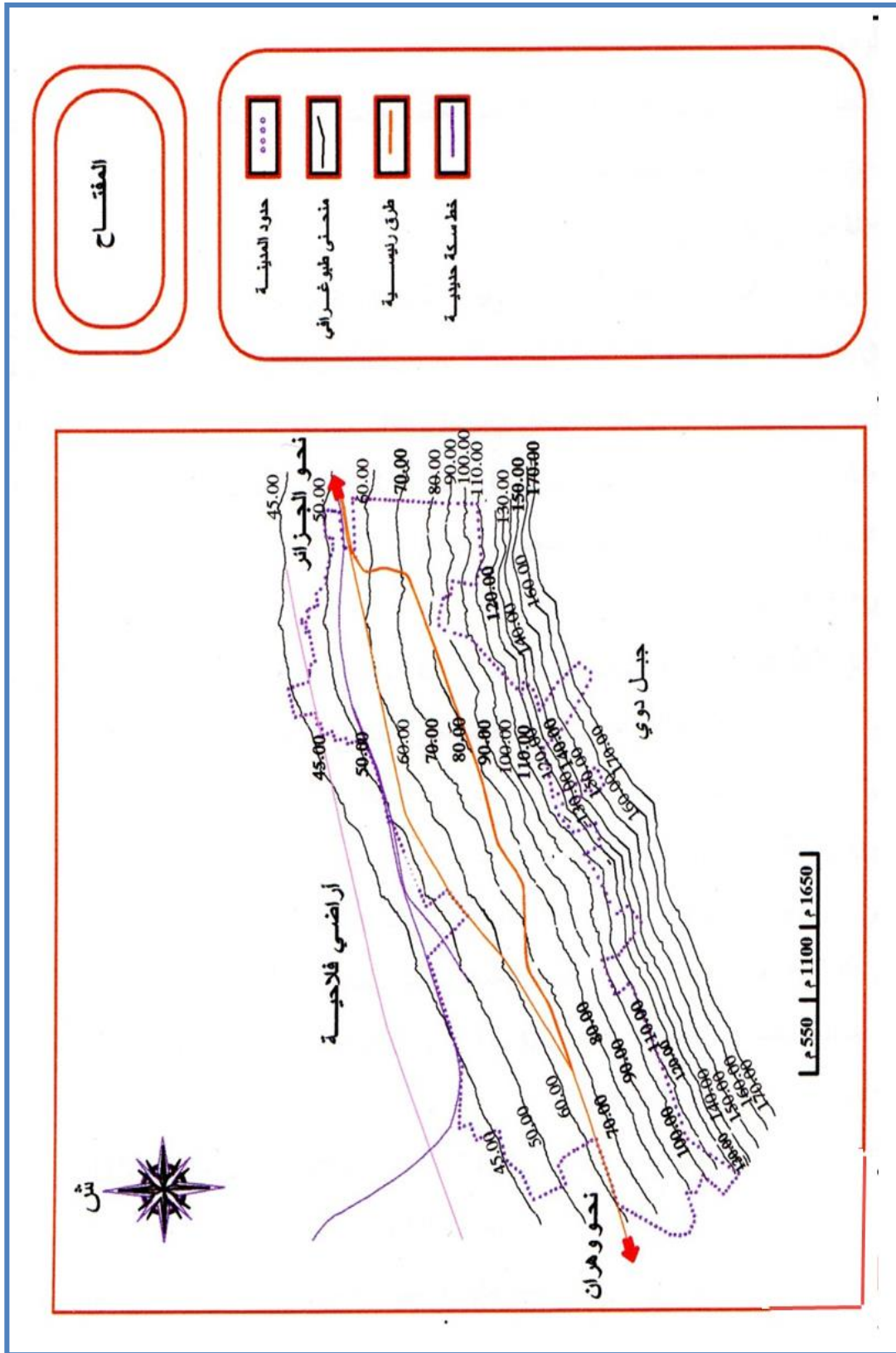
بصفة عامة فإن الانحدار يأخذ اتجاه شمال جنوب أي كلما اتجهنا نحو الشمال قل الارتفاع وكلما اتجهنا نحو الجنوب يزيد الارتفاع ، وتعتبر الانحدارات من أهم المميزات التي تتسم بها أي منطقة فهي تختلف من منطقة إلى أخرى حسب التضاريس الموجودة بها، وعلى اعتبار أن الانحدارات بالمدينة شديدة جدا فقد قسمتها إلى ثلاثة أقسام هي:

- انحدارات شديدة : توجد في الجهة الجنوبية للمدينة تتراوح بين 175 م و 160 م من مساحة المدينة، هذه الانحدارات تغطي جزء من جبل دوي وهي بذلك تشكل عائقا في توسع المدينة.

- انحدارات متوسطة : تتراوح ما بين 50% إلى 45% من المساحة الإجمالية للمدينة، ونجدها في المركز والجهة الشمالية للمدينة

انحدارات ضعيفة : عبارة عن أراضي سهلية ومنبسطة ضعيفة الانحدار قد يصل فيها إلى ميل 6%

المخطط رقم (02): مخطط يوضح الانحدارات.



المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

5- الدراسة السكانية:

تعتبر الدراسة الاجتماعية والسكانية جانبا هاما وأساسيا في إي دراسة عمرانية لما للعنصر البشري من اثر وتأثير في الواقع المعيشي على مستوى التجمعات السكانية، وفي توجيهه لعملية التنمية بها التي لا تتم إلا به ومن أجله.

النمو السكاني:

الجدول رقم (03) يوضح الزيادة السكانية و معدل النمو.

السنوات	1977-1966	1987-1977	1998-1987	2008-1998
الزيادة السكانية	3000	7961	18915	13177
معدل النمو	5%	12%	29%	5%

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2012

الجدول رقم (04) يوضح تطور عدد سكان مدينة عين الدفلى

السنوات	1966	1977	1987	1998	2008
سكان الحضر	9565	15288	25259	41222	53029
سكان الريف	10112	12835	8102	11054	12424
عدد السكان	22400	25400	33361	52276	65453
معدل التحضر %	0,43	0,60	0,76	0,79	0,81

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2012

من خلال جدول رقم 01 نلاحظ أن عدد السكان ومعدل النمو في الفترة ما بين 1987 و1998 مرتفع حيث وصل إلى نسبة 29% وهذا راجع إلى النزوح الريفي إلى المراكز الحضرية ومن خلال جدول التطور السكاني للمدينة عين الدفلى حيث نسجل زيادة كبيرة ومستمرة في معدل التحضر، بين الفترة 1998 و2008 .

6- الدراسة العمرانية:

6-1 اتجاه التوسع:

إن تطور مدينة عين الدفلى وتوسعها راجع لوجودها في أراضي سهلية ذات ميلان قليل (6%) وكذا مرور الطريق الوطني رقم (04) الرابط بين الجزائر العاصمة وهران النمو والتوسع السريع للنسيج العمراني مر بعدة مراحل مختلفة و هي:

✓ مرحلة: الفترة ما قبل 1887

تبين الوثائق التاريخية أن منطقة عين الدفلى وقعت تحت النفوذ الروماني بقيادة " كلود ديران " حيث استقر الرومان في منطقة " أوبيدوم نوفوم " المدينة الجديدة الواقعة في الشمال الشرقي للمدينة الحالية على ضفاف واد الشلف حيث بقيت محمية من القبائل والرحل وهجمات الجبليين ثم أصبحت مستعمرة هامة، وفي القرون الوسطى صار العلويون والتلمسانيون يقطنون المدينة وبالضبط بالقرب من واد الشلف أين شيّدوا منطقة الخضراء غير بعيد عن آثار " أوبيدوم نوفوم " بعدها أصبحت مركزا للراحة. نظرا لإمكانات المنطقة من الناحية الفلاحية اهتم الجنرال " رندوز " بهذه الأخيرة وقام بدراسة مركز المدينة عام 1852 م وأمر بتشيد منطقة معمرة تفصل بين مليانة والشلف هذه المنطقة سميت في وقت مضى " أكرمان "سكنها المستعمر الفرنسي وتجمع حولها بعض الأهالي الذين كانوا متفرقين هنا وهناك ، ثم سميت " دوبيري "نسبة إلى ديبير " فيكتور قوبرون "الذي أعلن رسميا عن نشأتها بقرار صادر في سبتمبر 1857 م وهذا بالقرب من آثار " أوبيدوم نوفوم "والخضراء. وبتاريخ 16 أوت 1859 م تم تحديد المعالم الجغرافية للمدينة، وفي 05 سبتمبر 1859 م تم إنشاء مقر البلدية (مركز جديد) فبدأ باستقطاب السكان من مختلف المناطق (موزايا، الشلف، و مليانة) ليقدر عدد سكانه حوالي 372 ساكن سنة 1861 م منهم 195 أوروبي و 177 من الأهالي.

✓ الفترة الاستعمارية للفترة الممتدة ما بين(1954-1961):

تتميز هذه الفترة بتوسع النسيج العمراني حيث توسعت المدينة بمحاذاة الطريق الوطني رقم (04) وأنجزت عدة مساكن شمال السكة الحديدية كحي السوق. وعرفت هذه الفترة وجود عدد كبير من النازحين من المناطق المجاورة والأرياف الذين استغلهم المعمرون كأيدي عاملة لخدمة الأراضي الفلاحية، كما تميزت هذه الفترة بترحيل السكان الذين كانوا

يقطنون المناطق الجبلية وهذا من أجل عزلهم عن الثورة، وقدرت مساحة التطور العمراني في هذه الفترة بـ: 1887 هكتار.
✓ **مرحلة الاستقلال:**

لقد عرفت مدينة عين الدفلى في هذه المرحلة خطة تنموية في إطار سياسة التوازن الجهوي التي كانت تهدف إليها الدولة آنذاك، ويتضح ذلك من خلال المخططات التنموية إلى المخططين الرباعي والخماسي وعلى إثر هذا استفادت مدينة عين الدفلى من مشاريع تنموية كبرى كقرار إنشاء المنطقة الصناعية وبعض الأحياء السكنية، لقد أعطت هذه المشاريع نتائج إيجابية كتوفير مناصب

شغل وإعطاء وجه جديد للمدينة ولكن في نفس الوقت عرفت هذه الفترة حركة نزوح نحو المدينة مما انجر عنه عمران فوضوي وساهم في زيادة للمشاكل الحضرية أكثر تعقيدا أكثر وتم تقسيم هذه المرحلة إلى ثلاث فترات:

✓ **الفترة الأولى ما بين (1962-1984):**

تميزت هذه الفترة بنزوح ريفي نحو المدينة أين تزايد عدد السكان خلال عشرية (1966، 1977) إلى 10000 نسمة وهذا ما أدى إلى نمو عمراني منظم حيث أنشئت بعض التجمعات السكنية حول الأراضي الفلاحية وبالقرب من الوحدات الصناعية وهنا ظهرت بشكل جديد أين انتشرت البيوت القصديرية والبناءات الفوضوية كحي بومارشي وحي الشهداء، كما نشير إلى أن زلزال 10 أكتوبر 1980م

جعل المسؤولين يدركون أهمية تغيير نمط البناء القديم بنمط جديد يستجيب للطبيعة الزلزالية للمنطقة حيث ظهر نمط البناء الجاهز كحي بونعامة في الجهة الشرقية للمدينة وحي الإخوة قدور غربا. وأهم ما يميز هذه الفترة هي ترقية البلدية إلى صف مقر ولاية حسب التقسيم الإداري لسنة 1984 م، كما استفادت المدينة من مشاريع سكنية ومرافق اجتماعية هامة ومختلفة منها: فضاءات للتسلية، مركز الفروسية، السوق المغطاة... الخ، وقدرت مساحة الزيادة العمرانية بـ: 62.052 هكتار في هذه الفترة.

✓ **الفترة الثانية ما بين (1985 - 1990):**

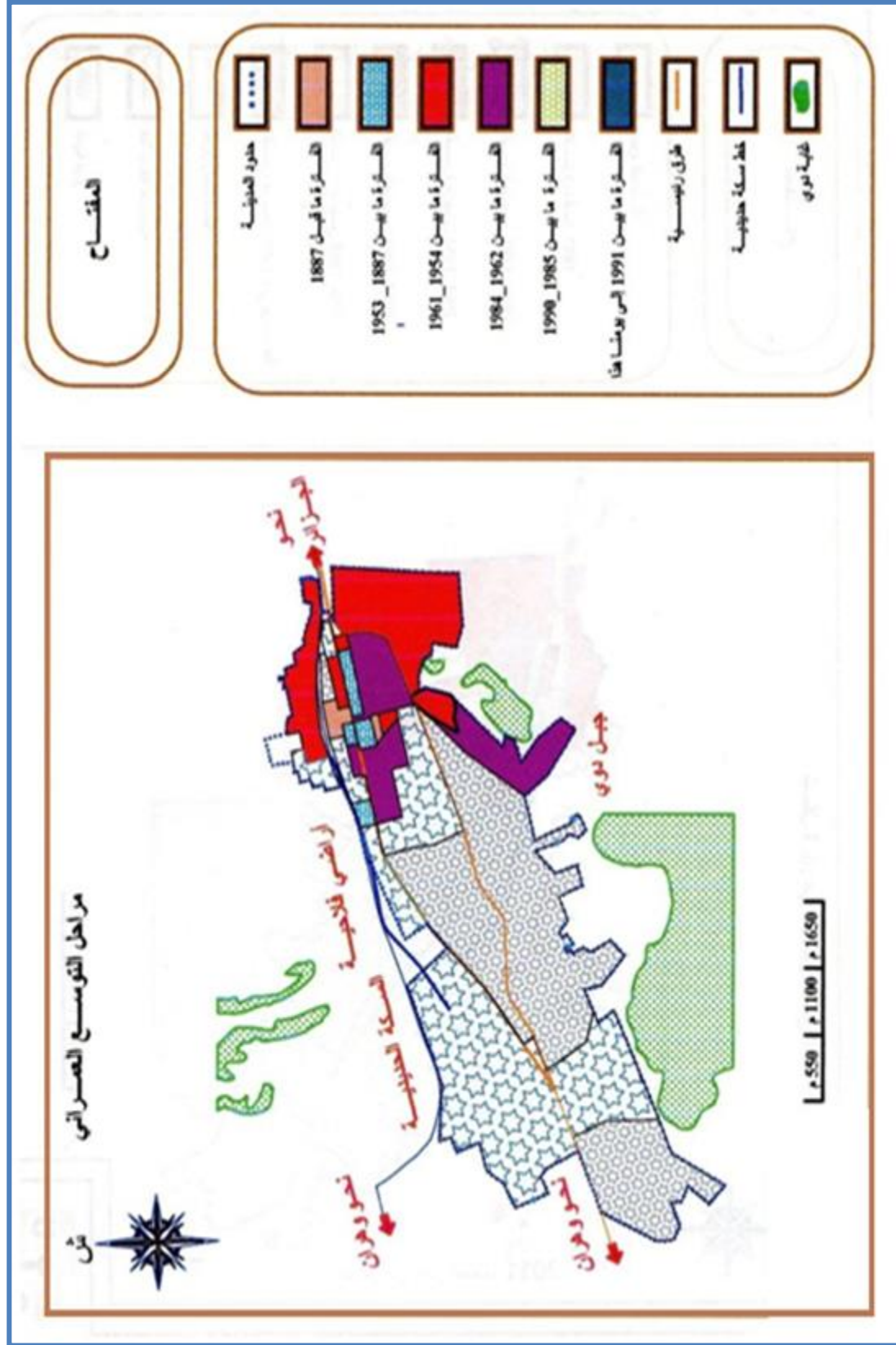
تميزت هذه الفترة بتوسع النسيج العمراني على أطراف مركز المدينة خاصة في الجهة الجنوبية الغربية أين تم إنجاز 282 مسكن غرب المدينة بتمويل من البنك الوطني المركزي، و 300 مسكن من طرف الوكالة

الوطنية لتسيير العقار، وإنجاز عدة مشاريع رياضية، ثقافية، إدارية، وتجارية نذكر منها: قاعة متعددة الرياضية، مسبح شبه أولمبي، مركز التجارية، بعض المقرات الإدارية (مقر البلدية الجديد) و عدة مرافق تربية كمرکز التكوين المهني والمتقنة... الخ.

✓ الفترة الثالثة ما بين (1991 إلى غاية يومنا هذا):

تميزت هذه الفترة بتوسع عمراني سريع وهذا راجع إلى النزوح الريفي الناتج عن الأوضاع الأمنية التي سادت المنطقة، آنذاك كما تم تجديد حي الخشاب بمساحة تقدر بـ: 185 هكتار وحي مازوني بمساحة تقدر بـ: 52 هكتار وتم القضاء على البيوت القصديرية كحي بومارشى وحي الشهداء إلا أن بعض الأحياء الفوضوية مازالت على أطراف المدينة.

المخطط رقم (03): مخطط يوضح مراحل التوسع العمراني.



المصدر: من إعداد الطالبين 2018 باعتماد على مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2012.

6-2 القطاعات الموجودة في المدينة:

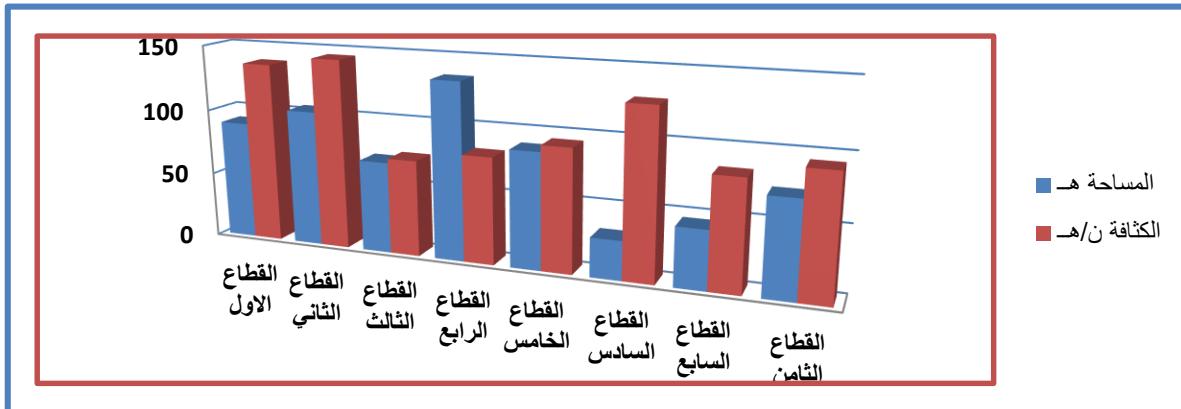
حسب الدراسة لمخطط التوجيهي لتهيئة و التعمير حيث تم تقسم مدينة عين الدفلى إلى ثمانية قطاعات حضرية كما هي مبينة في الجدول أدناه :

جدول رقم (05): يوضح تقسيمات المدينة إلى قطاعات

القطاع	عدد السكان (نسمة)	عدد السكنات	المساحة (هكتار)	كثافة السكانية (ن / هـ)
القطاع الأول	12383	1905	90.41	137
القطاع الثاني	14841	2283	103.33	144
القطاع الثالث	5080	782	69.66	73
القطاع الرابع	10830	1666	134.14	81
القطاع الخامس	8200	1262	88.04	93
القطاع السادس	3752	577	29.63	127
القطاع السابع	3682	566	44.37	83
القطاع الثامن	6685	1028	72.20	93
المجموع	65453	10070	631,83	104

المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير + معالجة الطلبة 2018

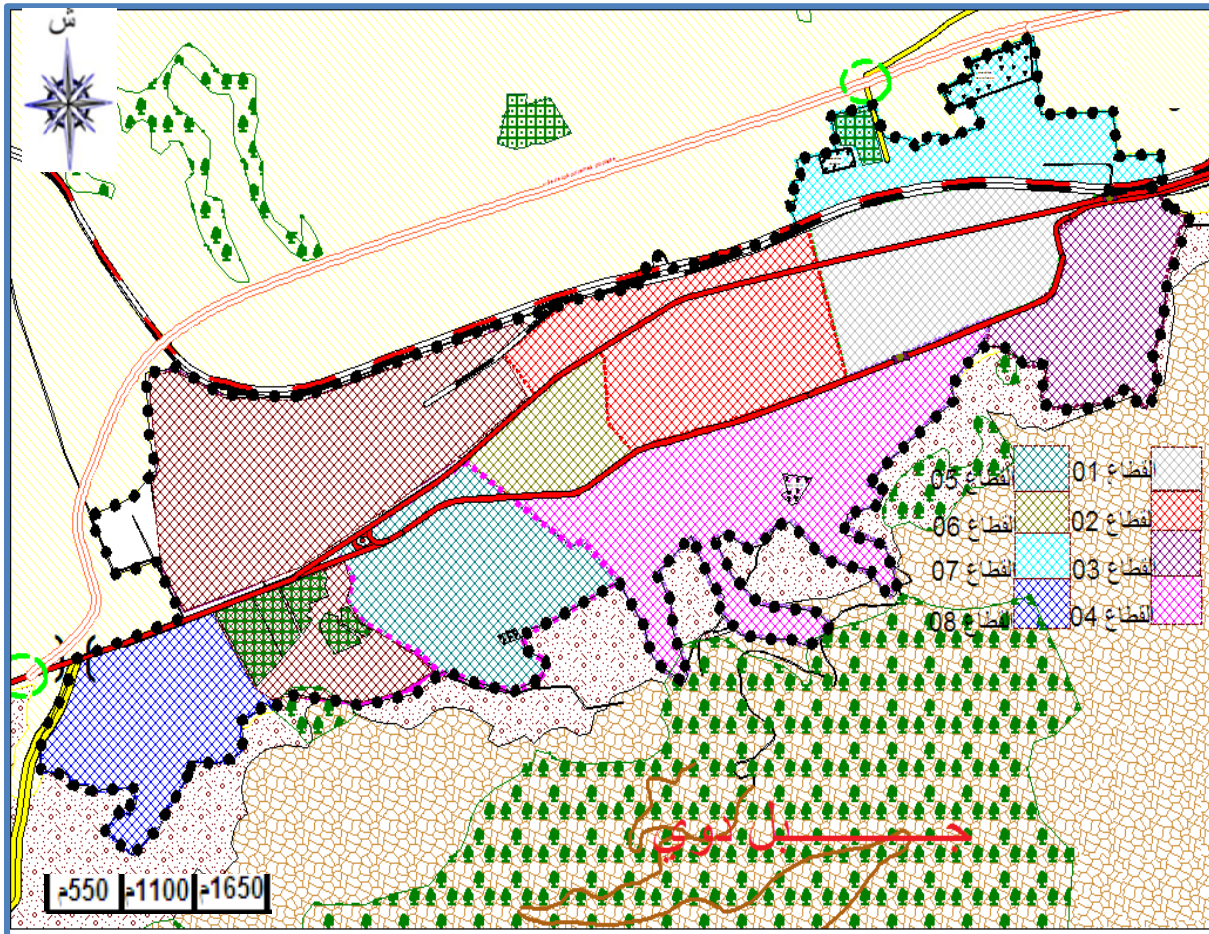
الشكل رقم (05): يوضح توزيع عدد السكان والسكنات عبر القطاعات



المصدر: من إعداد الطلبة 2018.

نستنتج من خلال الجدول و التمثيل البياني أعلاه أن القطاع الرابع هو أكبر من حيث المساحة إذ تبلغ مساحته 134.14 هكتار إلا انه يحتل المرتبة ما قبل الأخيرة من حيث الكثافة السكانية 81 نسمة في الهكتار وهذا راجع إلى احتوائه على السكنات الفردية ذات نمط القديم حيث مساحة المسكن كبيرة ، أما القطاع الثاني يحتل المرتبة الثانية من حيث المساحة 103.33 هكتار ويحتل المرتبة الأولى من حيث الكثافة 144 نسمة في الهكتار وهذا راجع إلى اعتباره المركز الجديد للمدينة يعتبر مركز جذب حيث تتوفر على معظم التجهيزات الموجودة للمدينة ، أما القطاع الأول يحتل المرتبة الثالثة من حيث المساحة تقدر مساحته 90.41 هكتار ويحتل المرتبة الثانية من حيث الكثافة السكانية 137 نسمة في الهكتار لاعتباره النواة الأولى التي كونت المدينة ، أما القطاعات الأخرى فهي متقاربة من حيث المساحة و الكثافة السكانية وهي محيطة بالمركز القديم و المركز الجديد للمدينة .

المخطط رقم (04): مخطط يوضح تقسيم المدينة إلى قطاعات



المصدر: المخطط التوجيهي لهيئة و التعمير 2012+ معالجة الطالبين 2018.

6-3 توزيع المكاني لاستعمالات الأراضي بمدينة عين الدفلى :

تعد استعمالات الأرض عنصرا مؤثرا على استقطاب السكان و عاملا متحكما في حركتهم في المدينة، حيث تطرقنا في النقطة إلى توزيع هذه الاستعمالات بمدينة عين الدفلى وذلك من خلال معرفة نوعها و عددها و أماكن تموضعها حسب قطاعات المدينة وجدول التالي يوضح ذلك :

جدول رقم (06): يوضح نسبة استعمالات الأرض بمدينة عين الدفلى

استعمالات	العدد	نسبة المئوية (%)
سكنية	9650	98.02
الإدارية	79	0.81
تعليمية	37	0.38
ثقافية و ترفيهية	33	0.34
صحية	24	0.10
دينية	15	0.15
خدماتية	18	0.18
محطات النقل	02	0.02
المجموع	9845	100

المصدر: مخطط لتوجيهي لتهيئة والتعمير 2012 + الملاحظة الميدانية

من خلال جدول نلاحظ أن الاستعمالات السكنية هي أكبر نسبة تقدر بـ: 98.02 % أما استعمالات الإدارية تحتل المرتبة الثانية حيث تقدر نسبتها بـ: 0.81 % و في المرتبة الثالثة استعمالات التعليمية بنسبة تقدر بـ: 0.38 % بينما نلاحظ أن محطات النقل تحتل المرتبة الأخيرة وهذه النسبة قليلة مقارنة بعدد السكان و مساحة المدينة ومن خلال ما سبق ذكره يتبين انه يوجد اختلال في توزيع استعمالات الأرض في منطقة الدراسة .

1-3-6 استعمالات سكنية:

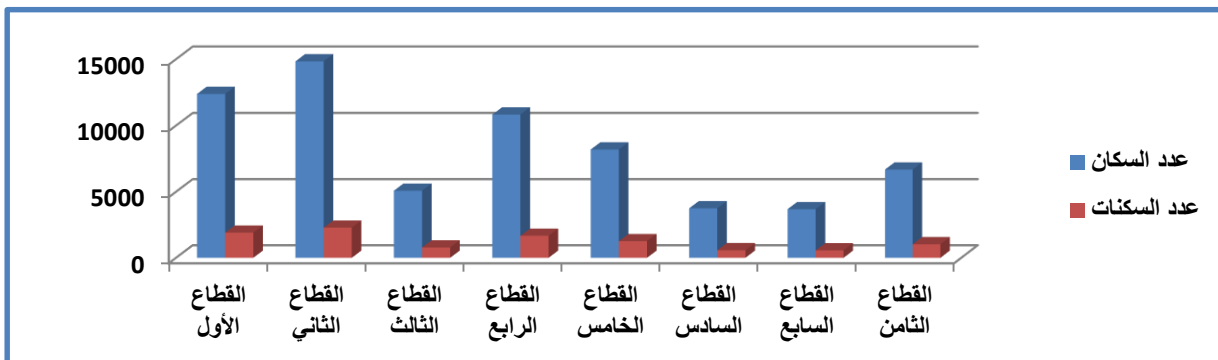
يقدر عدد المساكن في مدينة عين الدفلى بـ: 10070 مسكن بمختلف أنماطها و أنواعها وهي موزعة حسب كل قطاع كالتالي :

جدول رقم (07): يمثل توزيع السكنات حسب قطاعات مدينة عين الدفلى

القطاع	المساحة (هكتار)	عدد السكان (نسمة)	عدد السكنات	كثافة السكانية (ن / هـ)
القطاع الأول	90.41	12383	1905	137
القطاع الثاني	103.33	14841	2283	144
القطاع الثالث	69.66	5080	782	73
القطاع الرابع	134.14	10830	1666	81
القطاع الخامس	88.04	8200	1262	93
القطاع السادس	29.63	3752	577	127
القطاع السابع	44.37	3682	566	83
القطاع الثامن	72.20	6685	1028	93
المجموع	631,83	65453	10070	104

المصدر: مخطط لتوجيهي لتهيئة والتعمير 2012

الشكل رقم (06): يمثل توزيع السكنات حسب قطاعات مدينة عين الدفلى



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

نلاحظ من خلال الجدول و تمثيل البياني أن القطاع الثاني هو الأكبر من حيث المساحة وعدد السكان حيث تقدر مساحته بـ 103 هكتار ويحوي على 22 % من عدد سكان المدينة وكثافة السكانية

قدرها 114 نسمة/هكتار وهذا راجع إلى تمركز جل الاستعمالات اللازمة للسكان و كذا باعتباره المركز الجديد للمدينة ثم يليه القطاع الأول بمساحة قدرها 90.41 هكتار و 18 % من سكان و ذلك باعتباره النواة الأولى للمدينة أما القطاع السادس يعتبر اصغر مساحة تقدر بـ 29.63 هكتار إلا انه يحتل المرتبة الثالثة تعد القطاع الثاني و الأول على الترتيب حيث تقدر كثافته بـ 127 نسمة /هكتار وهذا راجع الى مجاورته لمركز الجديد للمدينة أما القطاعات الأخرى فهي متقاربة مع بعضها من حيث المساحة الكثافة السكانية ومن هنا نلاحظ خلل في توزيع السكنات داخل المجال الحضري حيث نجدها تتركز بكثافة في مركز المدينة .

6-3-1-1 نمطية السكنات: يوجد نمطين من السكنات في مدينة عين الدفلى وهما كالتالي :

أ) النمط الأول السكن الفردي يحتوي على ثلاثة أنواع وهما:

✓ النوع الأول: السكن الفردي الأوروبي يوجد عموما في مركز المدينة (النواة الأولى) ذات طابع

استعماري مشيد بالحجارة أو الأجر أسقفها مغطاة بالقرميد وهي في حالة جيدة

✓ النوع الثاني: السكن الفردي القديم وهي متمركزة في الأحياء القديمة المحيطة بمركز المدينة (حي

فرحات، حي المرقب، حي عين البيضاء) وهي في حالة متوسطة إلى رديئة مبنية بالأجر و

مغطاة بالقرميد ذات طابق الأرضي

✓ النوع الثالث السكن الفردي الحديث هي مساكن متعددة الطوابق تصل إلى (ط+4) ومختلفة في

شكل الواجهات و التفصيل الداخلي و هي تعكس المستوى المعيشي لقاطنيها ، يتوزع عبر كامل

تراب المدينة إلا انه يتركز في كل من حي برارك ، حي ليسكادرو.....)

السكن الفردي العشوائي: يتميز هذا النمط بعشوائية أشكاله وحالته الفيزيائية الرديئة التي تعاني منها

جل المساكن ، ونجد هذا النوع في حي فرحات ،حي الخشاب ، حي المرقب..

ب) النمط الثاني السكن الجماعي يتركز في المركز الجديد للمدينة حيث استفادت المدينة من عدة

برامج تنموية حي 300مسكن ، حي النجمة .

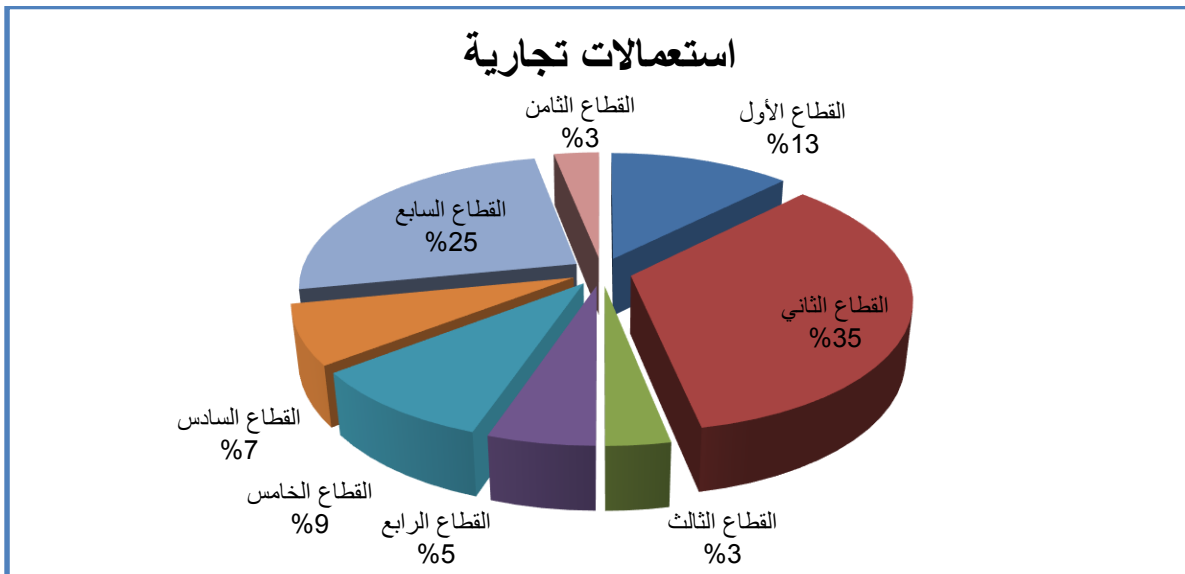
2-3-6 استعمالات تجارية:

جدول رقم (08): يوضح نسبة توزيع استعمالات تجارية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى

النسبة (%)	التجهيز	القطاع
12	سوق مغطاة (02)	القطاع الأول
33	معرض لتجارة	القطاع الثاني
3	محلات تجارية	القطاع الثالث
5	محلات تجارية	القطاع الرابع
9	محلات تجارية	القطاع الخامس
7	محلات تجارية	القطاع السادس
24	سوق أسبوعي — مركز تجاري	القطاع السابع
3	محلات تجارية	القطاع الثامن

المصدر: مخطط لتوجيهي لتهيئة والتعمير 2012+الملاحظة الميدانية 2018

الشكل رقم (07): يوضح نسبة توزيع استعمالات تجارية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

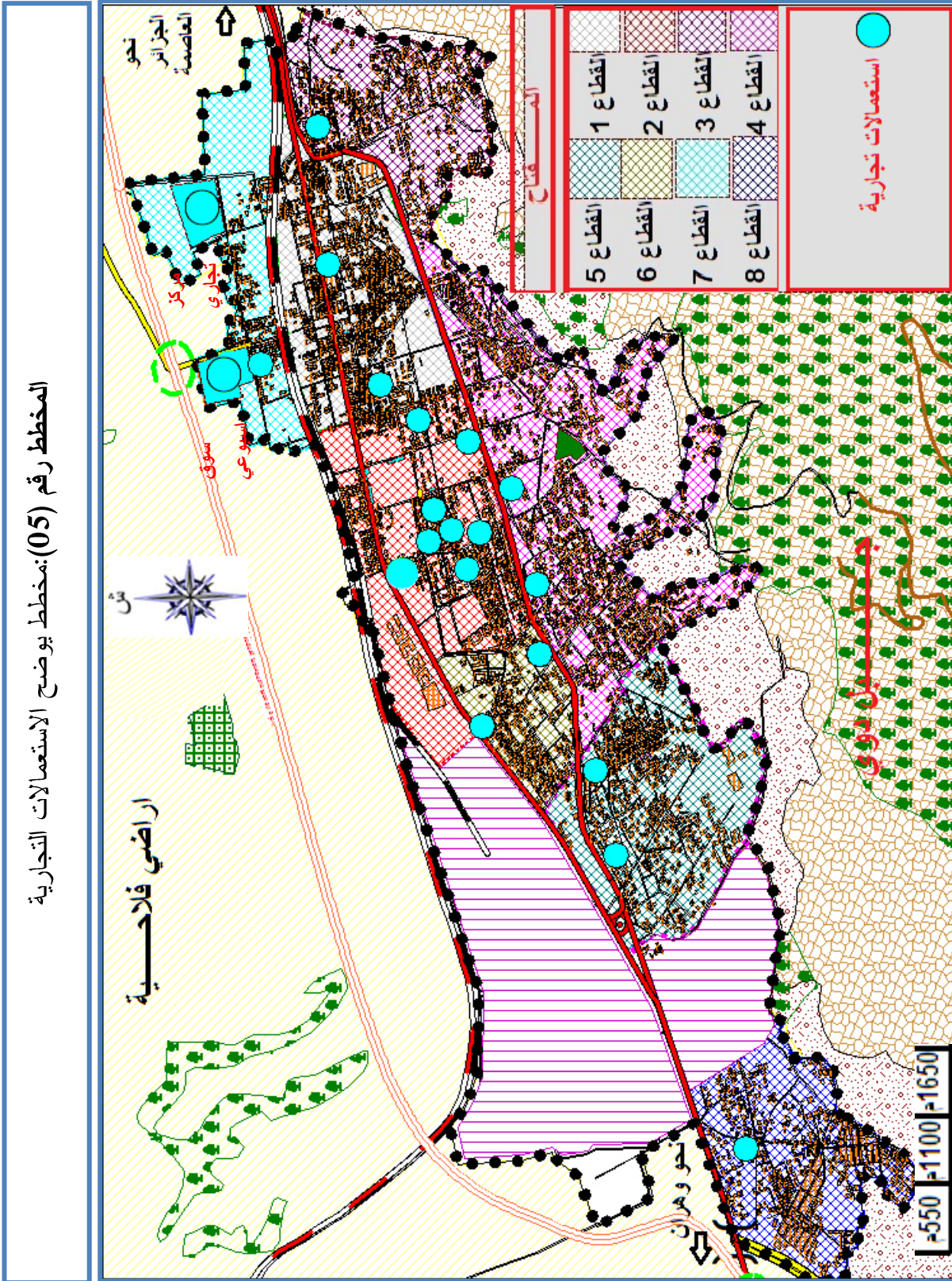
الصورة رقم (01): مركز تجاري اينو يقع في القطاع السابع



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

نلاحظ أن معظم الأماكن التجارية تقع في الشوارع الرئيسية في وسط المدينة والمحاذية لطريق الوطني رقم: 04 بالإضافة إلى بعض تجهيزات هامة مخصصة لذلك.

من خلال الجدول و الشكل نستنتج أن القطاع الثاني يحتل المرتبة الأولى وهذا راجع إلى لاعتباره المركز الجديد للمدينة والذي تقع به معظم المحلات التجارية بالإضافة إلى وجود المعرض التجاري ، أما القطاع السابع عين البيضاء يحتل المرتبة الثانية لاحتوائه على السوق الأسبوعي و كذا المركز لتجاري اينو الذي يستقطب عدد كبير من السكان ، أما باقي القطاعات فهي بالنسبة أقل مما يؤدي إلى ضغط على القطاع الثاني و القطاع السابع ومن هنا نستخلص أن الاستعمال التجاري غير موزع في كل قطاعات المدينة ولا يغطي كامل أجزئها .



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة و التعمير 2012+ معالجة الطالين 2018

3-3-6 استعمالات إدارية:

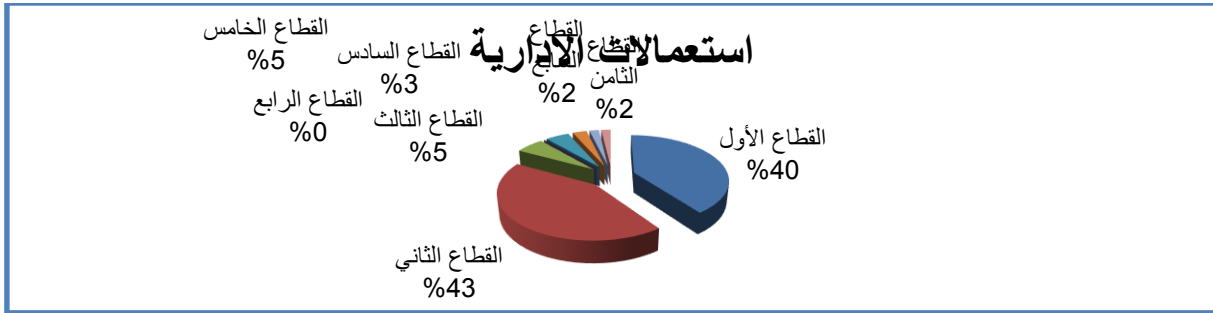
جدول رقم (09): يوضح نسبة توزيع استعمالات الإدارة حسب قطاعات مدينة عين الدفلى

النسبة (%)	التجهيز	القطاع
42	مقر الولاية _____ مديرية المجاهدين _____ محكمة _____ مديرية التجهيزات العمومية _____ محكمة الإدارية _____ سونلغاز _____ مديرية البريد _____ مكتب الدراسات المعمارية لولاية _____ الحماية المدنية _____ بنك الفلاحة وتنمية الريفية _____ البنك الوطني الجزائري _____ البريد (2) _____ مكتب الدراسات المعمارية لولاية _____ الحماية المدنية _____ البنك الوطني الجزائري _____ وكالة البريد _____ صندوق الوطني لتقاعد _____ ملحق البلدي _____ وكالة العقارية _____ وكالة عدل _____ مديرية الفرعية لأشغال العمومية _____ صندوق الوطني لضمان الاجتماعي _____ البنك التنمية المحلية _____ مفتشيه العمل _____ خزينة الضرائب _____ المراقب المالي _____	القطاع الأول

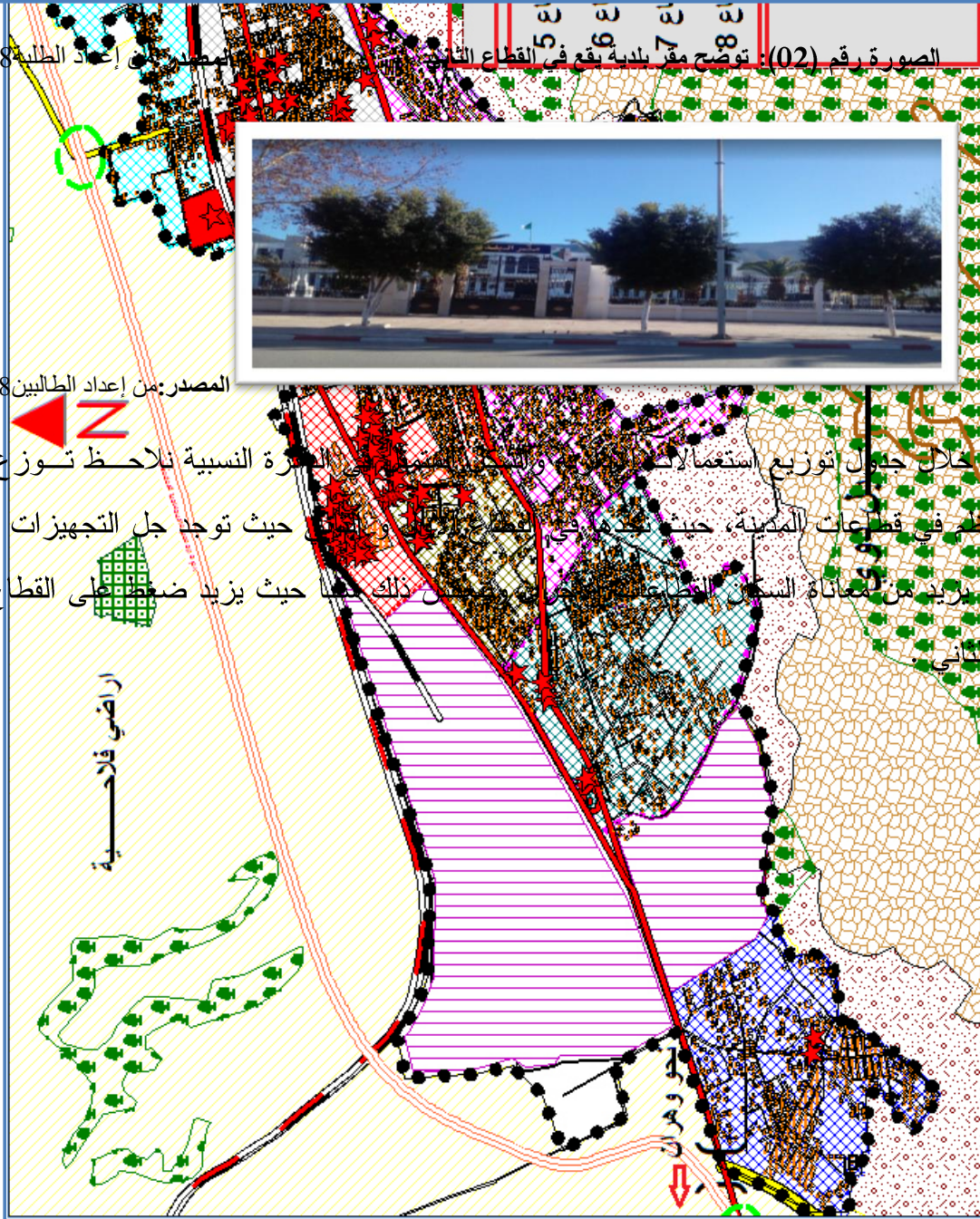
45	<p>مديرية البيئة — مديرية الطاقة و المناجم — مديرية الاتصالات — مديرية الري — مديرية العمل و التضامن — مديرية التعمير و البناء — الهيئة الوطنية لرقابة البناء — مديرية الصحة و السكان — مقر المجلس الولائي — مقر البلدية — خزينة الولاية — مديرية التجارة — مديرية التكوين المهني — الغرفة الفلاحية — مقر الحرس البلدي — المجلس القضائي — مديرية الضرائب — وكالة التشغيل — صندوق السكن — مديرية مسح الأراضي — بريد الجزائر (2) — ملحق بريدي المؤسسة الجزائرية للتأمين — مديرية المصالح الفلاحية — مديرية التربية — مديرية الشؤون الدينية و الأوقاف — بنك الوطني الجزائري — صندوق الوطني للاحتياط والادخار — الديوان الوطني لتطهير — مديرية السياحة والصناعة التقليدية — محكمة جديدة — غرفة التجارة — صندوق الوطني لتأمين .</p>	القطاع الثاني
6	<p>مديرية البرمجة وميزانية — مقر الحرس البلدي — فر التنمية الفلاحية — صندوق الوطني لتأمين — مديرية السجل التجاري —</p>	القطاع الثالث
00	/	القطاع الرابع
05	<p>مديرية السكن — الحماية المدنية — مديرية العمومية — غرفة الحرف والصناعات التقليدية والحرف</p>	القطاع الخامس
03	<p>مقر الدائرة — مديرية الحماية المدنية — إدارة الغابات</p>	القطاع السادس
02	<p>فرع إدارة الغابات — حظيرة البلدية.</p>	القطاع السابع
02	<p>ملحق بريدي — ملحق بلدي</p>	القطاع الثامن

المصدر : مخطط لتوجيهي لتهيئة والتعمير 2012+الملاحظة الميدانية 2018

الشكل رقم (08): يوضح نسبة توزيع استعمالات إدارية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى



الصورة رقم (02): توضح مقر بلدية رقم في القطاع الثاني



من خلال تحليل توزيع استعمالات إدارية في المدينة، حيث توجد جل التجهيزات الإدارية منتظمة في قطاعات المدينة، حيث توجد في القطاع الأول، حيث يوجد من المعاناة السكنى القطاعين الأول والثاني، حيث يزيد ضغط على القطاع الأول و الثاني.



1650
1100
550



4-3-6 استعمالات تعليمية:

تولي كل الأمم العالم اهتماما كبيرا بالاستعمالات التعليمية نظرا لدورها الكبير في تطور المجتمعات ورفع من كفاءة الفرد مما يزيد من تطورها وازدهارها.

جدول رقم (10): يوضح نسبة الاستعمالات التعليمية حسب مستويات التعليم

النسبة %	العدد	المستوى التعليمي
55	19	مدارس ابتدائية
23.50	08	اكماليات

11.76	04	ثانويات
8.82	03	التكوين المهني
100	34	المجموع

المصدر: مديرية التربية لولاية + مديرية التكوين المهني عين الدفلى

2018

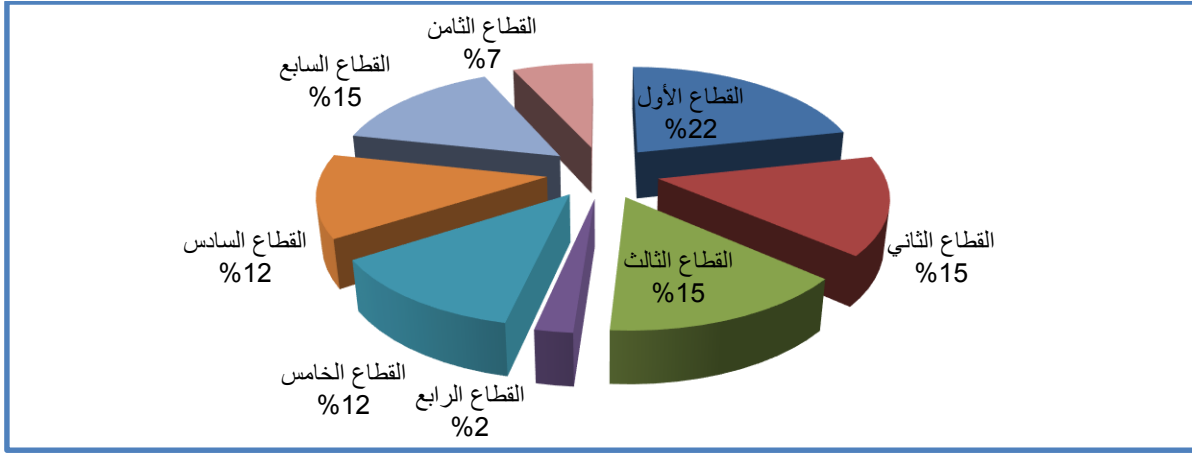
جدول رقم (11): يوضح نسبة توزيع استعمالات التعليمية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى

النسبة	التجهيز	القطاع
19	اكتمالية (2) — ابتدائية (4)	القطاع الأول
13	اكتمالية — ابتدائية (2) — ثانوية (2)	القطاع الثاني
13	اكتمالية — ابتدائية (3) — مدرسة تعليم الصم و البكم	القطاع الثالث
2	ابتدائية (1)	القطاع الرابع
11	اكتمالية — ابتدائية (2) — مركز التكوين المهني	القطاع الخامس

11	اكاديمية — ابتدائية (1) — مركز التكوين المهني — مدرسة تكوين أعوان الحماية المدنية	القطاع السادس
13	اكاديمية — ابتدائية (3) — ثانوية	القطاع السابع
06	ثانوية — اكاديمية — ابتدائية (3) — مركز تكوين معاقين	القطاع الثامن

المصدر: مخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2012+الملاحظة الميدانية 2018

الشكل رقم (09): يوضح نسبة توزيع استعمالات التعليمية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى



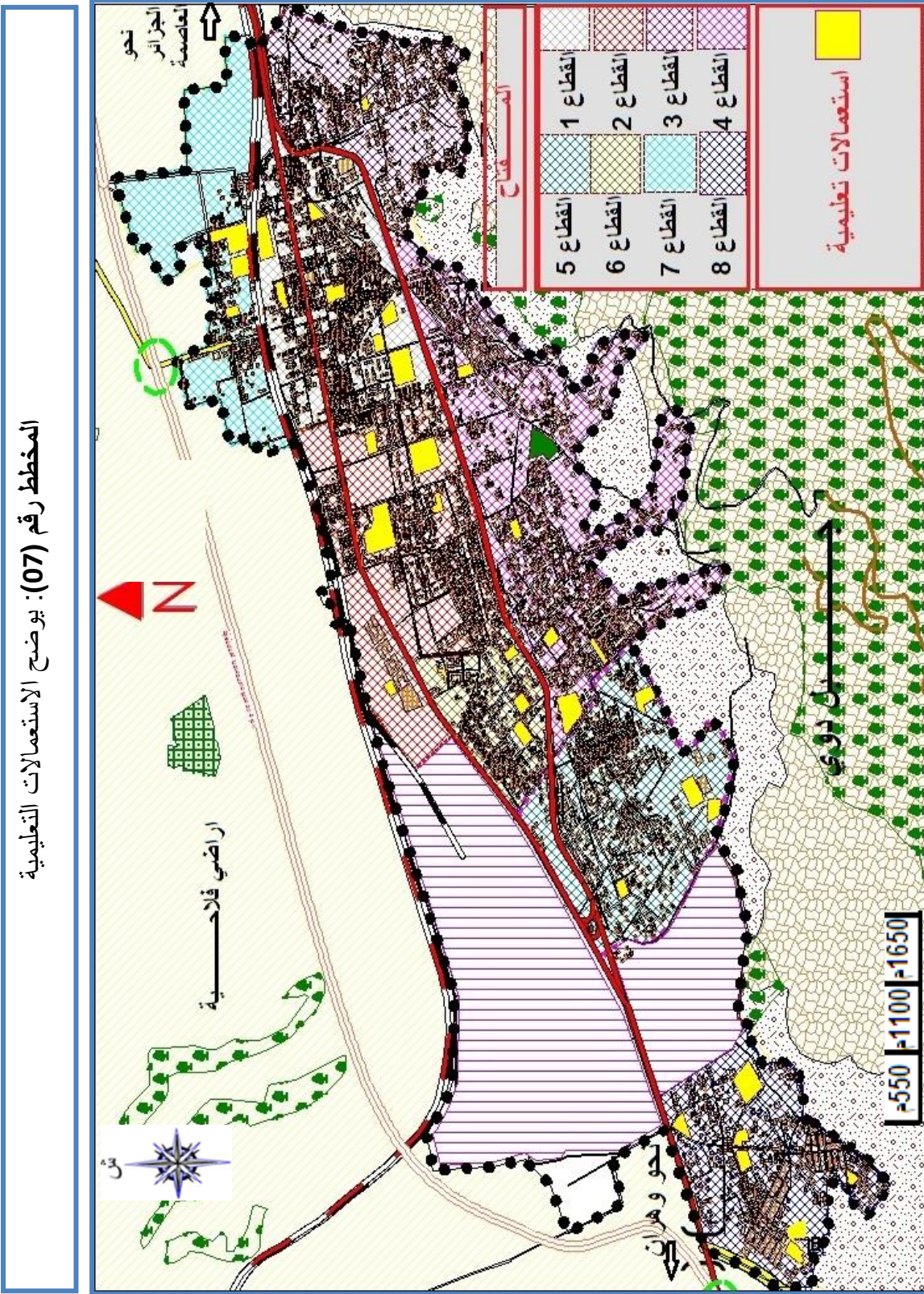
المصدر: من إعداد الطالبين 2018

حسب ما نلاحظ من خلال توزيع استعمالات التعليمية حسب القطاعات في مدينة عين الدفلى يوجد أربعة ثانويات موزع بشكل غير منتظم حيث نجد اثنان في القطاع الثاني و واحدة في قطاع السابع والثامن مما يضطر تلاميذ باقي القطاعات إلى التنقل إلى أحياء المجاورة الموجودة في القطاعات الأقرب من أجل الدراسة بينما المستوى ابتدائي و إكمالي موزع بشكل شبه مقبول حيث نجدهما في كل القطاعات وعلى العموم نجد الاستعمالات التعليمية تبقى غير كافية وهي غير موزعة بشكل مدروس على حساب الكثافة السكانية مما جعل التلاميذ ينتقلون بين القطاعات من أجل الدراسة وخاصة بالنسبة لطور الثانوي.

صورة رقم (03): توضح ابتدائية سنوسي عبد القادر (القطاع الأول)



المصدر: من إعداد الطالبين 2018



المصدر: من إعداد الطالبين 2018 باعتماد على مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2012.

5-3-6 استعمالات صحية:

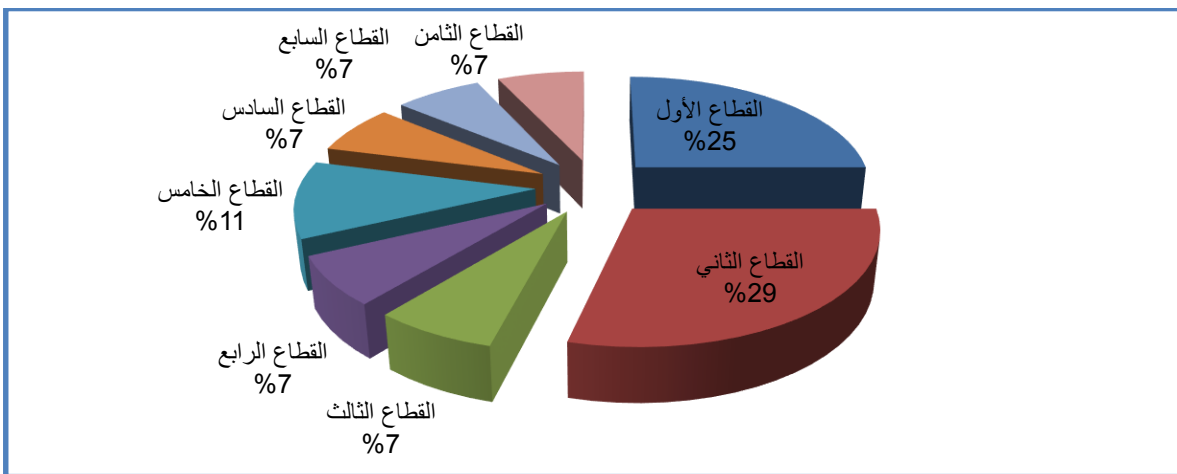
تولي الدولة اهتماما كبيرا لقطاع الصحة نظرا لدوره الكبير في المحافظة على سلامة المواطنين خاصة في الوسط الحضري وتعمل جاهدا لتوفير كل التجهيزات المتعلقة بالصحة العمومية .

جدول رقم (12): يمثل توزيع استعمالات الصحية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى

النسبة%	التجهيز	القطاع
25	عيادة متعدد الخدمات — مركز تصفية الدم — صيدلية (4)	القطاع الأول
29	صيدلية (4) — مؤسسة الاستشفائية — مصلحة حقن الدم — مصلحة الوقاية	القطاع الثاني
07	صيدلية (1) — عيادة متعددة الخدمات	القطاع الثالث
07	صيدلية (1) — مركز صحي	القطاع الرابع
11	عيادة متعدد الخدمات — صيدلية (2)	القطاع الخامس
07	صيدلية (1) — مركز صحي	القطاع السادس
07	مركز صحي — صيدلية (1)	القطاع السابع
07	مركز صحي — صيدلية (1)	القطاع الثامن

المصدر: مخطط لتوجيهي لتهيئة والتعمير 2012+الملاحظة الميدانية 2018

الشكل رقم (10): يوضح نسبة توزيع استعمالات الصحية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى



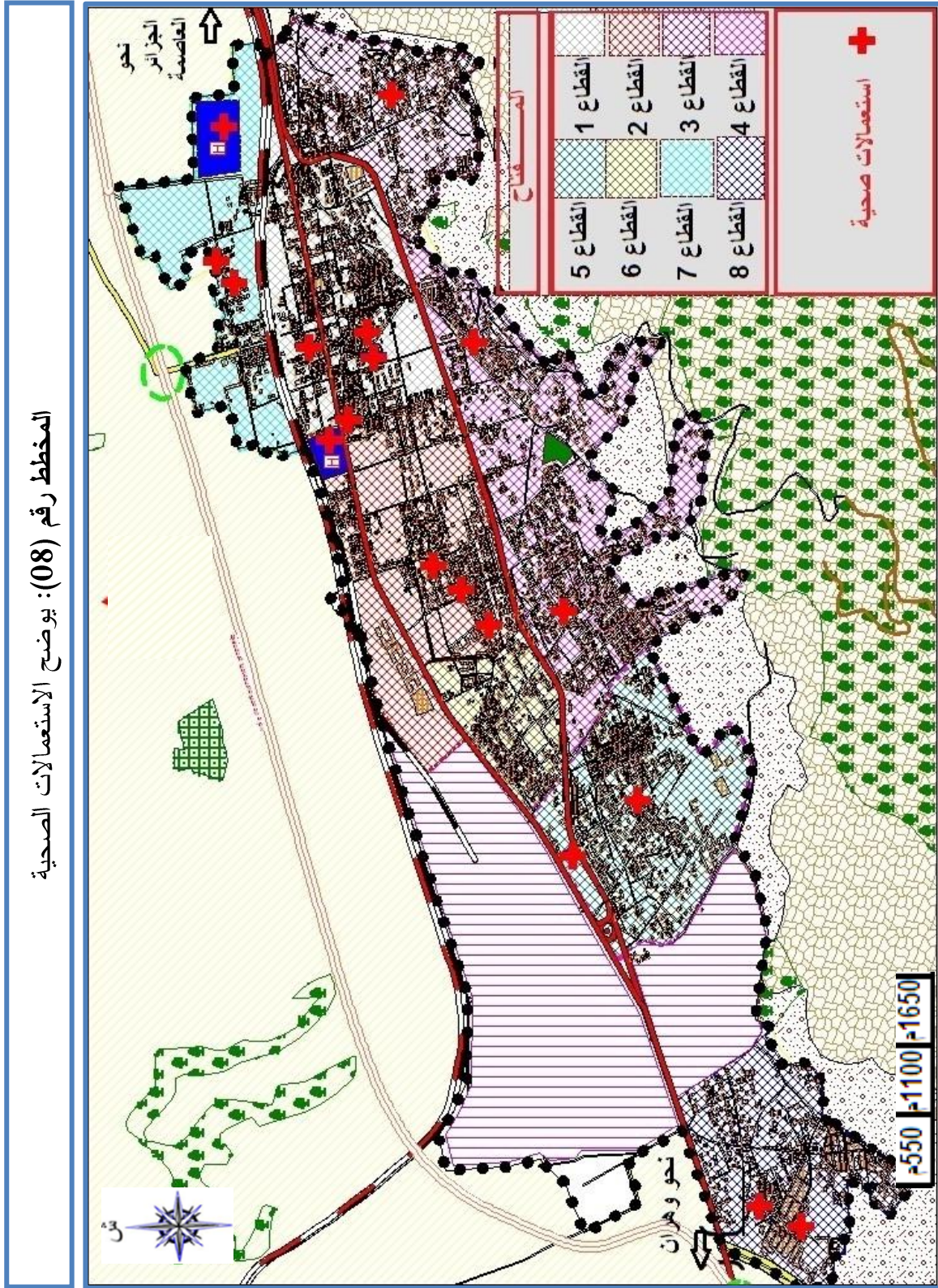
المصدر: من إعداد الطلبة 2018

من خلال جدول توزيع استعمالات الصحية والشكل المتمثل في دائرة النسبية فنجد أهم التجهيزات الصحية موجودة في القطاع الربع، لاحتوائه على مؤسسة الاستشفائية و مصلحة الوقاية من الأوبئة باعتباره القطاع الأكبر من حيث عدد السكان ، يليه القطاع الأول الذي يضم عيادة متعددة الخدمات و مركز تصفية الدم ، بينما القطاعات الأخرى فنجد فيها أعداد متقاربة ومنه نستنتج أن اغلب الاستعمالات الصحية تتركز في قطاع الرابع والأول مما جعل السكان ينتقلون إليها من اجل العلاج .

الصورة رقم(04):توضح عيادة متعددة الخدمات (القطاع الأول)



المصدر: من إعداد الطالبين 2018



المصدر : المخطط التوجيهي لتهيئة و التعمير 2012+ معالجة الطالبيين 2018

6-3-6 استعمالات ثقافية و ترفيهية:

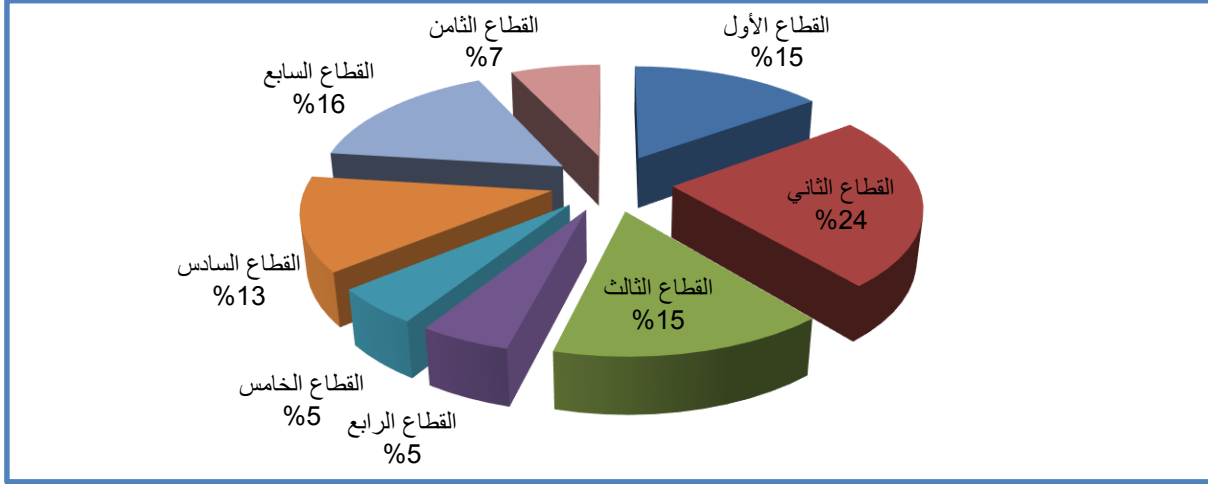
تلعب التجهيزات المتعلقة بالجانب الترفيهي والثقافي في المجتمع المتحضر دورا كبيرا في هي تساهم على تنمية الفكر للفرد داخل مجتمعه للحفاظ على هويته الثقافية والمقومات الدينية والاجتماعية .

جدول رقم (13): يوضح نسبة توزيع استعمالات الثقافة و الترفيهية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى

العدد	التجهيزات	القطاع
15	دار الشباب — حديقة عمومية — قاعة سينما — عمومية — ملعب جوارى(2)	القطاع الأول
24	ملعب بلدي — قاعة متعددة الرياضات — مركب رياضي — مركز ثقافي — ملعب جوارى(2) — قاعة عرض — ساحة عمومية	القطاع الثاني
15	ملعب جوارى(2) — مركز ثقافي — ملعب جوارى — دار الشباب — مساحة خضراء	القطاع الثالث
05	ساحة عمومية (الشلال) — ملعب جوارى	القطاع الرابع
05	ملعب جوارى(2) — دار الشباب	القطاع الخامس
13	ملعب جوارى(2) — دار الشباب — مساحة خضراء — دار الحرف	القطاع السادس
16	ملعب جوارى — دار الشباب — ساحة لعب — فضاء لفئة و البكم — مركب الفروسية	القطاع السابع
07	ملعب جوارى — دار الشباب — ساحة لعب	القطاع الثامن

المصدر: مخطط لتوجيهي لتهيئة والتعمير 2012+الملاحظة الميدانية 2018

الشكل رقم (11): يوضح نسبة توزيع استعمالات الترفيهية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

نلاحظ من خلال جدول توزيع الاستعمالات الثقافية و الترفيهية و الشكل الدائرة النسبية أن القطاع الأول يحتل المرتبة الأولى لاحتوائه على تجهيزات هامة تستقطب عدد كبير من السكان نذكر منها الملعب البلدي و المركب الرياضي ، وفي المرتبة الثانية القطاع السابع لاحتوائه على تجهيزات لا تقل أهمية كالمركب الفروسية ، أما في المرتبة الثالثة القطاع الأول و الثالث ، وأما باقي القطاعات فهي بنسب متقاربة حيث نسجل تفاوت في توزيع الاستعمالات الثقافية و الترفيهية مما جعل الشباب والعائلات يتنقلون من الترفيه .

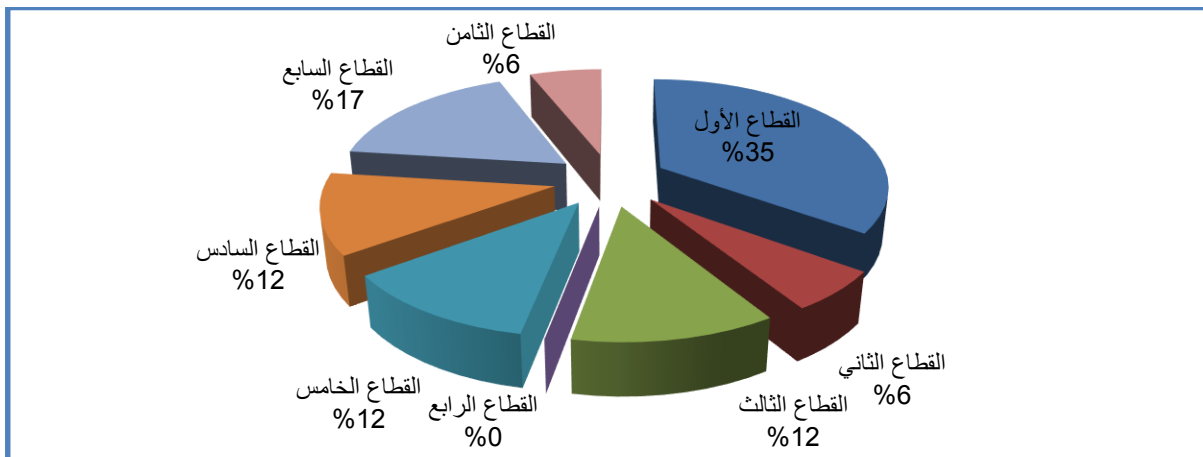
7-3-6 استعمالات دينية:

جدول رقم (14): يوضح نسبة توزيع استعمالات الثقافية و الترفيهية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى

النسبة	التجهيز	القطاع
35	مركز ثقافي إسلامي ————— مسجد (4) ————— مدرسة قرآنية	القطاع الأول
6	مسجد	القطاع الثاني
12	مسجد ————— مقبرة	القطاع الثالث
00	/	القطاع الرابع
12	مسجد (2)	القطاع الخامس
12	مسجد (2)	القطاع السادس
17	مسجد ————— مقبرة إسلامية ————— مقبرة مسيحية	القطاع السابع
6	مسجد	القطاع الثامن

المصدر: مخطط لتوجيهي لتهيئة والتعمير 2012+الملاحظة الميدانية 2018

الشكل رقم (12): يوضح نسبة توزيع استعمالات الدينية حسب قطاعات مدينة عين الدفلى



المصدر: من إعداد الطلبة 2018

نلاحظ من خلال جدول توزيع استعمالات الثقافية و الترفيهية حسب قطاعات و تمثيل دائرة نسبية أن القطاع الأول يحتل المركز الأول أي بنسبة 35% من استخدامات الدينية بالمدينة وهذا باعتباره المركز القديم، أما في مركز الثاني القطاع السابع، و في المركز الأخير القطاع الرابع و أما باقي القطاعات فهي بنسب متقاربة .

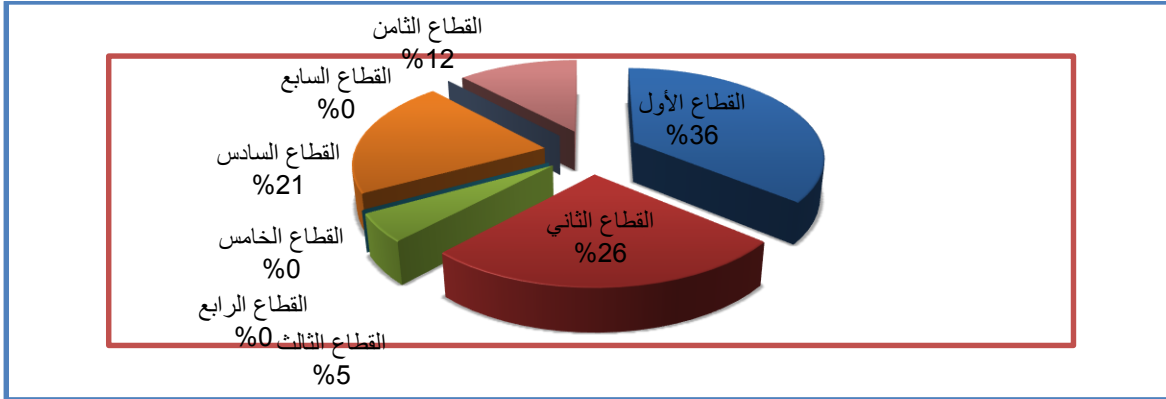
6-3-8 استعمالات خدماتية :

جدول رقم (15): يوضح نسبة توزيع استعمالات الخدماتية حسب قطاعات بمدينة عين الدفلى

القطاع	التجهيز	نسبة%
القطاع الأول	وكالة جيزي ——— محطة خدمات ——— محطة البنزين ——— حم (02) ——— قاعة حفلات (02) ———	36
القطاع الثاني	قاعة حفلات (2) ——— محطة البنزين ——— وكالة موبليس ——— وكالة نجمة	26
القطاع الثالث	قاعة حفلات	5
القطاع الرابع	/	0
القطاع الخامس	/	0
القطاع السادس	محطة خدمات ——— محطة بنزين ——— فندق (02)	21
القطاع السابع	/	00
القطاع الثامن	محطة خدمات ——— محطة بنزين ——— قاعة حفلات	12

المصدر: مخطط لتوجيهي لتهيئة والتعمير 2012+الملاحظة الميدانية 2018

الشكل رقم (13): يوضح نسبة توزيع استعمالات الخدماتية حسب قطاعات لمدينة عين الدفلى



المصدر: من إعداد الطلبة 2018

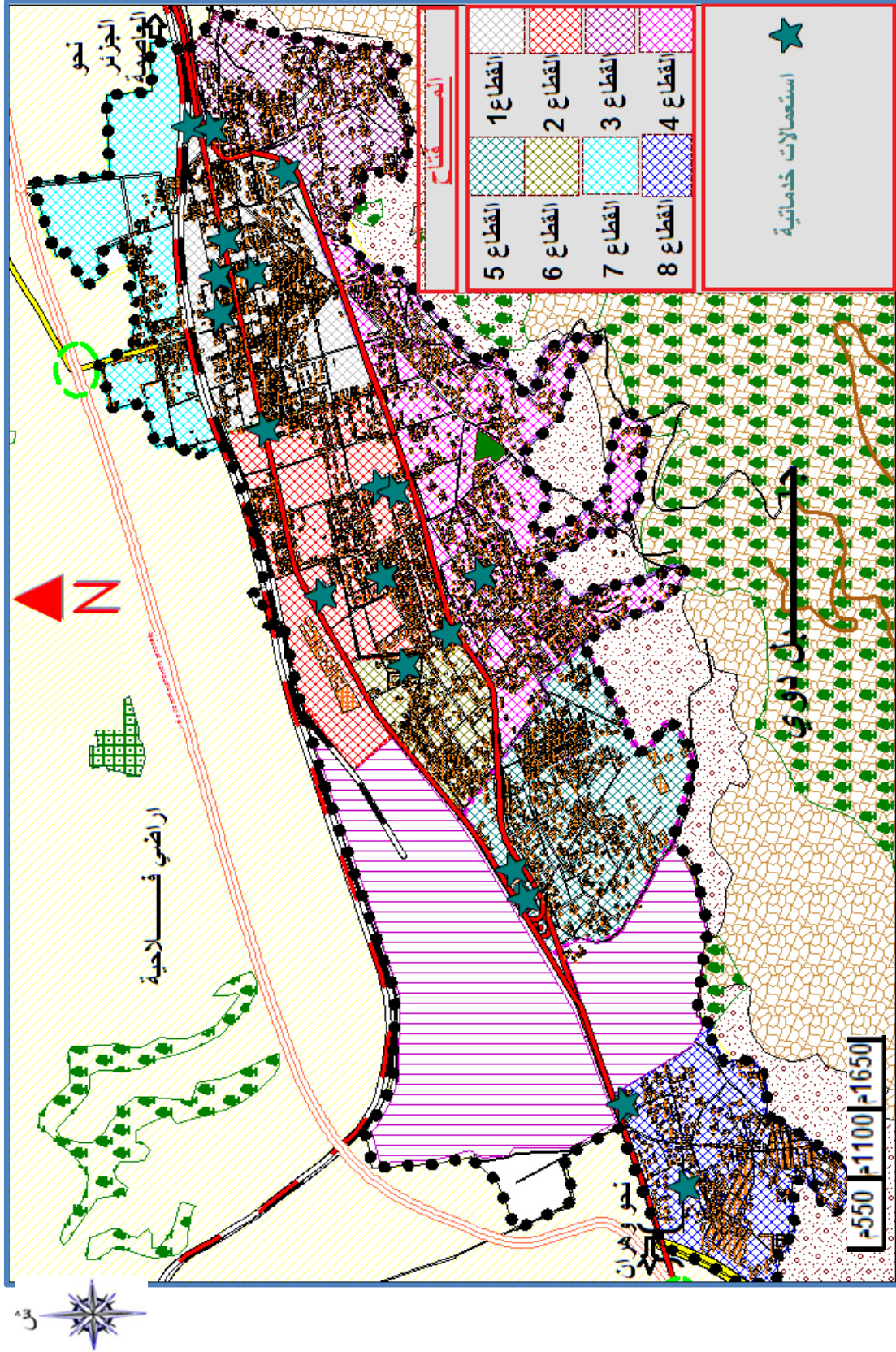
نستنتج من خلال جدول توزيع استعمالات خدماتية حسب قطاعات بمدينة عين الدفلى والشكل المتمثل في دائرة نسبية أن القطاع الأول يحتل المرتبة الأولى ، والقطاع الثاني في المرتبة الثانية أما القطاع الرابع ، الخامس و السابع لا يوجد بهم أي استعمال خدماتي مما يشكل ضغطا على كل من القطاع الأول و الثاني.

الصورة رقم (05): توضح فندق ناجم (القطاع السادس)



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

المخطط رقم (09): يوضح الاستعمالات الخدمانية

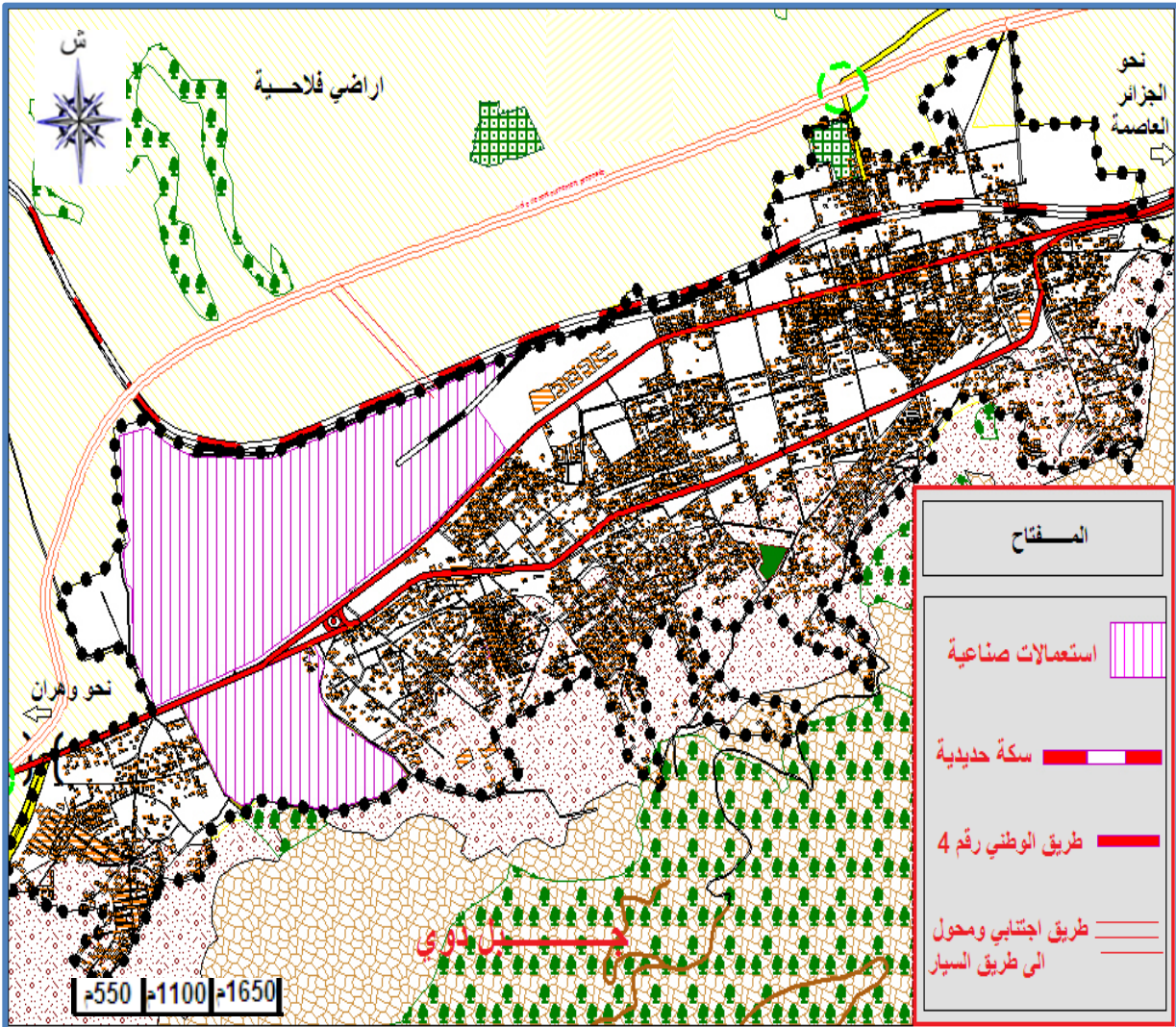


المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة و التعمير 2012+ معالجة الطالبيين 2018

9-3-6 استعمالات صناعية:

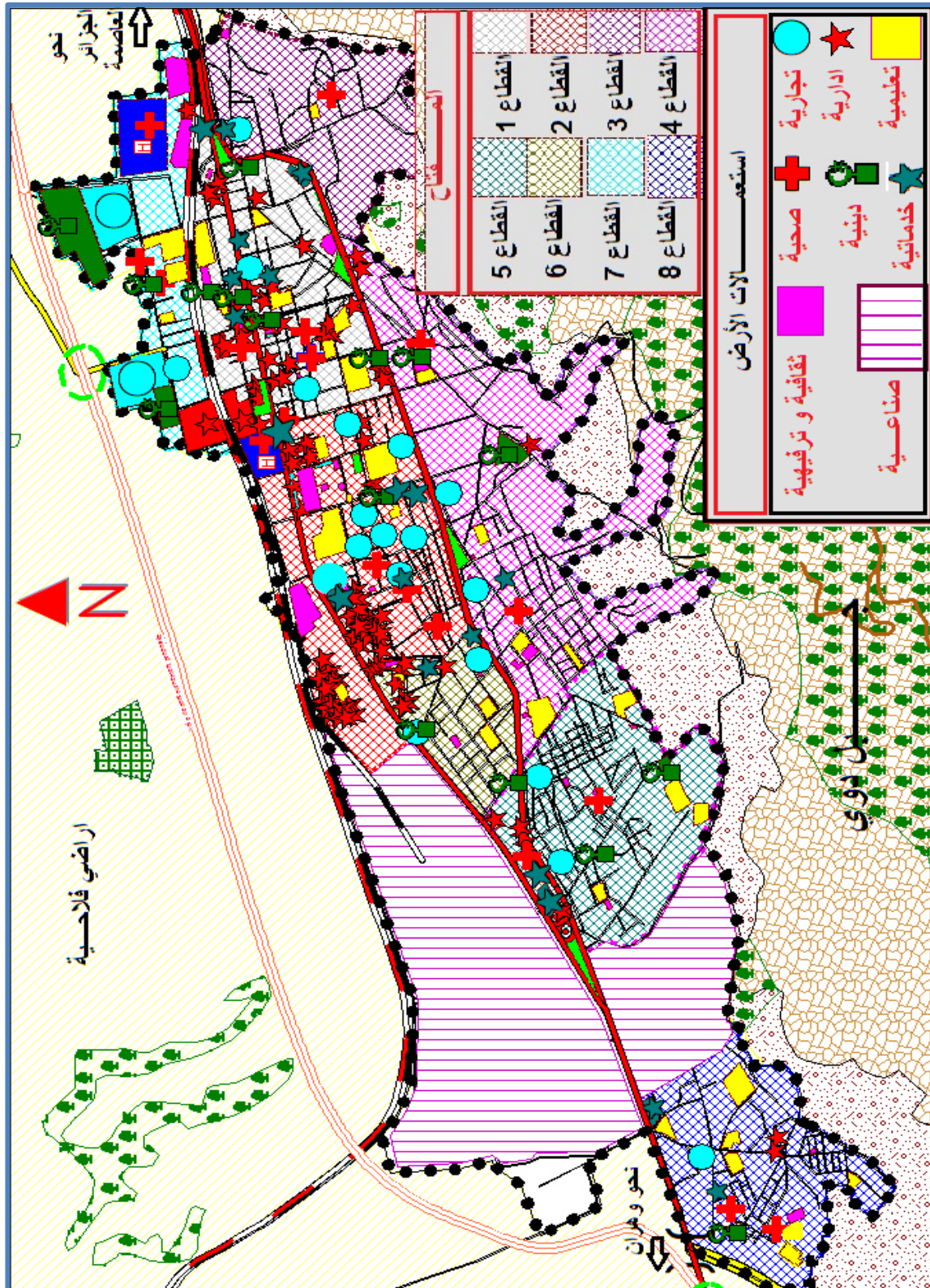
تعتبر الصناعة من العوامل التي ساهمت في ازدهار المدن و تكوينها نظرا لاستقطابها عدد كبير من العمال مما يجعلهم يستوطنون بالجانب مكان عملهم كونوا بذلك تجمعات السكانية ، وتوجد منطقة الصناعية في الجهة الغربية للمدينة تحتوي على عدة مؤسسات صناعية تقدر مساحتها بحوالي 131.57 هكتار¹ وبتعداد عمالي ما يقارب 1700 عامل، تقع في غرب المدينة وبجانب خط السكة الحديدية وطريق الوطني رقم 4 ، بالإضافة إلى طريق ألاجتياي والمحول نحو الطريق السيار

المخطط رقم (10): مخطط يوضح الاستعمالات الصناعية



¹ الموقع الالكتروني الوكالة الوطنية للوساطة و الضبط العقاري 2018 <http://www.aniref.dz>

المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة و التعمير 2012+ معالجة



الطالين 2018

6-3-10 استعمالات النقل و المواصلات:

❖ الطرق الوطنية :

تعتبر مدينة عين الدفلى همزة وصل بين الشرق البلاد و غربها وذلك من خلال :

الطريق الوطني رقم 04 على مسافة تقدر بـ 12 كلم من الشرق المدينة إلى غربها وهو في حالة جيدة

الطريق الوطني رقم 04 ب وهو طريق لفك الضغط على طريق الوطني رقم 4 من الشرق المدينة الى غربها وهو في حالة جيدة .

❖ الطرق الولائية : تتمثل في :

الطريق الولائي رقم 103: طوله 0.5 كلم يربط بين المدينة والطريق الولائي رقم 03 و عريب

الطريق الولائي رقم 42 : طوله 24.5 كلم يربط بين الطريق الوطني رقم 04 - بوراشد- جليلة

❖ الطرق الحضرية:

✓ الطريق الذي يخترق المدينة عند المركز، وهو من أهم الطرق في المجال الحضري نظرا للديناميكية التي يتميز بها ، ليشكل شارعا رئيسيا مهما بالمدينة .

✓ الطريق الذي يخترق المدينة من الجهة الجنوبية، ليلتقي مع الطريق السابق و أيضا يقطع الطريق الوطني رقم 04، توجد به حركة ميكانيكية وحركة مشاة كبيرة.

✓ الطريق الذي يخترق المدينة من الجهة الجنوبية من محطة المسافرين إلى السوق الأسبوعي يقع وسط المدينة وبه حركة كبيرة، بالإضافة إلى طرق ثانوية تعمل على ربط بين مختلف الطرق الأولية ببعضها البعض.

❖ المحولات:

تضم شبكة الطرق بالمدينة محولا واحدا أنجز بغية فك الخناق على المدينة ، من خلال تحويل مرور الآليات الثقيلة من مفترق الطرق الرئيسي في مدخل المدينة دون توغلها في وسط إلا أنه في

الوقت الحالي لا يؤدي الوظيفة المرجوة منه ، كون التوسع الكبير للمدينة أثر عليه وبالتالي أصبحت الآليات الثقيلة تشكل عدة مشاكل ومخاطر على المدينة لمرورها به .

❖ مفترقات الطرق :

- ✓ مفترق مدخل المدينة: هو نقطة تقاطع المحول الطريق الوطني رقم (04)
- ✓ مفترق محطة المسافرين: هو نقطة تقاطع الطريق الوطني رقم(04) ومركز المدينة
- ✓ مفترق الحديقة: هو نقطة تقاطع الطريق الوطني رقم (04) و مركز المدينة
- ✓ مفترق مركز المدينة: وهو مفترق مهم في المدينة يقع قرب الحي الإداري
- ✓ مفترق طريق شلف : هو نقطة تقاطع الطريق الوطني رقم(04) مع طرق حضرية.
- ✓ مفترق مخرج المدينة بالاتجاه وهران :وهو نقطة تقاطع الطريق الوطني رقم (04) مع طريق المؤدي إلى حي مازوني وفرقة العطاطفة .

❖ الجسور: نظرا لعبور خط السكة الحديدية في وسط المدينة هناك أربعة جسور وهي:

- ✓ جسر مدخل الشرقي لمدينة
- ✓ جسر وسط المدينة
- ✓ جسر قرب مقر الولاية
- ✓ جسر المنطقة الصناعية

❖ الأنفاق :

- ✓ نفق مدخل المدينة
- ✓ نفق محطة نقل لمسافرين

❖ وضعية الطرق:

حالة الطرق في مدينة عين الدفلى تختلف باختلاف تصنيفها إذا استثنينا مركزها حيث نلاحظ أن طرقه في حالة جيدة عموما أما الأحياء المجاورة نجد أن طرقها الأولية في حالة جيدة ، الثانوية متوسطة أما الطرق الثالثة فهي في حالة سيئة .

❖ محطات النقل :

تتوفر المدينة على:

أ- محطة السكة الحديدية : تقوم بنقل المسافرين ونقل البضائع حوالي 11235 مسافر وكذلك تساهم في نقل المواد الأولية إلى المنطقة الصناعية عين الدفلى، ونقل الإنتاج الصناعي إلى خارج الحدود الولائية حيث تم نقل حوالي (38750 طن) سنة 2014 خارج ولاية عين الدفلى إلى مختلف ولايات الوطن عن طريق القطار.

ب- محطة لنقل المسافرين بالحافلات و السيارات الأجرة

المساحة: 13000 م².

عدد الأرصفة : 10

سعة الاستقبال: 350 حافلة .

عدد المسافرين: 8000 مسافر/يوم

ج- محطة لنقل الحضري بواسطة السيارات الأجرة.

يوجد محطتين واحدة تقع وسط المدينة من جهة الغربية ، وأخرى في شرقها وهما غير مهيأتين .

❖ مواقف النقل الحضري بالحافلات:

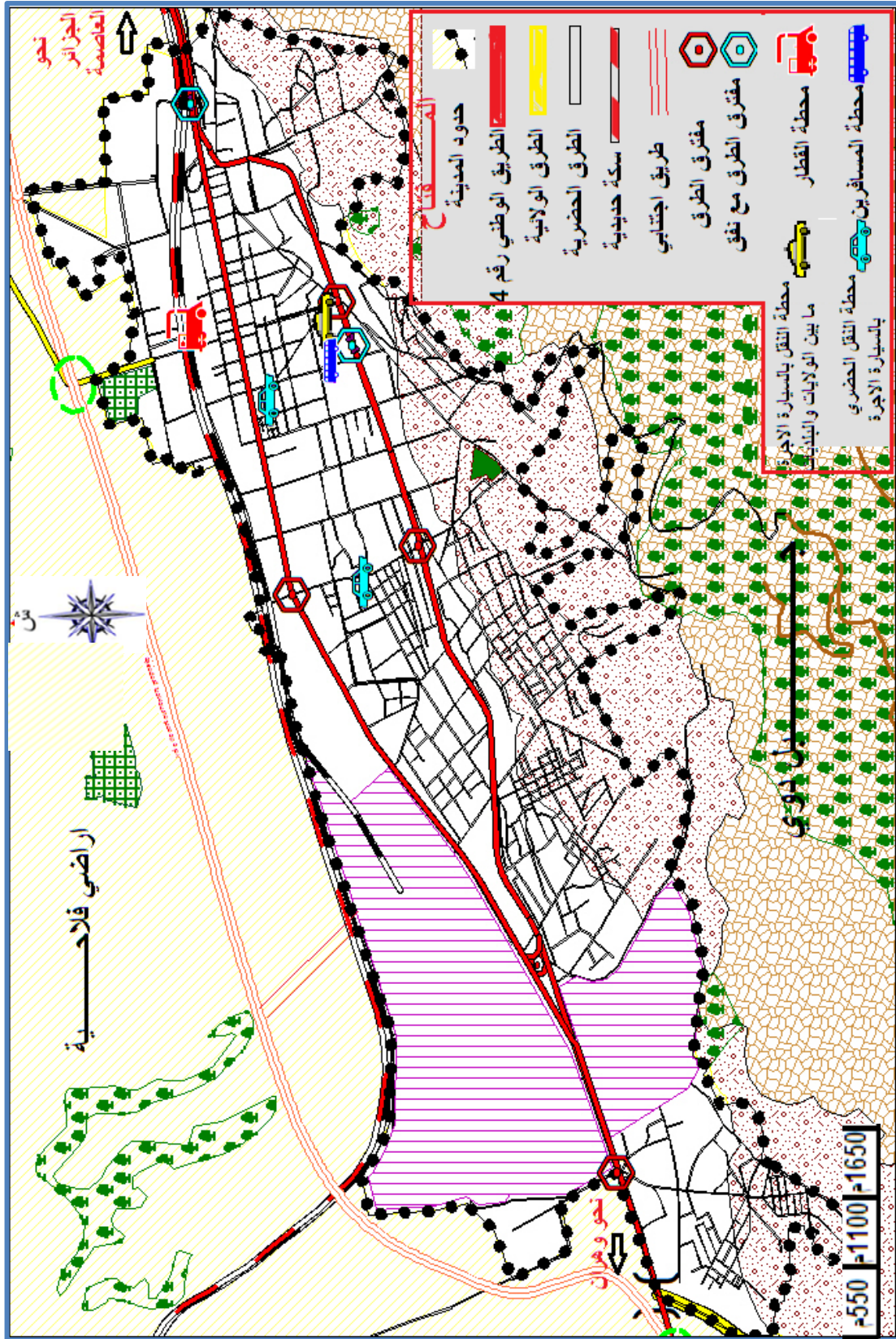
من اجل تلبية خدمة النقل تنتزع المواقف على مختلف الخطوط الحضرية، حيث تتراوح المسافة فيما بينها حوالي من 200م إلى 700م حسب التحقيقات الميدانية التي قمنا بها وجدنا أن هناك مواقف مهيأة وأخرى لا تلبي حاجات مستعملي النقل الحضري ، حيث لاحظنا انعدام أماكن توقف الحافلات و إشارات المرور مما يتسبب في الازدحام المرور بإضافة إلى انعدام أماكن الانتظار.

الصورة رقم (7-6): توضح محطة البرية لنقل المسافرين ومحطة القطار في القطاع الأول



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

المخطط رقم (12):مخطط يوضح مختلف الطرقات ومحطات النقل الجماعي



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة و التعمير 2012+ معالجة الطالبيين 2018

7- دراسة تحليلية للوضع الراهن لنقل الحضري الجماعي

لمدينة عين الدفلى

7-1 النقل الحضري الجماعي بالحافلات:

تتكون خطوط النقل الحضري داخل المجال الحضري لمدينة عين الدفلى من أربعة خطوط عمومية تمتلكها المؤسسة العمومية للنقل الحضري عين الدفلى ETUS AD .

7-1-1 تقديم مؤسسة النقل الحضري لمدينة عين الدفلى:

المؤسسة العمومية للنقل الحضري عين الدفلى ETUS AD هي مؤسسة تهدف بالدرجة الأولى إلى ضمان خدمة عمومية ذات جودة عالية ، وقد تم إنشاؤها في 14 مارس 2010 استفادت من 12 حافلة ذات قدرة استيعاب تقدر ب 100 راكب وتمكنت بسرعة من التخفيف من الآثار السلبية المرتبطة بالقطاع الخاص من خلال زيادة مدة العمل 06:00 صباحا إلى ساعة 19:00 مساء وحافلات نقل في حالة جديدة.

البطاقة التقنية للمؤسسة (1):

في ما يلي البطاقة التقنية للمؤسسة العمومية للنقل الحضري لمدينة عين الدفلى ETUS AD

- التسمية : المؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه الحضري لمدينة عين الدفلى (ETUS AIN)
(DEFLA

- ✓ تاريخ الإنشاء: 14 مارس 2010 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-92.
- ✓ المقر : يقع مقر المؤسسة بحي الخشاب بمدينة عين الدفلى.
- ✓ الطابع القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري EPIC
- ✓ الطابع القانوني للعقار : في الأصل كان العقار ملك لمؤسسة أشغال البناء المنحلة ETRABAD و تمّ منحه لفائدة المؤسسة ، أما فيما يخص تحويل ملكية العقار فان الطلب مودع لدى وزارة المالية منذ تاريخ 02 أوت 2012.
- ✓ سعر التذكرة : 15 دج
- ✓ مساحة المقر : تقدّر مساحة مقر المؤسسة بـ: 14 904.69 م² منها 3 244 م² مبنية.

¹ - الموقع الإلكتروني لمؤسسة النقل الحضري وشبه حضري لمدينة عين الدفلى . www.etusad.dz

أ - تحليل الخطوط الحضرية للمؤسسة:

خطوط النقل الحضري :

تمتلك المؤسسة العمومية للنقل الحضري 12 حافلة موزعة على 4 خطوط مغلقة نلخصها في الجدول التالي:

الجدول رقم(16): يبين خطوط النقل الجماعي الحضري العمومي

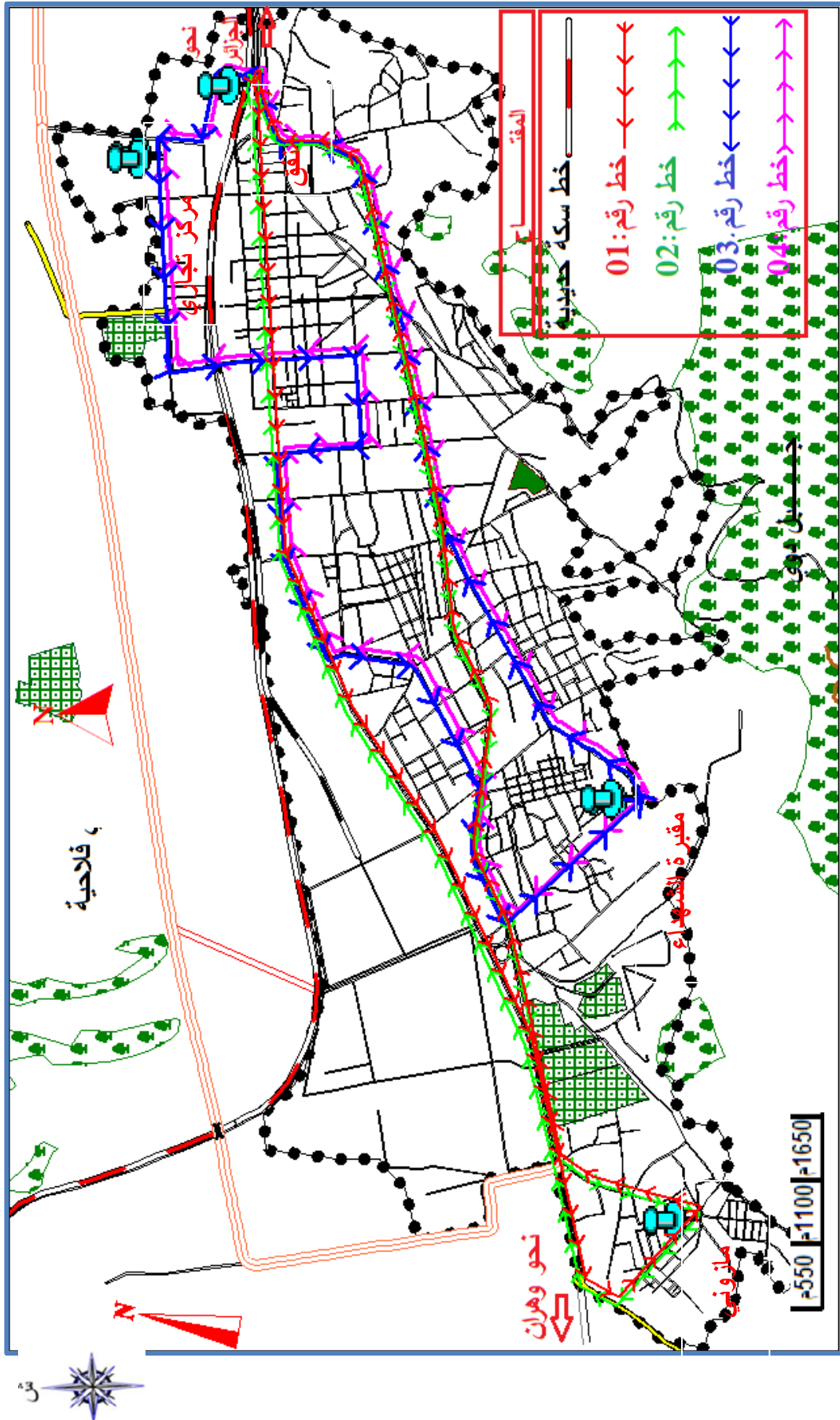
رقم الخط	الانطلاق	الوجهة	زمن الرحلة	المسافة	عدد الحافلات
01	النفق	حي مازوني	55	14 كلم	4
02	حي مازوني	النفق	55	14 كلم	4
03	عين البيضاء	مقبرة الشهداء	60	12 كلم	2
04	مقبرة الشهداء	عين البيضاء	60	12 كلم	2

المصدر: مؤسسة النقل الحضري 2018

من خلال جدول خطوط النقل الجماعي الحضري العمومي لمدينة عين الدفلى نجد أن شبكة النقل الحضري تتميز بما يلي :

- تمتد على أهم محاور حركة المرور.
- مرورها على نفس المسار.
- تمر من مركز المدينة عبر الطريق الوطني رقم 04 ولا تمر على الأحياء المجاورة.
- غير كافية لتغطية كامل المجال الحضري من استعمالات الأرض للمدينة .

المخطط رقم (13): مخطط يوضح خطوط النقل الحضري الجماعي بالحافلات



المصدر : المخطط التوجيهي لتهيئة و التعمير 2012+ معالجة الطالبيين 2018

_ نقاط التوقف :

جدول رقم (17): يوضح نقاط التوقف الخطوط الحضرية.

الاتجاه		رقم الخط
الإياب	الذهاب	
موقف بوزاهر(على الطريق الإجتياي) موقف دار الشباب - موقف الفونال موقف الحنون - موقف المنطقة الصناعية موقف 17 أكتوبر - موقف دار الثقافة موقف 05 جويلية - موقف النصر - موقف حي البلبال - موقف 11 ديسمبر (النفق) .	موقف حي 11 ديسمبر (النفق) - موقف مقابل وكالة جازي - موقف مسجد الخضراء- موقف ساحة الاستقلال - موقف مقابل البنك الوطني الجزائري - موقف الوئام - موقف المجلس الشعبي الولائي - موقف شوال- موقف OPGI - موقف المنطقة الصناعية - موقف بوزاهر	01
(على الطريق الرئيسي) موقف 11 ديسمبر (النفق) - موقف UNO- موقف السوق الأسبوعي - مقف دار الشباب - موقف ابتدائية أول نوفمبر - موقف المحطة البرية - موقف حي 05 جويلية - موقف فندق ناجم - موقف دار الثقافة - موقف 17 أكتوبر- موقف المنطقة الصناعية - موقف بوزاهر (الحنون) موقف متوسطة مازوني - موقف الفونال - موقف حي 150 مسكن - موقف حي مازوني .	موقف حي مازوني - موقف بوزاهر) الحنون) - موقف المنطقة الصناعية - موقف OPGI - موقف شوال - موقف المجلس الشعبي الولائي - موقف الوئام - موقف البنك الوطني الجزائري - موقف ساحة الإستقلال - موقف مسجد الخضراء- موقف مقابل وكالة جازي - موقف 11 ديسمبر (النفق) .	02
موقف مقبرة الشهداء- موقف مسجد حي خياط - موقف EPLF (المدرسة الابتدائية)	موقف عين البيضاء - موقف السوق الأسبوعي - موقف دار الشباب- موقف	03

سلع 10000/1

<p>- موقف حي 05 جويلية - موقف حي حاج صادوق ACCADEMIE - موقف المحطة البرية (حي النصر) - موقف الدائرة - موقف البلبال - موقف النفق(11 ديسمبر) - UNO موقف - موقف حي عين البيضاء.</p>	<p>ابتدائية أول نوفمبر - موقف المحطة البرية (مقابل مالك بن نبي) - موقف بريد الجزائر- موقف متقن بن خلدون - موقف ثانوية عليي - موقف البنك الوطني الجزائري- موقف الوئام - موقف المجلس الشعبي الولائي- موقف فندق دوي- موقف متوسطة بودرنان - موقف حي 17 أكتوبر - موقف المنطقة الصناعية - موقف حي 150 مسكن - موقف مقبرة الشهداء.</p>	
<p>موقف مقبرة الشهداء- موقف مسجد حي (المدرسة الابتدائية) - EPLF خياط - موقف موقف حي 05 جويلية - موقف حي حاج - موقف المحطة ACCADEMIE صادوق البرية (حي النصر) - موقف الدائرة - موقف UNO - البلبال - موقف النفق(11 ديسمبر) موقف - موقف حي عين البيضاء.</p>	<p>: موقف موقف مقبرة الشهداء- موقف حي 150 مسكن- موقف المنطقة الصناعية - موقف حي 17 أكتوبر - موقف متوسطة بودرنان - موقف فندق دوي - موقف المجلس الشعبي الولائي - موقف حي الوئام - موقف البنك الوطني الجزائري - موقف ثانوية عليي - موقف متقن بن خلدون - موقف بريد الجزائر - موقف المحطة البرية (ثانوية مالك بن نبي) - ا موقف بتدائية أول نوفمبر - موقف دار الشباب- موقف السوق الأسبوعي - موقف حي عين البيضاء .</p>	<p>الخط رقم 04</p>

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري عين الدفلى + معالجة الطلبة 2018

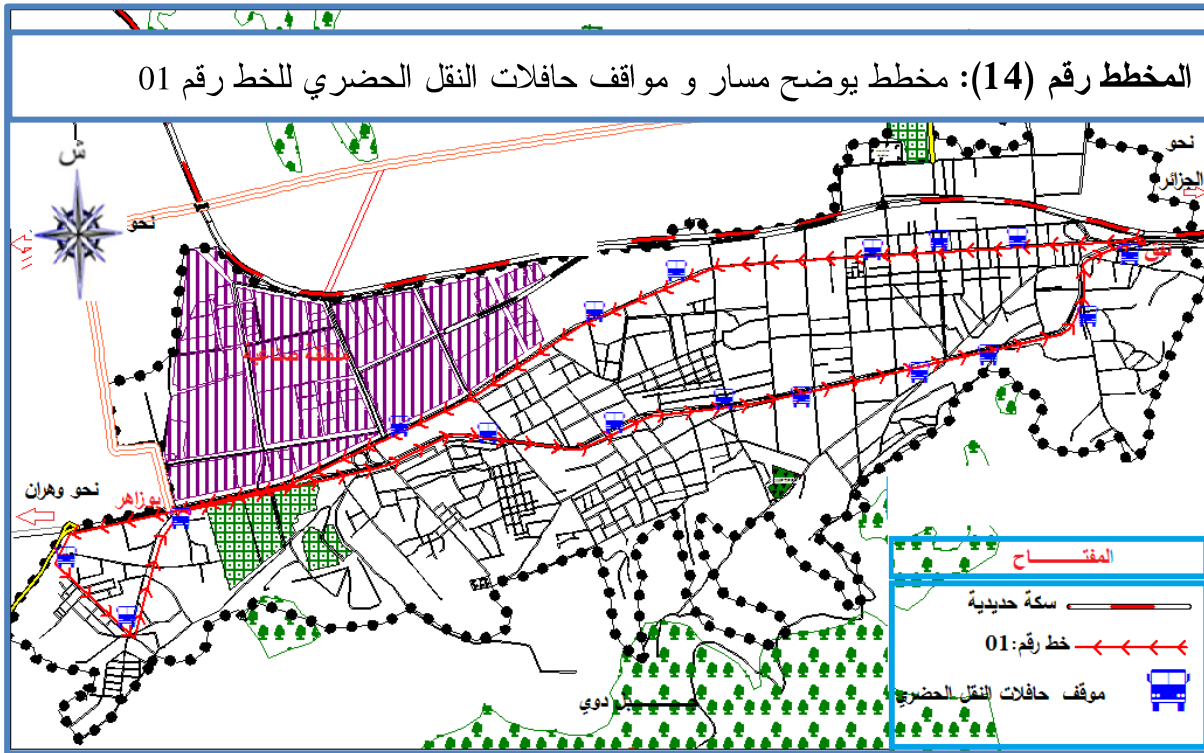
من خلال الملاحظة الميدانية أن معظم محطات الحافلات في حالة سيئة تفتقر لتهيئة وهناك في بعض الأحيان توقف عشوائي للحافلات

ب- تحليل مسارات الخطوط الحضرية:

في هذه النقطة سيتم التطرق إلى مسار كل خط وكذلك عدد أماكن ومحطات التوقف كما يلي:

الخط الأول:

يعتبر احد أهم الخطوط الحضرية بالنسبة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري بعين الدفلى، ويمتد على 14 كيلومتر تشتغل به 4 حافلات ويتميز بعدد كبير من نقاط التوقف والبالغ عددها 22 موقف، (11 موقف ذهاب و 11 موقف عودة) ، الوقت المستغرق 55 دقيقة بالدورة الواحدة والحافلة تشتغل 12 ساعة في اليوم بعدد الدورات التي تقوم بها الحافلات في اليوم 16 في الصيف و 12 في الشتاء أثناء فترات التشغيل اليومي.



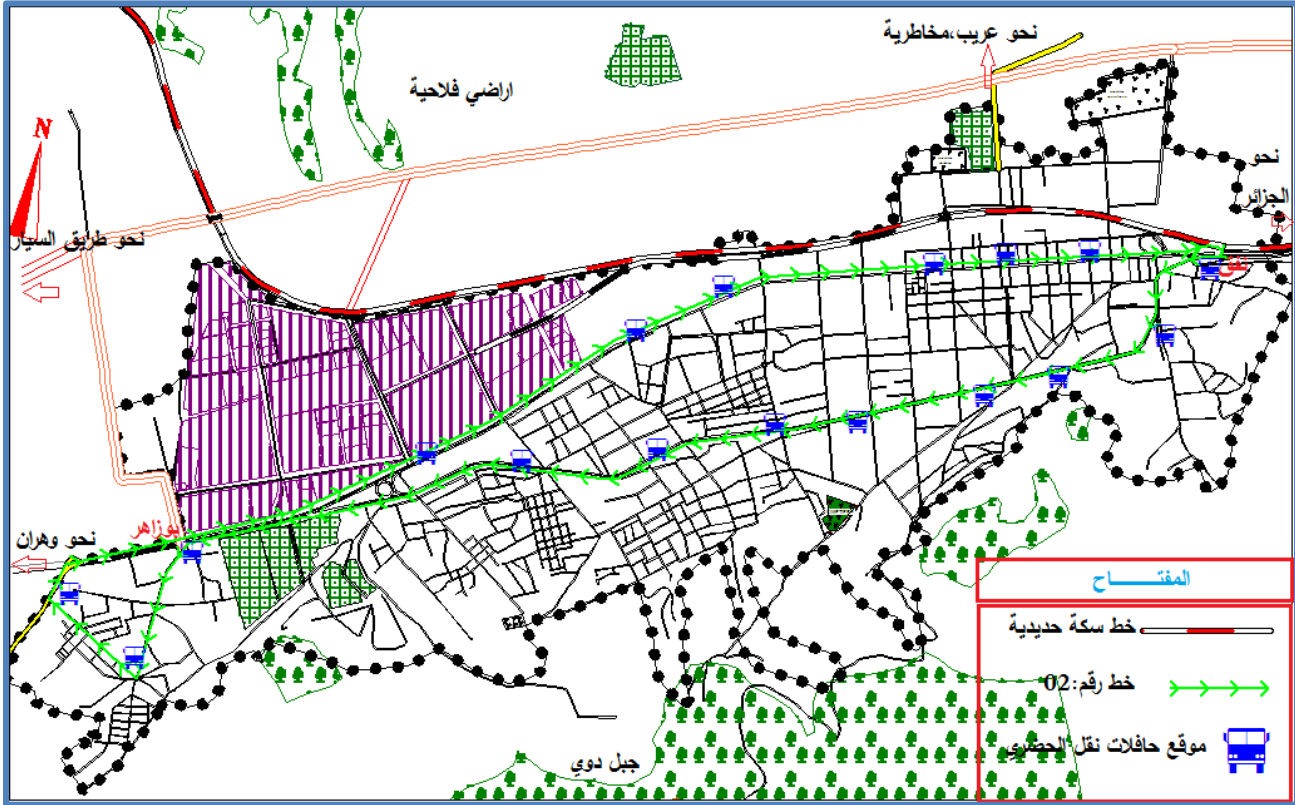
1650 | 1100 | 550

المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2012 + مؤسسة النقل الحضري + إعداد الطالبين 2018

الخط الثاني :

يعتبر احد الخطوط الحضرية بالنسبة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري بعين الدفلى، ويمتد على 14 كيلومتر

تشتغل به 4 حافلات بها ويتميز بعدد كبير من نقاط التوقف والبالغ عددها 18 موقف، (12 موقف ذهاب و16 موقف عودة) ، الوقت المستغرق 55 دقيقة بالدورة الواحدة والحافلة تشتغل 12 ساعة في اليوم بعدد الدورات التي تقوم بها الحافلات في اليوم 13 في الصيف و 10 في الشتاء أثناء فترات



التشغيل اليومي.

550 | 1100 | 1650

المخطط رقم (18): مخطط يوضح مسار و مواقع حافلات النقل الحضري للخط رقم 02

المصدر:مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2012 + مؤسسة النقل الحضري + إعداد

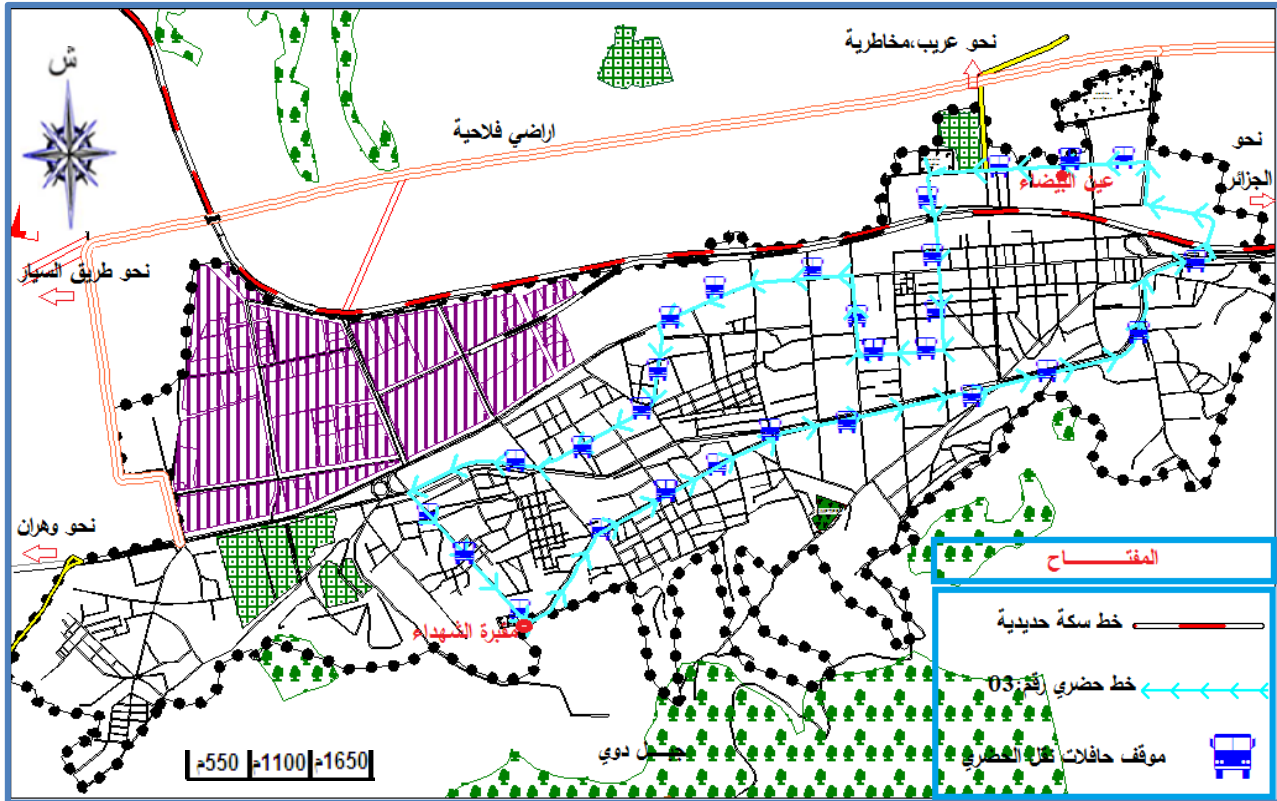
الطالبيين 2018



الخط الثالث :

يعتبر احد الخطوط الحضرية بالنسبة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري بعين الدفلى، ويمتد على 12 كيلومتر
تشتغل به حافلتين ويتميز بعدد كبير من نقاط التوقف والبالغ عددها 28 موقف، (17 موقف ذهاب
و17 موقف عودة) ، الوقت المستغرق 60 دقيقة فالدورة الواحدة والحافلة تشتغل 12 ساعة في اليوم
بعدد الدورات التي تقوم بها الحافلات في اليوم 12 في الصيف و 10 في الشتاء أثناء فترات التشغيل
اليومي.

المخطط رقم (16): مخطط يوضح مسار و مواقع حافلات النقل الحضري للخط رقم 03

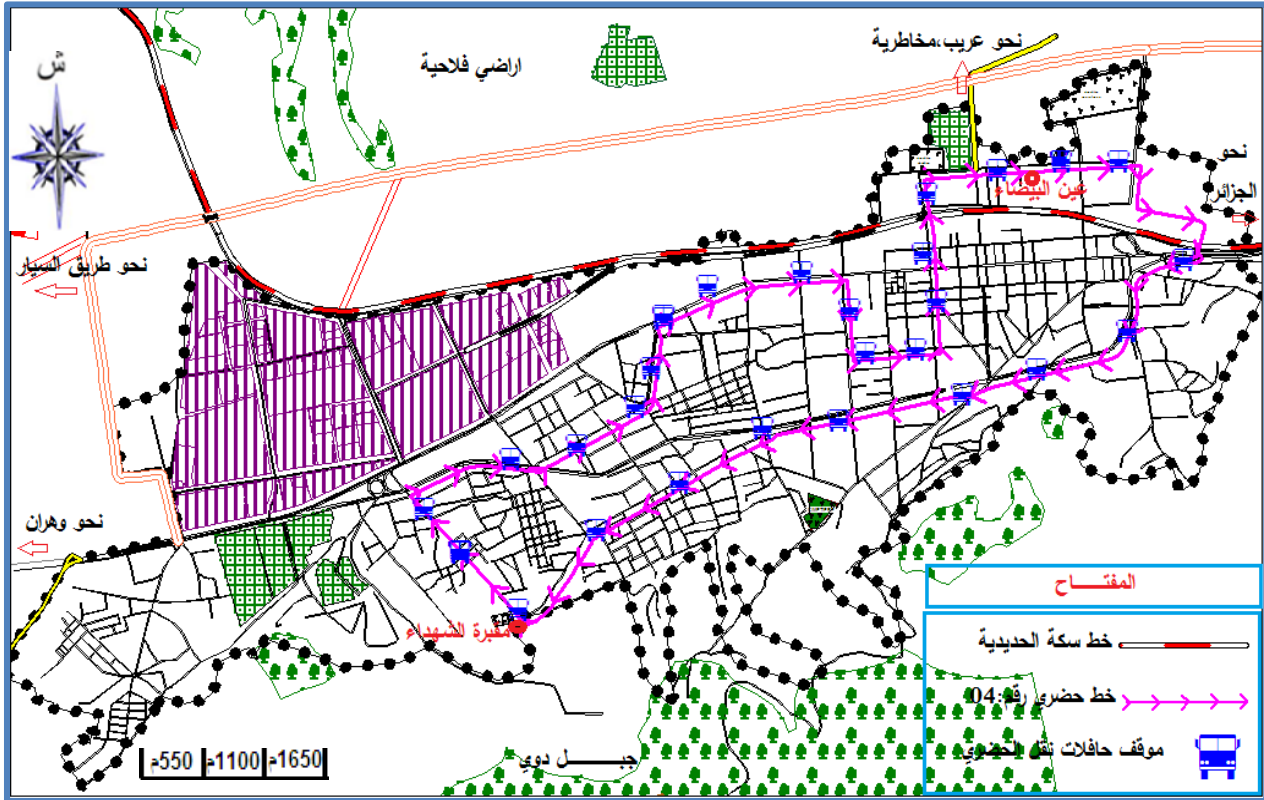


المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2012+ مؤسسة النقل الحضري + إعداد الطالبين 2018

الخطة الرابع:

يعتبر احد الخطوط الحضرية بالنسبة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري بعين الدفلى، ويمتد على 12 كيلومتر
تشتغل به حافلتين ويتميز بعدد كبير من نقاط التوقف والبالغ عددها 28 موقف (17 موقف ذهاب
و17 موقف عودة) ، الوقت المستغرق 60 دقيقة بالدورة الواحدة والحافلة تشتغل 12 ساعة في اليوم
بعدد الدورات التي تقوم بها الحافلات في اليوم 12 في الصيف و 10 في الشتاء أثناء فترات التشغيل
اليومي.

المخطط رقم (17): مخطط يوضح مسار و مواقف حافلات النقل الحضري للخطة رقم 04



المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2012 + مؤسسة النقل الحضري + إعداد الطالبين 2018.

8- علاقة استعمالات الأرض بالنقل الحضري الجماعي:

رصد تغيرات استعمالات الأرض في مدينة عين الدفلى:

نتطرق في هذا العنصر إلى أهم الاستعمالات الجديدة أو التي تم تحويلها إلى من القطاع إلى آخر و التي تستقطب عدد كبير من السكان.

1-8 الاستعمالات التي تم تحويلها:

جدول رقم(19):يوضح الاستعمالات التي تم تحويلها

السنة	التحويل		التجهيز	نوع الاستعمال
	إلى	من		
2012	القطاع 2	القطاع 1	مديرية البيئة	إداري
2012	القطاع 5	القطاع 1	مديرية الأشغال العمومية	
2012	القطاع 2	القطاع 1	مديرية مسح الأراضي	
2014	القطاع 4	القطاع 1	مقر الدائرة	
2017	القطاع 2	القطاع 1	مديرية البريد والمواصلات	
2013	القطاع 5	القطاع 2	مديرية السكن	
2013	القطاع 1	القطاع 2	مديرية التجهيزات العمومية	
2016	القطاع 2	القطاع 1	الصندوق الوطني لتأمين لغير الأجراء	
2014	القطاع 2	القطاع 1	مديرية النقل	

المصدر:مديرية التجهيزات العمومية لولاية عين الدفلى +معالجة الطالبين 2018

من خلال جدول استعمالات التي تم تحويلها نلاحظ أن معظم استعمالات إدارية تم نقلها إلى القطاع الثاني باعتباره المركز الجديد وتم تجميع استعمالات الإدارية في الحي إداري ، وهذا ما يزيد الضغط على هذا الأخير و بالتالي يزيد من طلب على خطوط النقل الحضري التي تمر في هذا الاتجاه.

8- 2 استعمالات جديدة:

جدول رقم(20):يوضح مختلف الاستعمالات الجديدة

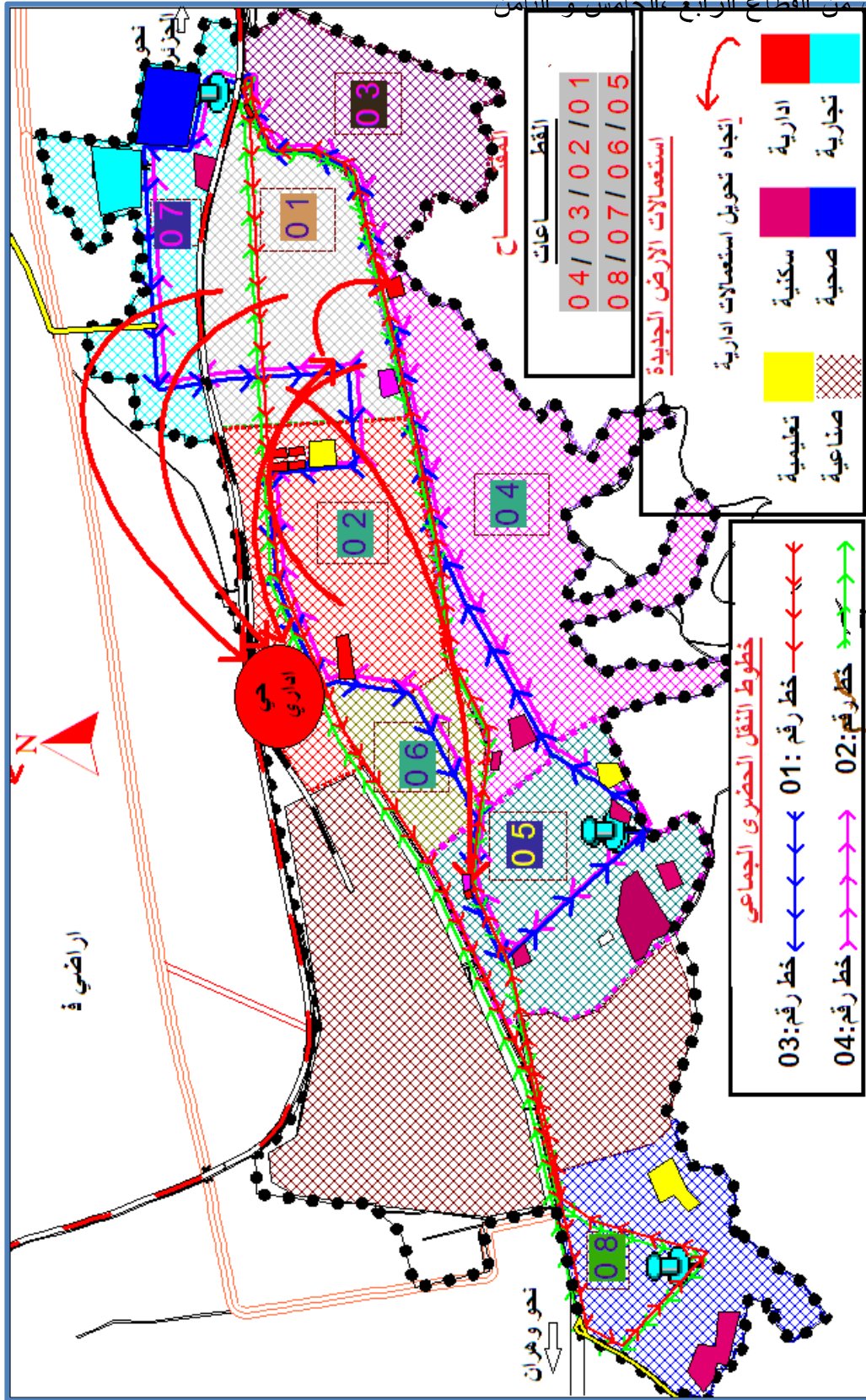
الموقع	السنة	التجهيز	نوع الاستعمال
القطاع 07	2014	مركز تجاري	تجاري
القطاع 05	2014	متوسطة	تعليمي
القطاع 08	2013	ثانوية	
	2013	مركز تكوين المهني	
القطاع 05	2014	160 سكن LSP	سكني
		10سكن DGSN	
	2018	100 سكن FNPOS	
	2015	190 سكن اجتماعي	
القطاع 04	2015	88سكن LSP	سكني
	2016	314سكن LSP	
القطاع 08	2014	50 سكن اجتماعي	سكني
	2016	200سكن LSL	

المصدر:مديرية البرمجة لولاية عين الدفلى+معالجة الطالبين2018

من خلال جدول استعمالات التي تم تحويلها و جدول استعمالات الجديد نلاحظ أن جل استعمالات الإدارية الموجودة في القطاع الأول تم نقلها إلى القطاع الثاني، وهذا ما يزيد من الطلب على النقل الحضري الجماعي وكذا من الازدحام المروري باعتبار هامة وذات بعد ولائي ، أما بالنسبة

لاستعمالات الجديدة على غرار إنشاء مركز تجاري UNO في القطاع السابع ، واستعمالات السكنية في كل من القطاع الرابع، الخامس و الثامن

المخطط رقم (18):مخطط يوضح رصد تغيرات استعمالات الأرض في مدينة عين الدفلى



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة و التعمير 2012+ مؤسسة النقل الحضري بالحافلات +تحقيق الميداني /معالجة الطالبيين 3



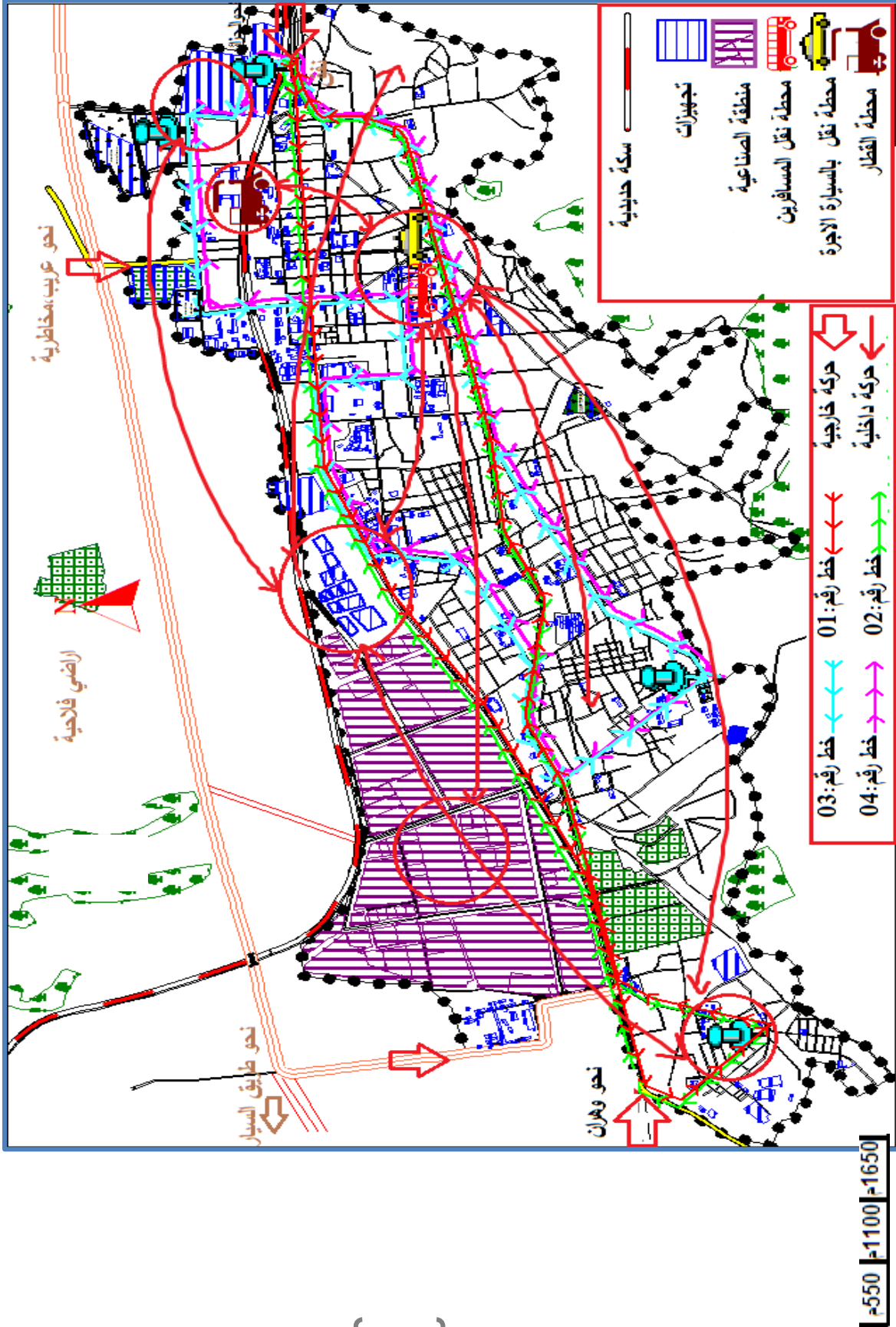
8-3 اتجاه العام لحركة السكان:

حركة خارجية: لاعتبار مدينة عين الدفلى منطقة عبور بن الشرق و الغرب البلاد، وعاصمة الولاية وهذا ما جعلها تشهد حركة كبيرة من طرف السكان الولاية لقضاء مختلف مصالحهم.

حركة داخلية: وتتمثل في حركة السكان من:

- محطة نقل المسافرين إلى مختلف الإدارات العمومية، منطقة الصناعية و مركز التجاري (uno)
- وفي الاتجاه المعاكس.
- محطة القطار إلى محطة نقل المسافرين و مختلف أحياء المدينة وفي الاتجاه المعاكس.
- مركز التجاري إلى مختلف أحياء المدينة وفي الاتجاه المعاكس.

المخطط رقم (19): مخطط يوضح الاتجاه العام للحركة في مدينة عين الدفلى



المصدر: المخطط التوجيهي لتجهيئة و التعمير 2012+ مؤسسة النقل الحضري بالمحافظات +تحقيق الميداني /معالجة الطابئين 2018



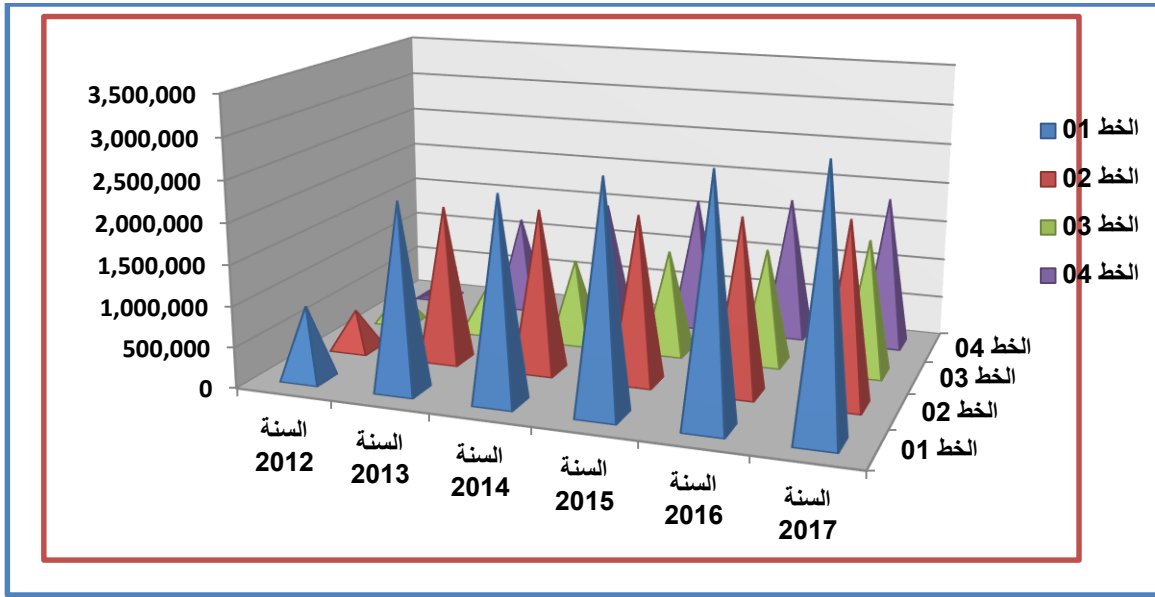
4-8 إحصاء عدد المتنقلين على الخطوط في ظل التغيرات التي عرفتتها استعمالات الأرض في المدينة:

جدول رقم(22):يوضع إحصاء عدد المتنقلين عبر خطوط النقل الحضري

إحصائيات عدد المتنقلين على الخطوط				السنوات
الخط 04	الخط 03	الخط 02	الخط 01	
54230	387260	494181	901250	السنة 2012
1197960	545197	1928975	2280566	السنة 2013
1494657	1054755	1998246	2467329	السنة 2014
1653478	1287954	2036732	2759438	السنة 2015
1765890	1423132	2122341	2932110	السنة 2016
1879654	1654314	2197965	3123141	السنة 2017

المصدر:مؤسسة النقل الحضري 2018

الشكل رقم(14):يوضع إحصاء عدد المتنقلين عبر خطوط النقل الحضري



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال جدول ومنحنى إحصاء عدد المتنقلين عبر خطوط النقل الحضري نلاحظ زيادة كبيرة في عدد المتنقلين عبر الخطوط النقل الحضري، وهذا يرجع إلى ظهور استعمالات جديدة على غرار المركز التجاري الذي انشئ سنة 2014 والذي ساهم بشكل كبير في زيادة عدد المتنقلين عبر الخط ثالث و الرابع اللذان يمران به ، وكذا نقل بعض استعمالات إدارية من القطاع الأول (المركز القديم للمدينة) والذي به محطة نقل المسافرين وبالتالي لا يحتاج الناس إلى النقل الحضري لتتقل كونها قريبة منهم ، ومع نقل استعمالات إدارية إلى القطاع الثاني (المركز الجديد للمدينة) كانت الحاجة إلى النقل الحضري لتتقل إليها.

كما نلاحظ أن الخط الأول يحتل المرتبة الأولى وهذا لمروره بمعظم الاستعمالات خاصة إدارية ومنطقة الصناعية واما الخط الحضري الثاني أي الاتجاه المعاكس لخط الحضري الأول يحتل المرتبة الثانية ، ثم الخط الحضري الرابع والثالث على الترتيب .

9- تحليل الاستثمار:

9-1 عينة الدراسة:

تبعاً لطبيعة البحث تم اختيار عينة عشوائية مكونة من 300 شخص من سكان مدينة عين الدفلى من مختلف الفئات (عمال ————— طلبة ————— تلاميذ ————— بطالين) لكلا الجنسين وهي العينة المتاحة لنا لدراسة وتحليل أجوبتها على الشكل التالي:

(1) الوظيفة:

جدول رقم (23): يوضح الوظيفة

المجموع	بطل	مهن حرة	تلميذ	طالب	موظف	الوظيفة
300	25	36	49	55	135	العدادات
%100	%9	%12	%16	%18	%45	النسبة

المجموع	102 خارج المدينة	داخل المدينة	مكان العمل
---------	------------------	--------------	------------

العدادات	228	72	300
النسبة	%76	%34	%100

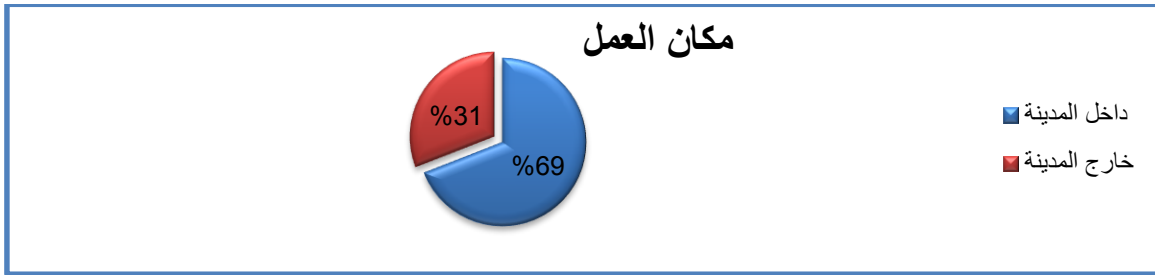
(2) مكان العمل:

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

جدول رقم (24): يوضح مكان العمل

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم (15): يوضح مكان العمل



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

نلاحظ خلال تمثيل البياني للدائرة النسبية أن معظم العمال يعملون داخل المدينة وهذا ما يزيد من الطلب على النقل الحضري الجماعي.

(3) الخدمات التي يقصدها السكان :

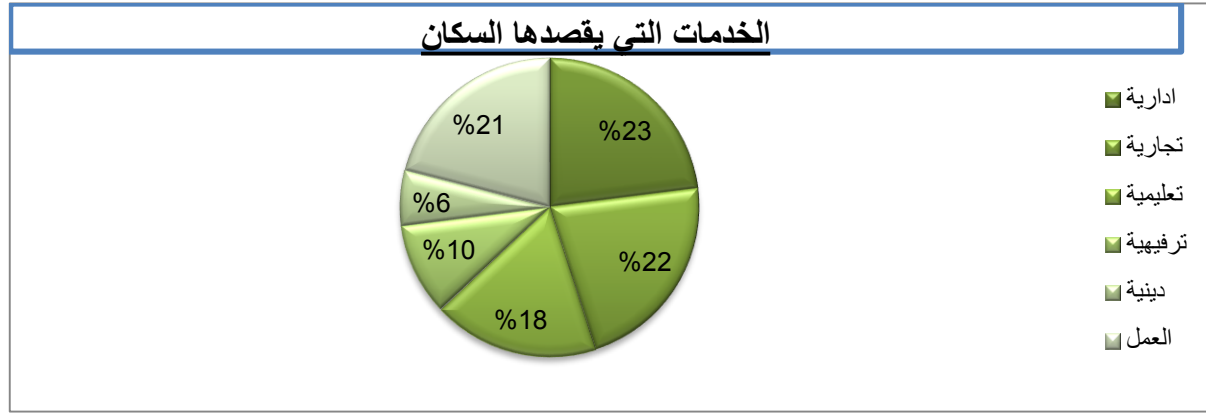
جدول رقم (25): يوضح الخدمات التي يقصدها السكان

الخدمات التي يقصدها السكان	إدارية	تجارية	تعليمية	ترفيهية	دينية	العمل	المجموع
العدد	69	65	55	30	18	63	300

النسبة	%23	%22	%18	%10	%6	%21	%100
--------	-----	-----	-----	-----	----	-----	------

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم(16): يوضح الخدمات التي يقصدها السكان



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

نلاحظ أن الخدمات أكثر استعمالاً من قبل المستجيبين هي استعمالات إدارية بالنسبة %23 ثم تجارية بالنسبة %22 ومتوجهين إلى العمل بالنسبة %21 ، وهذا ما يزيد من الطلب على النقل الحضري الجماعي كون كل هذه الاستعمالات مرتبطة بالوقت

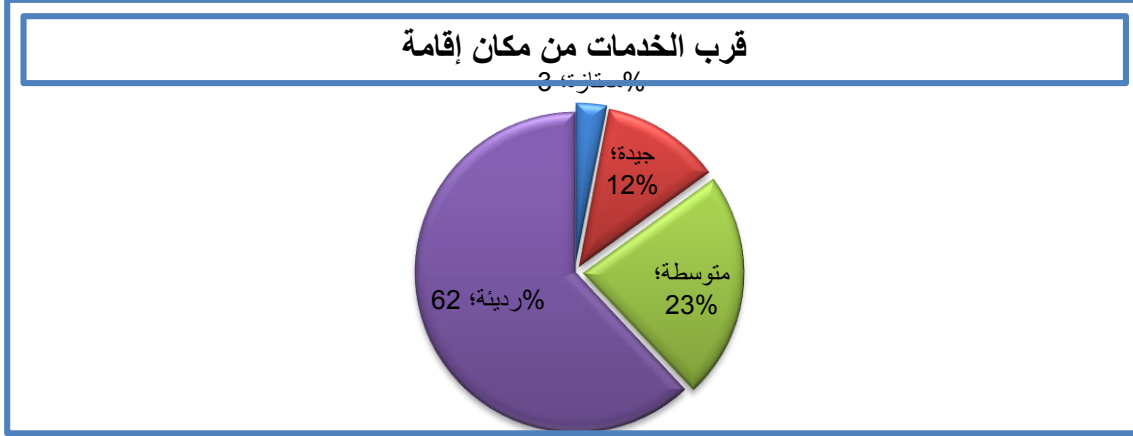
4) قرب الخدمات من مكان إقامة

جدول رقم(26): يوضح قرب الخدمات من مقر الإقامة

النسبة	العدد	قرب الخدمات من مكان إقامة
%3	10	ممتازة
%12	35	جيدة
%23	70	متوسطة
%62	185	رديئة
%100	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم (17): يوضح قرب من مكان الإقامة



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال التمثيل البياني لدائرة النسبية نلاحظ أن الخدمات بعيدة عن مكان الإقامة مما يستوجب التنقل للقضاء حاجياتهم اليومية ، وهذا راجع إلى تمركز معظم الاستعمالات في القطاع الأول و الثاني

(5) الصعوبات التي تواجه السكان للوصول إلى الخدمات العامة:

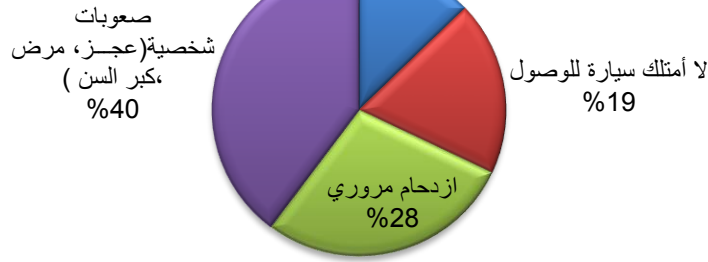
جدول رقم (27): يوضح الصعوبات التي تواجه السكان للوصول إلى الخدمات العامة

نسبة	العدد	الصعوبات التي تواجه السكان للوصول إلى الخدمات العامة:
48%	145	بعض الخدمات بعيدة
16%	49	لا امتلاك سيارة للوصول
26%	78	ازدحام مروري
10%	28	صعوبات شخصية (عجز، مرض، كبر السن)
100%	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم (18): يوضح الصعوبات التي تواجه السكان للوصول إلى الخدمات العامة

الصعوبات التي تواجه السكان للوصول إلى الخدمات العامة



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال الجدول وحسب ما تظهره إحصاءات عينة الدراسة بالنسبة إلى الصعوبات التي تواجه السكان للوصول إلى الخدمات العامة هي بعدها عن السكان بالنسبة 48% بعد الخدمات بالنسبة 26% وازدحام المروري وصعوبات الشخصية بنسبة 10% ، وهذا راجع إلى بعد الاستعمالات وخطوط النقل الحضري عن مكان إقامتهم .

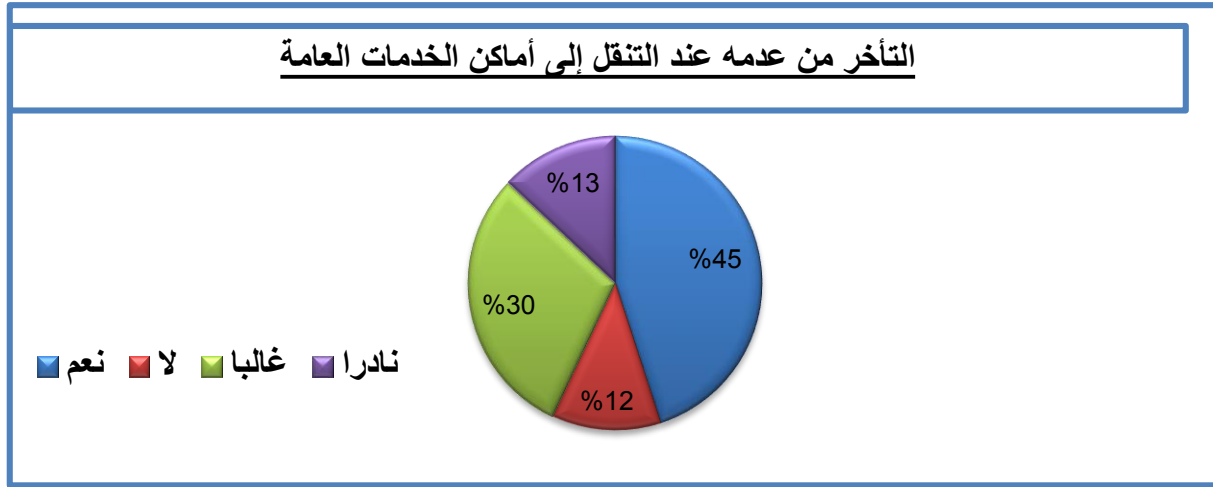
(6) التأخير من عدمه عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة:

جدول رقم (28): يوضح التأخير من عدمه عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة

نسبة	العدد	التأخير من عدمه عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة
45%	135	نعم
12%	35	لا
30%	90	غالباً
13%	40	نادراً
100%	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم(19): يوضح التأخر من عدمه عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الفئة المستجوبة تتمركز آراءهم حول التأخير من عدمه عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة حيث كانت إجاباتهم نعم بـ 45% و إجابة لا بـ 12% ، ويرجع ذلك إلى قلة حافلات النقل الحضري الجماعي على مستوى الخطوط

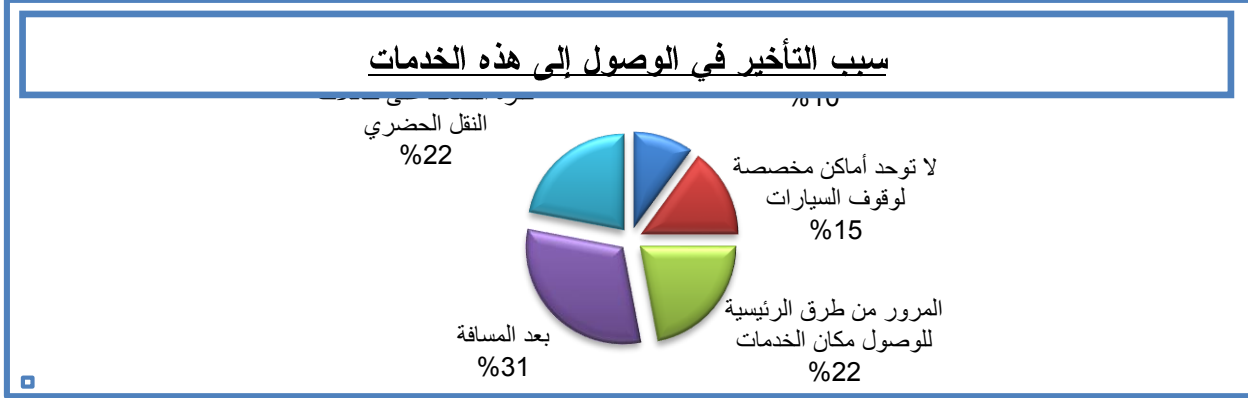
(7) سبب التأخير في الوصول إلى هذه الخدمات:

جدول رقم(29): يوضح سبب التأخير في الوصول إلى هذه الخدمات

نسبة	تكرار	سبب التأخير في الوصول إلى هذه الخدمات
10%	30	ازدحام المروري للمركبات على الطريق
15%	45	لا توجد أماكن مخصصة لوقوف السيارات
22%	65	المرور من طرق الرئيسية للوصول لمكان الخدمات
31%	95	بعد المسافة
22%	65	كثرة الضغط على حافلات النقل الحضري الجماعي
100%	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم (20): يوضح سبب التأخر في الوصول إلى هذه الخدمات



من خلال التمثيل البياني لدائرة النسبية نلاحظ أن 31% من المستجوبين كان سبب تأخيرهم في الوصول إلى الخدمات بعد المسافة و 22% كثرة الضغط على حافلات النقل الحضري و المرور من طرق الرئيسية للوصول إلى مكان الخدمات ، ويعود ذلك عدم توزيع الجيد لاستعمالات الأرض

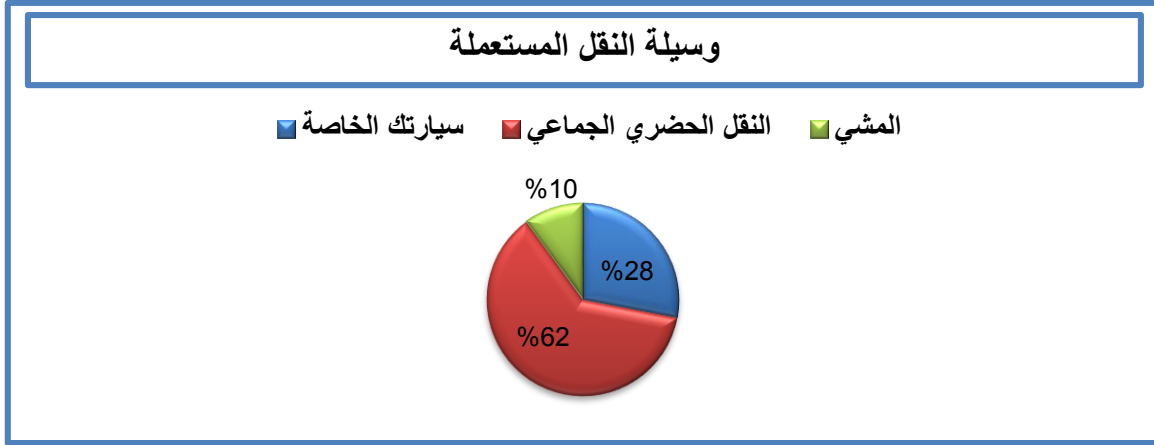
8) وسيلة النقل المستعملة:

جدول رقم (30): يوضح وسيلة النقل المستعملة

وسيلة النقل المستعملة	العدد	نسبة
سيارتك الخاصة	85	28%
النقل الحضري الجماعي	187	62%
المشي	28	10%
المجموع	300	100%

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم (21): يوضح وسيلة النقل المستعملة



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال الجدول آن اغلب مفردات العينة يستعملون النقل الجماعي بشكل كبير في تنقلاتهم اليومية بنسبة 62% ، كون المتقلين لا يملكون سيارات خاصة بسبب الدخل المنخفض كذلك هي الوسيلة تقريبا الوحيدة والسهلة للتنقل من حيث الأمن وتعريفها مقبولة ، خاصة أن أهم التنقلات غرضها دراسة وعمل والمستعملين اغلبهم ملزمون بالوقت .

9) زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات

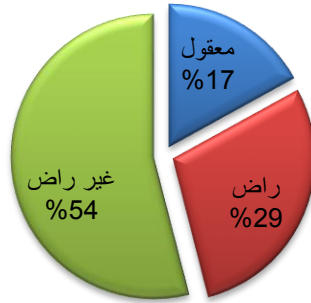
جدول رقم (31): يوضح زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات

النسبة المئوية	العدد	زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات
17%	50	معقول
29%	88	راض
54%	162	غير راض
100%	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم (22): يوضح زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات

زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال التمثيل البياني للدائرة النسبية حول زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات حيث نلاحظ أن 54% من أفراد العينة غير راضيين عن زمن الرحلة بسبب طول مسار خطوط النقل الحضري و كذا مرورها في الطرق الرئيسية وبالتالي تعرضها لازدحام المروري

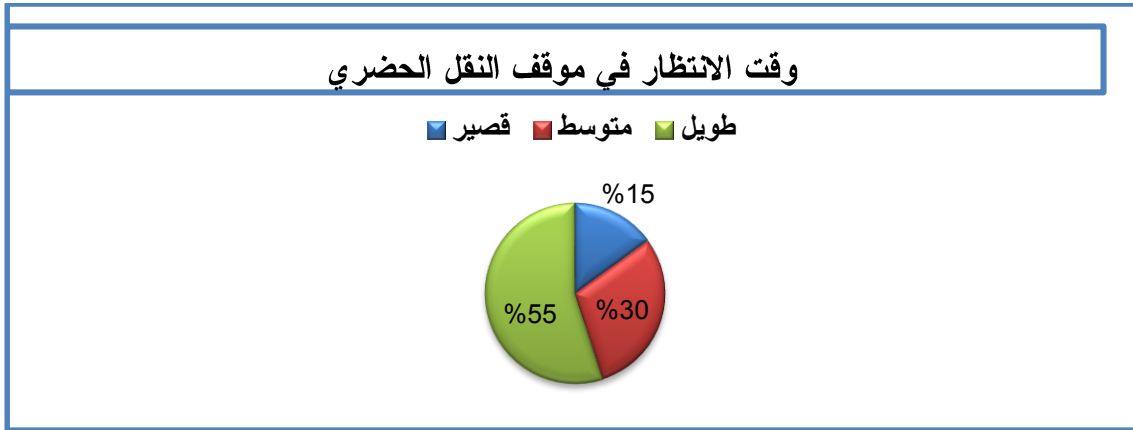
10) وقت الانتظار في موقف النقل الحضري

جدول رقم (32): يوضح وقت الانتظار في موقف النقل الحضري

نسبة	العدد	وقت الانتظار في موقف النقل الحضري
15%	43	قصير
30%	92	متوسط
55%	165	طويل
100%	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم (23): يوضح وقت الانتظار في موقف النقل الحضري



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال تمثيل البياني لدائرة النسبية حول وقت الانتظار في موقف النقل الحضري حيث نلاحظ أن 55% اعتبروا وقت انتظار في مواقف النقل الحضري طويل، وهذا يرجع إلى نقص عدد الحافلات النقل الحضري

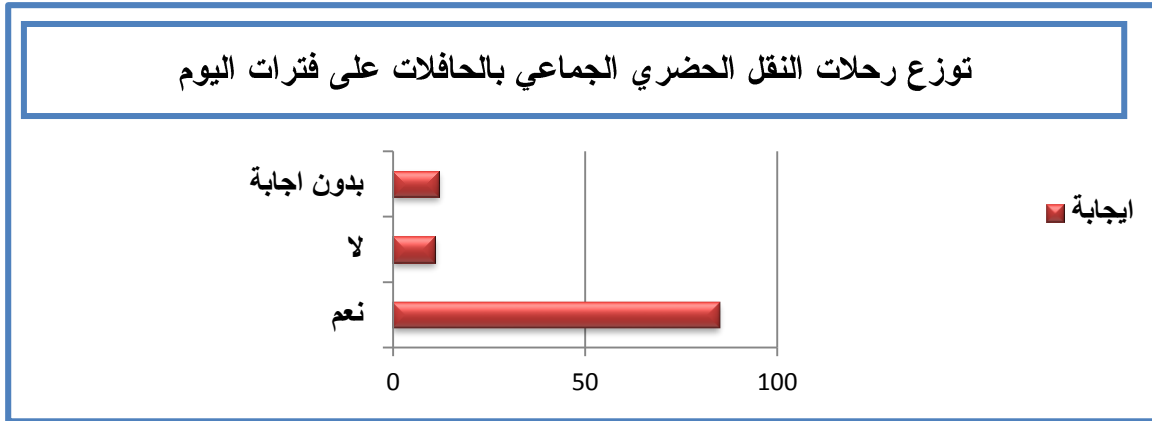
(11) توزع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم

جدول رقم (33): يوضح توزع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم

النسبة	العدد	توزع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم
85%	256	نعم
11%	32	لا
4%	12	بدون إجابة
100%	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم(24): يوضح توزيع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال لتمثيل البياني لتوزيع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم نلاحظ أن اغلب أفراد عينة الدراسة كانت اجابتهم بنعم و بنسبة 85 % ويعود ذلك إلى الخدمة المقبولة التي تقدمها المؤسسة النقل الحضري حيث تبدأ من السادسة صباحا إلى غاية السابعة مساء.

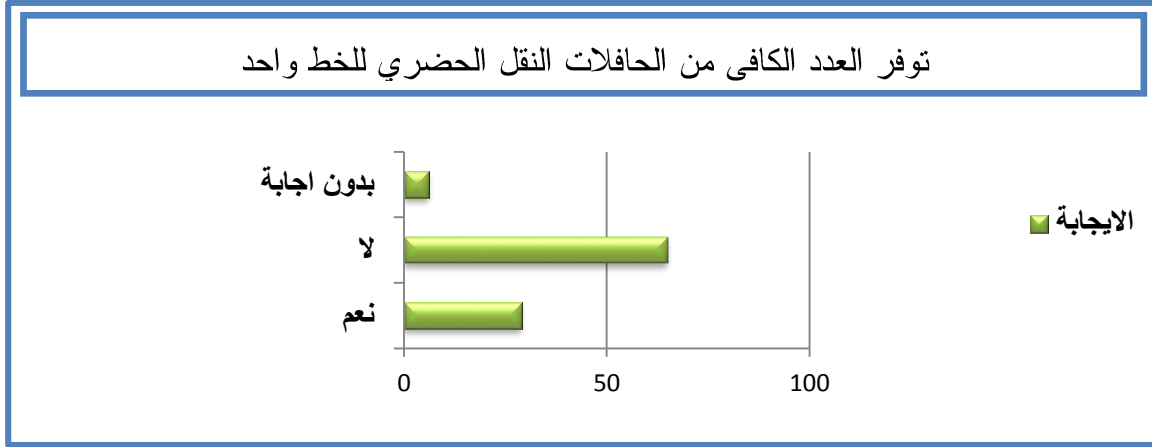
12) يتوفر العدد الكافي من الحافلات النقل الحضري للخط واحد

جدول رقم(34): يوضح توفر العدد الكافي من الحافلات النقل الحضري للخط واحد

نسبة	العدد	توفر العدد الكافي من الحافلات النقل الحضري للخط واحد
29%		نعم
65%	195	لا
6%	19	بدون إجابة
100%	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم(25): توفر العدد الكافي من الحافلات النقل الحضري للخط واحد



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال التمثيل البياني لتوفر عدد كافي من الحافلات النقل الحضري للخط الواحد نستنتج ان اغلب أفراد عينة لدراسة غير راضين على عدد الحافلات الحالية وهذا ما يعكس طول فترة الانتظار في مواقف النقل الحضري للحافلات .

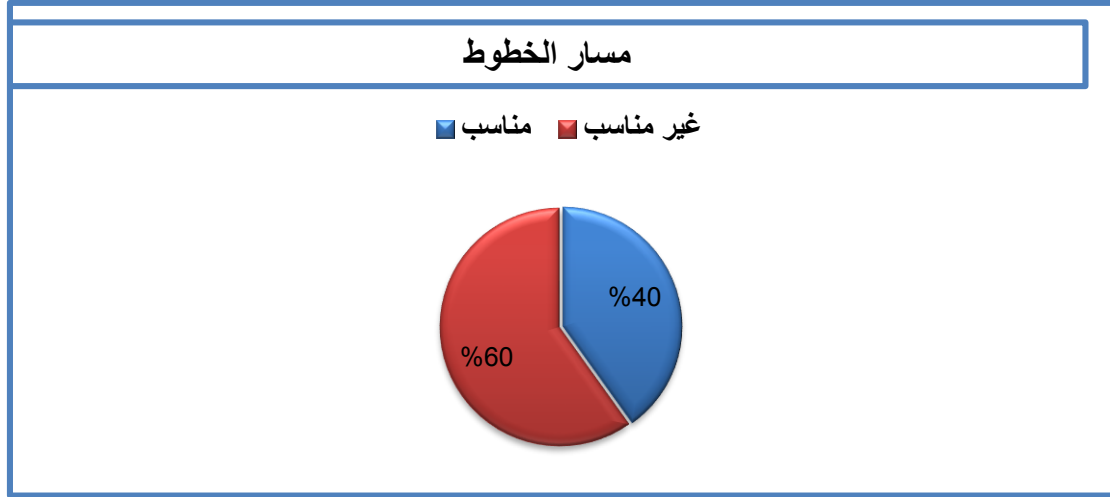
13) مسار الخطوط

جدول رقم(34): يوضح مسار الخطوط

النسبة	العدد	مسار الخطوط
%18	55	مناسب
%82	245	غير مناسب
%100	300	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم(23): يوضح مسار الخطوط



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال التمثيل للدائرة النسبية لمسار الخطوط في المدينة نلاحظ أن اغلب المستجوبين غير موافقين على مسار الخطوط النقل الحضري وهذا إلى راجع عدم تموضع جل الاستعمالات الأرض التي تمر بها مسارات خطوط النقل الحضري الجماعي.

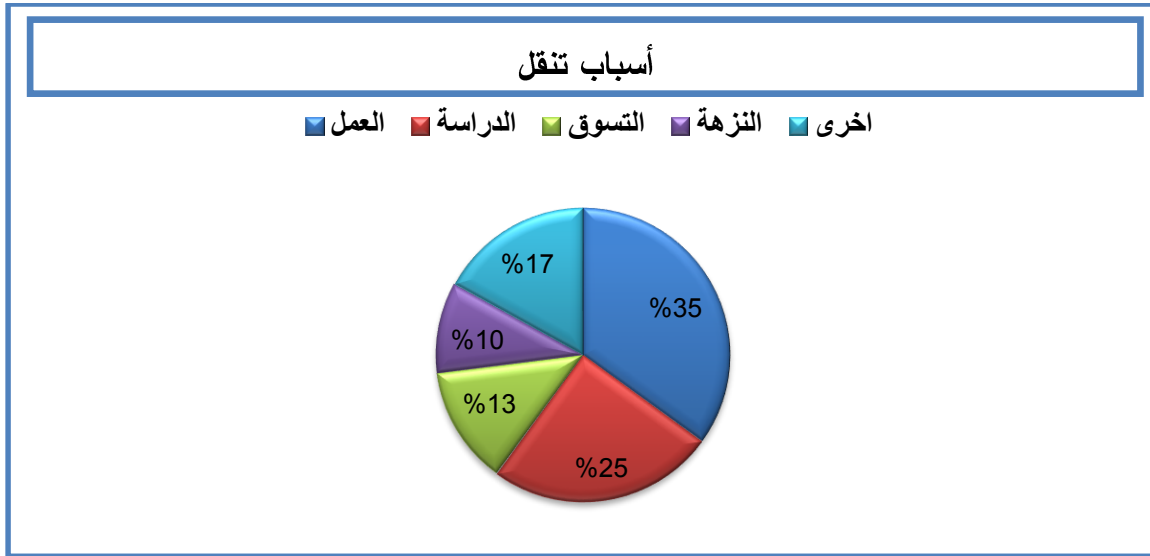
14) أسباب التنقل

جدول رقم (35): يوضح أسباب التنقل

أسباب تنقل	العمل	الدراسة	التسوق	النزهة	أخرى	المجموع
العدد	105	74	41	30	50	300
النسبة	35%	25%	13%	10%	17%	100%

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم (23): يوضح أسباب التنقل



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الفئة المستجوبة تتمركز آراءهم في سبب التنقل بالحافلة هو العمل بنسبة 35 % لأنه الغرض الأكثر أهمية للمتقلين وبذلك التنقلات بالحافلة لأغراض التسوق والأغراض الخاصة إنما تستخدم في ذلك بدائل أخرى كالتنقل سيراً إلى غاية الوصول إلى مركز المدينة كما أن فيه البعض لا يحتاج إلى الحافلة كضرورة للتنقل من أجل هذه الأغراض .

النسبة	العدد	المستوى الإجمالي للنقل في مدينة
4%	11	ممتاز
10%	30	جيد
45%	136	مقبول
41%	123	ضعيف

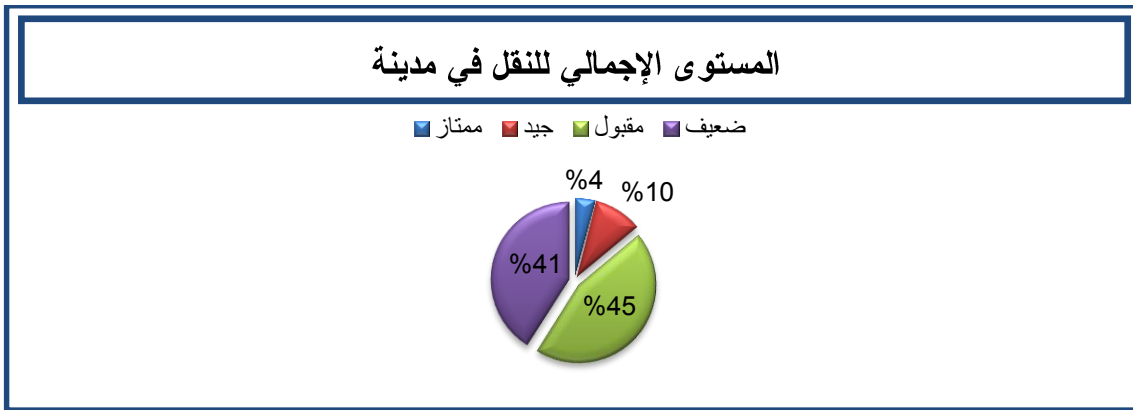
المجموع	300	%100
---------	-----	------

15) المستوى الإجمالي للنقل في مدينة:

جدول رقم(36):يوضح المستوى الإجمالي للنقل في مدينة

المصدر:من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم(24): يوضح المستوى الإجمالي للنقل في المدينة



من خلال التمثيل البياني للدائرة النسبية حول مستوى الإجمالي للنقل في المدينة نلاحظ تفاوت في الإجابة بين مقبول و الضعيف ، ويعود ذلك إلى توسع الطولي وحول الطريق الوطني رقم 04 و يرجع ذلك إلى :

- عوائق طبيعية و المتمثلة في جبل الدوي جنوبا و الأراضي الفلاحية شمالا
- عوامل بشرية و المتمثلة في سوء التوزيع الملائم للتجهيزات العمومية

16) القدرة على الوصول حيث تريد

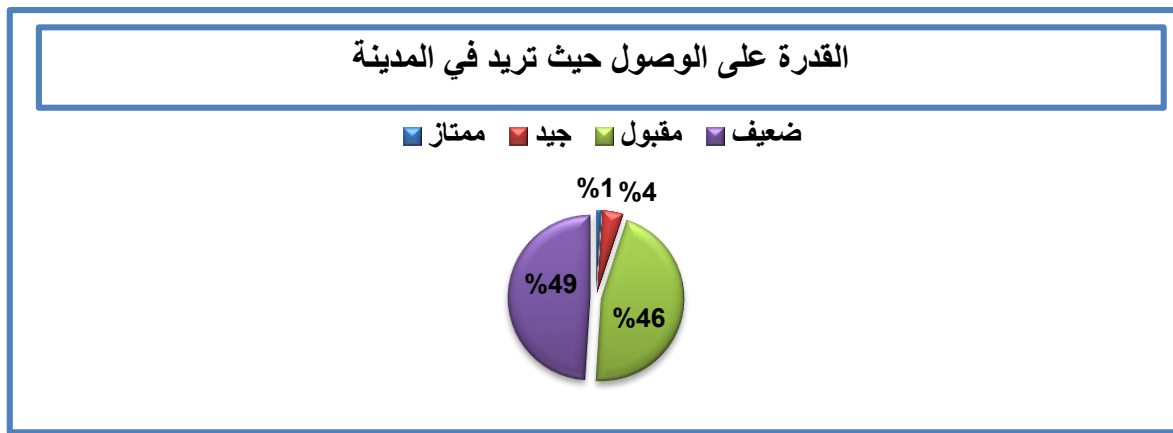
جدول رقم(37):يوضح القدرة على الوصول حيث تريد

النسبة	العدد	كيف تجد القدرة على الوصول حيث تريد؟
%1	5	ممتاز
%4	11	جيد

مقبول	138	%46
ضعيف	146	%49
المجموع	300	%100

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم(25): يوضح القدرة على الوصول حيث تريد في المدينة



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال التمثيل البياني للدائرة النسبية حول القدرة على الوصول حيث تريد في المدينة نلاحظ تفاوت في الإجابة بين مقبول وضعيف، وهذا راجع إلى وجود ازدحام المروري في الطريق الوطني رقم 04 والذي يعتبر المحور المهيكل للمدينة .

17 حافلات النقل الحضري ملائمة لذوي الاحتياجات الخاصة

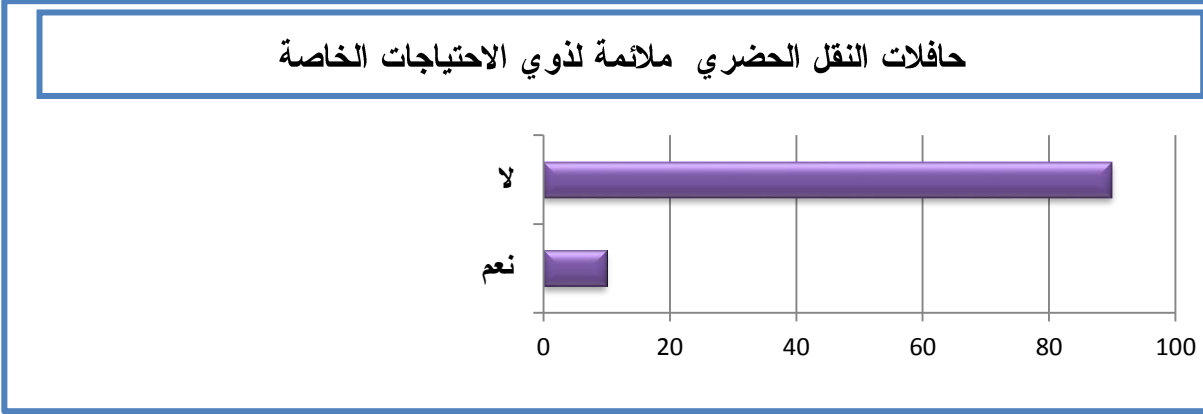
جدول رقم(38): يوضح حافلات النقل الحضري ملائمة لذوي الاحتياجات الخاصة

النسبة	العدادات	حافلات النقل الحضري ملائمة لذوي الاحتياجات الخاصة
%10	270	نعم
%90	30	لا

المجموع	300	%100
---------	-----	------

المصدر: من إعداد الطالبين 2018

الشكل رقم(36): يوضح حافلات النقل الحضري ملائمة لذوي الاحتياجات الخاصة



المصدر: من إعداد الطالبين 2018

من خلال الجدول وحسب إحصاءات العينة مواقع حافلات النقل الحضري غير ملائمة لذوي الاحتياجات الخاصة بنسبة 90 % لأنها غير مهيأة بطريقة تتناسب مع إعاقاتهم لان جميع المواقع المتوفرة في المدينة لا تحتوي على أماكن مخصصة لهذه الفئة بالإضافة إلى علو الأرصفة حيث لا تتسع لهم بالصعود إلى الحافلة

9-2 خلاصة الاستمارة

من خلال تحليلنا لنتائج الاستمارة ومع الأخذ بعين الاعتبار آراء المستجوبين استخلصنا النقاط التالية:

- ✓ الخدمات التي يقصدها السكان بكثرة تتمثل في استعمالات الإدارية والتجارية والعمل إلا أنها بعيدة من مكان إقامتهم كونها تتركز في القطاع الأول و الثاني خاصة بالنسبة للعمال كونهم ملتزمون بأوقات العمل الرسمية.

- ✓ هناك اختلال في توزيع استعمالات الأرض مما جعل أغلبية المستجوبين لا يحققون متطلباتهم عبر شبكة النقل الحضري الجماعي بسهولة وقت ملائم .
- ✓ وسيلة النقل الأكثر استعمالاً تتمثل في حافلات النقل الحضري الجماعي إلا أن معظم الركاب يعانون من طول زمن الرحلة وكذا من طول الانتظار في مواقف النقل الحضري.
- ✓ عدم توفر العدد الكافي من الحافلات في الخط الحضري الواحد
- ✓ مواقف النقل الحضري غير مناسبة للذوي احتياجات الخاصة

نتائج الدراسة التحليلية:

من خلال هذا الفصل التحليلي وجدنا أن لاستخدامات الأرض لها علاقة مباشرة ومتكاملة مع شبكة النقل الحضري الجماعي بمدينة عين الدفلى حيث أن تواجد مختلف الخدمات التجارية والإدارية والتعليمية بوسط المدينة أدى إلى ضرورة تنقل السكان بصورة دائمة إليها وهذا ما ينجر عنها عدت مشاكل وهي كما يلي :

- ✓ التوزيع الحالي لاستعمالات الأرض أدى إلى عدم كفاءة شبكة النقل الحضري الجماعي وبتالي عدم الاتزان في توزيع التنقلات داخل المدينة .
- ✓ تركز معظم استعمالات الإدارية في القطاع الثاني (مركز المدينة الجديد) والقطاع الأول (مركز القديم) جعلها منطقة جذب وبالتالي تكثرت الاختناقات المرورية والازدحام المروري قد تسبب في بعض الأحيان إلى شلل تام على المسرات ويؤدي إلى زيادة في زمن الرحلة .
- ✓ عدم استيعاب حافلات النقل الحضري الجماعي لعدد الهائل من السكان وخاصة في القطاع الأول والقطاع الثاني أما بالنسبة لمحطات القطاعات الأخرى نجدها شبه خالية.
- ✓ عدم تهيئة مواقف الانتظار لحافلات النقل الجماعي حتى تسهل على مستعمليها الانتظار في ظروف ملائمة .
- ✓ احتكار القطاع العمومي للنقل الحضري الجماعي بالحافلات على كل شبكة خطوط الحضريية للمدينة
- ✓ نقص عدد الخطوط النقل الحضري في المدينة لتغطية جميع القطاعات وجميع الاستعمالات الأرض في المدينة
- ✓ نقص مسجل في عدد الحافلات لنقل الحضري الجماعي لمجمل خطوط شبكة النقل الحضري.

✓ عدم تهيئة وترميم بعض المقاطع من للطرق لمسارات الحافلات ساهم بشكل كبير في طول زمن الرحلة وفي بعض الأحيان تعطل الحافلات المتكرر.

تحليل الفرضيات:

من خلال الدراسة التحليلية للمدينة وبالاستعمال المنهج الوصفي و الكمي تم اختبار صحة الفرضيتان

❖ الفرضية الأولى: "عدم التخطيط الجيد أدى إلى تدهور شبكة النقل الحضري الجماعي"

انطلاقاً من النتائج المتحصل عليها من جراء استمارة الاستبيان والمعاينة الميدانية حيث نستنتج ان السبب راجع إلى انه عند اقتراح وبرمجة وتخطيط الغير مدروس في اغلب الاستعمالات الأرض في مدينة عين الدفلى كان في القطاع الأول و القطاع الثاني على حساب القطاعات الخمسة المتبقية مما نتج عنه ضغط كبير على خطوط شبكة النقل المارة بها على غرار شبكة خطوط التي لا تمر بها وبالتالي نتج عنها عدم عمل بكفاءة لشبكة النقل الحضري الجماعي داخل المدينة وهو ما يثبت صحة الفرضية .

❖ الفرضية الثانية و التي تقوم على "عدم التوازن بين استعمالات الأرض و النقل الحضري

الجماعي أدى إلى اختلال في التوزيع شبكة النقل الحضري لمدينة عين الدفلى"

من خلال التحليل للاستمارة فانه يعود سبب في عدم التوزيع المتوازن لاستعمالات الأرض بشكل غير مقبول خاصة ذات الاستعمال اليومي كاستعمالات السكنية ، الاستعمالات التعليمية واستعمالات الخدماتية والاستعمالات التجارية وتركزها في مركز المدينة و بالمحاذاة الطريق الوطني رقم 04 مما أدى صعوبة في تغطية كل القطاعات بواسطة شبكة النقل الحضري الجماعي وهذا ما ينجر عنه اختلال في توزيع شبكة النقل الحضري الجماعي وهو ما يثبت صحة الفرضية –

خـلاصة:

من خلال الفصل التحليلي اتضح أن استعمالات الأرض لها علاقة مباشرة وتكاملية مع حركة النقل الحضري الجماعي بمدينة عين الدفلى حيث أن تواجد مختلف الاستعمالات للأرض خاصة التجارية والإدارية والتعليمية بمركز المدينة والمحاذاة بالطريق الوطني رقم الذي يربط اتجاهه وران

الجـزائر العاصمة إلى استحواذ على كامل حركة المرور وخطوط شبكة النقل الحضري الجماعي وهو مركز جذب حيث تسبب في الاكتظاظ في حركة المرور خاصة على مستوى التقاطعات والطرق المؤدية إليها غير كافية لاستيعاب حركة المرور مما جعل التداخل في حركة الميكانيكية وحركة المشاة نظراً لعدم تهيئتها ولعدم توفّر أماكن التوقف للحافلات والسيارات بها وهذا ما أدى إلى التأثير على المنظومة المرورية كما أن زيادة امتلاك المركبات الخاصة والتزايد السريع لنو السكان في الوسط الحضري كان له تأثير كبير على حركة المرور من خلال التشبع الكبير للطرق نتج عنه ظاهرة الازدحام المروري مما جعل السكان في بعض الأحيان يعتمدون على السيارات الخاصة للتنقل إلى قضاء حاجاتهم اليومية من كل استعمال للأرض في المدينة وهذا لتجنب ضياع الوقت الذي نتج عن سوء تخطيط توزيع استعمالات الأرض أدى إلى اختلال في شبكة النقل الحضري الجماعي وهذا مما خلصنا إليه من خلال إجراء الاستبيان على عينة من سكان المدينة تبين صحة الفرضية.

الفصل الثالث: اقتراحات وتوصيات

تمهيد:

- الاقتراحات

1 - على المستوى التنظيمي

2 - على مستوى الهياكل القاعدية

- توصيات عامة

تمهيد:

في هذا الفصل نحاول القيام بمعالجة لمختلف المشاكل التي تعرضنا لها سابقا والتي تتعلق بالاستعمالات الأرض وشبكة النقل الحضري الجماعي بشكل العام، ومحاولة إعطاء توصيات عامة قد تساهم في حل هذه المشاكل التي تتعلق بالتخطيط والتسيير، كما نقدم بعض الاقتراحات على مستوى استعمالات الارض وشبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة عين الدفلى .

الاقتراحات:**1 - اقتراحات على مستوى التنظيمي:****1-1- اقتراحات على مستوى استعمالات الأرض:**

بعد الدراسة السابقة للمختلف استعمالات الأرض وخاصة التي تؤثر سلبا على التنقلات في المدينة، حيث أنها تشهد نقصا في بعض الاستعمالات خاصة الإدارية .

1-1-1- الاستعمالات الإدارية:

من خلال الدراسة التحليلية لتجهيزات العمومية اتضح أن هناك نقص وبالتالي نقترح:

✓ فرع بلدي في كل من حي فرحات (القطاع الرابع)، وحي عين البيضاء(القطاع السابع).

✓ ملحق بريدي في حي فرحات(القطاع الرابع).

1-1-2- الاستعمالات التعليمية:

✓ اقتراح اكمالية في حي فرحات (القطاع الرابع).

1-1-3- الاستعمالات الخدماتية:

✓ تشجيع الاستثمار في المجال الخدمات في كل من القطاعات الرابع والخامس و السابع

لجعلها اكثر حيوية .

1-2- على مستوى الهياكل القاعدية:

بعد الوقوف على مجمل المشاكل المتعلقة بهياكل النقل الحضري نقترح ما يلي:

1-2-1- شبكة الطرق:

✓ تعبيد الطرق الثالثة خاصة في كل من حي فرحات وحي عين البيضاء وحي الخشاب.

✓ شق طريق من حي مازوني باتجاه شرقا نحو طريق الوطني رقم 4 مرورا بحي الخشاب ،
حي فرحات والحي المرقب للتخفيف الضغط على محور الطريق الوطني رقم 4.(المخطط
رقم 17)

✓ شق طريق بين الطريق لاجتتابي المؤدي إلى طريق السيار شرق غرب وبين الحي الإداري
(المركز الجديد للمدينة) للتقليل من الازدحام المروري في مركز الجديد للمدينة(المخطط
رقم 17) تزويد الطرق بممهلات خاصة أمام المدارس الابتدائية.
✓ تزويد الطرق بالإشارات المرور الأفقية وعمودية.

1-2-2-2- جسر:

✓ إنشاء جسر على خط السكة حديدية يربط بين الطريق لاجتتابي المؤدي إلى طريق السيار
شرق غرب وبين الحي الإداري (المركز الجديد للمدينة) (المخطط رقم 17).

1-2-3- أماكن التوقف:

✓ تهيئة المواقع على الطرقات وأمام التجهيزات في المدينة بشكل يساعد في سيولة الحركة
الميكانيكية مع اخذ بعين الاعتبار فئة ذوي احتياجات الخاصة.
✓ وضع الإشارات المرورية واللافتات الخاصة بالمواقف.

1-2-4- الإشارات:

✓ الصيانة الدورية لإشارات الضوئية للمدينة وخاصة في الظروف المناخية الصعبة (الرياح
القوية)

✓ تجهيز المدينة بالإشارات إرشادية الدالة على استخدامات الأرض (تجهيز، الأحياء.....الخ).

1-3- على مستوى الحافلات:

✓ وضع رسم لخط الحضري داخل كل حافلة يبين فيه أماكن التوقف واتجاه العام للخط
الحضري ومزود بالإشارة ضوئية وتسجيل صوتي باسم كل مكان توقف وهذا لفئات الصم
وبكم والمكفوفين.

✓ تزويد كل الحافلات بالنظام البطاقة الرقمية لدفع الفوري لتسعيرة، وتشجيع الاشتراكات
الأسبوعية أو الشهرية للركاب.

✓ وضع حافلات احتياطية لتجنب اضطرابات في الوقت و التأخير في حالة عطب في حافلة ما
أو وجود حركة تتقل غير عادية .

1-4- المحطات:

✓ تخصيص محطات فرعية مهيأة لتجنب التوقف على حافة الطرقات.

✓ تهيئة المحطة البرية لنقل المسافرين وتدعيمها بالخدمات اللازمة لمستعملي خطوط النقل الحضري.

✓ تهيئة محطات التوقف النقل الحضري وتجهيزها (بمقاعد الجلوس والانتظار ، أغطية واقية من مختلف العوامل الطبيعية المختلفة).

✓ تهيئة محطات التوقف مع مراعات فئة ذوي الاحتياجات الخاصة مسارات خاصة بهم.

1-5-1 اقتراحات على مستوى شبكة النقل الحضري:

1-5-1 تعديل في وحدات النقل:

✓ على مستوى الخط رقم 03 حيث يصبح الانطلاق من موقف عين البيضاء الوصول الى موقف مقبرة الشهداء وتدعيمه بحافلتين .

✓ -على مستوى الخط رقم 04 حيث يصبح الانطلاق من موقف مقبرة الشهداء الوصول الى موقف عين البيضاء وتدعيمه بحافلتين.

1-5-2 اقتراح خطوط نقل حضري جديدة:

✓ اقتراح خط جديد رقم 05 الانطلاق المركز التجاري (اينو) الوصول حي مازوني حيث يتم تشغيل به حافلتين .

✓ اقتراح خط جديد رقم 06 الانطلاق حي مازوني الوصول المركز التجاري (اينو) حيث يتم تشغيل به حافلتين .

توصيات عامة:

✓ يجب الاعتماد على مبادئ التخطيط العمراني والتي لا يمكن أن تتم بمعزل عن سياسة النقل، وعكس ذلك صحيح.

✓ يجب خلق نوع من التوزيع المتوازن لمختلف استعمالات الأرض جغرافيا .

✓ خلق أقطاب خدمتية في المناطق التي تفتقر لمثل هذه النشاطات من أجل إحداث توازن بين المناطق الوظيفية للمدينة.

✓ تحقيق الربط الجيد بين استعمالات الأراضي وحركة المرور.

✓ تحسين البنية التحتية لشبكة الطرق والنقل .

✓ مراعاة إمكانية التوسع في شبكة النقل الحضري مع اتجاهات التوسع العمراني في المستقبل.

✓ الصيانة الدورية والمستمرة لمختلف الهياكل الخاصة بالنقل على مستوى المدينة وخاصة الطرقات والأرصفة والإشارات المرور

✓ مراعاة القيم الاجتماعية السائدة عند التصميم الأماكن والفراغات الجديدة.

- ✓ إعادة تنظيم توزيع استعمالات الأرض و خاصة الإدارية أو فتح ملاحق لها في المناطق البعيدة
- ✓ العمل على التنسيق والتنظيم الفعال بين مختلف المديریات والجماعات المحلية وتفعيل التشاور فيما بينهم
- ✓ تشجيع المواطنين على استعمال وسائل النقل العمومي الجماعي
- ✓ نشر الثقافة المرورية باستعمال وسائل الإعلام وإعداد برامج تحسيسية من اجل رفع الوعي للسكان على أهمية استعمال خطوط النقل الحضري واستعمالات الأرض بالمدينة مع المحافظة على مختلف التجهيزات ووسائل المرتبطة بها.
- ✓ تجهيز المدينة باللاقات الإعلامية التي تعمل على توعية المواطنين بأهمية الأمن والسلامة المرورية والمحافظة على البيئة المحيط واستعمال حافلات النقل الحضري الجماعي .
- ✓ ضبط توقيت محكم لانطلاق الحافلات من مختلف المحطات النهائية والمواقف الموزعة عبر احياء المدينة لتفادي التقاء الحافلات في نقاط الاشتراك.
- ✓ تثبيت فترة التقاطع إلى وقت واحد بين الحافلة و الأخرى.
- ✓ تغيير الخطوط كلما دعت الضرورة لذلك بغية الوصول إلى شبكة نقل حضرية مثالية وتغطي احتياجات السكان في مجال النقل العمومي.
- ✓ فتح ب الاستثمار للخواص في مجال خدمات النقل لرفع من مستوى الخدمة جعلها اكثر تنافسية .
- ✓ تهيئة الطرق والأرصفة انجاز مسارات تكون مهيئة بالانارة العمومية والتشجير.
- ✓ استحداث مواقف الحافلات النقل الحضري الجماعي تكون مدروسة وفق الكثافة السكنية وحجم التقلات لمستعملي الخطوط باتجاه كل الاستعمالات للأرض مع ضمان التهيئة وشروط الأمن والسلامة للمستعملين .
- ✓ تنشيط الهياكل القاعدية المتوفرة لخدمة خطوط النقل الحضري الجماعي.
- ✓ تخصيص أروقة في الخط الحضري خاصة بحافلات النقل، ومنع توقف ومرور السيارات بها خاصة في ساعات الذروة.
- ✓ ضرورة توفير الراحة والأمن وشروط والسلامة لمستعملي شبكة النقل الحضري الجماعي
- ✓ تهيئة مواقف الحافلات وتجهيزها بوسائل الأمن والسلامة المرورية و توفير حافلات مجهزة بوسائل الأمان وخاصة لفئة ذوي الاحتياجات الخاصة عند الصعود والنزول.

✓ توفير النقل الخاص للعمال لنقلهم ذهابا وإيابا للمكان عملهم للتقليل من استخدامهم لسياراتهم وبالتالي التقليل من الازدحام المروري داخل شبكة النقل الحضري.

الخاتمة

يعتبر موضوع استعمالات الأرض وعلاقتها بالنقل الحضري الجماعي من المواضيع الصعبة والشائكة وتتطلب دراسة مجالية واسعة وعميقة للمدينة، حيث ان نوع استعمال الأرض (سكن، ادارة تجارة، صناعة الخ...) وكثافة هذا الاستعمال (شخص/هكتار، متر مربع مساحة مبنية، الخ...) وتوزيع استعمالات الأرض المختلفة جغرافيا" تعكس طلبا محددا على الانتقال بينها فالحركة بين موقع السكن ومكان العمل تكون غالبا باتجاه العمل صباحا وبتجاه المنزل مساء وهي ما يسبب في خلق ساعة الذروة في الفترة الصباحية والفترة المسائية.

أما الحركة بين موقع السكن واستعمالات الأرض الأخرى يمكن أن تكون لأهداف مختلفة و تنتوزع على ساعات اليوم. أما التحركات بين استعمالات الأرض المختلفة من غير السكن فهي متنوعة الأهداف أيضا ويمكن أن تكون جزءا من رحلة العودة إلى المسكن من العمل، حيث يتم مثلا التوقف للتسوق أو قضاء بعض الأعمال.

إن النظرة المعمقة لأهداف التنقل تظهر أن بعض التحركات ضرورية كالرحلة إلى العمل ويجب أن يكون الوصول في وقت محدد، بينما هناك أنواع أخرى من التنقلات يمكن تأخير حصولها أو حتى الاستغناء عنها كليا. كما أن هدف الرحلة يؤثر إلى حد كبير على اختيار وسيلة التنقل (إذا ما كانت هناك خيارات لذلك) وكذلك على مدى تقبل كلفتها.

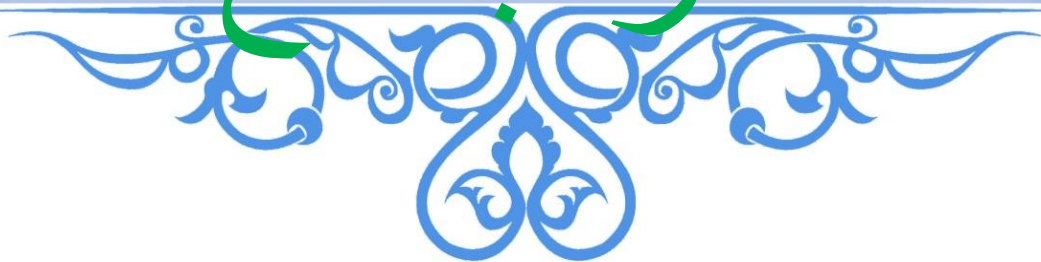
ويتضح مما تقدم أن التوزيع الجغرافي لاستعمالات الأرض هو الذي يحدد الكثير من خصائص التنقلات: مسافتها وتوقيت حصولها والواسطة التي تتم بها، لذلك يجب اخذ بعين الاعتبار السياسة العامة للنقل عند تخطيط العمراني للمدن .

ومن خلال دراستنا للموضوع في مدينة عين الدفلى ومحاولتنا إبراز العلاقة بين استعمالات الأرض و النقل الحضري الجماعي على مستوى ألمجالي للمدينة بصفة عامة و الوقوف عند ابرز المشاكل المتعلقة بالاستعمالات الأرض والنقل الحضري الجماعي .

وفي الأخير لا نستطيع الجزم بأننا توصلنا إلى حلول نهائية لهذه الإشكالية، غير أننا حاولنا الإمام بمعظم الجوانب التي تخدم الموضوع، عن طريق توضيح الوضع الراهن في المدينة، تبين أن المشاكل واقتراح حلول نراها مناسبة. لتبقى هذه الدراسة ولتطبيقها على أرض الوقائع في حاجة إلى دراسات مكملة ومعقدة تضمن التطبيق الجيد لها.



المراجع



قائمة المراجع :

المراجع باللغة العربية:

الكتب

- د. خلف الله بوجمعة : "العمران و المدينة" ، دار الهدى ، عين مليلة 2005 ، .
- د. فؤاد محمد الصقار ، التخطيط الإقليمي، الطباعة لثالثة، دار الصفاء للنشر و لتوزيع .الأردن 1999
- د .عاطف حمزة حسن، تخطيط المدن أسلوب و مراحل، مطابع قطر الوطنية 1990
- د.صلاح الدين الشامي استخدام الأرض "دراسة جغرافية" مدينة القاهرة مطبعة الأطلس. 1990
- د.عثمان محمد غنيم" تخطيط استخدام الأرض الريفي و الحضري إطار جغرافي عام" الطبعة الثانية دار الصفاء للنشر و التوزيع عمان ، الأردن، 2008 .
- محمد مدحت جابر ، الجغرافية العمران الريفي و الحضري ،مكتبة الانجلو المصرية القاهرة ، 2006
- صالح احمد أبو حسان "المخاطر لعشوائية لاستعمالات الأراضي" 2004 .
- أمل يحيى محيسن ' إستراتيجية التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي في مدينة غزة.

المذكرات و الأطروحات:

- عبد الصاحب ناجي رشيد البغدادي، الملائمة المكانية لاستعمالات الأرض السكنية في مدينة النجف ، أطروحة دكتوراه(غير منشورة)، مقدمة إلى مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 1999م،
- روابحي سناء ،النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري ،رسالة ماجستير ،جامعة الحاج
- لوهابي وليد ،النقل لحضري الجماعي - دراسة حالة الخط الحضري بوزوران - المحطة الجديدة باتنة ،
- مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر،جامعة الحاج لخضر باتنة /كلية العلوم الاقتصادية و التجارية
- /تخصص نقل وإمداد ، باتنة 2009.
- العربي كريمة وقبلي وحشية " تأثير استعمالات الأرض على حركة النقل الحضري" مذكرة ماستر أكاديمي
- معهد التسيير والتقنيات الحضرية جامعة محمد بوضياف المسيلة 2016 .
- حليم شيوخ و بوغريس صابر، دراسة سوسيو اقتصادية لحركة حافلات النقل الحضري وتنظيمها —
- دراسة حالة خط (وسط مدينة 1200مسكن)، مذكرة تخرج ENATT 1999.

الوثائق هيأت ومنظمات:

- الجريدة الرسمية لسنة 1988 العدد : 19 (المادة رقم:16من القانون رقم:88-17 المؤرخ في 10 ماي1988، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه .
- المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية عين الدفلى 2012

– دليل المنظمة العربية للتربية و العلوم و الثقافة . 1998

– دليل التخطيط في المدن السعودية . 2006

– دليل الممارسات السليمة لاستخدام الأراضي وتغيير استخدام الأراضي" تقرير الفريق الحكومي الدولي المعنى بتغيير المناخ" 2000

المصالح:

– مديرية النقل لولاية عين الدفلى

مديرية التجهيزات العمومية لولاية عين الدفلى

– مديرية الاشغال العمومية

مديرية الهندسة المعمارية والتعمير لولاية عين الدفلى

– الديوان الوطني للاحصاء

– مصلحة الارصاد الجوية عين الدفلى

– مكتب الدراسات والانجاز العمراني بعين الدفلى

مواقع الانترنت

– الموقع الالكتروني لمؤسسة النقل الحضري وشبه حضري لمدينة عين الدفلى . <http://www.etusad.dz>

– الموقع الالكتروني الوكالة الوطنية للوساطة و الضبط العقاري 2018 <http://www.aniref.dz>

المراجع بالغة الاجنبية :

- Illinois press,urbana,1965 CHAPIN .F, Stuart urban land use planning ,university of Jean Claude,1981.
- Intégration urbain par les moyens de transport collectif cas les deux secteurs urbains 05 juillet1962
- Ziadia– Mémoire De Fin D'étude En Vue De L'obtention D'un Diplôme D'ingénieur d'Etat en Gestion des Techniques URBAINES2006.



الملاحق



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التكوين العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف بالمسيطة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم: الهندسة الحضرية

شعبة: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: المدينة والنقل الحضري

إستمارة استبيان

حول موضوع:

استعمالات الأرض في المدينة وعلاقتها بالنقل

الحضري الجماعي

دراسة حالة مدينة عين الدفلى

أخي الفاضل أختي الفاضلة

تحية طيبة وبعد

يشرفني ان اضع بين ايديكم هذه الاستمارة التي تدخل ضمن إجراءات إعداد دراسة ميدانية لنيل

شهادة ماستر اكاامي "تخصص مدينة ونقل حضري" بمعهد التسيير والتقنيات الحضرية

جامعة المسيلة، لذا أرجو منكم ملئ هذه الاستمارة بكل جدية وموضوعية علما ان هذه المعلومات لإثراء

الدراسة بالمعلومات الكافية حول الموضوع ولإتمام العمل بنجاح .

تحت إشراف الأستاذ :

- قادري الدراجي

من اعداد الطلبة :

- لعيساوي عبد القادر

- حميش عبد الوهاب

ملاحظة: ضع العلامة (X) في الخانة التي تمثل إجابتك

1. ماهي وظيفتك ؟ موظف طالب تلميذ مهن حرة بطل
2. ماهو مكان عملك ؟ داخل المدينة خارج المدينة
3. ماهي الخدمات التي تقصدها ؟ إدارية تجارية تعليمية ترفيهية دينية العمل
4. هل الخدمات قريبة من مكان إقامتك؟ ممتازة جيدة متوسطة رديئة
5. ماهي الصعوبات التي تواجهها للوصول إلى الخدمات العامة؟
 بعض الخدمات بعيدة
 لا امتلاك سيارة للوصول
 ازدحام مروري
 صعوبات شخصية (عجز، مرض، كبر السن)
6. هل تتأخر عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة؟ نعم لا غالبا نادرا
7. ماهو سبب التأخير في الوصول إلى هذه الخدمات؟

- _____ ازدحام المروري للمركبات على الط
- _____ لا توجد أماكن مخصصة لوقوف السيارات
- _____ المرور من طرق الرئيسية للوصول من الخدمات
- _____ بعد المسافة
- _____ كثرة الضغط على حافلات النقل الحضري الجماعي
- ماهي وسيلة النقل التي تستعملها عند تنقلك ؟ سيارتك الخاصة النقل الحضري الجماعي المشي
- كيف تجد زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات ؟ معقولا راما غير ر
- كيف تجد وقت الانتظار في موقف النقل الحضري ؟ قص متوسط طوي
- هل تتوزع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم ؟ نعم لا
- هل يتوفر العدد الكافي من الحافلات النقل الحضري للخط واحد ؟ نعم لا دون إجابة
- كيف تجد مسار الخطوط ؟ مناسب غير مناسب
- ماهي أسباب تنقلك في المدينة؟ العمل الدراسة التسوق النزهة أخرى
- ماهو مستوى الإجمالي للنقل في مدينة؟ ممتاز جيد مقبول ضعيف
- كيف تجد القدرة على الوصول حيث تريد في مدينة عين الدفلى؟ ممتاز جيد مقبول
- هل حافلات النقل الحضري ملائمة لذوي الاحتياجات الخاصة ؟ نعم لا

شكرا



المراجع



قائمة المراجع :

المراجع باللغة العربية:

الكتب

- د.خلف الله بوجمعة : "العمران و المدينة" ، دار الهدى ، عين مليلة 2005 ، .
- د.فؤاد محمد الصقار ،التخطيط الإقليمي،الطباعة لثالثة، دار الصفاء للنشر و لتوزيع .الأردن 1999
- د .عاطف حمزة حسن، تخطيط المدن أسلوب و مراحل، مطابع قطر الوطنية 1990
- د.صلاح الدين الشامي استخدام الأرض "دراسة جغرافية" مدينة القاهرة مطبعة الأطلس.1990
- د.عثمان محمد غنيم" تخطيط استخدام الأرض الريفي و الحضري إطار جغرافي عام" الطبعة الثانية دار الصفاء للنشر و التوزيع عمان ، الأردن، 2008 .
- محمد مدحت جابر ، الجغرافية العمران الريفي و الحضري ،مكتبة الانجلو المصرية القاهرة ،2006
- صالح احمد أبو حسان "المخاطر لعشوائية للاستعمالات الأراضي" 2004 .
- أمل يحيى محيسن ' إستراتيجية التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي في مدينة غزة.

المذكرات و الأطروحات:

- عبد الصاحب ناجي رشيد البغدادي، الملائمة المكانية لاستعمالات الأرض السكنية في مدينة النجف ، أطروحة دكتوراه(غير منشورة)، مقدمة إلى مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 1999م،
- روابحي سينا ،النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري ،رسالة ماجستير ،جامعة الحاج
- لوهابي وليد ،النقل لحضري الجماعي - دراسة حالة الخط الحضري بوزوران - المحطة الجديدة باتنة ،
- مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر،جامعة الحاج لخضر باتنة /كلية العلوم الاقتصادية و التجارية
- /تخصص نقل وإمداد ، باتنة 2009.
- العربي كريمة وقبلي وحشية " تأثير استعمالات الأرض على حركة النقل الحضري" مذكرة ماستر أكاديمي
- .معهد التسيير والتقنيات الحضرية جامعة محمد بوضياف المسيلة 2016 .
- حليم شيوخ و بوغريس صابر ، دراسة سوسيو اقتصادية لحركة حافلات النقل الحضري وتنظيمها
- دراسة حالة خط (وسط مدينة 1200مسكن)، مذكرة تخرج ENATT 1999.

الوثائق هيأت ومنظمات:

- الجريدة الرسمية لسنة 1988 العدد : 19 (المادة رقم:16من القانون رقم:88-17 المؤرخ في 10 ماي1988، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية عين الدفلى 2012

– دليل المنظمة العربية للتربية و العلوم و الثقافة .1998

– دليل التخطيط في المدن السعودية .2006

– دليل الممارسات السليمة لاستخدام الأراضي وتغيير استخدام الأراضي" تقرير الفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ" 2000

المصالح:

– مديرية النقل لولاية عين الدفلى

مديرية التجهيزات العمومية لولاية عين الدفلى

– مديرية الاشغال العمومية

مديرية الهندسة المعمارية والتعمير لولاية عين الدفلى

– الديوان الوطني للاحصاء

– مصلحة الارصاد الجوية عين الدفلى

– مكتب الدراسات والانجاز العمراني بعين الدفلى

مواقع الانترنت

– الموقع الالكتروني لمؤسسة النقل الحضري وشبه حضري لمدينة عين الدفلى . <http://www.etusad.dz>

– الموقع الالكتروني الوكالة الوطنية للوساطة و الضبط العقاري 2018 <http://www.aniref.dz>

المراجع بالغة الاجنبية :

- Illinois press,urbana,1965 CHAPIN .F, Stuart urban land use planning ,university of Jean Claude,1981.
- Intégration urbain par les moyens de transport collectif cas les deux secteurs urbains 05 juillet1962
- Ziadia– Mémoire De Fin D'étude En Vue De L'obtention D'un Diplôme D'ingénieur d'Etat en Gestion des Techniques URBAINES2006.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة محمد بوضياف بالمسيـلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم: الهندسة الحضرية

شعبة: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: المدينة والنقل الحضري

إستمارة استبيان

حول موضوع:

استعمالات الأرض في المدينة وعلاقتها بالنقل

الحضري الجماعي

دراسة حالة مدينة عين الدفلى

اخي الفاضل أختي الفاضلة

تحية طيبة وبعد

يشرفني ان اضع بين ايديكم هذه الاستمارة التي تدخل ضمن إجراءات إعداد دراسة ميدانية لنيل

شهادة ماستر اكادمي "تخصص مدينة ونقل حضري" بمعهد التسيير والتقنيات الحضرية

جامعة المسيلة، لذا أرجو منكم ملئ هذه الاستمارة بكل جدية وموضوعية علما ان هذه المعلومات لإثراء

الدراسة بالمعلومات الكافية حول الموضوع ولإتمام العمل بنجاح .

تحت إشراف الأستاذ :

- قادري الدراجي

من اعداد الطلبة :

- لعيساوي عبد القادر

- حميش عبد الوهاب

ملاحظة: ضع العلامة (X) في الخانة التي تمثل إجابتك

1. ماهي وظيفتك ؟ موظف طالب تلميذ مهن حرة بطل
2. ماهو مكان عملك ؟ داخل المدينة خارج المدينة
3. ماهي الخدمات التي تقصدها ؟ إدارية تجارية تعليمية ترفيهية دينية العمل
4. هل الخدمات قريبة من مكان إقامتك؟ ممتازة جيدة متوسطة رديئة
5. ماهي الصعوبات التي تواجهها للوصول إلى الخدمات العامة؟
 بعض الخدمات بعيدة
 لا امتلاك سيارة للوصول
 ازدحام مروري
 صعوبات شخصية (عجز، مرض، كبر السن)
6. هل تتأخر عند التنقل إلى أماكن الخدمات العامة؟ نعم لا غالبا نادرا
7. ماهو سبب التأخير في الوصول إلى هذه الخدمات؟

- _____ ازدحام المروري للمركبات على الط
- _____ لا توجد أماكن مخصصة لوقوف الح
- _____ المرور من طرق الرئيسية للوصول مك الخدمات
- _____ بعد المسافة
- _____ كثرة الضغط على حافلات النقل الحضري الجماعي
- ماهي وسيلة النقل التي تستعملها عند تنقلك ؟ سيارتك الخاصة النقل الحضري الجماعي المشي
- كيف تجد زمن الرحلة الذي يستغرقه النقل الحضري الجماعي بالحافلات ؟ معقولا راح غير ر
- كيف تجد وقت الانتظار في موقف النقل الحضري ؟ قص متوسط طوي
- هل تتوزع رحلات النقل الحضري الجماعي بالحافلات على فترات اليوم ؟ نعم لا
- هل يتوفر العدد الكافي من الحافلات النقل الحضري للخط واحد ؟ نعم لا دون إجابة
- كيف تجد مسار الخطوط ؟ مناسب غير مناسب
- ماهي أسباب تنقلك في المدينة؟ العمل الدراسة التسوق النزهة أخرى
- ماهو مستوى الإجمالي للنقل في مدينة؟ ممتاز جيد مقبول ضعيف
- كيف تجد القدرة على الوصول حيث تريد في مدينة عين الدفلى؟ ممتاز جيد مقبول
- هل حافلات النقل الحضري ملائمة لذوي الاحتياجات الخاصة ؟ نعم لا

شكرا