

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: هندسة معمارية، عمران و مهن المدينة

فروع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: مدينة ونقل حضري



معهد: تسيير التقنيات الحضرية

قسم: الهندسة الحضرية

رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالب: موسى عبد القادر

تحت عنوان

المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة (دراسة نقدية)

لجنة المناقشة:

رئيسا

مشرفا ومقررا

مناقشا

جامعة محمد بوضياف

جامعة محمد بوضياف

جامعة محمد بوضياف

علال أحمد

بلخير إسماعيل

لمخاطي أحمد

السنة الجامعية: 2019/2018



مهما أخبرتكم عن ما في قلبي من أحاسيس مليئة بالصدق والحب . . . فالكلمات والحروف لن توفيكم قدركم
ولهذا أهدىكم أجمل العبارات لعلها تعبر ولو قليلاً عما في قلبي . . . كما أهدى هذا العمل المتواضع

إلى أمي الحبيبة . . . تحية أبعثها إليك يا هبة الرحمن، يا مَنْ جاهدتني وضحيتي لأجلي، وكنتمني الألام حتى أسعد، ومرقت عظامك
حتى أقوى، فكل التحية والتقدير لك يا أعلى ما في الوجود، ماذا أقول عنك . . . فالكلمات والعبارات لن توفيك شيئاً من حقدك .
إلى أبي الحنون . . . كل الاحترام والتقدير لك يا نبع العطاء، يا مكافحاً لأجلنا، ويا مناضلاً لإسعادنا، كابدت مشاق الحياة كي
تخدمنا، وذقت ألوان الشقاء كي تريننا، فزهرت البذور وها أنت تجني الثمار، جيلاً طيباً فيه الخير والعطاء يا ذن الله تعالى
فكل الفخر لي أنك أبي .

ومهما بحثت في قاموس الكلمات وشررت من عبارات فلن أجد كلمات توفيكم حقكم وقدركم يا والدي العزيزين .
إلى إخوتي الأعزاء . . . سعادتكم بكم كبيرة، ولن أتخلى عنكم ما حييت .

إلى أمل حياتي . . . إلى صاحبة القلب الطيب . . . إلى صاحبة النفس الأبية . . . إلى صاحبة الابتسامة الفريدة . . . أعطر التحايا
وأطيب المنى، أنتي نصفني الآخر، في جسد آخر، فأنت أجمل هدية من رب البرية .
إلى جميع أطفال العائلة . . . الذين نطمح بعالم جميل لهم

إلى جميع أفراد عائلتي دون استثناء . . . وإلى كل من يعرفني من قريب أو من بعيد



شكر وتقدير

تسابق الكلمات وتزاحم العبارات لتنظم عقد الشكر الذي لا يستحقه إلا أتم، رسالة أبعثها مليئة بالحب والتقدير والاحترام

فلو أنني أوتيت كل بلاغة . . . وأفنيت مجر النطق والنظم والنثر

لما كنت بعد القول إلا مقصراً . . . ومعترفاً بالعجز عن واجب الشكر .

لهذا أتقدم بأجمل وأسمى عبارات الشكر والعرفان

إلى الأستاذ المحترم: بلخير إسماعيل

وإلى جميع أساتذة معهد تسيير التقنيات الحضرية دون استثناء

كما أتوجه بالشكر الجزيل إلى مدير المحطة البرية الجديدة بالمسيلة وجميع الموظفين بها

فألف شكر لكم على حسن المعاملة والاستقبال وعلى كل ما قدمتم

كما أشكر جميع من ساعدنا في إنجاز هذا العمل المتواضع من قريب أو من بعيد

فألف شكر لكم جميعاً

عبد القادر

عبد القادر
ABDELKADER



ملخص:

إن للنقل الحضري أهمية بالغة بالنسبة للمدينة، و هذه الأهمية تقتضي توفر الهياكل القاعدية المتعلقة به، بما في ذلك المحطات البرية لنقل المسافرين و التي تعتبر من أهم الهياكل القاعدية التي من شأنها تسهيل النقل داخل المدينة و ربطها بمحيطها، إضافة إلى الدور الهام الذي تلعبه في التنمية الاقتصادية والاجتماعية و الثقافية.

ونظرا لهاته الأهمية التي تكتسيها محطات النقل، أصبحت من أهم المواضيع المطروحة في الوقت الراهن، و هذا ما دفعنا للقيام بهذه الدراسة حيث تطرقنا لمختلف المشاكل التي تعاني منها المحطة البرية لنقل المسافرين بمدينة المسيلة.

هذه المشاكل التي أثرت على وظيفة المحطة و أدت إلى ظهور عدة نقائص متعلقة بالنقل، كل هذا على غرار تذبذب القرارات المتخذة من قبل الجهات المعنية في الاستقرار على برنامج نقل دائم خاصة و أن المدينة اصبحت تحتوي على محطتين، و هذا طبعا ما زاد من صعوبة التسيير.

ومن خلال بحثنا هذا حاولنا معرفة مدى توافق المحطة البرية الجديدة بالمسيلة مع المعايير التصميمية المتعلقة بمحطات النقل البرية، إضافة إلى محاولتنا معرفة مختلف المشاكل التي تعاني منها المحطة سواء المتعلقة بالموقع و الوظيفة، التهيئة و الجانب التقني و التسييري، و هذا عن طريق الملاحظة المباشرة و التقييم و كذا توزيع استمارة الاستبيان و إجراء بعض المقابلات.

وعمدنا في نهاية هذه الدراسة إلى وضع جملة من الاقتراحات و التوصيات التي من شأنها تحسين الوظيفة التي وجدت من أجلها المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة.

الكلمات المفتاحية:

المحطة البرية - مدينة المسيلة - النقل الحضري - مستوى الخدمة - الوظيفة.

ارس

الفه

فهرس المحت ويات	
الصفحة	العناوان
I	إهداء
II	شكر و تقدير
III	المخلص
V	فهرس المحتويات
VIII	فهرس الصور
VIII	فهرس الجداول
X	فهرس الخرائط
X	فهرس الأشكال
XI	فهرس المخططات
XI	قائمة الملاحق
الفصل التمهيدي مدخل عام	
1	مقدمة
3	1- الإشكالية
4	2- الفرضيات
4	3- مبررات اختيار الموضوع
5	4- أهداف الدراسة
5	5- منهجية البحث و الأدوات المستعملة
5	6- الصعوبات التي واجهت الدراسة
6	7- هيكلية المذكرة
الفصل الأول السند النظري	
8	تمهيد
8	I- تحديد بعض المفاهيم
8	I-1- مفهوم النقل
8	I-2- مفهوم التنقل
8	I-3- مفهوم النسيج الحضري
9	I-4- تعريف النقل الحضري
9	I-5- تعريف شبكة النقل الحضري
9	I-6- تعريف النقل البري
9	I-7- مفهوم تعريف الهياكل القاعدية للنقل
9	I-8- تعريف محطة النقل
10	I-9- محطات النقل البرية
10	I-10- مفهوم محطات النقل البري للمسافرين
10	I-11- محطة السكة الحديدية
10	I-12- تعريف مديرية النقل
11	II- بعض العناصر المكونة للمحطات البرية لنقل المسافرين
11	III- بعض الاشتراطات القانونية في محطات النقل البرية
12	IV- مشاكل محطات نقل الركاب البرية

13	V- الدراسات السابقة المتخصصة في تصميم محطات نقل الركاب البرية
13	V-1- دراسة (Desiderio.2000)
13	V-2- دراسة (Blow.2005)
14	V-3- دراسة (Edwards.2011)
14	V-4- دراسة (QTTA.2012)
15	V-5- دراسة (LINDSTROM.2013)
15	V-6- دراسة (معن والتحافي وسعيد.2013)
16	الأسس التصميمية في محطات نقل الركاب البرية من خلال الدراسات السابقة
20	VI- بعض الأمثلة عن مشاريع محطات نقل الركاب البرية
20	VI-1- محطة ميونخ (ألمانيا) Munich Central Bus Station, Germany
20	VI-2- محطة ترانزباي (سان فرانسيسكو) Trans Bay, San Francisco, USA
22	VI-3- محطة العليا (الرياض) Olaya Station
23	العناصر المستخلصة من الأمثلة عن مشاريع محطات نقل الركاب البرية
24	VII- المتطلبات التصميمية لمحطات نقل الركاب البرية
24	VII-1- المتطلبات الوظيفية
24	VII-2- المتطلبات الحركية
25	VII-3- متطلبات الأمن
25	VII-4- متطلبات سلامة الاستخدام
25	VII-5- متطلبات التصميم البيئي المستدام
25	VII-6- متطلبات تحقيق الكفاءة الاقتصادية
26	صور لبعض المحطات البرية لنقل المسافرين (بالجزائر)
27	خلاصة الفصل
الفصل الثاني مدينة المسيلة و علاقتها بالمحطة البرية الجديدة	
29	تمهيد
30	1- تقديم ولاية المسيلة
30	2- تقديم بلدية المسيلة
31	3- تقديم مدينة المسيلة
32	4- المداخل الرئيسية لمدينة المسيلة
32	5- القطاعات في مدينة المسيلة
35	6- المميزات الاقتصادية لمدينة المسيلة
35	7- ظهور و تطور قطاع النقل في مدينة المسيلة
36	8- علاقة المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بأجزاء مدينة المسيلة
36	8-1- موقع المحطة البرية الجديدة بالنسبة للمدينة
36	8-1-1- المحيط المجاور للمحطة
38	8-1-2- علاقة المحطة البرية الجديدة بالمحطة القديمة
39	8-2- علاقة المحطة باتجاه التوسع
40	8-3- علاقة المحطة بالمحاور الكبرى في المدينة
41	8-4- علاقة المحطة بالتجهيزات الموجودة في المدينة
43	8-4-1- المسافة الكيلومترية بين المحطة و مختلف التجهيزات المهمة في المدينة

43	8-5- علاقة المحطة بالأحياء السكنية
44	8-6- علاقة المحطة بخطوط النقل
45	8-6-1- خطوط النقل الحضري الجماعي العمومي
46	8-6-2- خطوط النقل الحضري الجماعي الخاص
47	8-6-3- خطوط النقل الحضري الجماعي التي تربط المحطة الجديدة بالمدينة
48	8-6-4- خطوط النقل ما بين البلديات
50	8-6-5- خطوط النقل ما بين الولايات
52	8-6-6- خطوط النقل بالسكة الحديدية
53	خلاصة الفصل
الفصل الثالث الدراسة التحليلية للمحطة البرية الجديدة	
55	تمهيد
56	بطاقة تقنية للمحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة
59	I- الدراسة التحليلية لمكونات المحطة
59	I-1- دراسة الإطار المبني
60	I-2- دراسة الإطار الغير مبني
60	I-2-1- دراسة الطرقات
62	I-2-2- دراسة الأرصفة
63	I-2-3- دراسة المساحات الخضراء
64	I-2-4- دراسة المواقع
65	I-2-5- دراسة المنافذ
67	I-2-6- دراسة التأثيرات و الإشارات المرورية داخل المحطة
68	I-3- دراسة الحركة الميكانيكية و حركة المشاة
70	II- تقييم المحطة البرية الجديدة لمدينة المسيلة
70	II-1- تقييم مستوى أداء المحطة عن طريق الملاحظة المباشرة
72	II-1-1- تقييم معايير الجانب الوظيفي
73	II-1-2- تقييم معايير الجانب التقني
74	II-1-3- تقييم معايير الجانب التسييري
75	II-2- تحليل نتائج التقييم
76	III- تحليل استمارة الاستبيان و المقابلة
77	III-1- تحديد عينة الدراسة
78	III-2- تحليل استمارة الاستبيان
78	III-2-1- الجانب التقني
80	III-2-2- الجانب التسييري
81	III-2-3- الجانب الوظيفي
88	III-2-4- جانب النقل (الربط بأجزاء المدينة)
89	III-2-5- الجانب البيئي
90	III-2-6- المظهر العمراني
92	III-3- أجوبة الموظفين و القائمين على شؤون المحطة عن أسئلة المقابلة
94	III-4- النتائج المتحصل عليها من المقابلة

94	IV- خلاصة نتائج الدراسة التحليلية للمحطة
96	V- التوصيات و الاقتراحات
99	الخلاصة العامة
101	قائمة المراجع
104	الملاحق

فهرس الصور		
الرقم	العنوان	الصفحة
01	بعض الصور لمحطة ميونخ بألمانيا	20
02	بعض الصور لمحطة ترانزباي بأمریکا	21
03	بعض الصور لمحطة العليا بالرياض	22
04	صور لبعض المحطات البرية لنقل المسافرين (بالجزائر)	26
05	المحطة البرية القديمة لنقل المسافرين	38
06	المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين	38
07	حافلة نقل حضري جماعي خاصة	48
08	حافلة نقل حضري جماعي عمومية	48
09	حافلة لخط عابر على المحطة	51
10	حافلة لخط برج بو عريريج	51
11	مبنى محطة القطار	52
12	بعض الصور للمحطة البرية الجديدة بمدينة المسيلة	55
13	مبنى المحطة الجديدة	60
14	مبنى مرآد العمال	60
15	مبنى محطة القطار	60
16	حالة الطرقات داخل المحطة	61
17	حالة الأرصفة داخل المحطة	62
18	حالة المساحات الخضراء داخل المحطة	63
19	بعض المواقف داخل المحطة	65
20	مداخل المحطة	66
21	بعض التآثيرات داخل المحطة	68
22	الحركة داخل المحطة	68
23	جانب من قاعة الانتظار - المطعم - مكتب البريد	73
24	شباك الاستقبال و الحجز	74
25	مداخل مبنى المحطة	74
26	مكتب أمن - موقف حافلات - مدخل مبنى المحطة - المصلحة التجارية	74

فهرس الجداول		
الرقم	العنوان	الصفحة
01	الأسس التصميمية في محطات نقل الركاب البرية من خلال الدراسات السابقة	16
02	العناصر المستخلصة من الأمثلة عن مشاريع محطات نقل الركاب البرية	23
03	خطوط حافلات النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة	44
04	توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي العمومي بمدينة المسيلة	45

46	توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي للخواص بمدينة المسيلة	05
47	خطوط النقل الحضري الجماعي التي تربط المحطة الجديدة بالمدينة	06
48	خطوط النقل المبرمجة بين البلديات	07
49	خطوط النقل الفعلية ما بين البلديات	08
50	خطوط النقل المبرمجة بين الولايات	09
51	خطوط النقل الفعلية ما بين الولايات	10
52	توقيت القطار المبرمج لنقل الركاب	11
56	بطاقة تقنية للمحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة	12
71	العناصر المقترحة لعملية التقييم	13
72	سلم تنقيط عناصر التقييم	14
72	تنقيط عناصر الجانب الوظيفي	15
73	تنقيط عناصر الجانب التقني	16
74	تنقيط عناصر الجانب التسييري	17
75	النسب المتحصل عليها بعد عملية التقييم	18
77	عدد المسافرين بالحافلات دون حجز خلال سنة (مارس 2018-مارس 2019)	19
77	عدد المسافرين بسيارات الأجرة خلال سنة (مارس 2018-مارس 2019)	20
77	عدد المسافرين باستعمال حجز التذاكر خلال سنة (مارس 2018-مارس 2019)	21
78	المتوسط اليومي الإجمالي لعدد المسافرين	22
78	نسبة وجود الضجيج في المحطة	23
79	نسبة صعوبات التنقل داخل المحطة	24
79	نسبة أهم الصعوبات الموجودة داخل المحطة	25
80	نسبة تلاؤم مواعيد النقل مع المستعملين	26
81	أسباب عدم ملائمة مواعيد النقل لبعض المستعملين	27
81	نسبة وجود الأمن داخل المحطة	28
82	نسبة التعرض للخطر داخل المحطة	29
83	نسبة استعمال بعض المرافق داخل المحطة	30
84	نسبة وجود أماكن الانتظار	31
84	نسبة استعمال أماكن الانتظار	32
85	أسباب عدم استعمال أماكن الانتظار	33
85	نسبة توفر وسائل النقل في الأسبوع	34
86	نسب الأيام التي لا يتوفر فيها النقل	35
86	نسبة توفر وسائل النقل ليلا	36
87	نسبة القرب من المحطتين	37
87	نسبة قرب المحطة من المستعمل	38
88	نسبة استعمال المحطة البرية الجديدة	39
88	نسبة الوصول المباشر و السلس إلى المحطة	40
89	نسبة توفر وسائل النقل التي تربط بين المحطة و المدينة	41
89	نسبة تسبب المحطة في التلوث المساحي	42
90	نسبة الصبغة الجمالية التي منحها المحطة لمحيطها المجاور	43
91	ملخص نتائج تحليل استمارة الاستبيان	44
96	التوصيات و الاقتراحات	45

فهرس الخرائط		
الرقم	العنوان	الصفحة
01	موقع بلدية المسيلة بالنسبة للولاية	30
02	موقع مدينة المسيلة بالنسبة للبلدية	31
03	مداخل مدينة المسيلة	32
04	قطاعات مدينة المسيلة	34
05	موقع المحطة البرية الجديدة بالنسبة للمدينة	37
06	المحيط المجاور للمحطة البرية الجديدة	37
07	موقع المحطتين الجديدة و القديمة بالنسبة للمدينة	39
08	المحاور الرئيسية للمدينة	41
09	موقع المحطة بالنسبة لأهم التجهيزات في المدينة	42
10	البعد بين المحطة الجديدة و أهم التجهيزات	43
11	موقع المحطة بالنسبة للأحياء السكنية	44
12	خطوط النقل الحضري الجماعي العمومي	45
13	خطوط النقل الحضري الجماعي الخاص	46
14	خطوط النقل الحضري الجماعي التي تربط المحطة بالمدينة	47
15	خطوط النقل ما بين البلديات	49
16	الإطار المبني للمحطة	59
17	الطرق داخل المحطة	61
18	الأرصعة داخل المحطة	62
19	المساحات الخضراء داخل المحطة	63
20	توزيع المواقف داخل المحطة	64
21	منافذ المحطة	66
22	الحركة و التصادم داخل المحطة	69

فهرس الأشكال		
الرقم	العنوان	الصفحة
01	المتطلبات التصميمية لمحطات نقل الركاب البرية	24
02	الجوانب التي تم اعتمادها في عملية التقييم	70
03	النسب المتحصل عليها بعد عملية التقييم	75
04	نسبة وجود الضجيج في المحطة	78
05	نسبة صعوبات التنقل داخل المحطة	79
06	نسبة أهم الصعوبات الموجودة داخل المحطة	80
07	نسبة تلاؤم مواعيد النقل مع المستعملين	80
08	أسباب عدم ملائمة مواعيد النقل لبعض المستعملين	81
09	نسبة وجود الأمن داخل المحطة	81
10	نسبة التعرض للخطر داخل المحطة	82
11	نسبة استعمال بعض المرافق داخل المحطة	83
12	نسبة وجود أماكن الانتظار	84
13	نسبة استعمال أماكن الانتظار	84

85	نسب أسباب عدم استعمال أماكن الانتظار	14
85	نسبة توفر وسائل النقل في الأسبوع	15
86	نسب الأيام التي لا يتوفر فيها النقل	16
86	نسبة توفر وسائل النقل ليلا	17
87	نسبة القرب من المحطتين	18
87	نسبة قرب المحطة من المستعمل	19
88	نسبة استعمال المحطة البرية الجديدة	20
88	نسبة الوصول المباشر و السلس إلى المحطة	21
89	نسبة توفر وسائل النقل التي تربط بين المحطة و المدينة	22
89	نسبة تسبب المحطة في التلوث المساحي	23
90	نسبة الصبغة الجمالية التي منحتها المحطة لمحيطها المجاور	24
95	خلاصة نتائج الدراسة التحليلية للمحطة البرية الجديدة	25

فهرس المخططات

الرقم	العنوان	الصفحة
01	المخطط المقترح للمحطة	57
02	مخطط الوضعية الحالية للمحطة	58
03	الإشارات المرورية داخل المحطة	67

قائمة الملاحق

01-	استمارة بحث ميدانية للمسافرين
02-	الأسئلة المتعلقة بالمقابلة مع أحد الموظفين أو القائمين على شؤون المحطة البرية الجديدة
03-	Fiche Technique Gare Routière de la Wilaya de M'sila Type A
04-	مخطط الرصيف للمحطة البرية الجديدة
05-	مقال من (موقع: الصريح): العشرات يستفسرون عن مصير المحطة البرية الجديدة بالمسيلة.
06-	مقال من جريدة الفجر: الناقلون الخواص بالمسيلة يعزفون عن استغلال المحطة البرية.
07-	مقال من (موقع الأوقات): محطة المسافرين الجديدة تتحول إلى أطلال (موقع الأوقات)
08-	مقال من جريدة النصر: بسبب سهولة الدخول و الخروج منها – هجرة جماعية لسيارات الأجرة نحو المحطة البرية القديمة بالمسيلة.
09-	ملخص النشرات الإخبارية عن المحطة (ملخص فيديوهات أخبار من اليوتوب) - المحطة البرية الجديدة تستعد لإنقاذها من الزوال (قناة الشروق) - أصحاب سيارات الأجرة و الحافلات يمتنعون عن دخول المحطة الجديدة (قناة الشروق) - مشاكل الناقلين تتفاقم على مستوى المحطة الجديدة بالمسيلة (قناة النهار) - محطة نقل المسافرين، محلات تجارية و خدماتية في مهب الريح (قناة النهار)
10-	منشور مقتبس من صفحة ولاية المسيلة المتضمن معظم مطالب السكان المتعلقة بالمحطة البرية الجديدة بتاريخ: 18 يوليو 2017 (Facebook)

الفصل التمهيدي

مدخل عام

- مقدمة.
- 1- الإشكالية.
- 2- الفرضيات.
- 3- مبررات اختيار الموضوع.
- 4- أهداف الدراسة.
- 5- منهجية البحث و الأدوات المستعملة.
- 6- الصعوبات التي واجهت الدراسة.
- 7- هيكلية المذكرة.

مقدمة:

يعتبر النقل الحضري من أهم عوامل تقدم المدن و تطورها لما له من أهمية اجتماعية و اقتصادية فهو رمز التطور و التحضر و به يقاس تقدم الدول، إلا ان النقل الحضري ليس الوسيلة فقط و إنما هو نظام متكامل ينجح بتكامل عناصره و المتمثلة في الوسائل والقوانين التسييرية و الهياكل القاعدية ، و من بين الهياكل القاعدية التي تعتبر همزة وصل داخل هذا النظام هي المحطات البرية التي تعتبر نقطة الالتقاء لعدة انماط من النقل البري.

و من خلال هذا العمل سنقدم دراسة نقدية للمحطة البرية الجديدة المتعددة الأنماط لنقل المسافرين بمدينة المسيلة.

تعد محطات نقل الركاب البرية النواة المركزية في المدينة ، و ذلك من خلال قدرتها على ربط وسائل النقل المختلفة في مكان واحد، وتحقيق كافة المتطلبات الخاصة بتشجيع الركاب على استخدام النقل العام، لذلك فقد شهدت معظم دول العالم تزايد الاهتمام بمحطات نقل الركاب بشكل عام ومتطلباتها التصميمية بشكل خاص، وقد ظهر ذلك جلياً ضمن التوجهات المعاصرة للنقل.

كما أن للمحطات دور هام في النقل والتوصيل لذا يجب أن تتوفر على مجموعة من العناصر والخدمات لتلبية حاجات المسافرين، كما أن لها دور عمراني معماري لتعطي صبغة جمالية للمدينة وتكون كنقطة مرجعية وتزيد من ديناميكية الحركة، ومن أجل هذا يجب معرفة ما مدى وظيفة المحطة البرية الجديدة بالمسيلة و كذا تقييم مستوى الخدمة التي تقدمها هذه المحطة، و لتحقيق الأهداف التي جاءت من أجلها هذه الدراسة اعتمدنا على منهجية التقييم وفقا لمجموعة من المعايير التي لها علاقة بالمحطات البرية، بما في ذلك الجانب الوظيفي، التقني، و التسييري، و قمنا بتقسيم المذكرة إلى 04 فصول منها فصل تمهيدي و 3 فصول أخرى إضافة إلى مقدمة و خاتمة عامة، حيث تضمن:

✓ **الفصل التمهيدي:** نظرة و مدخل عام حول موضوع الدراسة.

✓ **الفصل الأول:** فقد تمثل في السند النظري، حيث تناولنا فيه جملة من المصطلحات و المفاهيم التي تخص الموضوع إضافة إلى جملة من الجوانب النظرية المتعلقة بمحطات النقل البرية بما في ذلك الدراسات السابقة و بعض الأمثلة عن المحطات البرية، و كذا أهم المعايير التصميمية للمحطات البرية لنقل المسافرين.

✓ **الفصل الثاني:** فقد تضمن العلاقة بين مدينة المسيلة و المحطة البرية الجديدة، و قصد الإلمام بالموضوع بشكل جيد، قمنا فيه بإعطاء نظرة تقديمية عن مدينة المسيلة بشكل مختصر و كذا حالة النقل بالمدينة ككل و العلاقة التي تربط بين المدينة و المحطة البرية الجديدة.

✓ **الفصل الثالث:** قمنا بدراسة تحليلية مفصلة و شاملة للمحطة الجديدة، و من ثم قمنا بعملية التقييم وفق المعايير التصميمية المندرجة ضمن السند النظري، و كذا تحليل نتائج استمارة الاستبيان و المقابلة.

و في نهاية هذه الدراسة توصلنا إلى معرفة النقائص التي تعاني منها منطقة الدراسة و خلصنا إلى تقييم مستوى أداء المحطة البرية الجديدة بالمسيلة، و عليه قمنا باقتراح جملة من التوصيات و الاقتراحات، التي من شأنها أن تساعد القائمين على شؤون المحطة و الفاعلين بصفة عامة على تحسين مستوى أداء المحطة و كذا اتخاذ القرارات المناسبة التي من شأنها إخراج المحطة من المشاكل العديدة التي تواجهها، و جعلها تحقق وظيفتها التي وجدت من أجلها.

1- الإشكالية:

إن للنقل دور كبير في تطور و ازدهار المدينة، فهو القلب النابض لمختلف النشاطات داخل المجال الحضري، حيث يعتمد هذا الأخير على مجموعة من الهياكل القاعدية الهامة، من بينها المحطات البرية لنقل المسافرين التي من شأنها أن تسهل و تشجع النقل الجماعي، فهي النواة المركزية التي يمكن من خلالها تحقيق تنمية في المجتمع، و هذا من خلال قدرتها على ربط أنواع متعددة من وسائل النقل في مكان واحد، و خلق حالة من التفاعل بين حركة المستخدمين و فضاءات المحطة التي يجب أن تكون جذابة و متماسكة، و من كل هذا فهذه المحطات تكتسب أهمية خاصة من خلال دورها الهام الذي تلعبه في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية، فضلا عن أنها تعتبر من أهم الهياكل الأساسية التي تعتمد عليها خطط التنمية في كل بلد.

و على الرغم من هذه المزايا التي توفرها هذه المحطات، نرى أن حالتها في كثير من المدن الجزائرية متدهورة و لا تلبى الأهداف التي وجدت من أجلها، إضافة إلى عدم تماشيها مع التطور الحاصل كما هو الحال في مدينة المسيلة، حيث تم تدشين محطة نقل برية جديدة سنة 2013 داخل النسيج الحضري و تمت محاولة الاستغناء عن المحطة البرية القديمة الموجودة على أطراف النسيج الحضري و كان القصد هو دمجها مع محطة السكة الحديدية، و كذا جمع كل وسائل النقل في مكان واحد، غير أنه و بعد فترة وجيزة من استغلال هذه المحطة الجديدة، أصبحت هذه الأخيرة تتخبط في مشاكل عديدة ظاهرة جليا، بما في ذلك عزوف العديد من الناقلين عن استعمالها و رجوع معظم الخطوط إلى المحطة القديمة و هذا ما نتج عنه عدة مشاكل متعلقة بالجانب الوظيفي و التسييري للمحطة.

و هذا الأمر ملفت للانتباه، فعلى إثر هذه الحيثيات نتج مشكل أساسي تمثل في: ظهور خلل وظيفي في المحطة البرية الجديدة بالمسيلة مما جعلها لا تحقق الأهداف التي وجدت من أجلها.

و هذا ما دفعنا إلى طرح التساؤلات الآتية:

- ما هي الأسباب التي أدت إلى وجود خلل وظيفي في المحطة البرية الجديدة؟.
- ما مستوى تحقيق المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة للوظيفة التي وجدت من أجلها؟ و بالأحرى ما مدى وظيفية المحطة البرية الجديدة بالمسيلة؟.

و للإحاطة بالإشكالية قمنا بطرح العديد من الأسئلة الفرعية التي يكمن إيجازها فيما يلي:

- ✓ ما هو الأمر الذي استوجب إنشاء المحطة البرية الجديدة في موقعا الحالي و لماذا تمت محاولة الاستغناء عن المحطة البرية القديمة؟
- ✓ حسب ما هو متداول بين مستعملي المحطة و كذا الرأي العام و وسائل الإعلام، فإن هذه المحطة البرية الجديدة تعاني من عدة مشاكل، فما هي أسبابها؟ و ما هي الحلول الناجعة؟.
- ✓ ما هو رأي مستعملي المحطة البرية الجديدة؟ و ما هي متطلباتهم؟.

2- الفرضيات:

من خلال الاعتماد على الملاحظة الأولية لمستوى الخدمة الذي تقدمه المحطة البرية الجديدة بمدينة المسيلة، يمكن القول أن هذه المحطة تعاني من عدة مشاكل نتجت عن أسباب متعددة، و هذا ما دفعنا لوضع الفرضيتين التاليتين:

- عدم احترام المعايير التصميمية للمحطات البرية من بين الأسباب التي أدت إلى الاختلال الوظيفي للمحطة الجديدة.
- التدهور في التسيير و غياب بعض الخدمات، أثر على وظيفية المحطة و قدرتها على تحقيق أهدافها.

3- مبررات اختيار الموضوع:

- ✓ إن السبب الأول الذي دفعنا لاختيار هذا الموضوع، هو سعينا لتعميق معلوماتنا في تخصص المدينة و النقل الحضري، إضافة إلى رغبتنا الملحة لاكتساب معلومات أكثر عن طرق التقييم و التي يمكن استغلالها في عدة مشاريع أخرى.
- ✓ قلة الدراسات السابقة التي تخص موضوع المحطات البرية لنقل المسافرين، خاصة وأنه لم يتم في السابق القيام بدراسة نقدية لمثل هذه المشاريع المهمة.
- ✓ الأهمية الكبيرة التي تكتسيها محطات النقل البرية أدت بنا إلى اختيار هذا الموضوع، سعيا منا إلى معرفة مختلف المشاكل التي تعاني منها محطات النقل البرية، و محاولة إيجاد الحلول الناجعة لهذه المشاكل.
- ✓ محاولة إثراء مكتبة المعهد بمرجع يمكن الاستفادة منه مستقبلا في بعض الدراسات المتعلقة بالمدينة و النقل الحضري.

4- أهداف الدراسة:

إن الهدف الرئيسي من بحثنا هذا هو معرفة ما مدى وظيفية المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة، و بالتوازي مع هدفنا الرئيسي من الموضوع هناك أهداف ثانوية تتمثل في:

- ✓ معرفة مختلف الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى الاختلال الوظيفي لمحطات النقل البرية.
- ✓ محاولة التوصل إلى مختلف الحلول و التوصيات من أجل تقادي هذه المشاكل في المشاريع المماثلة مستقبلا.

5- منهجية البحث و الأدوات المستعملة:

انطلاقا من الموضوع الذي نحن بصدد دراسته:

((المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة - دراسة نقدية -))

و لكوننا نسعى لجمع المعطيات و تحليلها تقييمها و على ضوء الاشكالية المطروحة، تم تسطير منهجية هذا البحث بالاعتماد على المنهج الوصفي.

و هذا بالاعتماد على الملاحظة المباشرة، و تقديم المحطة و وصف مكوناتها و محيطها المجاور و معرفة أهم خصائصها و مميزاتها، ثم مقارنتها بمجموعة من المعايير المتعلقة بتصميم محطات النقل البري و كذا تحديد الجوانب التي تتم وفقها عملية التقييم.

إضافة إلى توزيع استمارة الاستبيان و إجراء بعض المقابلات و هذا من أجل الوصول إلى معرفة مستوى الخدمة الذي تقدمه المحطة، و كذا معرفة مختلف النقائص و الوصول إلى الهدف الذي تتمحور حوله هذه الدراسة.

6- الصعوبات التي واجهت الدراسة:

- ✓ عدم دقة بعض الأرقام التي تحصلنا عليها من إدارة المحطة، و هذا ما جعلنا نعيد التحقيق فيها.
- ✓ نقص المعطيات المتعلقة بالموضوع محل الدراسة.
- ✓ صعوبة بعض الترتيبات القانونية للحصول على المعطيات من بعض الإدارات.

7- هيكلة المذكرة:

المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة
- دراسة نقدية -



الفصل الأول

السند النظري

- تمهيد.
- I - تحديد بعض المفاهيم.
- II - العناصر المكونة للمحطات البرية لنقل المسافرين.
- III - بعض الاشتراطات القانونية في محطات النقل البرية.
- IV - مشاكل محطات نقل الركاب البرية.
- V - الدراسات السابقة المتخصصة في تصميم محطات نقل الركاب البرية.
- - الأسس التصميمية في محطات نقل الركاب البرية من خلال الدراسات السابقة.
- VI - بعض الأمثلة عن مشاريع محطات نقل الركاب البرية.
- - العناصر المستخلصة من الأمثلة عن مشاريع محطات نقل الركاب البرية.
- VII - المتطلبات التصميمية لمحطات نقل الركاب البرية.
- - صور لبعض المحطات البرية لنقل المسافرين بالجزائر.
- خلاصة الفصل

تمهيد:

إن لتحديد المفاهيم و تعريفاتها أهمية كبيرة في الصياغة النظرية لأي دراسة، فالإطار النظري يوجه الدراسة و يحدد مبادئها.

و من خلال هذا الفصل سنحاول تحديد مفاهيم بعض المصطلحات المستعملة في هذه الدراسة، مع إعطاء بعض التفاصيل التي تتعلق بمحطات النقل البري للمسافرين، و كذا الإلمام بالجانب النظري لهاته الأخيرة، و سنتطرق إلى بعض الدراسات السابقة المتخصصة في تصميم محطات النقل البري و كذا بعض الأمثلة للمشاريع العالمية لمحطات النقل البرية، حتى نصل إلى استخلاص و معرفة المتطلبات التصميمية المتعلقة بمحطات النقل البري، كل هذا قصد التمكن جيدا من الجانب النظري بصفته يخدم الموضوع و يساعدنا على تحقيق الهدف المرجو من هاته الدراسة.

I- تحديد بعض المفاهيم:

I-1- مفهوم النقل: النقل حسب ما جاء في قاموس " لاروس " هو: (عملية حمل من مكان إلى آخر) أما القانون فيعرفه أنه كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري بنقل اشخاص أو بضائع إلى مكان آخر¹.

كما يعبر عن النقل بكل حركة يتم فيها تحويل مادة أو سلعة من موضعها، فمفهوم النقل واسع يختلف حسب نوع الاختصاص وهذا المفهوم يقتصر في كثير من الاحيان بالحركة ويمكن القول أنه خدمة من أجل جلب منفعة في الزمان والمكان حيث يتم نقل المواد والأشخاص باستعمال وسائل مختلفة التي تعتبر العتاد المادي للنقل².

I-2- مفهوم التنقل: التنقل هو الحركة عبر وسائل النقل من نقطة الانطلاق نحو نقطة الوصول وفق مسافة معينة ووقت محدد وهذا الاخير يتغير حسب المسافة³.

I-3- مفهوم النسيج الحضري: هو عبارة عن نظام مكون من عناصر فيزيائية تتمثل في شبكة الطرق الفضاء المبني، الفضاء الحر، الموقع، والتجاوب بين هذه العناصر يعرف بخصائص الفضاء الحضري الذي يعرف تحولات ثابتة وراجعة للتطور الذي تتعرض له هذه العناصر المكونة عبر مرور الزمن⁴.

1 - الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 08 أوت 2001، المادة: 02، ص 05.

2 - تركية سعدي، محطة نقل المسافرين الجديدة بين العفوية و الاماج في النسيج الحضري، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر، معهد تسيير التقنيات الحضرية، دفعة 2017، جامعة المسيلة، ص 11.

3 - الجريدة الرسمية العدد 44 بتاريخ 08 أوت 2001 المادة: 16، ص 06.

4 - مصطلحات عمرانية، مدونة العمران 2012 (http://digiurbs.blogspot.com).

I-4- تعريف النقل الحضري: هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد والسلع لتغطية الإحتياجات وتحقيق التكامل والإنسجام بشكل وثيق، يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة و ضمان التنقلات لكل المستعملين¹.

كما يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافات مقبولة.

والنقل الحضري هو مجموعة التقنيات والوسائل والهيئات والبنى التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة في مجملها إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة².

I-5- تعريف شبكة النقل الحضري: هي مجموعة الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط، و لذلك يمكن أن نجد شبكة نقل (طرق و سكك حديدية، شبكة نقل بحرية، جوية، محلية و دولية)، كما يمكن أن نجد كذلك شبكة نقل حضرية و ما بين المدن. الخطوط الحضرية.

يمتاز كل خط من خطوط شبكة النقل بمنطقة تأثير تمكنه من جذب أكبر عدد من مستعملي النقل العمومي، و لتحديد مجال التأثير يجب الأخذ بعين الاعتبار خصائص النسيج العمراني و كذلك موقع الجذب³.

I-6- تعريف النقل البري: يمكن القول أنه النقل الذي يكون على البر، مهما اختلفت الوسائل (قطارات، حافلات سيارات،) و يستعمل النقل البري بكثرة في مجالات النقل⁴.

I-7- تعرف الهياكل القاعدية للنقل: و هي الميكانزمات التي يقوم عليها النقل، سواء محطات النقل المسافرين أو شبكة الطرق أو المواقع إلخ⁵.

I-8- تعريف محطة النقل: هي منشأة ثابتة تستخدم لأغراض النقل، و هي تميز بداية الخطوط أو نهايتها أو كلاهما، حيث يتم على مستواها تبديل الرحلة أو نهايتها. و هي مكان تواجد وسائل النقل بكافة أنواعها من أجل نقل الأشخاص و البضائع من مكان إلى آخر⁶.

1 - الجريدة الرسمية، العدد 144، بتاريخ 08 أوت 2001، المادة: 16، ص 06.

2 - عصام أحمد محمد الشويح، رضوان مزيان، دراسة النقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة (تحديات و آفاق)، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص مدينة ونقل حضري، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، دفعة 2016، ص 09.

3 - نوال بن عميرة، دراسة الإزحام المروري في الشوارع الرئيسية للمدينة، دراسة حالة محور رئيسي لمدينة الجلفة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر 2016، معهد تسيير التقنيات الحضرية، المسيلة، ص 02.

4 - الطيب دحماني وآخرون، تهيئة و تسيير محطات نقل المسافرين حالة المسيلة، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة، معهد تسيير التقنيات الحضرية دفعة 2011، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، ص 7.

5 - الطيب دحماني وآخرون، تهيئة و تسيير محطات نقل المسافرين حالة المسيلة، نفس المرجع، ص 7.

6 - جمال صغيري، النقل الحضري و تأثيره في إدماج التجمعات الحضرية، مذكرة ماجستير، تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، دفعة 2009، ص 138.

I-9- محطات النقل البرية: هي كل تجهيز من شأنه أن يسهل استعمال مرافق النقل العمومي للمسافرين عبر الطرق، والتي تربط منطقة أو عدة مناطق بالاتصال مع أنماط النقل الأخرى في حالة تواجدها¹.

I-10- مفهوم محطات النقل البري للمسافرين: تعرف محطات النقل البري بأنها المكان المخصص لنقل الركاب من مكان الى آخر عن طريق وسائل النقل الأرضية المختلفة. و تعرف أيضا بأنها منشأ بالغ الأهمية مخصص لنقل الركاب ويعتبر نقطة مركزية لمغادرة ووصول الركاب تعمل هذه المحطات على توفير نقاط الربط بين وسائل النقل المختلفة للوصول الى المناطق التي يرغب الركاب بالوصول إليها، ويكون موقعها اعتمادا على استعمالات الأرض المجاورة كأن تكون بالقرب من مراكز التسوق أو مناطق سكنية أو تعليمية مما يتيح طريقة أفضل للتبادل وتوفير سهولة الوصول للركاب².

I-11- محطة السكة الحديدية: تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول بشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وذلك في ما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء، كما أن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة و إيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة، و بذلك يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملا من عوامل التوطن الصناعي، حيث تبرز أهميته في مرحلتي الانتاج و التوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية و عنصر العمل و السلع الوسيطة و كذلك نقل الانتاج إلى مناطق التخزين و الاستهلاك³.

I-12- مديرية النقل: هي سلطة مسؤولة مهمتها تجسيد الأهداف المحددة في إطار مخطط النقل المدروس على مستوى إقليم البلدية أو الولاية، و أهم مجالات تدخلها تصور كلي و إجمالي لشبكة النقل منح الامتيازات و تحديد مستويات الخدمة و مراقبة الخدمات و متابعة التطورات و التوقعات للتكيف مع العرض و الطلب، و العمل على تهيئة الظروف الموضوعية لمختلف مقاولات و مؤسسات النقل تقوم بطلب و بوضع مخطط النقل و الحركة سواء على مستواها أو بالتوجه لدى مكتب الدراسات المتخصصة للقيام بالدراسات اللازمة⁴.

1 - الطيب دحماني وآخرون، تهيئة و تسير محطات نقل المسافرين حالة المسيلة، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة، جامعة المسيلة دفعة 2011، ص 13.

2 - خليل إبراهيم علي و محمد سعد الجوراني، المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية، المجلة العراقية للهندسة المعمارية، الجامعة التكنولوجية، قسم هندسة العمارة، العراق- بغداد، المجلد 31، العدد (3)،

2015، ص 98.

3 - الحاج قويدر و آخرون، مخطط الحركة و المرور لمدينة أدرار، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، دفعة 2007، ص 36.

4 - الحاج قويدر و آخرون، مخطط الحركة و المرور لمدينة أدرار، نفس المرجع، ص 36.

II- بعض العناصر المكونة للمحطات البرية لنقل المسافرين¹:

- تتضمن عدة منشآت وتجهيزات نذكر منها ما يلي:
- ✓ ملجأ مغطى أو بهو لانتظار المسافرين.
 - ✓ محلات تجارية، مقهى، مطعم، خدمات الهاتف.....
 - ✓ مغاسل، مصلى
 - ✓ فضاءات بيع التذاكر.
 - ✓ مكاتب للمسافرين والإستعلامات.
 - ✓ محل تقني (تدفئة، تنظيف وصيانة).
 - ✓ حظيرة : مناطق توقف الحافلات في حالة الراحة
 - ✓ أجهزة الإنارة والخطوط الهاتفية.
 - ✓ مساحات توقف سيارات الأجرة والسيارات الخاصة.
 - ✓ مساحات التوقف المجهزة و تشمل: - مساحة توقف الحافلات مجهزة بأرصفة.
 - مساحة لدخول وخروج الحافلات.

III- بعض الاشتراطات القانونية في محطات النقل البرية²:

- إن استعمال المحطة البرية واجب على جميع الناقلين المرخص لهم الناشطين أو العابرين بالمنطقة المتواجدة بها هذه المنشأة.
- لا يمكن منح تسيير المحطات البرية للناقلين.
 - لا يمكن توسيع نشاط صاحب الامتياز على حساب الفضاءات المخصصة لاستغلال نشاط النقل.
 - كل تحويل مرخص به داخل المحطة البرية من قبل الجماعات المحلية المتناولة، لا يمكن أن يكون نافذا إلا بموافقة خطية من مديرية النقل الولائية.
 - لا يمكن للمسير اللجوء إلى الإنجاز من الباطن دون الترخيص المسبق للجماعات المحلية المتنازلة.
 - يمنع منعاً باتاً بيع واستهلاك المشروبات الكحولية والمواد الأخرى المحظورة قانوناً.
 - يجب المحافظة على المحطات البرية وملحقاتها في حالة جيدة، و وضع تجهيزات بصفة تضمن أمن حركة المرور.
 - على مستعملي المحطة أن يتقيدوا بتعليمات الأعوان المكلفين بحركة المرور داخل المحطات.

1 - تركية سعدي ، محطة نقل المسافرين الجديدة بين العفوية و الامماج في التسيير الحضري، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر، معهد تسيير التقنيات الحضرية، دفعة 2017، جامعة المسيلة، ص 13.

2 - تركية سعدي ، محطة نقل المسافرين الجديدة بين العفوية و الامماج في التسيير الحضري، نفس المرجع، ص 16.

- لا يمكن لأي وسيلة من وسائل النقل العمومي للمسافرين المستغلة لخط انطلاقا من المحطة البرية مغادرة هذه الأخيرة إلا بعد إعطاء إشارة الانطلاق من قبل العون المكلف بذلك من طرف مسير المحطة.
- يجب على الاعوان المستخدمين داخل المحطة البرية، أن يرتدوا لباسا خاصا أو أن يحملوا إشارات مميزة تثبت صفتهم.

IV- مشاكل محطات نقل الركاب البرية¹: تواجه محطات نقل الركاب البرية بصورة عامة العديد

من المشاكل التي أثرت سلبا على كفاءة النقل العام. اشتملت هذه المشاكل على:

- ✓ عدم وجود نقاط التقاء لتحقيق التكامل بين وسائل النقل المختلفة.
- ✓ قلة الوضوحية.
- ✓ قلة الإهتمام في الفضاءات الداخلية والخارجية للمحطة.
- ✓ وانعدام البيئة المريحة والممتعة للمستخدم أثناء الانتظار داخل المحطات.
- وبصورة خاصة فإن محطات نقل الركاب البرية الحالية تواجه العديد من العقبات التي تحول دون التوجه لإستخدام النقل العام، ومن أهم هذه المشاكل هي:
- ✓ انعدام سهولة الوصول للمحطة عبر وسائل النقل المختلفة.
- ✓ إهمال الرقابة والسيطرة الأمنية على مداخل المحطة وفضاءاتها المختلفة.
- ✓ الافتقار إلى وجود فضاءات خدمية وترفيهية مناسبة للركاب، كمناطق الانتظار والمحلات التجارية والحدائق العامة والخدمات الصحية.
- ✓ عدم ملائمة المحطات الحالية لمتطلبات النقل الحديث ومواصفات المركبات المتطورة.
- ✓ إهمال متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة.
- ✓ ضعف الإهتمام بالفضاءات الخدمية الخاصة بالمشغلين.
- ✓ رداءة البيئة الداخلية وإهمال متطلبات الصحة والسلامة العامة.
- ✓ إضافة الى إهمال مراعاة الجوانب البيئية في تصاميم المحطات الحالية.

1 - خليل إبراهيم علي و محمد سعد الجوراني، المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية، المجلة العراقية للهندسة المعمارية، الجامعة التكنولوجية، قسم هندسة العمارة، العراق- بغداد، المجلد 31، العدد (3)،

V- الدراسات السابقة المتخصصة في تصميم محطات نقل الركاب البرية¹:

من أجل إثراء الجانب النظري للموضوع قيد الدراسة، قمنا بمطالعة بعض الدراسات السابقة المتخصصة في تصميم محطات النقل البرية، حيث تمثلت في 06 دراسات قمنا بتلخيصها كما يلي:

V-1 - دراسة (Desiderio.2000)

بعنوان: (Requirements of Users and Operators on the Design and Operation of Intermodal Interchanges)

(متطلبات المستخدمين والعاملين في تصميم و تشغيل محطات التبادل المتعددة الوسائط)

أكدت هذه الدراسة أن مختلف مشاريع النقل تركز على تحسين محطات نقل الركاب في المناطق الحضرية، عن طريق ترك المناهج القديمة و التحول بدراسة متطلبات التصميم لهذه المحطات من خلال: توفير الفضاءات الخدمية لمشغلي المحطة، و تنظيم الفضاءات الداخلية لتسهيل حركة المستخدمين بمرونة و تجنب الإرباك في الحركة خصوصا في ساعات الذروة، و استخدام التصميم المتكامل في محطات النقل و الذي يركز على جمالية الشكل و الكفاءة الوظيفية، الاهتمام بتصميم الحركة و المداخل و كذا حماية البيئة الداخلية من خلال استخدام المواد الملائمة للظروف الجوية المختلفة و القابلة للصيانة و التنظيف، و استخدام الأبواب الآلية التي تساعد على التحكم في تهوية فضاء الانتظار و الفضاءات الأخرى داخل المحطة، توفير الفضاءات الخدمية و التجارية للركاب، و تخصيص مناطق واضحة لبيع التذاكر و الاستفسار عن المعلومات بالقرب من مداخل المحطة، تأمين متطلبات الأمن و السلامة، إذ تتعكس الإجراءات الأمنية المطبقة داخل المحطات على نفسية المستخدمين.

V-2 - دراسة (Blow.2005):

بعنوان: Transport Terminals and Interchanges Planning and Design

(تخطيط و تصميم محطات النقل و محطات التبادل)

ركزت الدراسة على توضيح الاتجاه الجديد في محطات نقل الركاب والتي تسمى بالمحطات المتعددة الوسائط و محطات التبادل، و يعتمد التوجه الجديد لهذه المحطات على فكرة الجمع بين وسيلتي نقل أو أكثر في مكان واحد، و يركز هذه التوجه على: توفير سهولة الوصول، و تقليل التعارضات في الحركة بين المستخدمين و وسائل النقل، و الاعتماد على التكنولوجيا الحديثة في التصميم و التنفيذ و التشغيل، و ضرورة تكامل الشكل و الهيكل، التأكيد على

1 - خليل إبراهيم علي و محمد سعد الجوراني، المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية، المجلة العراقية للهندسة المعمارية، الجامعة التكنولوجية، قسم هندسة العمارة، العراق- بغداد، المجلد 31، العدد (3)،

التماسك و الترابط بين فضاءات المحطة، و ضمان توافق التصميم مع البيئة و تقليل التلوث و الاستفادة من مصادر الطاقة الطبيعية، و التأكيد على تلبية احتياجات المستخدمين المختلفة. كما اكدت الدراسة على أهمية تحقيق الجاذبية و الإثارة في الاستخدام من خلال: توفير متطلبات الأمن، و التأكيد على الارتباط الأفقي و العمودي لفضاءات المحطة المختلفة و الاهتمام بمناطق الانتظار و كذا ضرورة توفير النشاطات التجارية و الترفيهية داخل المحطة إضافة إلى الاستفادة من الإضاءة الطبيعية و الاهتمام بالانفتاحية داخل هذه الفضاءات، و احترام هوية الموقع و خصوصية المنطقة، و كذا استخدام المواد ذات الجودة العالية في الإنشاء و الإنهاء، و الاهتمام بوضوحية المحاور الحركية و البصرية.

V - 3 - دراسة (Edwards.2011):

بعنوان: (Sustainability and the design of transport interchanges)

(إستدامة و تصميم محطات التبادل)

أوضحت هذه الدراسة بان التنمية المستدامة تتحقق من خلال توفير متطلبات التصميم المستدام في محطات نقل الركاب الحديثة، و اشتملت هذه المتطلبات على ما يلي: التواصل و الترابط المادي و البصري بين فضاءات المحطة المختلفة، و زيادة احتياطات الحماية للركاب و توفير الراحة للمستخدمين، كما يجب توفير الوضوحية في هذه الفضاءات و ضمان عدم وجود عوائق في مناطق الالتقاء، و كذا ربط الفضاءات الداخلية و الخارجية، و عزل الفضاءات العامة عن الخاصة. كما يجب أن يكون هيكل المحطة يعبر عن وظيفتها من الناحية الشكلية و الانشائية، و تحقيق أقصى استغلال للإضاءة و التهوية الطبيعية للتقليل من الكلفة التشغيلية، و استخدام الطاقة الشمسية في التدفئة و التبريد، و استغلال السقوف لتجميع مياه الأمطار و استخدامها للسقي و التنظيف، و تدوير المواد و إعادة استعمالها، و الحد من السرقة و العنف من خلال استخدام كاميرات المراقبة و توفير مناطق لخبز الأمتعة و الحقائب، توفير الانسيابية الحركية من خلال الوضوحية في المحاور الحركية و الحد من التغيير في اتجاه الحركة.

V - 4 - دراسة (QTTA.2012):

بعنوان: (public transport infrastructure manuel)

(دليل البنية التحتية للنقل العام)

أكدت الدراسة على ضرورة تطبيق متطلبات الاستدامة في تصاميم محطات نقل الركاب البرية الحديثة، عن طريق ما يلي:

- توفير تسلسل منطقي في حركة المستخدمين داخل المحطة، كما يجب أن تراعى متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة، و تقليل تعدد اتجاه الحركة و تقليص مسافة المشي.
- تحقيق الترابط المادي و البصري، و التنظيم الهرمي للفضاءات
- توفير مناطق لبيع التذاكر و الاستفسار عن المعلومات و التي عادة ما تكون بالقرب من المداخل الرئيسية للمحطة.
- متطلبات الأمن و السلامة و التي تشمل كلا من متطلبات حالة الطوارئ و توفير المراقبة و السيطرة الأمنية.
- متطلبات التصميم البيئي المستدام، و تشمل استثمار مصادر الطاقة المتجددة التي تساهم في تقليل الكلفة التشغيلية، و احترام هوية الموقع و الظروف المحيطة به، و استخدام المواد المحلية و إعادة تدويرها.

V - 5 - دراسة (LINDSTROM.2013):

بعنوان: (Energy Efficient Design of bus terminals)

(تصميم و توفير الطاقة بمحطات الحافلات)

- تطرقت هذه الدراسة إلى ضرورة تحقيق الجودة و الراحة في البيئة الداخلية للمحطة لتحقيق التفاعل الاجتماعي من خلال التوجيه الجيد للفضاءات بشكل يتلاءم مع التدفق الحركي للركاب، كما شددت الدراسة على الاهتمام بالبيئة الداخلية لمناطق الانتظار، بالإضافة إلى توفير حمامات صحية و توفير بيئة مرضية للركاب و الموظفين.
- كما ركزت الدراسة على ضرورة توفير البدائل التصميمية التي تراعي الجوانب البيئية من خلال التوجيه الأمثل و توفير العزل الجيد و التهوية المدروسة و استغلال الإضاءة الطبيعية لتقليل الكلفة التشغيلية.

V - 6 - دراسة (معن والتحافي وسعيد.2013):

بعنوان: (سياسات تطوير نظام النقل في العراق)

- أوضحت هذه الدراسة مشاكل النقل الحضري في العراق بصورة عامة، و في بغداد بصورة خاصة وأكدت على ضرورة إيجاد الحلول لهذه المشاكل من خلال:
- إعادة تخطيط شبكة الطرق في المدينة وعلاقتها بمحطات نقل الركاب.
 - وتوفير سهولة الوصول لكل من المشاة ووسائل النقل إلى هذه المحطات، و كذا فصل حركة الركاب عن وسائل النقل و الحد من الازدحام المروري في محيط المحطة.

كما شددت الدراسة على إعادة تأهيل محطات النقل القديمة و إنشاء محطات نقل حديثة للركاب تراعي في تصاميمها متطلبات النقل من خلال:

- توفير المكونات الثانوية الضرورية التي تشجع الركاب على زيادة استخدام النقل العام.
- و تعزيز الأمن و السيطرة على المداخل، و كذلك مد شبكة الطرق و إنارة الشوارع و استخدام اللوحات و الاشارات التوجيهية.

من خلال عرضنا لهذه الدراسات، و ما تم طرحه فيها لاحظنا اهتمام كبير في دراسة محطات النقل البرية، كما استطعنا معرفة أهم مكوناتها إضافة إلى ذلك المعايير التصميمية المتعلقة بالمحطات البرية و بناء على ذلك يمكن استخلاص أهم العناصر التي تطرقت إليها كل دراسة للاعتماد عليها و أخذها كمرجع في عملية تقييم المحطة البرية المدروسة، كما هي ملخصة في الجدول التالي:

الجدول (01): الأسس التصميمية في محطات نقل الركاب البرية من خلال الدراسات السابقة¹

العناصر الثانوية	العناصر الرئيسية	الدراسات
تحقيق التسلسل الوظيفي للفضاءات	تنظيم الفضاءات الداخلية	دراسة (Desiderio,2000)
المنهاج المتكامل (الجمع بين الكفاءة الوظيفية و الجمالية)	الوظيفة و الجمالية	
توفير مناطق الانتظار و الحمامات و المطاعم و المحلات التجارية	توفير الفضاءات الخدمية و التجارية	
فضاءات الاستراحة و الطعام و غرف المبيت و الحمامات	تأمين الخدمات لمستعملي المحطة	
تحدد في اماكن قرب المداخل	توفير مكاتب المعلومات و التذاكر	
توفير الوضوحية، الاهتمام بمتطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة	تصميم الحركة و المداخل	
السيطرة على المداخل، و تخصيص كاميرات مراقبة	متطلبات الأمن و السلامة	
استخدامات البوابات الآلية للتحكم في البيئة الداخلية	حماية البيئة الداخلية للمحطة	
استخدام مواد الإنشاء المقاومة للظروف الجوية		

1 - خليل إبراهيم علي و محمد سعد الجوراني، المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية، المجلة العراقية للهندسة المعمارية، الجامعة التكنولوجية، قسم هندسة العمارة، العراق- بغداد، المجلد 31، العدد (3)،

تامين متطلبات الامن و السلامة	تحقيق الجاذبية في محطات النقل	دراسة (Blow, 2005)
توفير سهولة الوصول و فصل الحركة		
استخدام الشواخص للتوجيه و الاهتمام بالأعمال الفنية		
الاهتمام بمناطق الانتظار الترفيهية		
ضمان متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة		
الاستفادة من مصادر الطاقة الطبيعية في التشغيل	التصميم البيئي المستدام	
الاهتمام بالحدائق الداخلية و السطوح الخضراء		
استخدام المواد المقاومة للتلف و القابلة للصيانة		
الانفتاحية في التصميم و الاستفادة من التهوية الطبيعية		
التواصل والترابط (مادي، بصري)	تحقيق المتطلبات الوظيفية	
التنظيم الفضائي (عزل الفضاءات العامة والخاصة، ربط الفضاءات الداخلية و الخارجية)		
الشكل الوظيفي (شكل يعبر عن الوظيفة)		
توفير الفضاءات الخدمية (الحمامات و مناطق الانتظار)		
وضوحية محاور الحركة	الاهتمام بالمتطلبات الحركية	
التقليل من تغيير المستوى و تقليل التغير في اتجاه الحركة		
توفير الإضاءة المناسبة في الفضاءات المختلفة	متطلبات الأمن و السلامة	
السيطرة على المداخل و توفير كاميرات مراقبة و خزن الأمتعة		
استثمار الإضاءة الطبيعية و الاستفادة من التهوية الطبيعية		متطلبات التصميم البيئي المستدام

استخدام الطاقة الشمسية في التدفئة و التبريد و التهوية		
احترام الموقع و استخدام المواد المحلية		
استغلال السقوف لتجميع مياه الأمطار		
الترابط (مادي، بصري)	متطلبات التصميم الوظيفي	دراسة (Q.T.T.A, 2012)
التنظيم الوظيفي للفضاءات، الوظيفة و البساطة		
تعريف المداخل و تحديد فضاءات الخدمة		
توفير مناطق بيع التذاكر و لوحات المعلومات		
توفير أماكن توقف السائقين و غرف الاستراحة		
التسلسل في الحركة (دخول- تذاكر إنتظار- مغادرة)	متطلبات الفضاءات الحركية	
متطلبات الحركة العمودية (للمساعد و السلام)		
تقليل اتجاه الحركة و تقليص مسافة المشي		
استخدام المسارات الواضحة		
فصل الحركة و تجنب التقاطعات		
توفير المراقبة و السيطرة الأمنية (تصميم الفضاء المدافع، السيطرة على المداخل)	متطلبات الأمن و السلامة	
توفير البيئة الآمنة للمستخدمين و الحماية من الظروف الجوية		
متطلبات حالات الطوارئ (توفير ممرات و مخارج هروب، استخدام الإشارات التنبيهية)		
استثمار مصادر الطاقة المتجددة في تقليل كلفة التشغيل	متطلبات التصميم البيئي المستدام	
احترام هوية الموقع و استخدام المواد المحلية		

التوجيه المعماري و تسلسل الحركة	التنظيم الوظيفي حسب تسلسل الفعاليات	دراسة (LINDSTROM, 2013)
تحديد سعة المستخدمين	حساب عدد المستخدمين في فضاءات المحطة	
توفير البيئة الملائمة للإنتظار و الحماية من الظروف الجوية	توفير مقاعد مريحة و حمامات صحية في مناطق الانتظار	
التصميم البيئي المستدام	توفير بيئة داخلية ذات تهوية نقية	
	استخدام الواجهات الزجاجية للاستفادة من الإضاءة النهارية	
	التوجيه الأمثل للمبنى و استغلال التهوية الطبيعية	
	توفير العزل الجيد و الحفاظ على البيئة الداخلية المكيفة من خلال التحكم أليا بفتحات الأبواب و الغلاف الخارجي	
التخطيط الجيد للمرور و الحركة	إيجاد الطرق لتخفيف الازدحام المروري الحد من التقاطعات بين حركة المشاة و وسائل النقل	دراسة معن والتحافي و سعيد، 2013
تحقيق الجاذبية	حماية محاور الحركة و تسقيف منصات الركوب	
السيطرة و الأمن	توفير فضاءات الجلوس و مواقف الانتظار السيطرة على مداخل المحطات و استخدام البوابات الإلكترونية	
	توفير الإنارة الكافية	
	استخدام الإشارات التوجيهية	
	توفير ممرات حركة و مواقف للباصات و إنارة الشوارع	

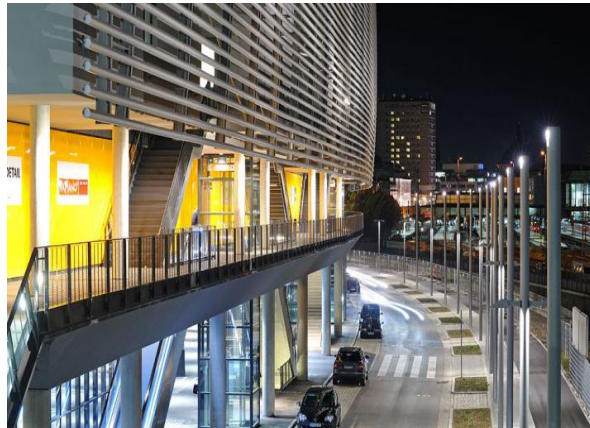
المصدر: المجلة العراقية للهندسة المعمارية 2015

VI- بعض الأمثلة عن مشاريع محطات نقل الركاب البرية:

VI - 1 - محطة ميونخ (ألمانيا) Munich Central Bus Station, Germany.

تقع هذه المحطة المركزية للحافلات في مدينة ميونخ الألمانية، و تمتاز هذه المحطة بشكلها المشابه للغلاف الخارجي لهيكل محرك السيارة، و هذا قصد التعبير عن وظيفة المحطة بترجمة الطبيعة الديناميكية لحركة وسائل النقل، و تتضمن هذه المحطة طابق أرضي خاص بتوقف الحافلات، كما تحتوي على قاعة ترفيهية و مواقف للسيارات الخاصة أسفل الطابق المخصص للحافلات. أما الطابق الأول فيحتوي على محلات تجارية و مطاعم و مقاهي و خدمات ترفيهية و يتضمن هذا الطابق ممرات خارجية توفر منظر جميل يطل على المدينة و تؤمن الانتقال السلس للفضاءات الأخرى، كما تحتوي الطوابق العليا على مكاتب خاصة و مكاتب تجارية، كما يتميز مبنى المحطة بوجود أربعة فناءات وسطية مغطات بالنباتات الخضراء، و توفر الإضاءة الطبيعية، كما أن هذه المحطة تتوفر على العديد من المكونات التي تساهم في تحقيق الجاذبية.

الصورة (01): بعض الصور لمحطة ميونخ بألمانيا

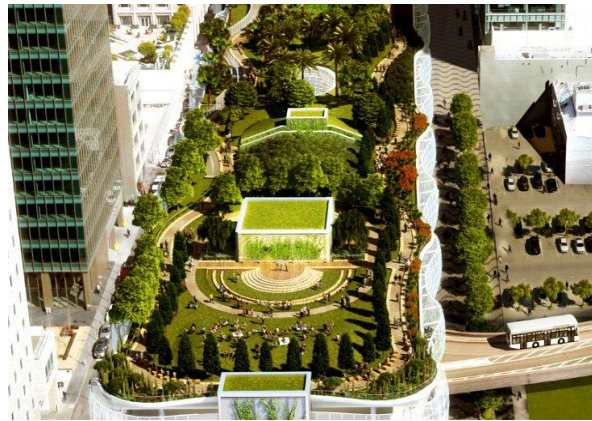


المصدر: بحث في الأنترنت

VI -2- محطة ترانزباي (سان فرانسيسكو) Trans Bay, San Francisco, USA

تعتبر هذه المحطة مشروع استثنائي يعتمد على مناهج التصميم المستدام، فهي من الملامح المميزة لعمارة محطات النقل في القرن الواحد والعشرين، و تتكون هذه المحطة من ستة طوابق هي: طابق سطح المحطة أو ما يسمى City Park المغطى بالمساحات الخضراء، بمساحة 21850 م²، و يشتمل كذلك على العديد من الخدمات الترفيهية و مناطق الجلوس و مساحات اللعب و مطاعم و مقاهي. و طابق خدمات الحافلات الموجود أسفل طابق السطح، حيث تصل الحافلات إليه عن طريق منحدرات خاصة تتكامل مع شبكة الطرق للمدينة، أما الطابق الأرضي فيحتوي على بهو كبير يوفر الاضاءة الطبيعية لجميع طوابق المحطة كما يحتوي على مدخل مميز و مكاتب المعلومات و مناطق بيع التذاكر و السلام و المصاعد، و قد اعتمدت هذه المحطة في تصميمها على العديد من مبادئ التصميم المستدام.

الصورة (02): بعض الصور لمحطة ترانزباي بأمریکا

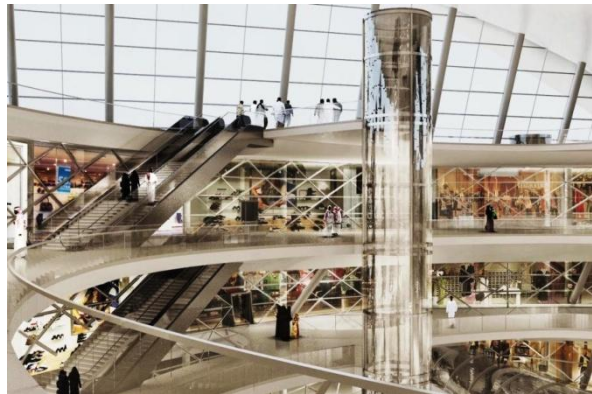
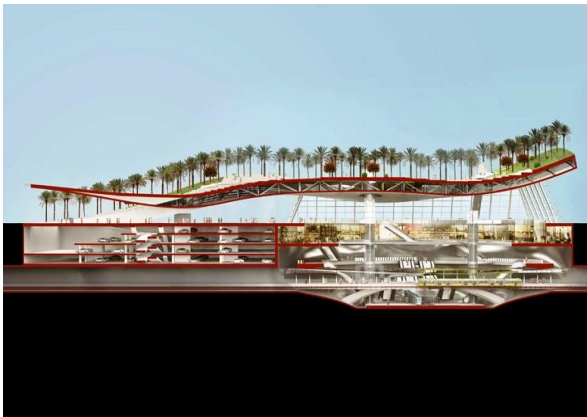


المصدر: بحث في الأنترنت

VI -3 محطة العليا (الرياض) .Olaya Station

تم تصميم هذه المحطة لتكون شبيهة بالمدينة المصغرة، فهي تحتوي على عدة نشاطات تجارية وخدمية فضلا عن وظيفتها الأساسية في توفير خدمات النقل بالحافلات و القطارات، صممت هذه المحطة بسقف متموج على شكل تلال الرمال، و تعلوها واحة من النخيل و المسطحات الخضراء و فكرة تصميمها، جاءت من طبيعة موقعها و خصوصياتها، و تتضمن هذه المحطة قاعة مركزية توفر الاتصال البصري مع جميع المستويات الأربعة المكونة للمحطة، كما تظم العديد من الخدمات العامة و التجارية كالمقاهي و المطاعم و غيرها، و تهدف المحطة إلى توفير المتطلبات التي تشجع على استخدام النقل العام، كما تم تخصيص مساحة كبيرة لمواقف السيارات الخاصة بأربع طوابق تحت الأرض، كما تم الأخذ بعين الاعتبار استغلال مصادر الطاقة الطبيعية و تقليل تكلفة التشغيل، و كذا الاهتمام بمتطلبات الصيانة المستقبلية للمحطة.

الصورة (03): بعض الصور لمحطة العليا بالرياض



المصدر: بحث في الأنترنت

الجدول (02): العناصر المستخلصة من الأمثلة عن مشاريع محطات نقل الركاب البرية¹

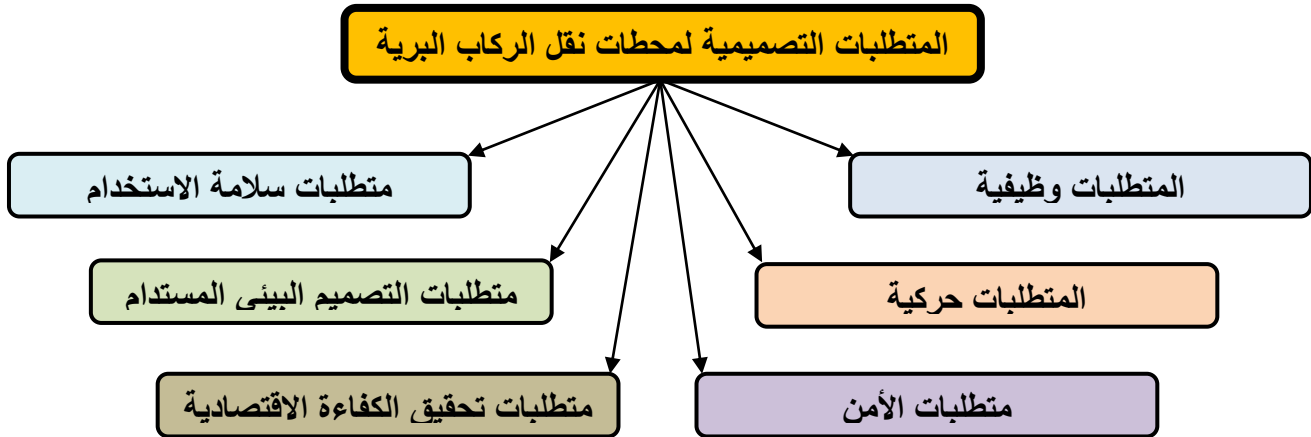
العناصر الثانوية	العناصر الرئيسية	اسم المشروع
عزل حركة المشاة عن المركبات	توفير متطلبات الحركة و الوصول	محطة ميونخ بألمانيا Munich Central Bus Station
توفير محاور الانتقال الأفقية و العمودية كالممرات و السلالم و المصاعد		
استخدام الفناء الوسطية و الحدائق الخضراء، و الانفتاحية في الممرات الخارجية	مراعاة التصميم البيئي المستدام	
الاعتماد على التهوية و الإضاءة الطبيعية		
استخدام ألواح الأنيوم المتينة و القابلة للصيانة و الاستبدال		
توفير العزل الصوتي و معالجة الضوضاء و الاهتزازات	زيادة التفاعل الاجتماعي و تحقيق الكفاءة الاقتصادية	
توفير مناطق ترفيهية كالمطاعم و المحلات التجارية		
وجود مكاتب إدارية و شركات تجارية توفر فرصة للاستثمار الاقتصادي		
توفير متطلبات الأمن و السلامة	توفير متطلبات التشغيل و الاستخدام	
تصميم الفضاءات الخدمية كمناطق الانتظار و قطع التذاكر و الحمامات الصحية		
تخصيص مكاتب لمعلومات النقل و مكاتب شركات النقل الخاصة		محطة ترانزباي Trans Bay Terminal
تأمين التسهيلات المتعلقة بذوي الاحتياجات الخاصة		
توفير المداخل الواضحة و توفير المصاعد و السلالم الكهربائية	الاهتمام بالمتطلبات التي توفر سهولة الحركة و الوصول	
تخصيص منحدرات خاصة لوصول الحافلات إلى منصات المغادرة		
عدم وجود تعارض بين حركة الركاب و المركبات		
الترايط و التسلسل الفضائي و الوضوحية في الاستخدام		
استخدام الحدائق السطحية و الاعتماد على التهوية الطبيعية	الاعتماد على مبادئ التصميم المستدام	
استثمار الإضاءة الطبيعية و الاستفادة من الطاقة الشمسية		
تجميع مياه الأمطار و الاستفادة منها و إعادة تدوير المواد الإنشائية للبناء		
إحترام خصوصية الموقع و الظروف المناخية للمنطقة	زيادة التبادل الاقتصادي و تحقيق التفاعل الاجتماعي	
توفير فرص عمل و مناطق تجارية و مقاهي و مطاعم		محطة العليا بالرياض Olaya Terminal
تحقيق التفاعل الاجتماعي في منطقة الحديقة السطحية		
استخدام الحديقة السطحية التي تزيد من قيمة التفاعل الاجتماعي	تحقيق الاستدامة الاجتماعية و زيادة الكفاءة الاقتصادية	
توفير مكاتب و فضاءات للاستثمار التجاري		
تخصيص مطاعم و أسواق تجارية كبيرة		
استخدام الحدائق السطحية التي تحتوي على مناطق خضراء	تحقيق التصميم المستدام	
استغلال الإضاءة النهارية في تقليل الكلفة التشغيلية		
احترام خصوصية الموقع و الظروف الجوية		
عدم تعارض حركة المشاة مع وسائل النقل المختلفة	توفير سهولة الحركة	
تعزيز التواصل البصري بين الطوابق المختلفة لتوفير وضوحية الاستخدام		
توفير مناطق بيع التذاكر و مكاتب خدمة العملاء و شركات النقل	الاهتمام بمتطلبات الاستخدام و التشغيل	
توفير الخدمات الصحية و الفنية و الإدارية و خدمات الأنترنت		

1 - خليل إبراهيم علي و محمد سعد الجوراني، المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية، نفس المرجع، ص 106.

VII- المتطلبات التصميمية لمحطات نقل الركاب البرية¹:

من خلال استعراض الدراسات السابقة، وكذا الأمثلة المتعلقة ببعض مشاريع المحطات البرية العالمية تم استخلاص جملة من العناصر التي تداخلت بعضها مع بعض، لتبين أهم المتطلبات التصميمية لمحطات نقل الركاب البرية، والتي يمكن تلخيصها في 06 عناصر كما يلي:

الشكل (01): المتطلبات التصميمية لمحطات نقل الركاب البرية



المصدر: إعداد الطالب 2019

VII-1- المتطلبات الوظيفية:

- تحقيق الترابط المادي و البصري.
- التنظيم الفضائي.
- جمالية الشكل و الكفاءة الوظيفية.
- تخصيص الفضاءات الخدمية (محلات تجارية، مطاعم، مقاهي
- توفير مناطق قطع التذاكر عند المداخل.
- تخصيص مكاتب المعلومات قرب المداخل.
- تأمين الفضاءات الخدمية الخاصة بالمشغلين (توفير مناطق الاستراحة و الطعام و مناطق التبديل و الغسل، و كذا تخصيص ورش الصيانة).

VII-2- المتطلبات الحركية:

- فصل حركة الركاب عن وسائل النقل، و فصل المغادرين عن القادمين.
- توفير الوضوحية في محاور الحركة.
- تقليل تغيير اتجاه الحركة باستخدام المسارات المباشرة و التقليل من التقاطعات.

1 - خليل إبراهيم علي و محمد سعد الجوراني، المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية، نفس المرجع، ص 108.

- تقليل مسافة المشي بتقليص المسافة بين مدخل المحطة و المنصة.
- توفير وسائل الانتقال الحركية (الأحزمة الناقلة، السلالم الكهربائية، المصاعد).

VII -3- متطلبات الأمن:

- السيطرة على المداخل و المخارج (استخدام البوابات الإلكترونية و توفير نقاط التفتيش و الأمن).
- تأمين الفضاء المدافع بتصميم المناطق المفتوحة و الحد من مناطق الاختباء.
- حماية الممتلكات الشخصية (خزن الأمتعة، و خزن الدرجات الهوائية،).

VII -4- متطلبات سلامة الاستخدام:

- توفير متطلبات الصيانة عن طريق استخدام إنهاءات سهلة التنظيف و كذا استخدام مكونات مقاومة للتلف و قابلة للتبديل.
- توفير متطلبات الطوارئ (مخارج و سلالم الهروب، استخدام إشارات و علامات توجيهية للهروب).

VII -5- متطلبات التصميم البيئي المستدام:

- الاعتماد على مصادر الطاقة المتجددة في التشغيل (التهوية الطبيعية، الإضاءة الطبيعية).
- إعادة تدوير مواد البناء و النفايات.
- تجميع مياه الأمطار و إعادة تدويرها و استخدامها للغسل و التنظيف و السقي.
- استخدام المساحات الخضراء (توفير الحدائق الخارجية و النباتات الداخلية و كذا الحدائق السطحية).
- احترام الموروث الثقافي للموقع (خصوصية المنطقة و هويتها).
- توفير العزل الجيد (العزل الحراري، العزل الصوتي).
- المحافظة على البيئة الداخلية للمحطة و استخدام البوابات الذكية الإلكترونية.

VII -6- متطلبات تحقيق الكفاءة الاقتصادية:

- الجمع بين أكثر من وسيلة نقل في مكان واحد.
- توفير فضاءات الاستثمار و الإيجار.

صورة (04): صور لبعض المحطات البرية لنقل المسافرين (بالجزائر)



المحطة البرية - عنابة



المحطة البرية - بوسعادة



المحطة البرية - مستغانم



المحطة البرية - الجلفة



المحطة البرية - البويرة



المحطة البرية - وهران



المحطة البرية - تلمسان



المحطة البرية - باتنة

المصدر: بحث في الأنترنت

خلاصة الفصل:

قمنا في هذا الفصل بالتطرق إلى أهم المفاهيم المرتبطة بالموضوع، كما عرضنا جملة من الجوانب النظرية المتعلقة بالمحطات البرية لنقل المسافرين، بما في ذلك العناصر المكونة لها، وكذا المشاكل التي تعاني منها إضافة إلى بعض الاشتراطات القانونية المتعلقة بمحطات النقل البرية، كما تطرقنا إلى بعض الدراسات المتخصصة في تصميم محطات نقل الركاب البرية، كما عرضنا بعض الأمثلة عن مشاريع محطات نقل الركاب البرية، و التي توصلنا من خلالها إلى تكوين إطار معرفي تضمن جملة من المتطلبات و المعايير التصميمية التي تعتمد عليها محطات النقل البرية، و التي على ضوءها سوف نقوم في الفصول الموالية بتحليل الأجزاء المكونة للمحطة البرية الجديدة بالمسيلة و كذا تقييم مستوى الخدمة الذي تقدمه، و الوصول إلى الهدف المرجو من هذه الدراسة.

الفصل الثاني

مدينة المسيلة و علاقتها بالمحطة البرية الجديدة

- تمهيد.
- 1- تقديم ولاية المسيلة.
- 2- تقديم بلدية المسيلة.
- 3- تقديم مدينة المسيلة.
- 4- المداخل الرئيسية لمدينة المسيلة.
- 5- القطاعات في مدينة المسيلة.
- 6- المميزات الاقتصادية لمدينة المسيلة.
- 7- ظهور و تطور قطاع النقل في مدينة المسيلة.
- 8- علاقة المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بأجزاء مدينة المسيلة.
- خلاصة الفصل

تمهيد:

تعد المدينة الوسيط الأساسي لكل التفاعلات البشرية، فهي مجال للنشاطات المختلفة ومركز لتوليد التنقلات عن طريق وظائفها المختلفة وطبيعتها نسيجها ومعطياتها البشرية والهياكل المتوفرة بها، إذ نجد أن للمدينة علاقة متلازمة مع النقل بصفة عامة، و مع محطات النقل البرية بصفة خاصة، و كل منهما يخدم الآخر، و كون منطقة الدراسة جزء لا يتجزأ من المدينة و يجب علينا التطرق في هذا الفصل إلى تقديم مدينة المسيلة مع إبراز بعض خصائصها و مميزاتها، و كذا علاقتها مع المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين، فالتطرق إلى تحليل المدينة و علاقة المحطة بمختلف أجزائها يخدم الموضوع و يساعدنا على اكتساب معرفة أكثر بمنطقة الدراسة و علاقتها بالنقل في المدينة و كذا محيطها المجاور.

1- تقديم ولاية المسيلة¹:

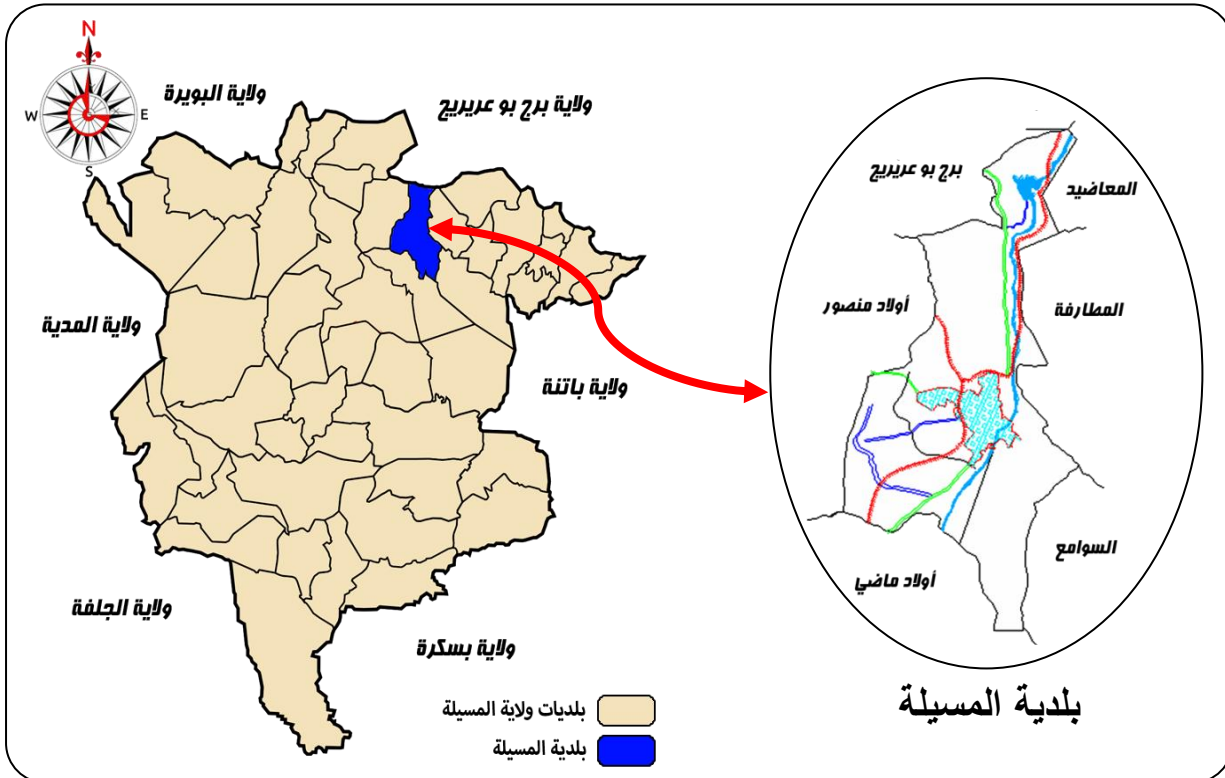
أنشأت ولاية المسيلة إثر التقسيم الإداري لسنة 1974، بموجب الأمر 69/74 المؤرخ في 1974/7/20 بعدما كانت تابعة لولاية سطيف، و تحتل موقعا استراتيجيا في وسط شمال الجزائر و يحدها من الشمال ولايتي سطيف و برج بوعرييج ومن الغرب ولايتي البويرة و المدينة ومن الجنوب ولايتي الجلفة و بسكرة ومن الشرق ولاية باتنة، وهي تعتبر جزءا من منطقة الهضاب العليا الوسطى، و تمتد على مساحة قدرها 18.175 كم²، و يبلغ عدد سكانها حسب إحصائيات (2005-12-31). 981978 نسمة بكثافة سكانية تقدر بـ: 54 ساكن/كم²، و هي مقسمة إلى 47 بلدية مجمعة في 15 دائرة.

2- تقديم بلدية المسيلة²: تقع بلدية المسيلة، في الجهة الشمالية الغربية للولاية، تتربع على مساحة

تقدر بحوالي 233 كم² (حسب المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير)، حيث يحدها:

- ✓ **من الشمال:** ولاية البرج (بلدية العش)، و **من الجنوب:** بلدية أولاد ماضي.
- ✓ **من الشرق:** بلدية المطارفة + السوامع، **من الغرب:** بلدية أولاد منصور.

الخريطة (01): موقع بلدية المسيلة بالنسبة للولاية



1 - ANNUAIRE STATISTIQUE. De la wilaya de m'sila. Edition octobre 2006

2 - بن خالد الحاج، دراسة اضطرابات سوق الغاز والعوامل المتكيفة فيه (حالة مدينة المسيلة)، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص103.

3- تقديم مدينة المسيلة:

تقع ضمن التراب البلدي لبلدية المسيلة، وتمثل مركز للولاية، وتترجع على مساحة قدرها 1792.6 هكتار لتمثل ما نسبته 7.72 % من إجمالي مساحة البلدية.
و تعد مدينة المسيلة نقطة تقاطع لكل من الطريق الوطني رقم (40) و الطريق الوطني رقم (45) و الطريق الوطني رقم (60)، و المجرى المائي واد القصب و كذا السكة الحديدية.

الخريطة (02): موقع مدينة المسيلة بالنسبة للبلدية

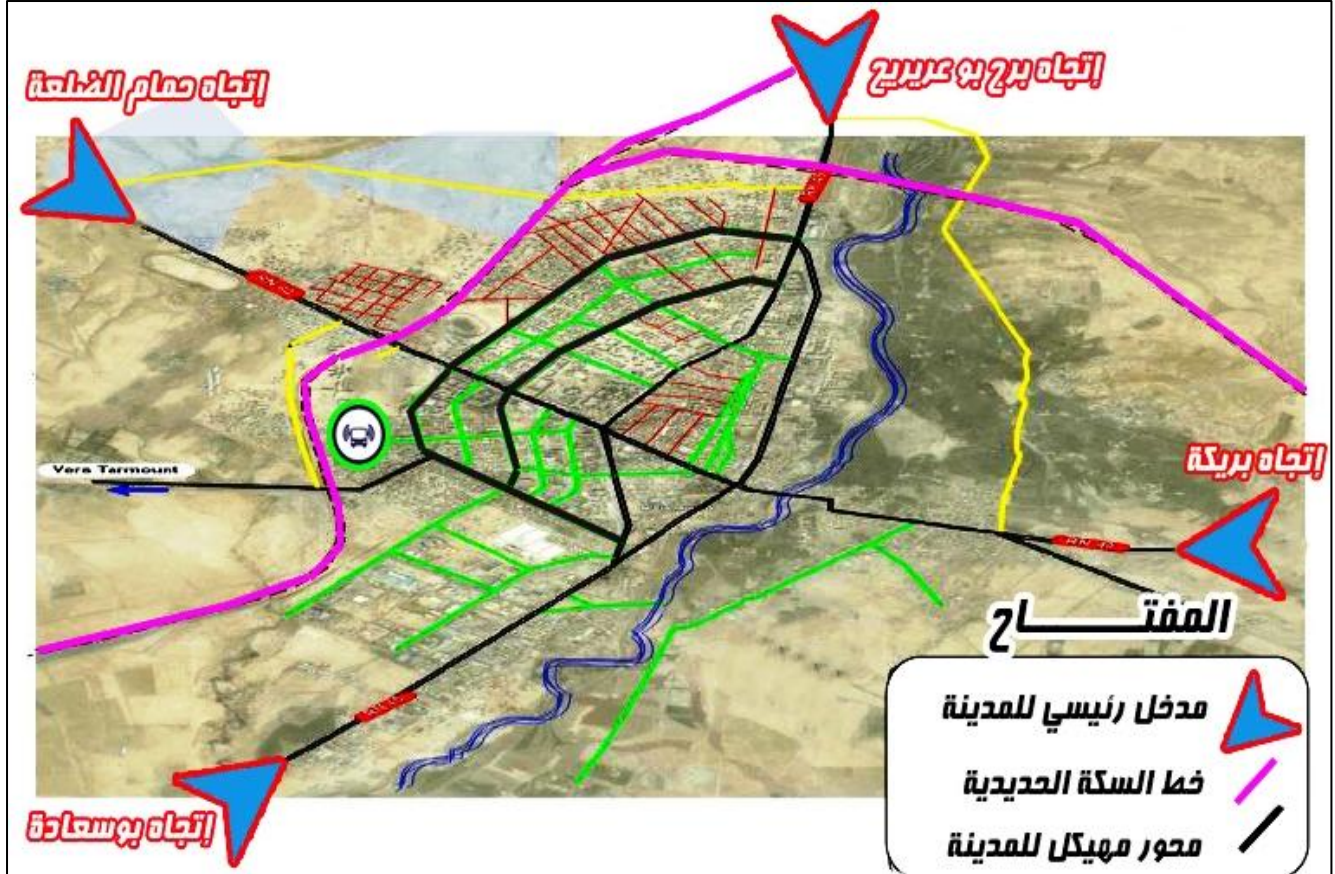


المصدر: مديرية مسح الأراضي لولاية المسيلة + معالجة الطالب 2019

4- المداخل الرئيسية لمدينة المسيلة: تحتوي مدينة المسيلة على 04 مداخل رئيسية تتمثل في:

- مدخل من طريق بوسعادة - مدخل من طريق بريكة.
- مدخل من طريق برج بوعرييج - مدخل من طريق حمام الضلعة.

خريطة (03): مداخل مدينة المسيلة



المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة + معالجة الطالب

5- القطاعات في مدينة المسيلة:

بالاعتماد على التقسيمات المبنية في المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة المسيلة لسنة (2008)، كان تقسيم قطاعاتها كآتي:

- القطاع الأول: يمثل المدينة القديمة ويمتد على مساحة قدرها 317.30 هكتار منها 106 هكتار للسكنات 32 للتجهيزات، 153.7 هكتار حقول وبساتين، وهو أقدم قطاع من حيث النشأة يتميز بنسيج منقطع وغير منسجم، ويتميز هذا القطاع باحتوائه مجموعة من التجهيزات الموجودة بالقرب من المحور مثل المؤسسات التعليمية قرب الطريق الوطني رقم 45، وتجهيزات خدماتية وإدارية.

- **القطاع الثاني:** يمثل وسط المدينة ويقع غرب من القطاع العمراني الأول، ليفصل بينهما الطريق الوطني رقم (45) يمتد على مساحة قدرها 240 هكتار، تحتل به السكنات 72 هكتار، و التجهيزات 108 هكتار، و الطرق 60 هكتار، و من أهم أحياءه حي وعواع المدني من حيث الكثافة والنشاط، و توجد به عدة تجهيزات مهمة صحية وخدماتية وتعليمية وهي الأكبر في هذا القطاع وتتميز أكثرية الشوارع فيه بالنشاط التجاري.

- **القطاع الثالث:** وهو القطاع الذي يمثل المنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى ويقع إلى الغرب من القطاع الثاني ويمتد على مساحة قدرها 172 هكتار، منها 103 هكتار للسكنات 42 هكتار للتجهيزات و تغلب عليه السكنات الجماعية، فمن أهم الأحياء الموجودة بهذا القطاع (1000 مسكن، 206 مسكن 106 مسكن، 70 مسكن...) وكذا بعض السكنات الفردية مثل (حي الورود، حي المعلمين)، و يعتبر كذلك من نقاط الجذب الهامة في المدينة.

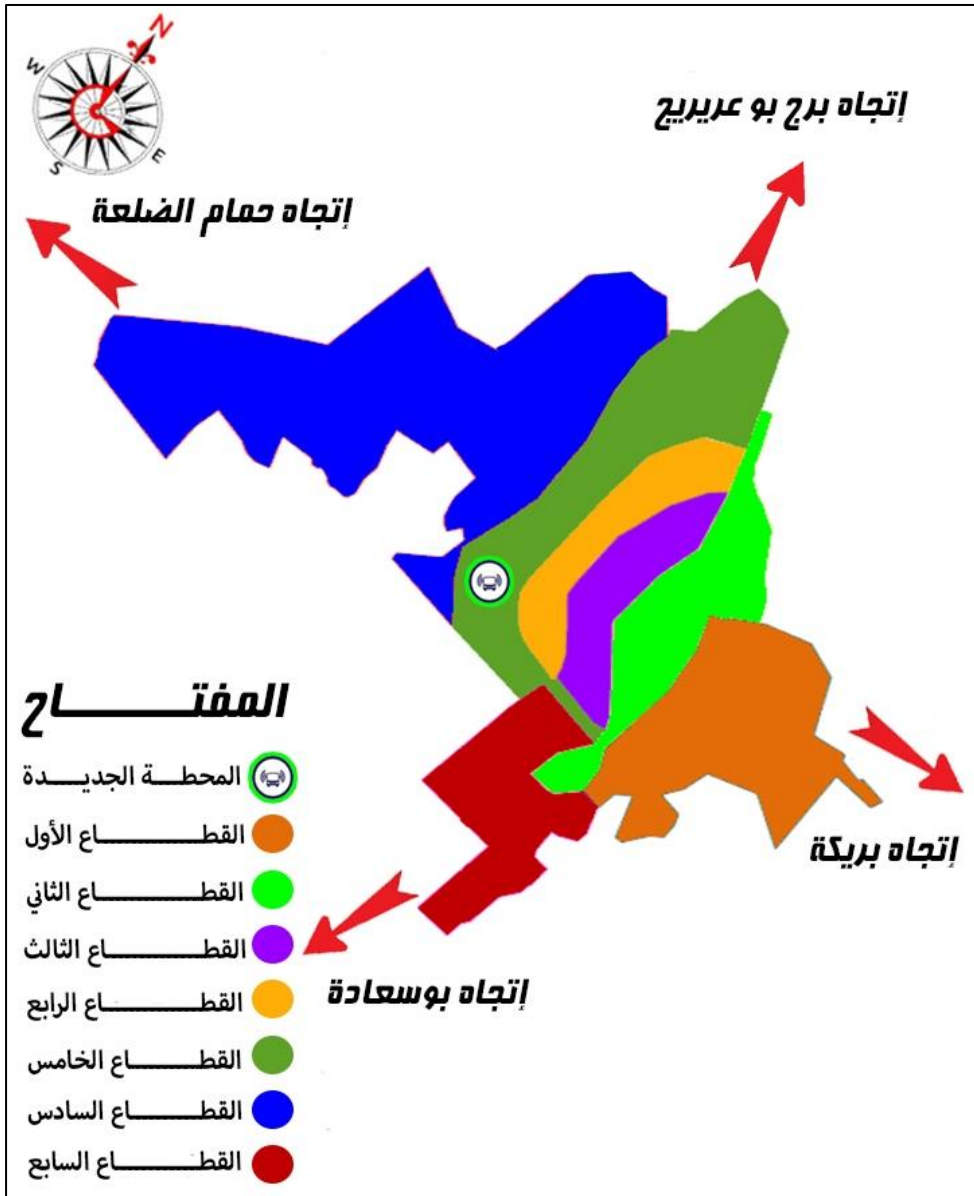
- **القطاع الرابع:** وهو القطاع الذي يمثل الامتداد الطبيعي و المجالي للمنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى ويقع غرب القطاع الثالث، يمتد على مساحة قدرها 168 هكتار، و يتميز بالسكنات الفردية بشكل كبير في طرفيه وقليل من السكنات الجماعية والتجهيزات في وسطه، من بين أهم الأحياء المشكلة له (حي 500 مسكن، حي النبلاء)، ومن التجهيزات الغالبة عليه التعليمية والملاحق الجامعية وبعض التجهيزات الإدارية.

- **القطاع الخامس:** ويشكل الناحية الغربية يمتد على مساحة قدرها 323.27 هكتار، منها 72.52 هكتار للسكنات، 88 هكتار للتجهيزات، 46.69 هكتار للطرق، 116.16 هكتار للمساحات الحرة. ويتميز بنسيج يغلب عليه السكن الفردي و برامج سكنية متنوعة، و من أهم الأحياء المشكلة له (حي 700 مسكن، حي 270 مسكن، 346 مسكن، 166 مسكن)، و يتوفر على تجهيزات جامعية و رياضية مهمة وبعض التجهيزات الإدارية و التعليمية و الخدماتية، و كذا هيكل قاعدي هام متعلق بالنقل ألا و هو المنطقة المدروسة المتمثلة في المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين و محطة السكة الحديدية.

- **القطاع السادس:** يقع بأقصى الجهة الغربية من المدينة . يتربع على مساحة قدرها 495.75 هكتار منها 270.75 هكتار للسكنات، 34 هكتار للتجهيزات، 191 هكتار للمساحات المبرمجة أو الحرة، من أهم الأحياء المكونة له (حي اشبيليا، و حي 504 مسكن، و حي 5 جويلية).

- **القطاع السابع:** ويقع جنوب المدينة ويضم المنطقة الصناعية ومنطقة النشاطات، يحتل مساحة إجمالية تقدر بـ: 2800 هكتار وهي تعد كأحد العوائق في وجه التوسع.

الخريطة (04): قطاعات مدينة المسيلة



المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة المسيلة (2008) + معالجة الطالب

إن القطاعات الموجودة في المدينة تختلف فيما بينها، وكل قطاع له خصائصه، من ناحية السكنات والتجهيزات و الطرق، و من المعروف أن السكنات الفردية لا تكثر فيها الحركة و التنقلات بشكل كبير على عكس السكنات الجماعية التي تؤثر من ناحية التنقلات اليومية للسكان، و طريقة توزيع النشاطات هي التي يمكن أن تؤدي إلى الازدحام و الاكتظاظ في المدينة على عكس مناطق أخرى، و هذا ما يتطلب وجوب توفر النقل الحضري الذي يربط بين جميع هذه القطاعات.

و القطاع الخامس هو منبع لأهم التنقلات لمدينة المسيلة، كونه يحتوي على شبكة طرق مهمة كما يضم كل من المحطة البرية الجديدة و خط السكة الحديدية.

6- المميزات الاقتصادية لمدينة المسيلة: تعتبر مدينة المسيلة نقطة جذب لضواحيها و بلدياتها كونها تحتوي على عدة نشاطات و تجهيزات مختلفة تتمثل في:

أ - التجهيزات الصحية: إن تركيبة المرافق الصحية الموجودة في مدينة المسيلة، تخدم البلديات المجاورة إلى حد كبير، حيث نجد أن هناك مرافق صحية كبيرة، متوسطة، و صغيرة منها مستشفى الزهراوي و عيادتين متخصصتين، و مركز صحي، قاعتين للعلاج و مستشفى الولادة سليمان عميرات. و بطبيعة الحال فإن هذه التجهيزات تحتاج إلى و سائل النقل الحضري، و إلى طرق و مواقف في حالة استعمال السيارات الخاصة.

ب - التجهيزات الرياضية: و تتمثل في مركب لمختلف الرياضات، و ملعبين بلديين، و قاعة سباحة إضافة إلى عدة ملاعب صغيرة و عدة ملاحق رياضية أخرى.

ج - التجهيزات الإدارية و التعليمية: من أهمها جامعة محمد بوضياف، و نجد أن معظم هذه التجهيزات تتركز على طول الطريق الوطني رقم (40)، و هذا ما يؤدي إلى حركة كثيفة في المرور، خاصة في الحي الإداري الموجود في وسط المدينة.

د- النشاطات الصناعية: معظم الوحدات الصناعية، موجودة بالمنطقة الصناعية و منطقة النشاطات جنوب المدينة بمحاذاة طريق بوسعادة (ضمن القطاع السابع للمدينة)، و هذه المنطقة تلعب دورا هاما في إثارة النقل داخل المدينة و خارجها، إن كل هذه المميزات التي تزخر بها مدينة المسيلة، جعلت منها نقطة جذب هامة، و مقصدا للعديد من السكان من داخل المدينة و خارجها، و هذا ما تطلب وجود وسائل نقل أكثر نظرا لزيادة الحركة و التنقل نحو هاته التجهيزات.

7- ظهور و تطور قطاع النقل في مدينة المسيلة: ظهرت خطوط النقل الحضري الجماعي بالمدينة كأول مرة بعد ترقية المسيلة إلى ولاية، تبعا لقرارات مديرية النقل و المتمثل في تفعيل الخط التابع للشركة الوطنية، و هو خط نقل المسافرين على المحور الوحيد الموجود و الممتد من حي إشبيليا إلى ساحة الشهداء.

في مرحلة 1986 و ما يليها ظهر خط السكة الحديدية، كما أعلنت شركة نقل المسافرين إفلاسها و ظهر ما يسمى بالنقل التابع للخواص، حيث استمرت هذه الخطوط في الزيادة و التطور مع التوسع العمراني بالمدينة، حيث كانت في البداية 4 خطوط ثم 6 خطوط و بعدها 10 خطوط ثم أصبحت حاليا: (10) خطوط تابعة للناقلين الخواص، و (05) خطوط نقل حضري جماعي عمومي، هذا إضافة إلى المنشأة الكبرى المتمثلة في المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين التي دخلت حيز الخدمة سنة 2013 و بما أن هذه الأخيرة هي موضوع دراستنا، و جب علينا معرفة العلاقة التي تربطها مع المدينة.

8- علاقة المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بأجزاء مدينة المسيلة:

حسب المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير، فإن المحطة البرية المتعددة الأنماط لنقل المسافرين تقع في القطاع الخامس ضمن حي النسيج المتمثل في التجزئات السكنية الجديدة التي تشكل نصف الحلقة الأخيرة المكونة للخطة النصف إشعاعية التي تنتهي عند خط السكة الحديدية من الغرب و النهج رقم (02) من الشرق.

إن المحطة البرية الجديدة من التجهيزات الكبرى التي يتعدى تأثيرها إلى خارج الولاية، و هي تجهيز يتأثر بالمدينة و يؤثر عليها و خاصة ما يخص الطرق و مختلف التجهيزات. و لهذا سنتطرق في هذا الجزء إلى دراستها كعنصر يتواجد في المدينة، و سنحاول معرفة كيفية ارتباطها مع باقي أجزاء المدينة، أما دراستها التحليلية المفصلة سنتطرق إليها لاحقاً.

8-1- موقع المحطة البرية الجديدة بالنسبة للمدينة:

تقع المحطة البرية الجديدة في الجهة الجنوبية الغربية لمدينة المسيلة، و هي ضمن القطاع الخامس، تم تشييدها يوم 26 جانفي 2013 م، و تقدر مساحتها بـ: 27676 م²، منها 881.41 م² مساحة مبنية، و تستوعب أكثر من مليون مسافر في السنة، تشرف على تسييرها الشركة الوطنية لاستغلال المحطات البرية (SOGRAL)، وقد تم إنشاؤها بهدف القضاء على بعض المحطات الغير مخططة و كذا الاستفادة من خدمات النقل عبر السكة الحديدية و جعلها محطة متعددة الأنماط.

8-1-1- المحيط المجاور للمحطة:

تتواجد المحطة في حي سكني بين مركز المدينة من جهة، و أطراف المدينة من جهة أخرى، حيث يحدها كل من:

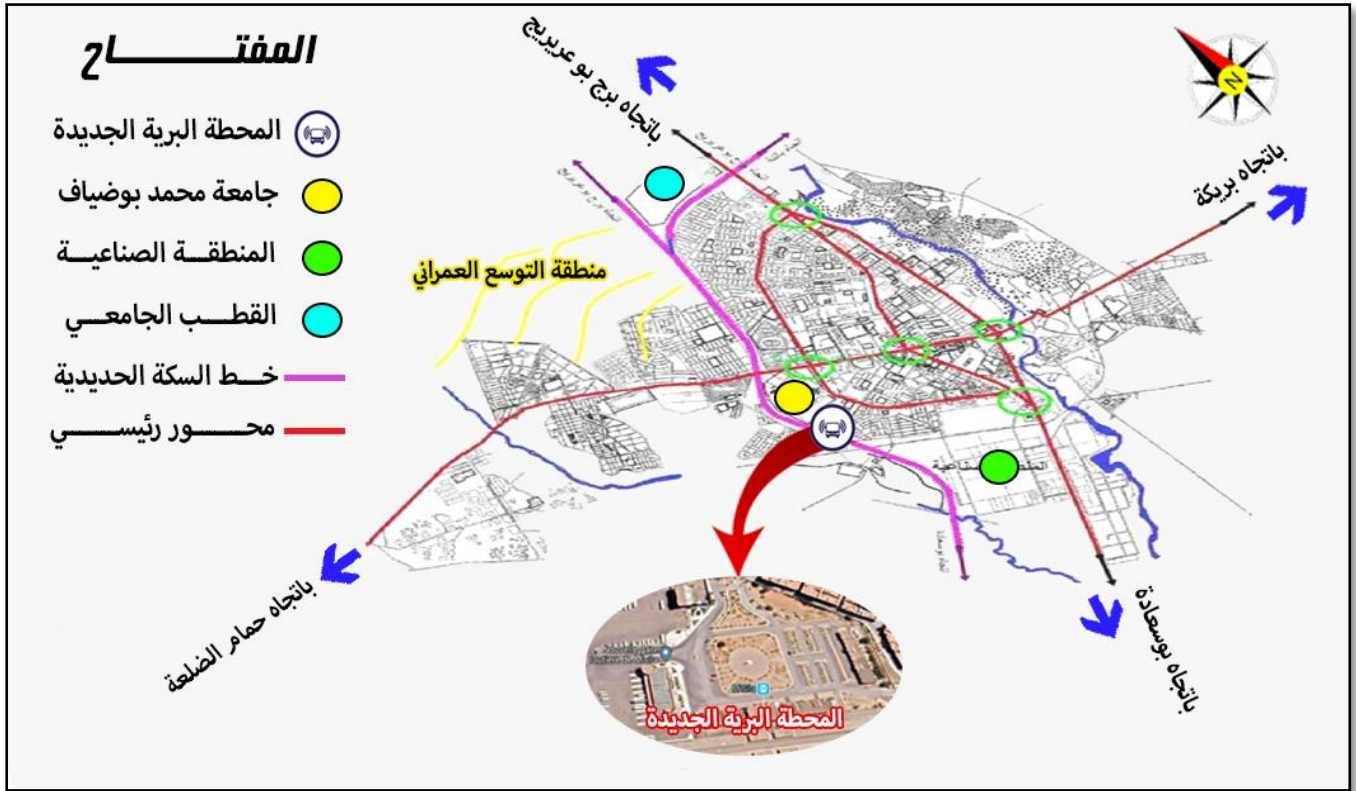
✓ جامعة محمد بوضياف، من الجهة الشمالية.

✓ حي 166 مسكن، من الجهة الجنوبية و الشرقية.

✓ حي 608 مسكن، من الجهة الغربية.

تعتبر هذه المحطة من الناحية الحركية، نقطة استقطاب في المدينة ككل، كما أن لها حركة تبادلية مع الجامعة نتيجة التنقل المستمر للطلبة.

الخريطة (05): موقع المحطة البرية الجديدة بالنسبة للمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية المسيلة 2008 + معالجة الطالب

الخريطة (06): المحيط المجاور للمحطة البرية الجديدة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

8-1-2- علاقة المحطة البرية الجديدة بالمحطة القديمة: تقع المحطة القديمة بمحاذاة النسيج الحضري لمدينة المسيلة و لكونها قديمة النشأة و حسب مقابلتنا مع أحد المعنيين، أصبحت ذات مبنى قديم يهدد سلامة مستخدميها و هذا ما دفع بالسلطات إلى إنجاز المحطة البرية الجديدة و دمجها مع محطة خطوط السكة الحديدية.

كما تعتبر المحطة البرية القديمة محيطا مجاورا للمحطة الجديدة، و لكن بدرجة اقل من حيث التقارب الفضائي (الخريطة رقم: 07)، و لكن من حيث الوظيفة لها تأثير مباشر على المحطة الجديدة. و حسب المعاينة الميدانية و إجراء المقابلات فإن أغلب الناقلين عادوا إليها و خاصة أصحاب سيارات النقل الجماعي، و هذا بحجة سهولة الدخول إليها و الخروج منها عكس المحطة الجديدة.

الصورة (05): المحطة البرية القديمة لنقل المسافرين

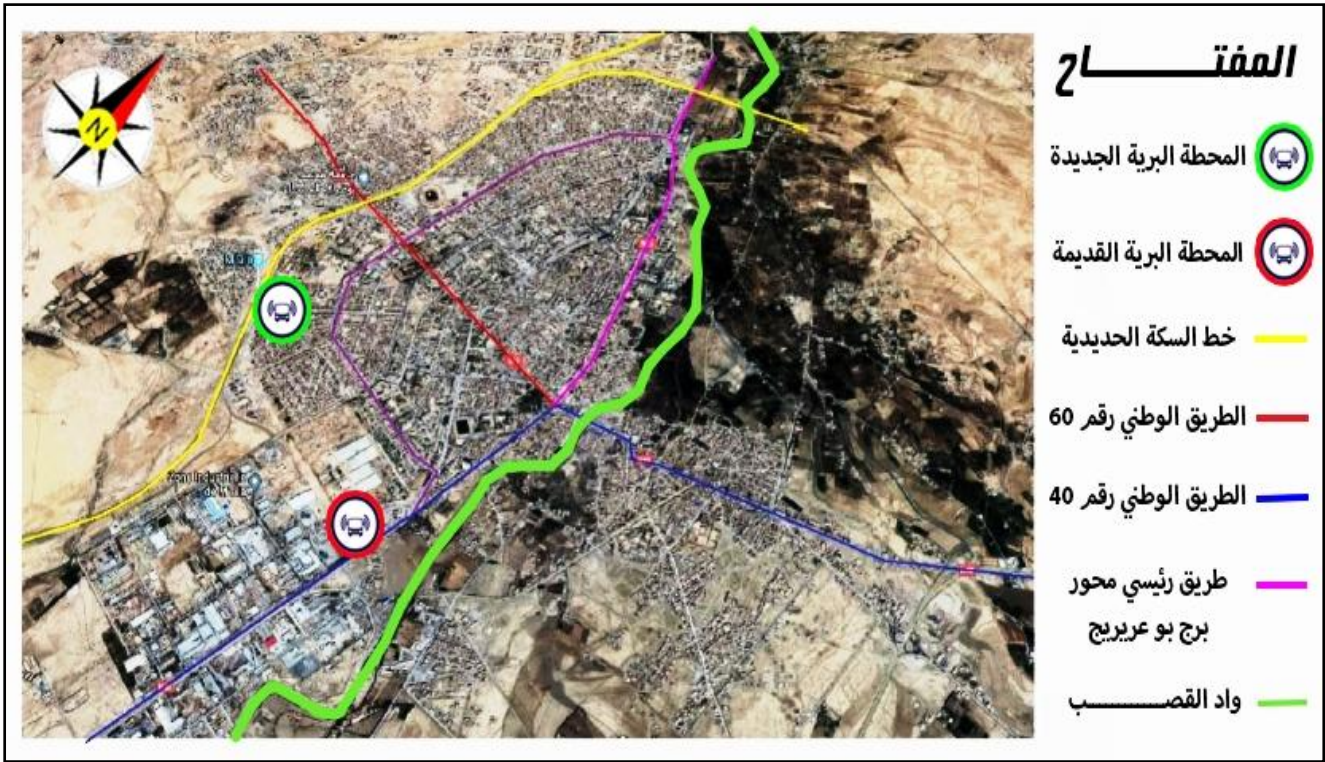


الصورة (06): المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين



المصدر: التقاط الطالب 2019

الخريطة (07): موقع المحطتين الجديدة و القديمة بالنسبة للمدينة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

8-2- علاقة المحطة باتجاه التوسع:

باعتقادنا على المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير (PDAU)، و كذا مخططات شغل الأرض (POS)، للمدينة، لاحظنا بأن توسع مدينة المسيلة كان كما يلي:

❖ الجهة الشمالية:

حيث يوجد القطب الجامعي، إضافة إلى مساحات شاسعة تأخذها الحدائق بمحاذاة الواد و كذا أراضي خاصة (عرش المواهبة) و التجمع الريفي (الخمايس)، و ما يتطلبه من تجهيزات يجعل من صعوبة إيجاد وعاء عقاري لتواجد المحطة. إلا أن المحطة مرتبطة بهذه الجهة عن طريق السكة الحديدية و كذا خط حافلة النقل الحضري الجماعي رقم (11).

❖ الجهة الشمالية الغربية:

و هي جهة توسع المدينة بامتياز، حيث يتواجد القطب الحضري بما يحتويه من مشاريع سكنية و تجهيزات إدارية و تجارية، مع وجود أوعية عقارية عديدة و القليل من العوائق (مشكل الفيضانات). فالمحطة مرتبطة بهذه الجهة عن طريق الشارع الرئيسي الذي يمر بمحاذاة الجامعة و الولاية و كذا الشارع المهم الذي يمر على طريق حي إشبيليا و حي 608 مسكن.

❖ **الجهة الجنوبية:**

هذه المنطقة يغلب عليها الطابع الصناعي و الخدماتي، إضافة إلى وجود بعض العوائق (مصب الصرف الصحي).
و المحطة مرتبطة بهذه الجهة عن طريق (ذراع الحاجة) و كذا الطريق المزدوج المؤدي إلى بوسعادة.

❖ **الجهة الشرقية:**

تتميز هذه الجهة بوجود السكنات الفردية مثل (حي لاروكاد) و (حي قرفالة) و أراضي خاصة و هي قريبة من بلدية المطارفة، كما لا توجد بها التجهيزات ذات الطابع الولائي، هذا إضافة إلى وجود عوائق (حدائق، مقابر)، و بالتالي فإن هذه الجهة قد لا تكون ملائمة لوجود المحطة بها.
و المحطة مرتبطة بهذه الجهة بالطريق الوطني رقم (45).

خلاصة:

إن المحطة البرية الجديدة ليست بعيدة عن مركز المدينة، كونها تتواجد في حي سكني بين مركز المدينة من جهة، و أطراف المدينة من جهة أخرى، و يمكن الوصول إلى أغلب تجهيزات المدينة مشيا على الأقدام.

و نظريا يسهل الدخول إلى المحطة و الخروج منها إلى الطرق الوطنية و الولائية و يتوقف ذلك على طبيعة الشبكة الحضرية و نوعية الطرق المكونة لها.

8-3- علاقة المحطة بالمحاور الكبرى في المدينة:

تمر بالمدينة ثلاث محاور رئيسية:

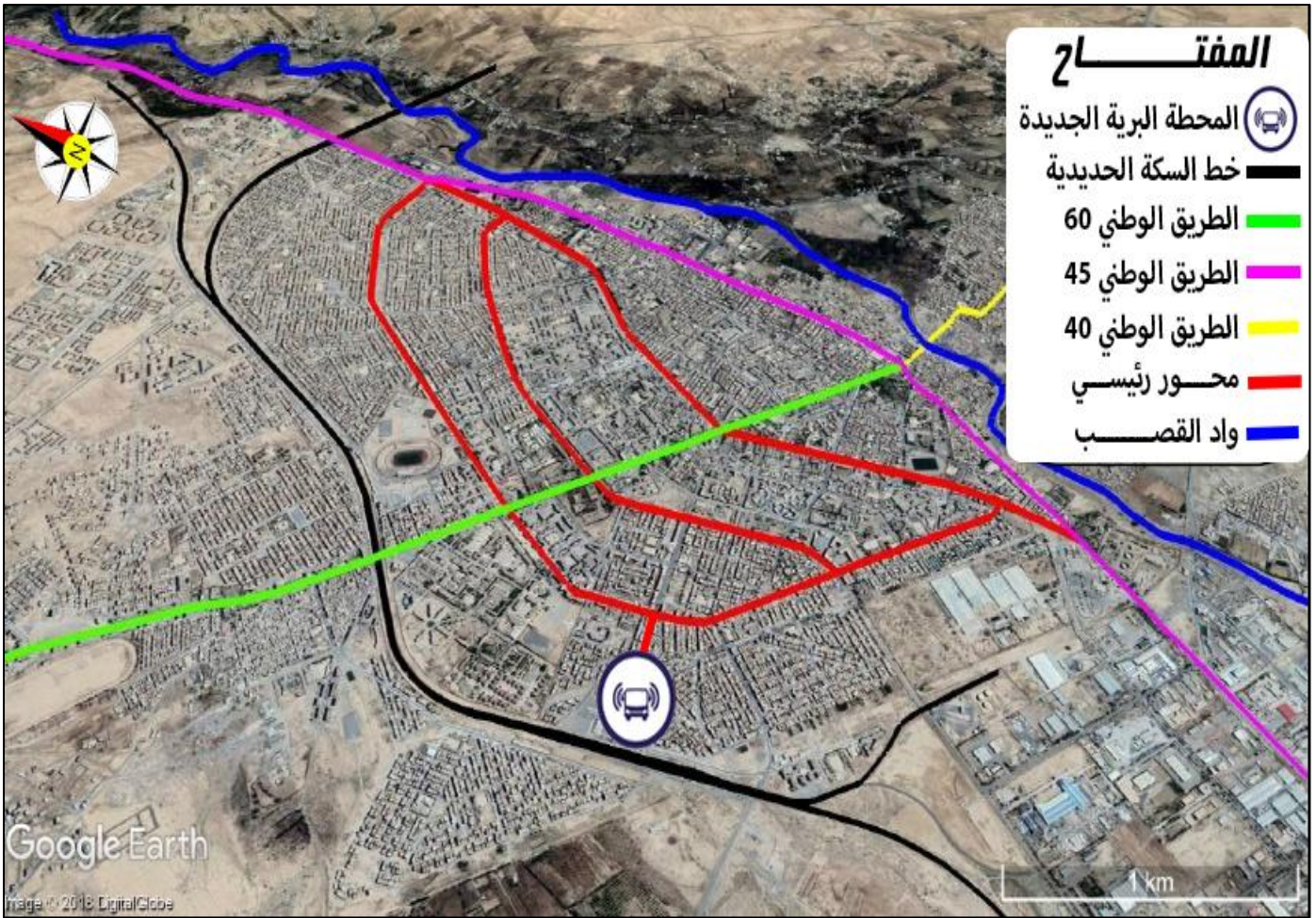
✓ الطريق الوطني رقم (40) الرابط بين مقرة و مركز المدينة.
✓ الطريق الوطني رقم (45) الرابط بين ولاية برج بوعريش شمالا مرورا بمركز المدينة، باتجاه مدينة بوسعادة جنوبا.

✓ الطريق الوطني رقم (60) الرابط بين دائرة حمام الضلعة غربا و مركز المدينة.
إن وجود المحطة بجانب المدخل الجنوبي الغربي للمدينة و ارتباطها بالشبكة الوطنية للمحاور المذكورة أعلاه، يجعلها تشكل مركز استقطاب لحركة ميكانيكية كبيرة.

حيث أن المحور الرئيسي (القطب الجامعي - الجامعة) هو الرابط الأساسي بين المحطة و مختلف المحاور الأخرى، إضافة إلى أن المحطة قريبة من الطريق الوطني رقم (60).

و العلاقة بين المحطة و هذه المحاور هي علاقة تأثير و تأثر باعتبار أن منطقة الدراسة هي نقطة جذب للكثير من المستعملين، و بالمقابل فإن للمحاور دور رئيسي في الوصول إلى المحطة.

الخريطة (08): المحاور الرئيسية للمدينة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

8-4- علاقة المحطة بالتجهيزات الموجودة في المدينة:

إن التجهيزات هي عبارة عن مراكز إدارية و تعليمية، ثقافية، صحية، و رياضية يقصدها الفرد من أجل تلبية مختلف حاجياته، فمدينة المسيلة تحتوي على عدة تجهيزات مهمة يمكن تقسيمها إلى:

أ- تجهيزات إدارية: تتركز معظمها على طول الطريق الوطني رقم (40)، مما يسجل حركة مرور كثيفة خاصة في الحي الإداري الموجود في قلب المدينة.

ب- تجهيزات تعليمية: وزعت هذه التجهيزات على جل تراب المدينة، إذ توجد 07 ثانويات و 03 منقنات، و 03 مراكز للتكوين، بالإضافة إلى الجامعة و القطب الجامعي، زيادة على المدارس الابتدائية و الإكمالية.

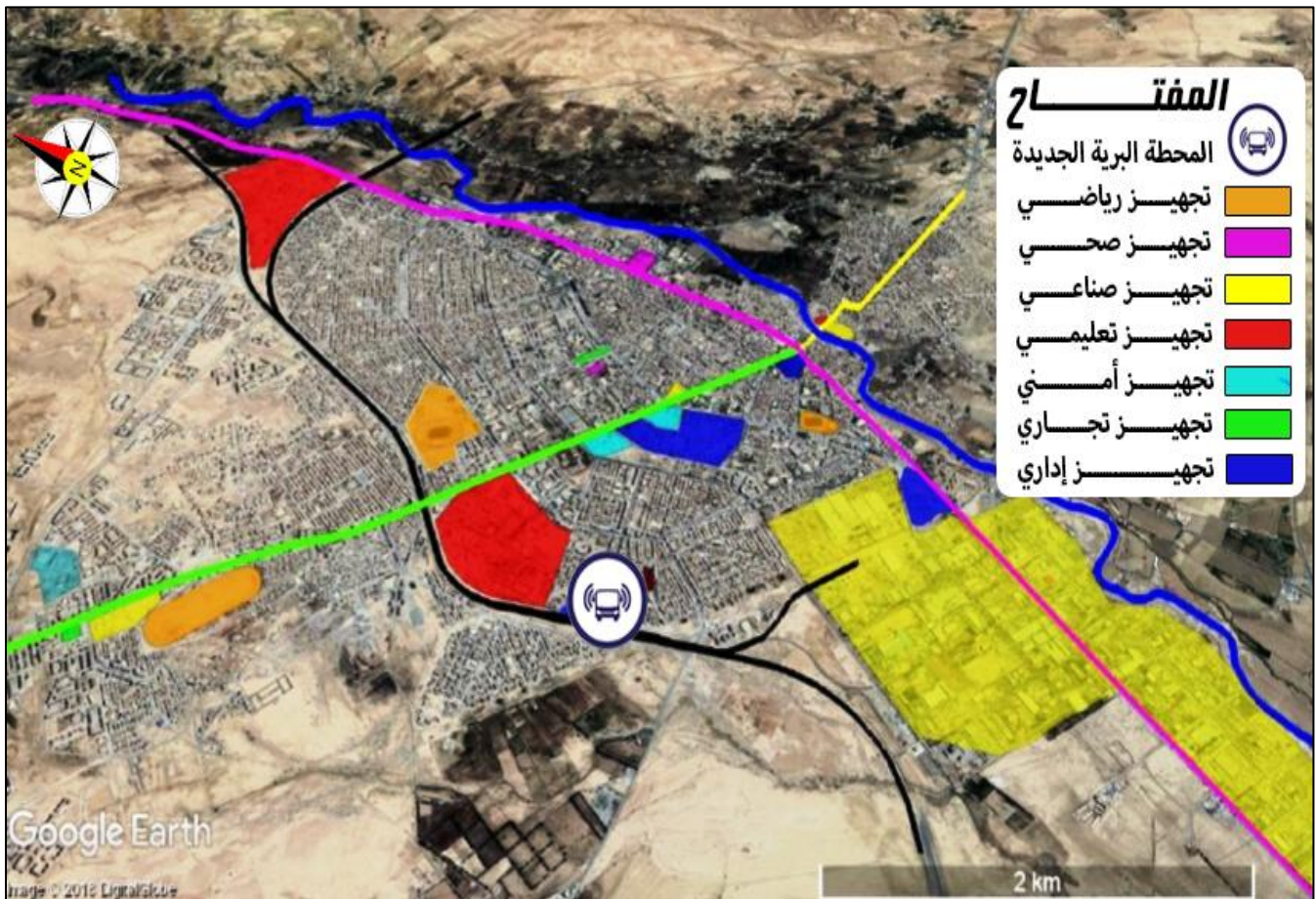
ج- تجهيزات رياضية: و تتمثل في مركب لمختلف الرياضات، و ملعبين بلديين، و قاعة للسباحة و عدة ملاعب صغيرة و عدة ملاحق أخرى.

د- تجهيزات ثقافية: توجد عدة مرافق ثقافية منها مكتبتين و دار للثقافة و متحف.

هـ- تجهيزات صحية: تركيبة المرافق الصحية المقامة في المدينة هي مرافق صحية كبيرة، متوسطة و صغيرة، و هذا ما يجعل المدينة تستقبل مسافرين أكثر، و من بين هذه التجهيزات مستشفى الزهراوي و عيادتين متخصصتين، و مركز صحي و قاعتين للعلاج، و عيادة الولادة سليمان عميرات.

لاحظنا أن المحطة قريبة من بعض التجهيزات كجامعة محمد بوضياف و المركب الرياضي مع وجود الأرصفة، و هذا ما يسهل الوصول إليها مشيا على الأقدام، أما التجهيزات الأخرى فتستدعي وجود توفر وسائل النقل للوصول إليها.

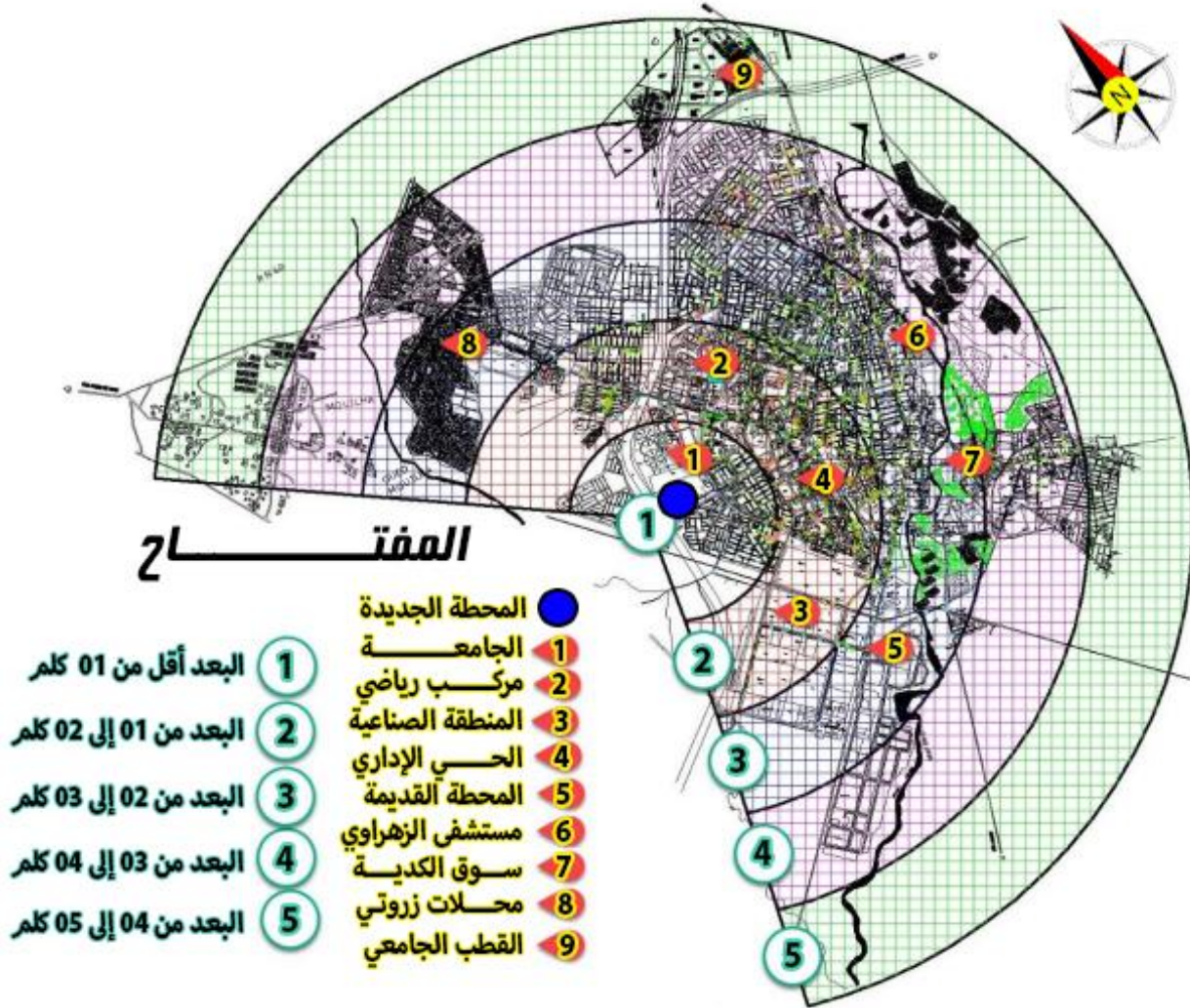
الخريطة (09): موقع المحطة بالنسبة لأهم للتجهيزات في المدينة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

8-4-1- المسافة الكيلومترية بين المحطة و مختلف التجهيزات المهمة في المدينة:

الخريطة (10): البعد بين المحطة الجديدة و أهم التجهيزات

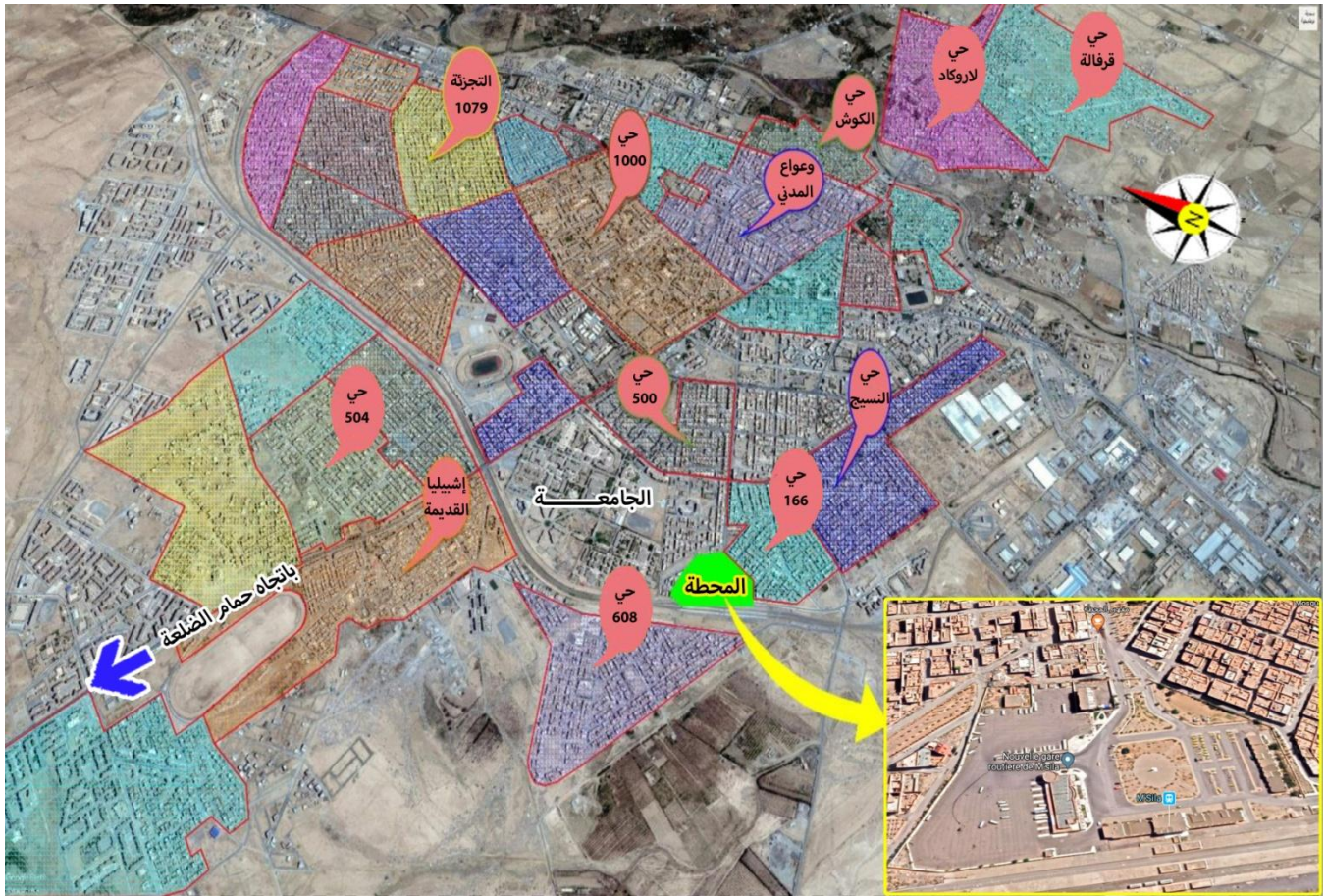


المصدر: PDAU M'sila + معالجة الطالب 2019

8-5- علاقة المحطة بالأحياء السكنية:

تحتوي مدينة المسيلة على عدة أحياء سكنية فردية و جماعية، ذات كثافة سكانية عالية فالكثير من سكان هذه الأحياء يستعملون وسائل النقل الجماعي للتنقل إلى خارج المدينة. و هذا ما يستدعي الحاجة إلى التنقل من مقر السكن إلى المحطة. و بالاعتماد على الدراسة الميدانية، لاحظنا أن الأحياء مرتبطة بشكل واضح مع المحطة، نظرا لتوفر الطرق و وسائل النقل، عدا الأحياء الترقوية فهي أقل ارتباطا بالمحطة نظرا لقلة توفر وسائل النقل و كذلك ازدحام الطرق، أما ما يتعلق بمركز المدينة حيث تتواجد أغلب التجهيزات الإدارية فيمكن الوصول إليها مشيا على الأقدام بمسافة لا تتجاوز (2 كلم) مع توفر الأرصفة.

الخريطة (11): موقع المحطة بالنسبة للأحياء السكنية



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

8-6- علاقة المحطة بخطوط النقل:

يعتبر النقل الحضري هو شريان المدينة، حيث نجد أن مدينة المسيلة تحتوي على عدة خطوط نقل حضري منها الخاصة و منها العمومية التابعة للبلدية. حيث تتوفر مدينة المسيلة على (15) خط للنقل الحضري الجماعي، مستغلة من طرف الناقلين الخواص و المؤسسة العمومية للنقل الحضري، حيث تغطي هذه الأخيرة ما نسبته 12.61 % من الخدمة مقابل حوالي 87.39 % للناقلين الخواص.

الجدول (03): خطوط حافلات النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة

النسبة إلى عدد الحافلات	عدد الحافلات	عدد الخطوط	/
14 %	28	05	المؤسسة العمومية للنقل الحضري
86 %	172	10	الناقلين الخواص
100 %	200	15	المجموع

المصدر: إعداد الطالب 2019

8-6-1- خطوط النقل الحضري الجماعي العمومي:

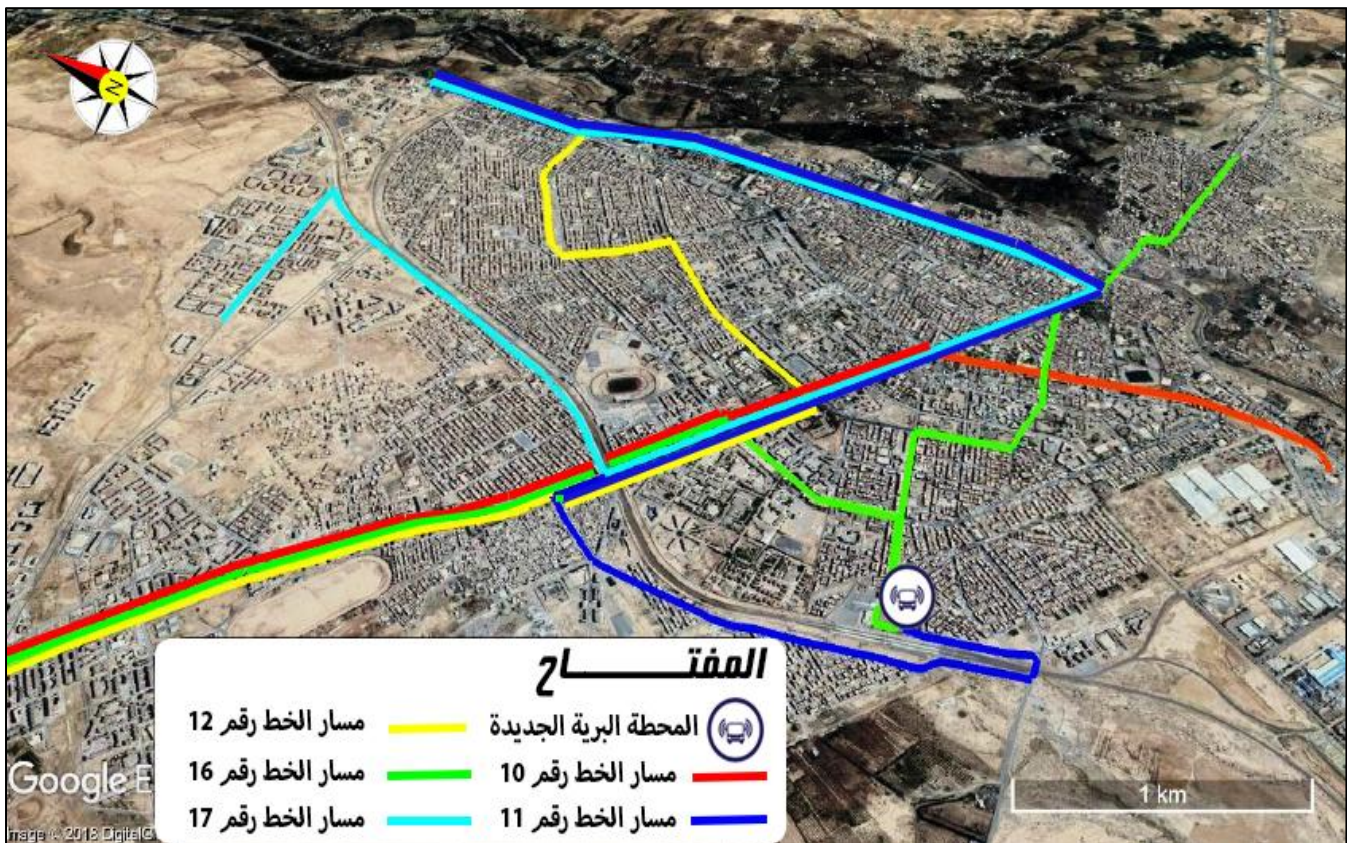
و تشمل الخطوط الممنوحة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و عددها (05) خطوط وهي:
الخط رقم: 10، الخط رقم: 11، الخط رقم: 12، الخط رقم: 16، الخط رقم: 17.
كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول (04): توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي العمومي بمدينة المسيلة

الخط	الانطلاق - الوصول	المسافة (كلم)	عدد الحافلات	المدة المستغرقة دقيقة/دورة	عدد الدورات
10	المويلحة - المحطة القديمة	6.1	4	60	12
11	المحطة الجديدة - القطب الجامعي	8.1	6	96	8
12	المويلحة - القطب الجامعي	9	5	74	10
16	حي لاروكاد - المويلحة	7	7	50	13
17	حي 1000 مسكن - حي 270 مسكن	6	6	50	6

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري بالمسيلة 2019

الخريطة (12): خطوط النقل الحضري الجماعي العمومي



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

8-6-2- خطوط النقل الحضري الجماعي الخاص:

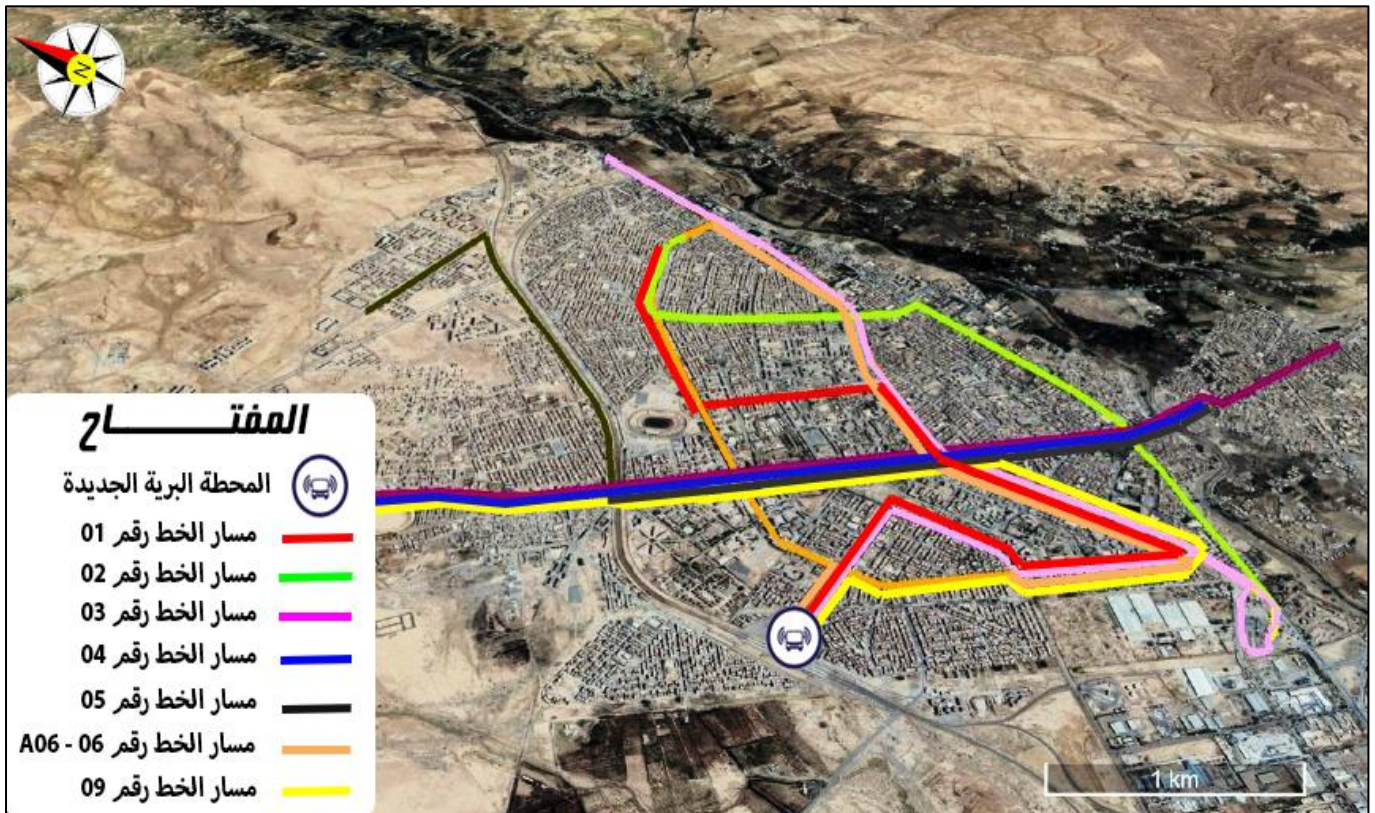
يتمثل في الخطوط الممنوحة للناقلين للخواص و عددها (10) خطوط و هي:
الخط رقم: 1، 2، 3، 4، 5، 6، 6A، 8، 9، 20، و هي الأكثر تغطية للمدينة و تتميز بكثرة الحافلات في كل
خط، كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول (05): توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي للخواص بمدينة المسيلة

الخط	الانطلاق - الوصول	المسافة (كلم)	عدد نقاط التوقف	عدد الحافلات	زمن الدورة
1	حي 270 مسكن - المحطة الجديدة	7.0	21	15	70
2	ساحة الشهداء - حي 270 مسكن	3.9	15	07	54
3	القطب الجامعي - المحطة الجديدة	7.7	19	34	65
4	حي المويلحة - حي لاروكاد	8.6	18	50	90
5	حي لاروكاد - القطب الجامعي	8.5	17	34	60
6 6A	حي 270 مسكن (مسار مغلق)	10.5	24	13	105
8	ساحة الشهداء - نواراة	6.5	16	05	30
9	حي 05 جويلية - المحطة القديمة	7.5	21	10	60
20	ثانوية 570 - الجعافرة	12	21	04	130

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2018

الخريطة (13): خطوط النقل الحضري الجماعي الخاص



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

8-6-3- خطوط النقل الحضري الجماعي التي تربط المحطة الجديدة بالمدينة:

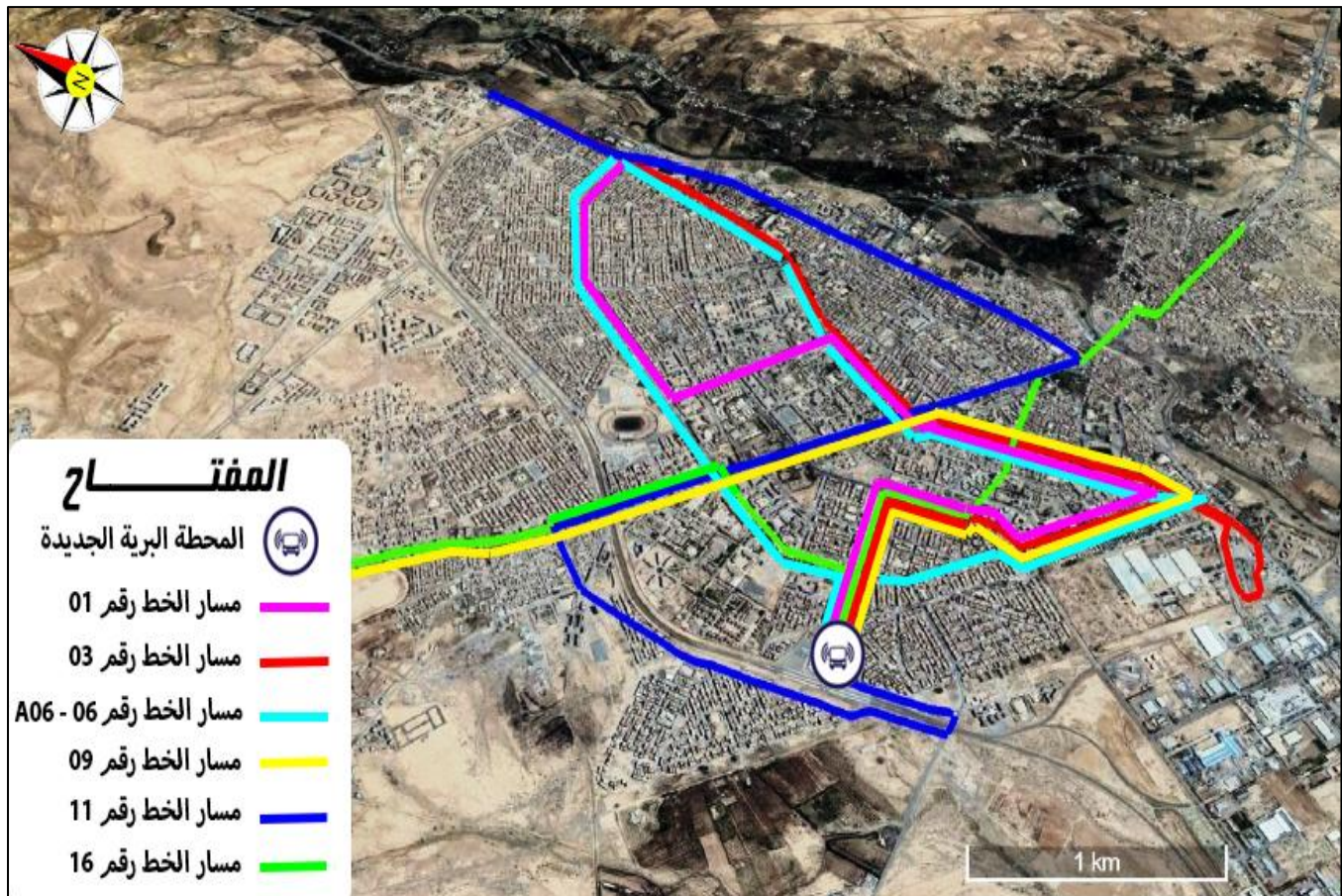
يجب أن تكون المحطة مرتبطة بباقي أجزاء المدينة من ناحية النقل، و قد وجدنا أن هناك (07) خطوط للنقل الحضري الجماعي التي تربط بين المحطة و المدينة، كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول (06): خطوط النقل الحضري الجماعي التي تربط المحطة الجديدة بالمدينة

الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول
01	حي 270 مسكن	المحطة الجديدة
03	القطب الجامعي	المحطة الجديدة
09	حي 05 جويلية	القديمة
06A / 06	حي 270 مسكن	مسار مغلق
11	المحطة الجديدة	القطب الجامعي
16	حي لاروكاد	المويلحة

المصدر: من إعداد الطالب 2019

الخريطة (14): خطوط النقل الحضري الجماعي التي تربط المحطة بالمدينة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

الصورة (08): حافلة نقل حضري جماعي عمومية



المصدر: التقاط الطالب 2019

الصورة (07): حافلة نقل حضري جماعي خاصة



8-6-4- خطوط النقل ما بين البلديات:

- الخطوط المبرمجة:

تحصلنا على المعطيات المتعلقة بخطوط النقل بين البلديات كما هو موضح في الجدول (07) و من خلال مقابلتنا مع مسؤول مكتب شركة استغلال المحطات البرية بالمسيلة (سوغرال) و باعتبار أن الشركة تدير المحطة الجديدة و القديمة على حد سواء، لاحظنا أن معظم هذه الخطوط تحولت إلى المحطة القديمة، عدا خط (المسيلة - منصور) الذي بقي تابعا للمحطة الجديدة و يشمل حافلتين فقط.

الجدول (07): خطوط النقل المبرمجة بين البلديات

الخط	عدد العمليات	عدد الخرجات / اليوم	عدد المكاتب	عدد الرحلات / الشهر
عين الملح	10	01	01	300
عين الحجل	08	08	01	240
سيدي عامر	07	06	/	210
محمد بوضياف	11	10	01	300
بن سرور	07	08	01	210
أولاد سيدي ابراهيم	05	05	01	145
سيدي عيسى	15	30	01	450
بوسعادة	10	25	01	300
مسيف	08	04	01	240
منصورة	09	08	01	270

المصدر: شركة استغلال المحطات البرية بالمسيلة 2019

- الخطوط الفعلية:

عند قيامنا بالمعاينة الميدانية للمحطة الجديدة ، وجدنا أن خطوط النقل بين البلديات المتوفرة حاليا وفعليا في المحطة تتمثل في 05 خطوط فقط كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول (08): خطوط النقل الفعلية ما بين البلديات

الخط	عدد الحافلات
منصورة	02
أولاد منصور	01
ونوغة	20
تارمونت	04
حمام الضلعة	28

المصدر: إعداد الطالب 2019

الخريطة (15): خطوط النقل ما بين البلديات



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

8-6-5 - خطوط النقل ما بين الولايات:

- الخطوط المبرمجة:

حسب المعلومات التي تحصلنا عليها، فإن هناك عدة خطوط نقل مبرمجة تربط ولاية المسيلة بولايات أخرى، كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول (09): خطوط النقل المبرمجة بين الولايات

الخطوط	عدد العمليات	عدد الخرجات / اليوم	عدد المكاتب	عدد الرحلات / الشهر
أدرار	03	03	01	90
غرداية	05	05	01	150
تلمسان	01	01	01	27
بسكرة	02	02	01	60
بجاية	01	01	01	30
بشار	05	05	01	145
حاسي مسعود	01	01	01	15
تمنراست	01	01	01	15
الجزائر	05	05	01	150
سطيف	07	09	01	210
وهران	01	01	01	30
قسنطينة	02	02	01	50
الأغواط	03	01	01	90
برج بوعرييج	15	20	02	445
المجموع	52	57	/	1507

المصدر: شركة استغلال المحطات البرية بالمسيلة 2019

- الخطوط الفعلية:

عند قيامنا بالتحقيق الميداني حول سيرورة النقل في المحطة، وجدنا أن هناك أربعة خطوط تنطلق من المحطة و هي: خط (المسيلة - برج بوعرييج) و يضم 25 حافلة، خط (المسيلة - سطيف) و يضم 06 حافلات، خط (المسيلة - الجزائر) و يضم 04 حافلات، و خط (المسيلة - بسكرة) و الذي يضم حافلة واحدة، كما أن هناك عدة خطوط عابرة على المحطة مثل: (خط قسنطينة) و (خط بشار) و عدة خطوط أخرى، كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول (10): خطوط النقل الفعلية ما بين الولايات

الخط	عدد الحافلات	الوتيرة
أدرار	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
غرداية	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
تلمسان	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
بسكرة	01	//
بجاية	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
بشار	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
حاسي مسعود	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
تمنراست	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
الجزائر	04	//
سطيف	06	//
وهران	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
قسنطينة	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
الأغواط	خط عابر	من 05 إلى 15 دقيقة
برج بوعرييج	25	//

المصدر: إعداد الطالب 2019

الصورة (10): حافلة لخط برج بو عرييج



الصورة (09): حافلة لخط عابر على المحطة



المصدر: النقاط الطالب 2019

8-6-6- خطوط النقل بالسكة الحديدية:

إن مبنى محطة القطار موجود ضمن محيط المحطة البرية الجديدة المتعددة الخدمات، حيث تتوفر على 03 خطوط، منهم خطين خاصين بنقل البضائع (إسمنت، محروقات) بـ: 15 عربة يوميا باتجاه كل من الجزائر العاصمة و قسنطينة، إضافة إلى خط لنقل الركاب و الرابط بين ولاية باتنة و الجزائر العاصمة مروراً بالمسيلة، و هذا الخط مزود بعربات حديثة من نوع (كوراديا)، و التي دخلت حيز الخدمة بتاريخ 03 ماي 2018.

الصورة (11): مبنى محطة القطار



المصدر: التقاط الطالب 2019

من الملاحظ أن خط السكة الحديدية قد قسم النسيج العمراني للمدينة إلى قسمين، مروراً بوسط القطب الجامعي، و قد أثر على الأحياء المجاورة بعزلهم عن الأحياء المقابلة و هذا ما خلق فوضى مرورية في بعض النقاط، إضافة إلى مشكل الضوضاء المصاحب لمرور القطار. أما بخصوص مواعيد النقل فقد لاحظنا أنها غير مناسبة للكثير من المستعملين، إضافة إلى العدد القليل من الذين يستعملون القطار في تنقلاتهم، فهذا النقص سواء في ضبط مواعيد الرحلات و كذا نقص المسافرين بسبب نقص ثقافة استعمال القطار، أثر سلباً على مستوى الخدمة، سواء في ما يخص محطة القطار أو المحطة البرية الجديدة، و قد وجدنا أن كلاهما لا يخدم الآخر بصفة كافية.

الجدول (11): توقيت القطار المبرمج لنقل الركاب

الإياب		الذهاب		الوجهة
الوصول	الانطلاق	الوصول	الانطلاق	
16:43	12:30	01:40	23:15	باتنة - المسيلة
19:09	16:43	06:00	01:40	المسيلة - الجزائر

المصدر: SNTF، مكتب المسيلة 2019

خلاصة الفصل:

من خلال هذا الفصل تم التطرق إلى تقديم مدينة المسيلة و بعض الخصائص التي تتميز بها كما تم التعرف على أهم الهياكل الموجودة و كخلاصة لهذه الدراسة نجد ان مدينة المسيلة تمتاز بالعديد من الخصائص المهمة و هذا بفضل الموقع الذي تمتاز به، كما لا ننسى الشبكة القاعدية المهيكلية للمدينة التي تغطي أغلب أرجاء المدينة مثل شبكة الطرقات و المحطات التي توجد على كافة حدود المدينة بالإضافة الى تنوع التجهيزات تعددها وتوزعها على كافة أرجاء المدينة كل هذا أدى الى وجود مدينة كبيرة تتميز بحركة متنوعة و شبكة نقل مهمة و متعددة لمتعاملين هما المؤسسة العمومية و الخواص اللذان ينشطان على مستوى المدينة و يغطيان كافة مناطقها.

- ❖ تحظى مدينة المسيلة على شبكة طرق هامة وذات حركة كثيفة على المحاور الرئيسية.
- ❖ افتقار مناطق التوسع العمراني إلى التجهيزات مما زاد من حدة التنقلات خاصة اتجاه مركز المدينة وأماكن تواجد التجهيزات.
- ❖ منطقة الدراسة موجودة داخل النسيج الحضري للمدينة و قريبة من مختلف التجهيزات، و كذلك هذا ما أوجد العديد من خطوط وسائل النقل التي يستعملها المسافرون القادمون من المناطق المجاورة، كما أن للمحطة علاقة تأثير و تأثر مع المحاور الكبرى للمدينة و هذا ما يسهل الوصول إليها.
- ❖ إن المحطة البرية الجديدة ليست بعيدة عن مركز المدينة، كونها تتواجد في حي سكني بين مركز المدينة من جهة، و أطراف المدينة من جهة أخرى، و يمكن الوصول منها نحو مختلف تجهيزات المدينة مشيا على الأقدام.
- ❖ نظريا يسهل الدخول إلى المحطة و الخروج منها إلى الطرق الوطنية و الولائية، و يتوقف ذلك على طبيعة الشبكة الحضرية و نوعية الطرق المكونة لها.

الفصل الثالث

الدراسة التحليلية للمحطة البرية الجديدة

- تمهيد.
- - بطاقة تقنية للمحطة البرية الجديدة بمدينة المسيلة.
- I - الدراسة التحليلية لمكونات المحطة.
- II - تقييم المحطة البرية الجديدة لمدينة المسيلة.
- II-1- تقييم مستوى أداء المحطة عن طريق الملاحظة المباشرة.
- II-2- تحليل نتائج التقييم.
- III- تحليل استمارة الاستبيان و المقابلة.
- III-1- تحديد عينة الدراسة.
- III-2- تحليل استمارة الاستبيان.
- - ملخص نتائج تحليل استمارة الاستبيان.
- III-3- أجوبة الموظفين والقائمين على شؤون المحطة عن أسئلة المقابلة.
- III-4- النتائج المتحصل عليها من المقابلة.
- IV - خلاصة نتائج الدراسة التحليلية للمحطة.
- V - التوصيات و الاقتراحات.

تمهيد:

من أجل الوقوف عند أهم العناصر التي تحتاج إليها الدراسات العلمية من منطلق ما هو موجود في الواقع، وجب علينا في هذا الفصل الأخير من هذه الدراسة، القيام بمرحلة هامة، ألا وهي الدراسة التحليلية و التي تتمثل في إنجاز دراسة شاملة لكل العناصر المتعلقة بمنطقة الدراسة، انطلاقاً من تحليل مختلف مكونات المحطة عن طريق الملاحظة الميدانية و كذا إجراء المقابلات، و في الأخير توزيع استمارة الاستبيان على بعض مستعملي المحطة، محاولين قدر الإمكان تشخيص هذه العناصر و غيرها من المكونات التي تساعدنا على الوصول إلى معرفة مختلف المشاكل و النقائص التي تعاني منها المحطة، و كذلك تقييم مستوى أداء المحطة وفق المعايير التي ذكرناها في السند النظري، إضافة إلى تقديم التوصيات و الاقتراحات اللازمة، و كل هذا بغية تحقيق الأهداف المرجوة من هاته الدراسة.

الصورة (12): بعض الصور للمحطة البرية الجديدة بمدينة المسيلة



المصدر: من التقاط الطالب 2019

في مرحلة جمعنا للمعلومات المتعلقة بموضع الدراسة قمنا بالتواصل مع إدارة المحطة، أين تحصلنا على بعض المعلومات من بينها البطاقة التقنية للمحطة، و الملخصة في الجدول التالي:

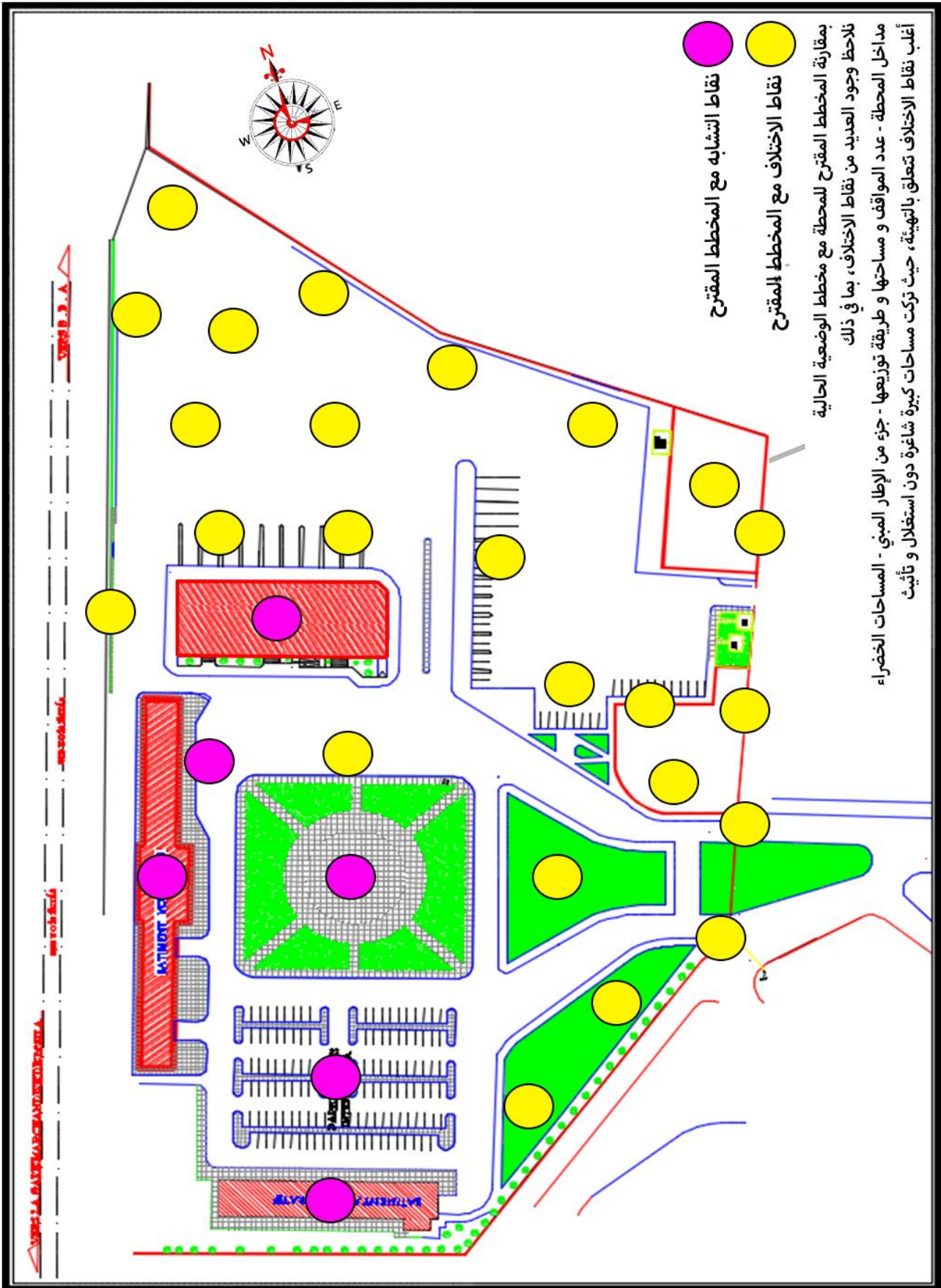
الجدول (12): بطاقة تقنية للمحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة

27676 متر مربع	المساحة الاجمالية
881,41 متر مربع	المساحة المبنية
4500 مسافر	عدد المسافرين في اليوم
11 (4 مستغلة)	عدد المحلات التجارية
06	عدد أرصفة الوقوف لخطوط النقل ما بين الولايات
10	عدد الأرصفة الاحتياطية
60	عدد أرصفة الوقوف لسيارات الأجرة
05	الخطوط الطويلة
17	العابرين من المحطة
39	الخطوط المتوسطة
63	الخطوط القصيرة
300 (عدد اصطلاحي)	عدد سيارات الأجرة
179	عدد الرحلات الإجمالي في اليوم
99	عدد رحلات الخطوط القصيرة في اليوم
53	عدد رحلات الخطوط المتوسطة
27	عدد رحلات الخطوط الطويلة

المصدر: شركة استغلال المحطات البرية بالمسيلة 2019

عند ملاحظة المخططين المواليين، نجد أن هناك فرق كبير بين مخطط الوضعية الحالية للمحطة و بين المخطط الذي تم اقتراحه للمحطة، حيث أن المخطط الحالي منقوص كثيرا، و هذا النقص واضح جليا كونه متعلق بجانب تهيئة المحطة و توزيع المواقع فيها و كذا التأثيث العمراني، و هذا ما يجعلنا نحس بجفاف منطقة الدراسة، و من هنا طرحنا تساؤلا تمثل في، ما هو السبب في عدم إنجاز المحطة البرية الجديدة وفق المخطط الذي تم تصميمه إنجازا تاما و بصفة مكتملة؟ فوجهنا تساؤلنا إلى الجهات المعنية و لكننا لم نتلقى أي إجابات متعلقة بهذا التساؤل.

المخطط (02): مخطط الوضعية الحالية للمحطة



I- الدراسة التحليلية لمكونات المحطة:

I-1- دراسة الإطار المبنى:

تحتوي المحطة على مبنى رئيسي به مجموعة من الخدمات الأساسية، و مبنى المراقدين لعمال المحطة و كذا مبنى محطة القطار، حسب ما هو موضح في الشكل التالي:

الخريطة (16): الإطار المبنى للمحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

يوجد في الطابق الأرضي لمبنى المحطة مكتب الاستقبال و الحجز و قاعة حفظ الأمتعة، و قاعة انتظار، إضافة إلى المراحيض و مصلى للرجال و آخر للنساء، و مرش و مكتب الأمن و مكتب المحاسبة و الصندوق الرئيسي، و مكتب المصلحة التجارية. أما الطابق الأول به مكتب للبريد و المواصلات و محل خاص بالهدايا و العطور و مكتب المدير إضافة إلى مقهى و مطعم غير مستغلين، هذا إضافة إلى أن مبنى مراقدين عمال المحطة هو الآخر غير مستغل، أما بالنسبة لمبنى محطة القطار فتوجد به الإدارة و المطعم.

الصورة (13): مبنى المحطة الجديدة



المصدر: من التقاط الطالب 2019

الصورة (15): مبنى محطة القطار

الصورة (14): مبنى مرآقد العمال



المصدر: من التقاط الطالب 2019

I-2- دراسة الإطار الغير مبني:

I-2-1- دراسة الطرقات:

تحتل الطرق حيز قدره 39% من المساحة الاجمالية للمحطة، و يتراوح عرضها من 7 إلى 8 متر و أغلبها في حالة فيزيائية متدهورة و شبه خالية من البالوعات التي يؤدي غيابها إلى احتقان للمياه في حالة هطول الأمطار و هذا ما ينجر عنه تدهور الحالة الفيزيائية للطرق. و حسب التحقيق الميداني فإن عملية التدخل لترميم هذه الطرق من طرف السلطات عادة ما تكون متأخرة و غير كافية، فعند تدهور حالة الطرق تظهر عدة مشاكل مرورية و اختلال في التنقلات داخل المحطة كما يؤثر هذا على الجانب الجمالي للمحطة.

الخريطة (17): الطرقات داخل المحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

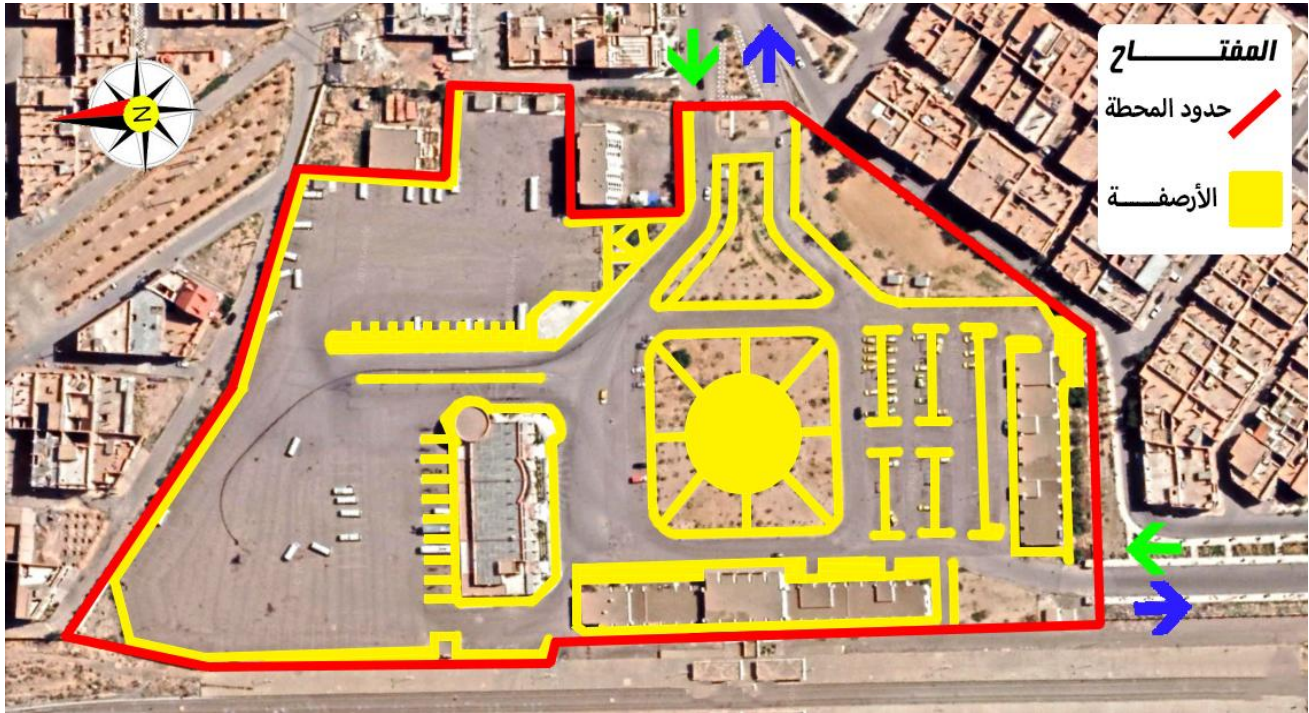
الصورة (16): حالة الطرقات داخل المحطة



المصدر: التقاط الطالب 2019

I-2-2- دراسة الأرصفة: تشغل ما نسبته 34 % من المساحة الإجمالية للمحطة و تتراوح أبعادها من 3 إلى 4 متر، إضافة إلى تباين في استخدام أنواع البلاط (بلاط مشروط، بلاط إسمنتي Pave)، و قد سجلنا أن حالتها جيدة في بعض الأماكن و متدهورة في أماكن أخرى، و هذا ما يمكن أن يعيق حركة المشاة داخل المحطة.

الخريطة (18): الأرصفة داخل المحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

الصورة (17): حالة الأرصفة داخل المحطة



المصدر: إلتقاط الطالب 2019

I-2-3-دراسة المساحات الخضراء: عند زيارتنا الميدانية للمحطة، وجدنا أنها تعاني من نقص كبير في تهيئة المساحات الخضراء، (عدا المساحة الصغيرة الملاصقة لمبنى المحطة)، و هذا بسبب غياب المياه و عمال الصيانة، إضافة إلى أن المساحات التي خصصت لها هي مساحات كبيرة، و الانعدام المسجل في تهيئة هذه المساحات جعل البعض من مستعملي المحطة يمشون بداخلها، كما جعل المحطة تفتقر إلى العنصر الأخضر و الذي يعتبر عنصرا أساسيا في تصميم و تهيئة المحطات البرية كما أنه يمنح العنصر الجمالي لها و يضمن راحة المستعملين.

الخريطة (19): المساحات الخضراء داخل المحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

الصورة (18): حالة المساحات الخضراء داخل المحطة



المصدر: النقاط الطالب 2019

I-2-4- دراسة المواقع:

قمنا في هذا الجزء من الدراسة، بالتطرق إلى كيفية توزيع المواقع على الناقلين و بالأحرى الجانب التسييري داخل المحطة.

و لاحظنا أن المواقع داخل المحطة منظمة من الناحية التقنية، و لكن الغياب المسجل لخطوط النقل الطويلة (مسافة أكبر من 120 كلم)، و كذلك غياب سيارات الأجرة الجماعية، جعل استغلال المواقع داخل المحطة جزئي، كما جعل المحطة تبدو شبه خالية و غير مستغلة بالكامل، و كل هذا خلق نوعا من الفوضى المتعلقة باستغلال المواقع داخل المحطة.

كما أن هذا الإشكال جعل مستخدمي خطوط النقل الطويلة يتوجهون إلى مواقع خارج المحطة غير مرخصة و تقتقر إلى العناصر التي تضمن راحة المسافر بما في ذلك (الراحة، الأمن).
كما أن خطوط حافلات النقل الحضري الجماعي و سيارات النقل الحضري داخل المدينة، مجبرة على المرور داخل المحطة بمسافة تزيد من طول الخط و زمن الرحلة.

الخريطة (20): توزيع المواقع داخل المحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

الصورة (19): بعض المواقع داخل المحطة



المصدر : إنقاط الطالب 2019

I-2-5- دراسة المنافذ: في ما يخص منافذ المحطة، فإن هذه الأخيرة مكونة من:

- منفذ في الجهة الشرقية خاص بالدخول و عرضه 8 أمتار .
 - منفذ في الجهة الشرقية خاص بالخروج و عرضه 6 متر، و هو خاص بحافلات النقل الحضري داخل المدينة و سيارات النقل الحضري، إضافة إلى السيارات الخاصة.
 - منفذ في الجهة الجنوبية خاص بالدخول و الخروج و عرضه 12 متر، خاص بوسائل النقل خارج الولاية لأنه قريب من محولات الوزن الثقيل، فهذا المنفذ مخصص لخطوط النقل المتوسطة و الطويلة (سيارات النقل الشبه حضري بين البلديات و حافلات النقل بين البلديات و الولايات).
 - منفذ عبارة عن مدخل مغلق و غير مستغل نهائيا.
- كما سجلنا وجود مكاتب أمن عند هذه المداخل، و لكنها غير وظيفية و شاغرة، و هذا الأمر له دور في مستوى الأمن داخل المحطة.

الخريطة (21): منافذ المحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

الصورة (20): مداخل المحطة



مخرج الجهة الشرقية



مدخل الجهة الشرقية



مدخل و مخرج الجهة الجنوبية

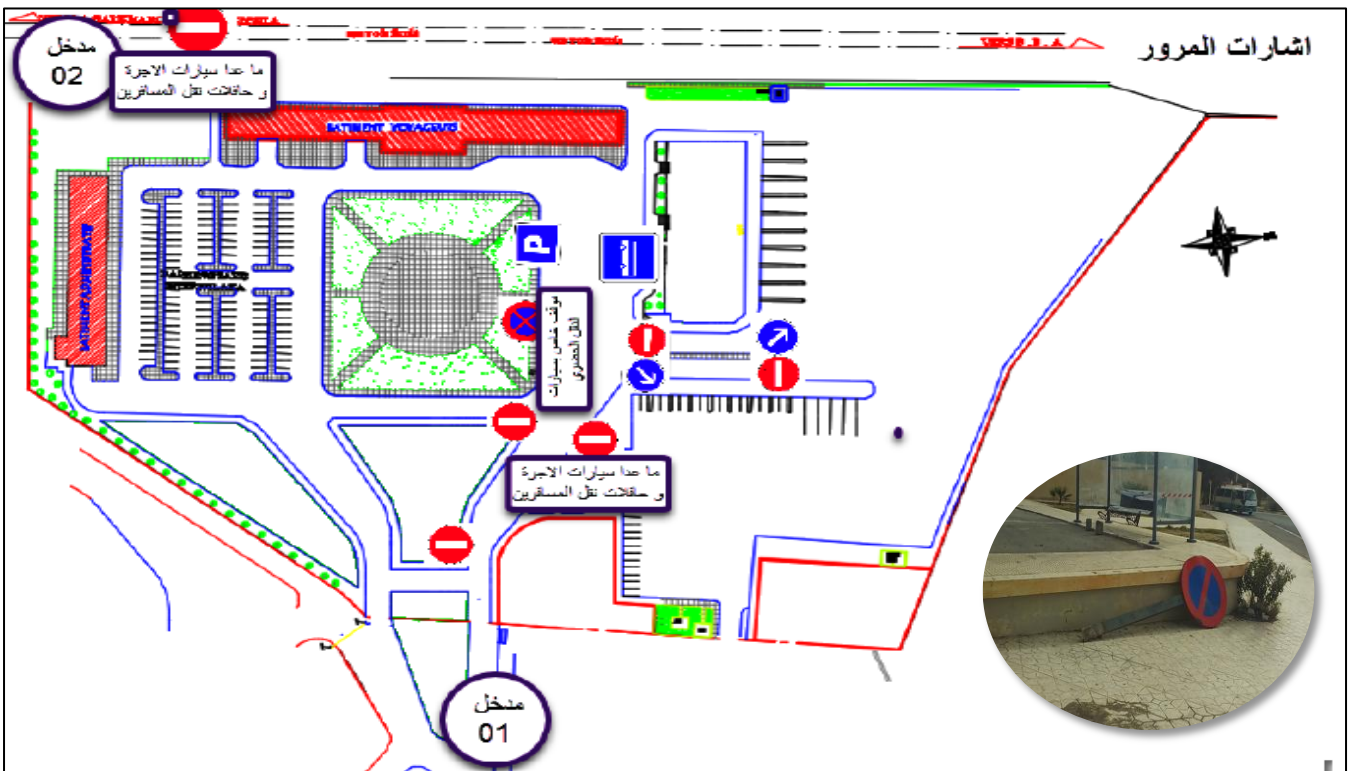


المصدر: التقاط الطالب 2019

I-2-6-دراسة التأثيرات و الإشارات المرورية داخل المحطة:

- سجلنا وجود القليل من الإشارات العمودية ذات التموضع الجيد و المدروس، و لكن عددها غير كافي و البعض من هذه الإشارات التنظيمية في حالة مزرية و تالفة فهناك إشارات اقتلعت من أماكنها، و هذا ما يسبب خلل في حركة المرور و نقص السلامة المرورية داخل المحطة.
- أما بالنسبة للإشارات الإرشادية، لاحظنا فقد لاحظنا أنها شبه منعدمة، و هذا يصعب الأمر على المسافرين، و أما بخصوص الإشارات الأفقية، فهي قليلة جدا و أغلبها غير واضحة نظرا لعدم تجديدها بصفة دورية، و هذا ما ينتج عنه أثر سلبي متعلق بالحركة و السلامة المرورية داخل المحطة.
- أعمدة الإنارة بنوعها موزعة على كامل المحطة، و لكنها غير كافية، و هذا ما اشتكى منه بعض الموظفين في المحطة، و لاحظناه عند زيارتنا الليلية للمحطة.
- بالنسبة للمقاعد فهي حديدية و غير محمية من أشعة الشمس، و هذا غير ملائم للمستعملين، كما سجلنا و جود بعض المقاعد المحمية الخاصة بمستعملي الحافلات و سيارات النقل الشبه حضري، و لكنها ذات حالة سيئة لا تسمح باستغلالها.
- أما عن باقي التأثيرات، فقد لاحظنا أن المحطة تعاني من نقص ملحوظ، و هذا لا يحقق راحة لمستعملي المحطة.

المخطط (03): الإشارات المرورية داخل المحطة



المصدر: إدارة المحطة + معالجة الطالب 2019

الصورة (21): بعض التأثيرات داخل المحطة



المصدر: إنقاط الطالب 2019

I-3- دراسة الحركة الميكانيكية و حركة المشاة:

لاحظنا في ما سبق أن المبنى الخاص بالمحطة بعيد عن مداخلها، و هذا التموضع يصعب نوعا ما على المشاة الوصول إلى مبنى المحطة، لأن عليهم اجتياز المجالات المخصصة للحركة الميكانيكية من أجل الوصول إليه، و هذا الأمر أدى إلى ظهور نقاط تداخل و تصادم بين حركة المشاة و الحركة الميكانيكية هذه الأخيرة التي تعتبر ذات مسارات جيدة من الناحية التصميمية، و ذلك لوجود مسارات خاصة بكل نمط من أنماط النقل، و التي لا تلتقي إلا عند المنافذ، و كذلك مساحات المناورة الواسعة التي تسهل دخول المركبة إلى مكان توقفها و الخروج منه و عموما سجلنا عدم تداخل في الحركة الميكانيكية و بالمقابل لاحظنا وجود تداخل بينها و بين حركة المشاة.

الصورة (22): الحركة داخل المحطة



المصدر: إنقاط الطالب 2019

الخريطة (22): الحركة و التصادم داخل المحطة



المصدر: Google Earth + معالجة الطالب 2019

خلاصة:

بعد قيامنا بتحليل أجزاء المحطة، لاحظنا أنها تحتوي على مكونات فضائية عديدة و كننا سجلنا وجود نقص كبير في البعض من هذه المكونات، بما في ذلك بعد مبنى المحطة عن منافذها، و الحالة الفيزيائية الرديئة لبعض الأجزاء من الطرقات و الأرصفة، و الغياب الشبه تام للمساحات الخضراء إضافة إلى الاستغلال الغير منظم للمواقف، و كذلك عدم التوافق بين حركة المشاة و الحركة الميكانيكية هذا إلى جانب غياب بعض العناصر المتعلقة بتأثير المحطة و نقص بعض الإشارات المرورية و الارشادية، كما لاحظنا أن تحول أغلب الخطوط بما فيها خطي: (بوسعادة - المسيلة) و (سيدي عيسى - المسيلة) إلى المحطة القديمة صاحبه تراجع في الخدمات و غلق العديد من الأنشطة التجارية على مستوى المحطة، و هذا ما زاد من صعوبة تسيير المحطتين على حد سواء، و كل هذه الظروف أثرت على مستوى أداء المحطة.

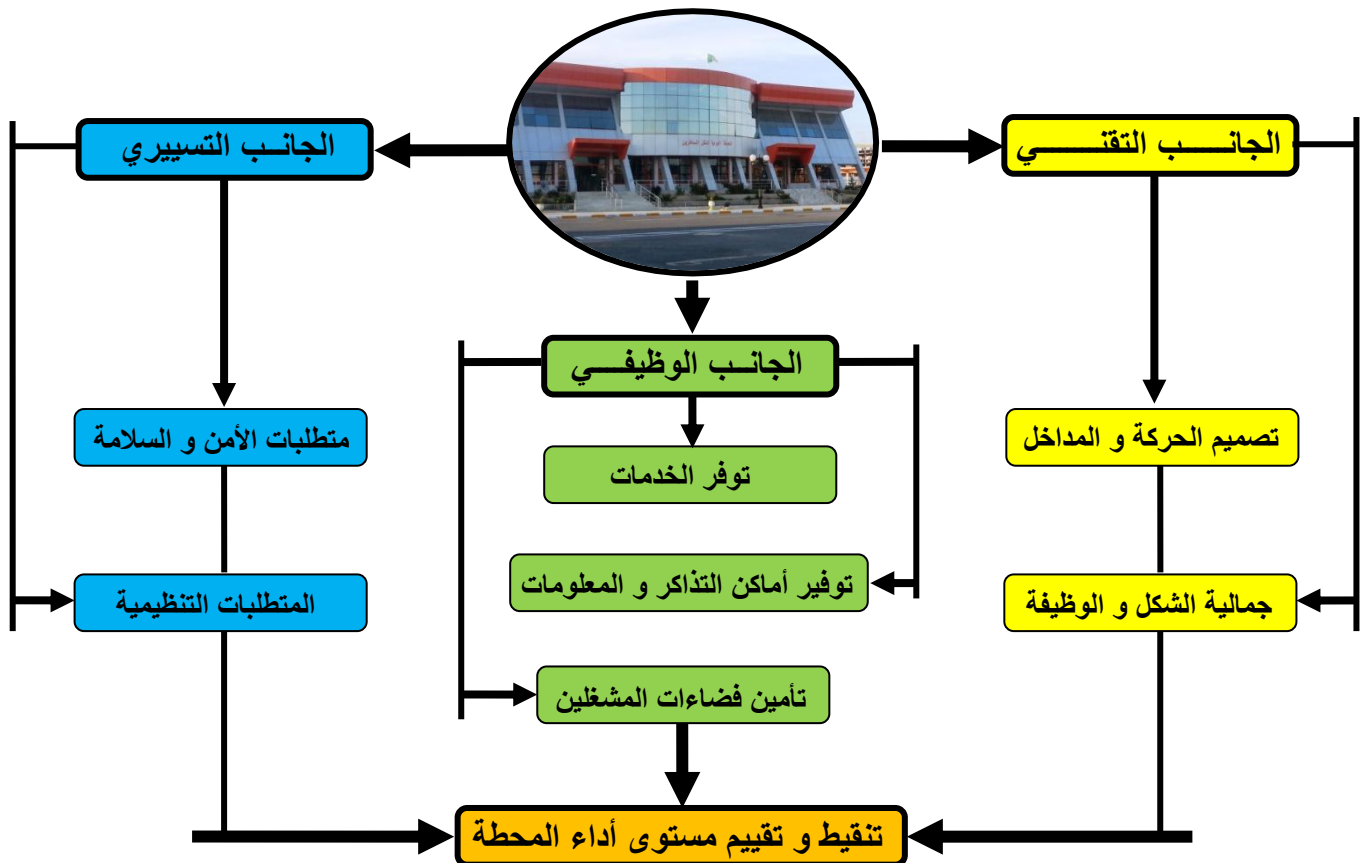
II- تقييم المحطة البرية الجديدة لمدينة المسيلة:

بعد تقديم المحطة و القيام بالدراسة التحليلية لمختلف مكوناتها، من عدة جوانب، و بغية الوصول إلى دراسة نقدية بناءة، سنتطرق الآن إلى تقييم أداء المحطة و معرفة مدى تحقيقها لوظيفتها التي وجدت من أجلها و هذا عن طريق الملاحظة المباشرة و توزيع استمارة استبيان و كذا إجراء بعض المقابلات مع عمال المحطة و بعض القائمين عليها.

II-1- تقييم مستوى أداء المحطة عن طريق الملاحظة المباشرة:

سنركز في هذه المرحلة على تقييم مستوى أداء المحطة، وفق المعايير التصميمية لمحطات النقل البرية، و التي تحصلنا عليها في السند النظري لهذه الدراسة، حيث سوف نعتمد على ثلاث جوانب للتقييم تتمثل في: الجانب الوظيفي، الجانب التقني، الجانب التسييري. و انطلاقا من الزيارات الميدانية و الملاحظات العينية، و إجراء المقابلات مع عمال المحطة و كذا بعض المسافرين، قمنا بتحديد المعايير المناسبة لكل جانب من الجوانب السابقة الذكر لأن كل جانب منها يرتكز على مجموعة من المعايير.

الشكل (02): الجوانب التي تم اعتمادها في عملية التقييم



الجدول (13): العناصر المقترحة لعملية التقييم

عناصر معيار التقييم	معيار التقييم	جوانب التقييم (الدراسة)
مناطق الانتظار	توفر الخدمات	الجانب الوظيفي (الخدمات)
حفظ الأمتعة		
مطعم، مقهى		
خدمات تجارية، حمام		
فضاءات استراحة، غرف المبيت		
تحدد في أماكن قرب المداخل		
توفير مناطق الاستراحة و الطعام	تأمين فضاءات المشغلين	
توفير مناطق التبديل و الغسيل		
تخصيص ورش الصيانة		
توفير الوضوحية	تصميم الحركة و المداخل	الجانب التقني
الاهتمام بمتطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة		
لوحة المعلومات		
التسلسل في الحركة (دخول، تذاكر، انتظار، خروج)		
فصل الحركة و تجنب التقاطعات		
توفير ممرات و مخارج الهروب		
الإشارات التنبيهية		
تقليص المسافة بين مدخل المحطة و المنصة		
تحديد أماكن التذاكر و المعلومات قرب المداخل		
فصل حركة القادمين عن المغادرين		
استخدام المسارات المباشرة		
الحماية من الظروف المناخية		
جمالية التصميم		
شكل يعبر عن الوظيفة		
السيطرة على المداخل	متطلبات الأمن و السلامة	الجانب التسييري
كاميرات المراقبة		
توفير نقاط التفتيش و الأمن		
التحكم بمواعيد الرحلات	المتطلبات التنظيمية	

المصدر: إعداد الطالب 2019

فمنا بالاعتماد على طريقة التنقيط للعناصر، حيث حددنا علامات التقييم من 0 إلى 3، علماً أن المجموع الكلي للنقاط هو 90 نقطة، و التي تمثل نسبة 100 %، و تتم عملية التقييم بإعطاء قيمة لكل معيار و ذلك بوضع علامة X أمامه، و بعدها نقوم بالعمليات الحسابية لنحصل على النسبة المتعلقة بكل جانب من جوانب التقييم، وهذا وفق سلم التنقيط الموضح في الجدول التالي:

الجدول (14): سلم تنقيط عناصر التقييم

الحالة	منعدمة	موجودة و غير وظيفية	موجودة و غير كافية	موجودة و كافية
التنقيط	0	1	2	3

المصدر: إعداد الطالب 2019

II-1-1- تقييم معايير الجانب الوظيفي:

يجب أن تحتوي كل محطة برية على عدة خدمات مختلفة تلبي مختلف احتياجات المسافرين و لهذا سنتطرق إلى تقييم مختلف المعايير التي يتبين لنا من خلالها مدى تأدية المحطة لوظيفتها، علماً أننا لم نأخذ بعين الاعتبار نوعية الخدمة، بل ركزنا فقط على وجودها من عدمه.

الجدول (15): تنقيط عناصر الجانب الوظيفي

الجانب	معيار التقييم	عناصر معيار التقييم	التنقيط			
			0	1	2	3
الجانب الوظيفي	توفر الخدمات	مناطق الانتظار			X	
		حفظ الأمتعة		X		
		حمام			X	
		مطعم		X		
		محلات تجارية			X	
		مقهى		X		
		فضاءات استراحة				X
		غرف المبيت				X
		تحدد في أماكن التذاكر و المعلومات			X	
		تأمين فضاءات المشغلين				X
		توفير مناطق الاستراحة و الطعام				X
		توفير مناطق التبديل و الغسل			X	
		تخصيص ورش الصيانة				X
المجموع						36/14

المصدر: إعداد الطالب 2019

الصورة (23): جانب من قاعة الانتظار - المطعم - مكتب البريد



قاعة الانتظار



مكتب البريد



المطعم

المصدر: إنقاط الطالب 2019

II-1-2- تقييم معايير الجانب التقني: إن أي هيكل قاعدي من الهياكل التي تخدم قطاع النقل يجب أن يكون بمواصفات تقنية مناسبة و تلائم الوظيفة التي وجد من أجلها هذا الهيكل، و لهذا وجب علينا أن نتطرق إلى تقييم المحطة من الجانب التقني من أجل معرفة مدى موافقتها للمواصفات التقنية الواجب توفرها في أي محطة نقل برية.

الجدول (16): تنقيط عناصر الجانب التقني

الجانب	معيار التقييم	عناصر معيار التقييم	التنقيط			
			3	2	1	0
الجانب التقني	تصميم الحركة و المداخل	توفير الوضوحية	X			
		الاهتمام بمتطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة		X		
		لوحات المعلومات		X		
		التسلسل في الحركة (دخول، تذاكر، انتظار، مغادرة)		X		
		فصل الحركة و تجنب التقاطعات				X
		توفير ممرات و مخارج الهروب				X
		الإشارات التنبيهية		X		
		تقليص المسافة بين مدخل المحطة و المنصة				X
		تحديد أماكن التذاكر و المعلومات قرب المداخل		X		
		فصل حركة القادمين عن المغادرين				X
		استخدام المسارات المباشرة				X
		الحماية من الظروف المناخية			X	
		جمالية الشكل و الوظيفة	جمالية التصميم		X	
		شكل يعبر عن الوظيفة		X		
المجموع					42/20	

المصدر: إعداد الطالب 2019

الصورة (25): مداخل مبنى المحطة



المصدر: إلتقاط الطالب 2019

الصورة (24): شباك الاستقبال و الحجز



II-1-3- تقييم معايير الجانب التسييري:

من أهم الجوانب التي اعتمدنا عليها في عملية التقييم، الجانب التسييري باعتباره عنصر مهم جدا كون التسيير الجيد لمحطات النقل البرية و غيرها، يضمن تحقيقها للوظيفة التي وجدت من أجلها. فغياب التسيير و عدم التحكم فيه بصفة جيدة يجعل المحطة تعاني من مشاكل عديدة، و سنتطرق إلى تقييم المحطة من الجانب التسييري لمعرفة ما إذا كان تسييرها يتم بصفة جيدة أو العكس.

الجدول (17): تنقيط عناصر الجانب التسييري

العلامة	التنقيط				عناصر معيار التقييم	معيار التقييم	الجانب
	3	2	1	0			
3	X				السيطرة على المداخل	متطلبات الأمن و السلامة	الجانب التسييري
0				X	كاميرات المراقبة		
0				X	توفير نقاط التفتيش و الأمن		
2		X			التحكم بمواعيد الرحلات	متطلبات تنظيمية	
12/05	المجموع						

المصدر: إعداد الطالب 2019

الصورة (26): مكتب أمن شاغر- موقف حافلات - مغل مبنى المحطة - المصلحة التجارية



المصلحة التجارية



مدخل مبنى المحطة



موقف حافلات



مكتب أمن شاغر

المصدر: إلتقاط الطالب 2019

II-2- تحليل نتائج التقييم:

بعد القيام بعملية تقييم المحطة من الجوانب الثلاثة كانت النتائج كالاتي:

- الجانب الوظيفي: تحصلت المحطة على 14 نقطة من 36 نقطة.

- الجانب التقني: تحصلت المحطة على 20 نقطة من 42 نقطة.

- الجانب التسييري: تحصلت المحطة على 05 نقاط من 12 نقطة.

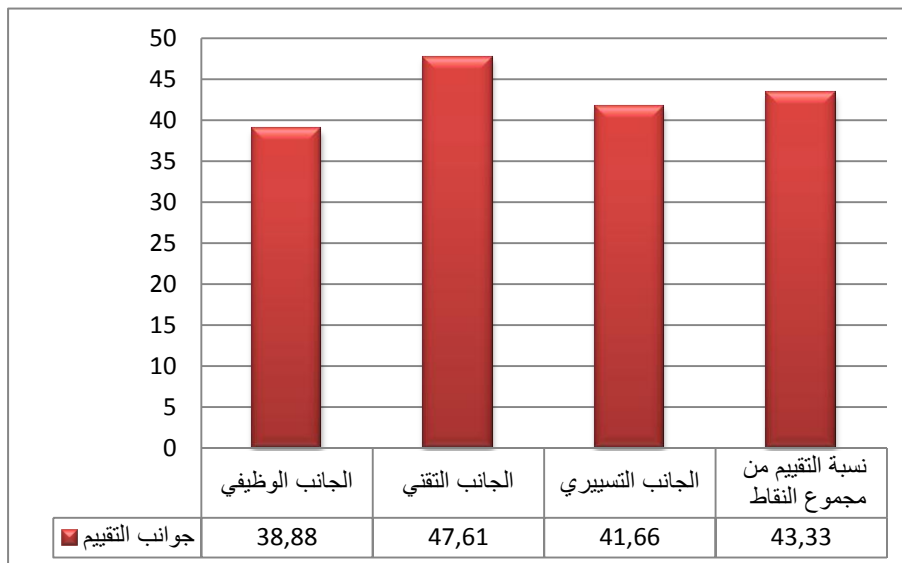
و عليه فإن المحطة تحصلت على مجموع نقاط قدره (39 = 05+20+14) نقطة من سلم التقييم لكل من الجوانب الثلاثة أي من (90) نقطة و التي تمثل نسبة 100 %، و عليه تكون نسبة التقييم للمحطة بالنسبة للجوانب الثلاث هي 43.33 % من سلم التقييم، و هي نسبة دون المتوسط.

الجدول (18): النسب المتحصل عليها بعد عملية التقييم

النسبة %	العلامة	جانب التقييم
38.88	36/14	الجانب الوظيفي
47.61	42/20	الجانب التقني
41.66	12/05	الجانب التسييري
100	90/90	المجموع

المصدر: إعداد الطالب 2019

الشكل (03): النسب المتحصل عليها بعد عملية التقييم



المصدر: من إعداد الطالب 2019

من خلال النسب المئوية في الجدول و التمثيل البياني أعلاه، فقد وجدنا أن نسبة أداء المحطة في الجانب الوظيفي هي 38.88 % و هي دون المتوسط، أما بالنسبة للجانب التقني فقد سجلنا 47.61 % و هي نسبة قريبة من المتوسط و غير كافية، فيما لم تتجاوز نسبة أداء المحطة في الجانب التشغيلي 41.66 % و هي نسبة دون المتوسط.

خلاصة:

نلاحظ أن المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بالمسيلة، ذات مستوى دون المتوسط و غير كافي من حيث الأداء، وذلك حسب المعايير التي اعتمدنا عليها في عملية تقييم المحطة فيما يتعلق بالوظيفية و تلبية متطلبات المستعملين و كذا الجانبين التقني و التشغيلي.

فهذه النتائج المتحصل عليها توضح و تبرز لنا النقص الكبير على مستوى المحطة، و ذلك راجع إلى انعدام عدة مرافق متعلقة بالجانب الوظيفي منها (فضاءات الاستراحة، غرف المبيت، نقص خدمات المقهى و الاستراحة و الطعام)، أما في الجانب التقني فوجدنا مشاكل متعلقة بالحركة و كذا عدم توفر الممرات الخاصة، و نقص الحماية و كذلك بعد المنصة عن مدخل المحطة أما ما يتعلق بالجانب التشغيلي، فقد سجلنا نقص كبير من ناحية المراقبة الأمنية و التفطيش و كاميرات المراقبة، و كذا عدم التحكم الجيد في المواعيد، كل هذا النقص يستدعي وجوب التدخل من المعنيين بالأمر للقضاء على مختلف المشاكل التي تعاني منها المحطة و تحقيق التوازن بين مختلف مكوناتها و جوانبها، من أجل توفير الراحة لمستعملها و تحسين مستوى أدائها.

III- تحليل استمارة الاستبيان و المقابلة:

إن الاختيار الأنسب و الرشيد لأدوات البحث العلمي الملائمة للحصول على البيانات، و كذا الجهد الذي يبذله الباحث في تمحيص هذه الأدوات و تنقيحها، هي ما يقتضيه نجاح البحث العلمي و تحقيق أهدافه، وعلى هذا الأساس اعتمدنا في هذه الدراسة على تقنية الاستبيان عن طريق الإستمارة، و التي تتطلب في تصميمها فهما لموضوع الدراسة بشكل عام، و كذا الموضوعات الفرعية المنبثقة عنه، وعليه اشتملت الاستمارة على (16) سؤال، جلها متعلقة بالمحطة قيد الدراسة، حيث مست جميع الجوانب بما في ذلك الجانب التقني و الوظيفي و الأمني و كذا الجانب التشغيلي، و كذا محاولة معرفة النقائص التي تعاني منها المحطة و الحلول اللازمة حسب رأي عينة الدراسة، هذا إضافة إلى المقابلة التي تضمنت عدة أسئلة مع عمال المحطة، سعياً منا كما ذكرنا سابقاً إلى الحصول على أكبر قدر من البيانات و المعلومات التي تخدم الموضوع.

III-1- تحديد عينة الدراسة:

تم تحديد عينة الدراسة و المتمثلة في مستعملي المحطة (المسافرين) .

و من أجل الوصول إلى حجم عينة الدراسة و المتمثلة في 10 % من مستعملي المحطة، قمنا بعمل بعض الإحصائيات الموضحة في الجداول التالية:

الجدول (19): عدد المسافرين بالحافلات دون حجز خلال سنة (مارس 2018 - مارس 2019)

الخط	عدد الرحلات / السنة	المتوسط اليومي لعدد الرحلات	متوسط عدد المتسافرين في الرحلة	المتوسط اليومي لعدد المسافرين
برج بوعريريج	18250	50	15	750
المنصورة	1460	04	21	84
تارمونت	1825	05	19	95
حمام الضلعة	9490	26	29	754
ونوغة	7300	20	29	580
أولاد منصور	365	01	25	25
المجموع	38690	106	270	2288

المصدر: مكتب سوغرال بالمسيلة + معالجة الطالب 2019

الجدول (20): عدد المسافرين بسيارات الأجرة خلال سنة (مارس 2018 - مارس 2019)

/	عدد سيارات الأجرة / السنة	المتوسط اليومي لعدد سيارات الأجرة	عدد المسافرين / الرحلة	المتوسط اليومي لعدد المسافرين
العدد	19710	54	06	324

المصدر: مكتب سوغرال بالمسيلة + معالجة الطالب 2019

الجدول (21): عدد المسافرين باستعمال حجز التذاكر خلال سنة (مارس 2018 - مارس 2019)

/	عدد المسافرين بالحجز / سنة	المتوسط اليومي لعدد المسافرين
العدد	34675	95

المصدر: مكتب سوغرال بالمسيلة + معالجة الطالب 2019

الجدول (22): المتوسط اليومي الإجمالي لعدد المسافرين

المتوسط اليومي الإجمالي لعدد المسافرين	المتوسط اليومي لعدد المسافرين باستعمال حجز التذاكر	المتوسط اليومي لعدد المسافرين بسيارات الأجرة	المتوسط اليومي لعدد المسافرين بالحافلات دون حجز
2707	95	324	2288

معالجة الطالب 2019

من أجل استكمال الدراسة التقييمية و النقدية للمحطة و للوصول إلى نقاط أكثر دقة في الدراسة، قمنا بتوزيع استمارة استبيان على عينة دراسة متمثلة في 10 % من إجمالي المسافرين اليومي في المحطة، و عليه وزعنا عددا قدره 270 استمارة.

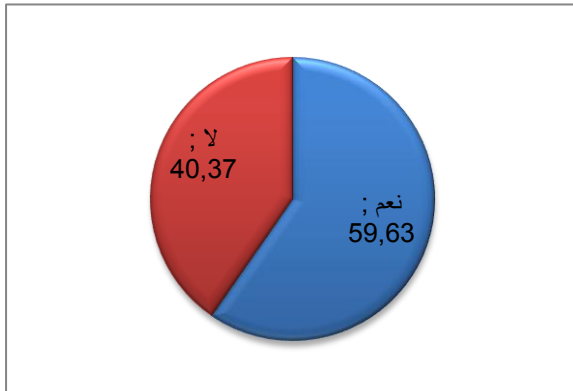
III-2- تحليل استمارة الاستبيان:

III-2-1- الجانب التقني:

1- هل تعاني من ضجيج السيارات في المحطة؟

الشكل (04): نسبة وجود

الضجيج في المحطة



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (23): نسبة وجود

الضجيج في المحطة

الجواب	العدد	النسبة %
نعم	161	59.63 %
لا	109	40.37 %
المجموع	270	100 %

المصدر: من إعداد الطالب

حسب آراء المستجوبين فإن المحطة تعاني من مشكل الضجيج، حيث سجلنا نسبة 59.63 % من العينة أجابوا ب: نعم، و يرجع هذا الضجيج إلى نقص التنظيم في الحركة و كذا أصوات المحركات و الدخان الصادر من وسائل النقل القديمة، و هذا الضجيج لا يعكس بالضرورة كثافة الحركة.

2- هل تواجه صعوبات أثناء تنقلك داخل المحطة؟

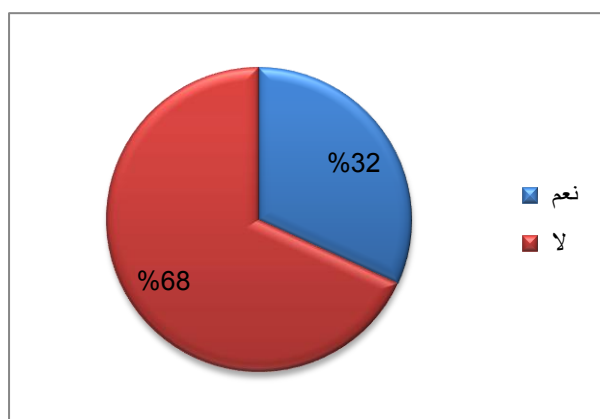
الجدول (24): نسبة صعوبات

النسبة %	العدد	الجواب
31.85 %	86	نعم
68.15 %	184	لا
100 %	270	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب

الشكل (05): نسبة صعوبات

التنقل داخل المحطة



المصدر: من إعداد الطالب

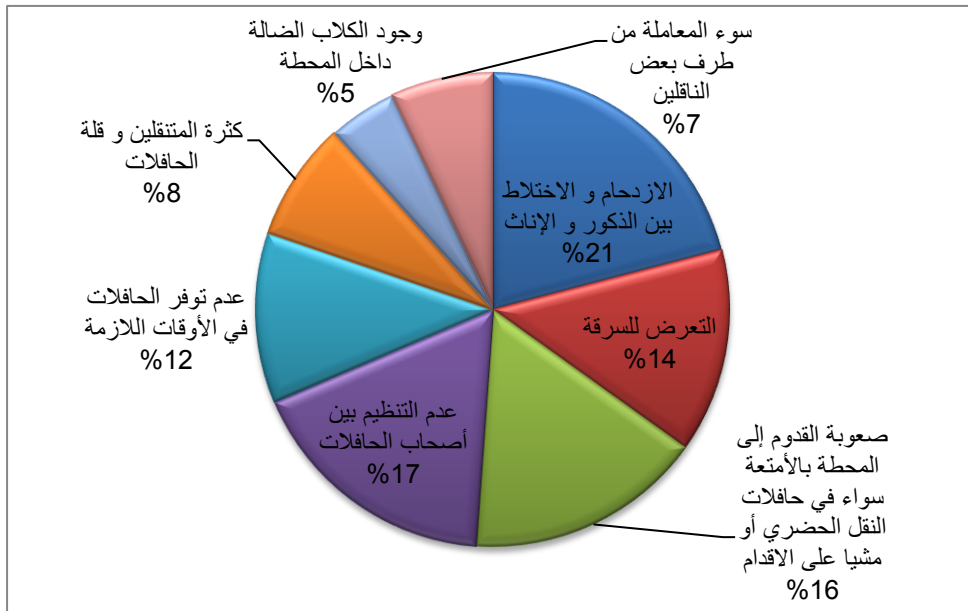
رغم أننا سجلنا بأنه لا توجد صعوبات في التنقل داخل المحطة، إلا أننا لاحظنا من خلال الزيارات الميدانية المتكررة و كذا ما صرح به 31.85 % من العينة، أن هناك صعوبات في التنقل داخل المحطة من أهمها ما يلي:

الجدول (25): نسبة أهم الصعوبات الموجودة داخل المحطة

النسبة %	العدد	أهم الصعوبات الموجودة داخل المحطة
20.94	18	الازدحام و الاختلاط بين الذكور و الإناث
13.95	12	التعرض للسرقة
16.27	14	صعوبة القdom إلى المحطة بالأمثلة سواء في حافلات النقل الحضري أو مشيا على الأقدام
17.45	15	عدم التنظيم بين أصحاب الحافلات
11.62	10	عدم توفر الحافلات في الأوقات اللازمة
08.14	07	كثرة المتنقلين و قلة الحافلات
04.65	04	وجود الكلاب الضالة داخل المحطة
06.98	06	سوء المعاملة من طرف بعض الناقلين
100	86	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب 2019

الشكل (06): نسبة أهم الصعوبات الموجودة داخل المحطة



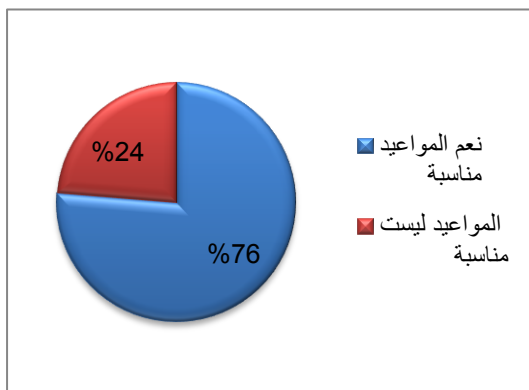
المصدر: من إعداد الطالب

III-2-2- الجانب التسييري:

3- هل مواعيد النقل مناسبة لك؟

الشكل (07): نسبة تلاوم

مواعيد النقل مع المستعملين



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (26): نسبة تلاوم

مواعيد النقل مع المستعملين

الجواب	العدد	النسبة %
نعم	206	76.29%
لا	64	23.71%
المجموع	270	100%

المصدر: من إعداد الطالب

من الجدول نلاحظ أن مواعيد النقل مناسبة للمسافرين لحد كبير بنسبة 76.29%، أما باقي النسبة فوجدنا أن معظمها خاص بالخطوط العابرة.

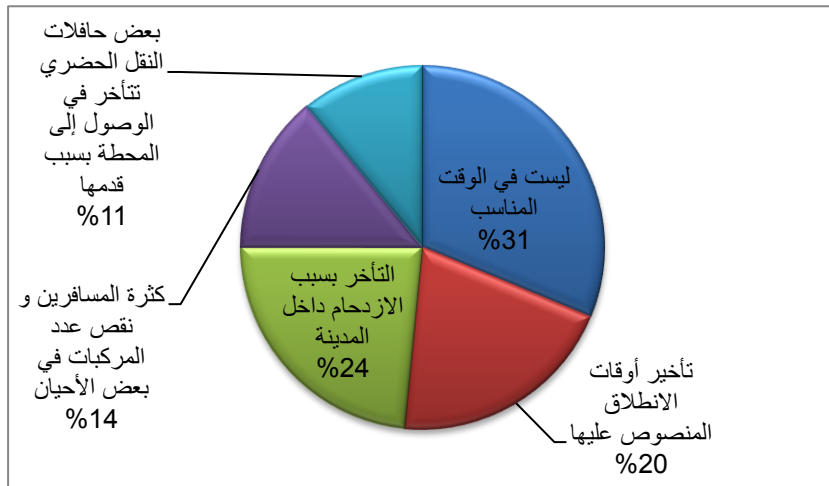
و فيما يلي أهم الأسباب وراء عدم مناسبة مواعيد النقل لبعض المسافرين.

الجدول (27): أسباب عدم ملائمة مواعيد النقل لبعض المستعملين

النسبة %	العدد	السبب
31.26	20	ليست في الوقت المناسب
20.32	13	تأخير أوقات الانطلاق المنصوص عليها
23.43	15	التأخر بسبب الازدحام داخل المدينة
14.06	09	كثرة المسافرين و نقص عدد المركبات في بعض الأحيان
10.93	07	بعض حافلات النقل الحضري تتأخر في الوصول إلى المحطة بسبب قدمها
100	64	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب 2019

الشكل (08): أسباب عدم ملائمة مواعيد النقل لبعض المستعملين



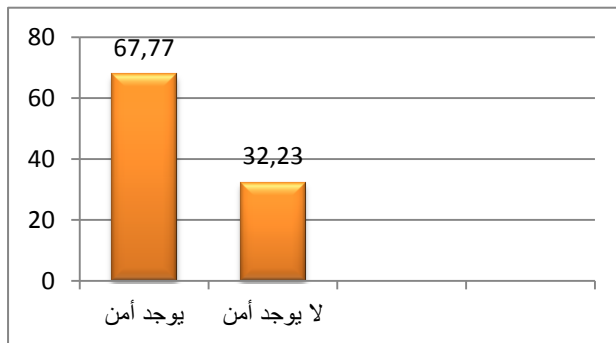
المصدر: من إعداد الطالب

III-2-3- الجانب الوظيفي:

4- هل يوجد الأمن داخل المحطة؟

الشكل (09): نسبة وجود

الأمن داخل المحطة



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (28): نسبة وجود

الأمن داخل المحطة

النسبة %	العدد	الجواب
67.77 %	183	نعم
32.23 %	87	لا
100 %	270	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب

من الجدول نلاحظ أن نسبة الأمن داخل المحطة 67.77% على الرغم من وجود مكتب للشرطة داخل مبنى المحطة، ليبقى النقص المسجل بنسبة 32.23% راجع لعدم المراقبة التامة و الشاملة لكافة أنحاء المحطة، هذا إضافة إلى عدم وجود كاميرات المراقبة أمام أرصفة الوقوف و كذا المداخل الرئيسية للمحطة.

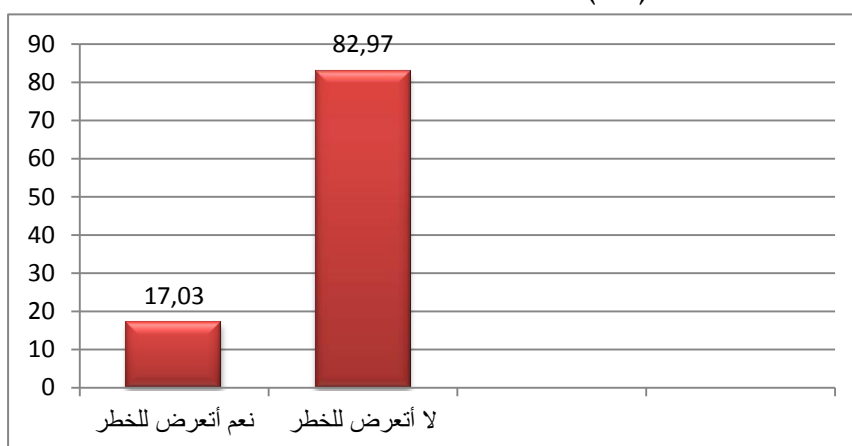
5- هل تشعر أنك معرض للخطر من قبل السيارات و الحافلات داخل المحطة؟

الجدول (29): نسبة التعرض للخطر داخل المحطة

النسبة %	العدد	الجواب
17.03 %	46	نعم
82.97 %	224	لا
100 %	270	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب

الشكل (10): نسبة التعرض للخطر داخل المحطة



المصدر: من إعداد الطالب

من خلال قراءتنا للنسب في الجدول أعلاه، نجد أن المركبات داخل المحطة لا تشكل خطراً على المستعملين، كون نسبة الخطر هي فقط 17.03%، و فيما يلي أهم الأخطار المستخلصة من الاستبيان و المندرجة تحت السؤال في حالة الإجابة ب (نعم).

- كثرة دخول حافلات النقل الحضري.
- دخان المركبات خاصة القديمة منها.
- التهور في السياقة من طرف بعض مستعملي المحطة.

6- هل تستعمل المرافق التالية في المحطة؟

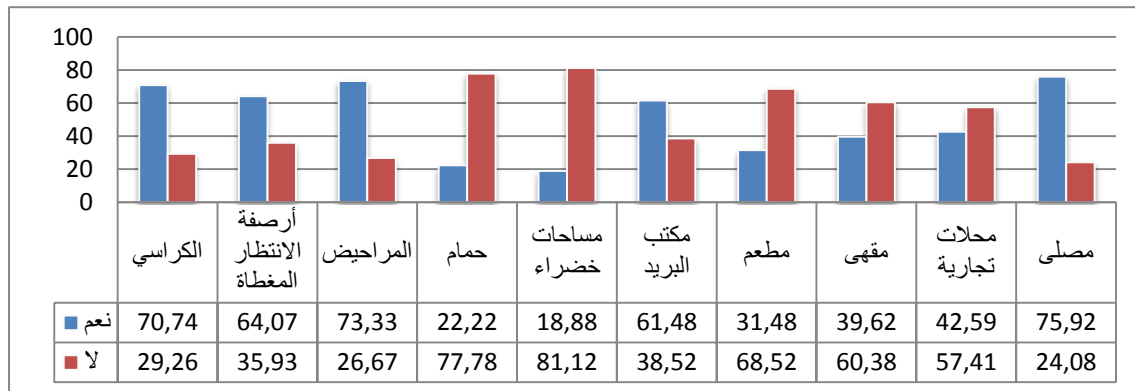
الجدول (30): نسبة استعمال بعض المرافق داخل المحطة

النسبة %	العدد	الجواب	/	النسبة %	العدد	الجواب	/
61.48	166	نعم	مكتب البريد	70.74	191	نعم	الكراسي
38.52	104	لا		29.26	79	لا	
31.48	85	نعم	مطعم	64.07	173	نعم	أرصفة الانتظار المغطاة
68.52	185	لا		35.93	97	لا	
39.62	107	نعم	مقهى	73.33	198	نعم	المراحيض
60.38	163	لا		26.67	72	لا	
42.59	115	نعم	محلات تجارية	22.22	60	نعم	حمام
57.41	155	لا		77.78	210	لا	
75.92	205	نعم	مصلى	18.88	51	نعم	مساحات خضراء
24.08	65	لا		81.12	219	لا	

المصدر: من إعداد الطالب 2019

كل المرافق المدونة في الجدول (00) موجودة فعليا، و يبقى السؤال حول عملها من عدمه فمن خلال مقابلتنا للمسافرين و في هذا السؤال بالتحديد خلصنا إلى أن الكثير منهم ليسو على دراية بوجودها، و هذا ما هو موجود في تبريراتهم بعدم استعمال بعض المرافق.

الشكل (11): نسبة استعمال بعض المرافق داخل المحطة

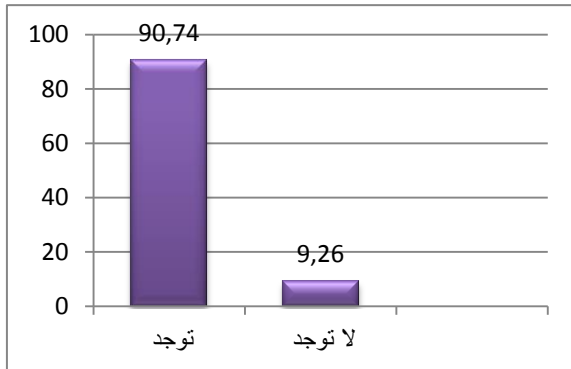


المصدر: من إعداد الطالب

من خلال الجدول نلاحظ أن بعض المرافق مستغلة بنسبة معتبرة منها (الكراسي، الأرصفة المغطاة المصلى، المراحيض، و مكتب البريد)، أما المقهى و المطعم و المحلات التجارية، فهناك الكثير من نفي وجودها، و منهم من أرجع السبب إلى سوء الخدمة و كذا ارتفاع الأسعار، و أما المساحات الخضراء فكانت نسبة استغلالها 18.88 % فقط، و هذا راجع بالدرجة الأولى لنقص تهيئتها و غياب أعمال الصيانة، و حتى أن هناك من نفي وجودها.

7- هل توجد أماكن الانتظار (قاعة الانتظار) بالمحطة؟

الشكل (12): نسبة وجود أماكن الانتظار



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (31): نسبة وجود أماكن الانتظار

الجواب	العدد	النسبة %
نعم	245	% 90.74
لا	25	% 09.26
المجموع	270	% 100

المصدر: من إعداد الطالب

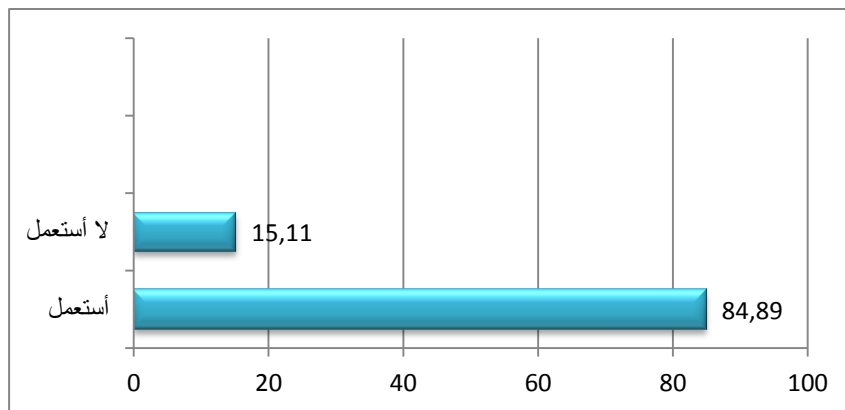
- إذا كان الجواب (نعم) هل تستعملها؟

الجدول (32): نسبة استعمال أماكن الانتظار

الجواب	العدد	النسبة %
نعم	208	% 84.89
لا	37	% 15.11
المجموع	245	% 100

المصدر: من إعداد الطالب

الشكل (13): نسبة استعمال أماكن الانتظار



المصدر: من إعداد الطالب

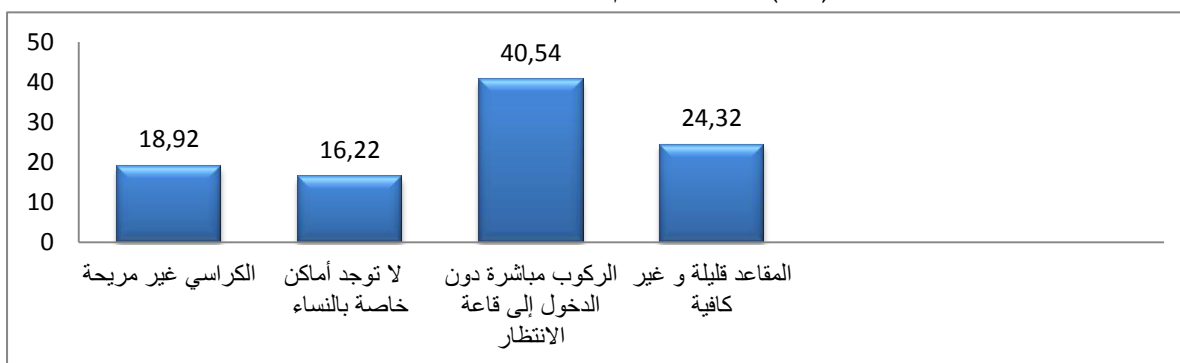
من الجدولين السابقين، نجد أن أماكن الانتظار موجودة و مستغلة بشكل كبير بنسبة 84.89 % أما فيما يخص الأقلية المتمثلة في نسبة 15.11 % و الذين لا يستعملون هذا المرفق كانت تبريراتهم كالتالي:

الجدول (33): أسباب عدم استعمال أماكن الانتظار

النسبة %	العدد	السبب
18.92	07	الكراسي غير مريحة
16.22	06	لا توجد أماكن خاصة بالنساء
40.54	15	الركوب مباشرة دون الدخول إلى قاعة الانتظار
24.32	09	المقاعد قليلة و غير كافية
100	37	المجموع

المصدر: إعداد الطالب 2019

الشكل (14): أسباب عدم استعمال أماكن الانتظار

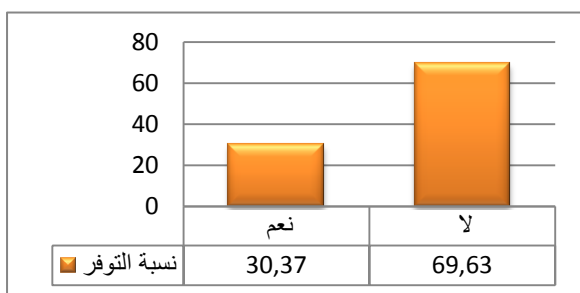


المصدر: من إعداد الطالب

8- هل وسائل النقل متوفرة كل أيام الاسبوع؟

الشكل (15): نسبة توفر

وسائل النقل في الاسبوع



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (34): نسبة توفر

وسائل النقل في الأسبوع

النسبة %	العدد	الجواب
30.37 %	82	نعم
69.63 %	188	لا
100 %	270	المجموع

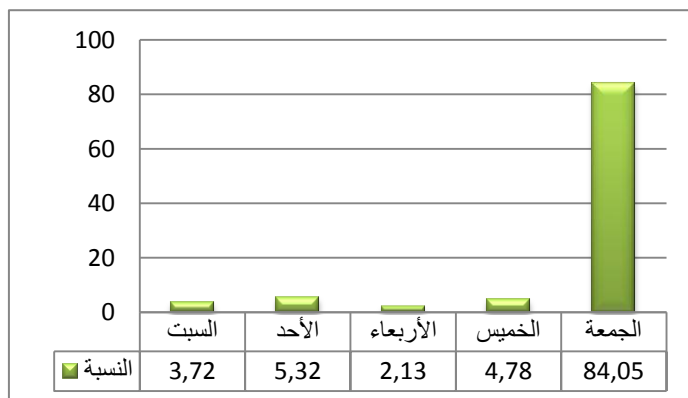
المصدر: من إعداد الطالب

نلاحظ أن المحطة لا تتوفر على النقل في مدار الأسبوع بنسبة (69.63 %) أما نسبة توفره فهي (30.37 %)، و المتمثلة في بعض الخطوط القصيرة (المسيلة - ونوغة)، (المسيلة - حمام الضلعة) المتوفرة على مدار الأسبوع.

- الأيام التي لا يتوفر فيها النقل؟

الشكل (16): نسب الأيام

التي لا يتوفر فيها النقل



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (35): نسب الأيام

التي لا يتوفر فيها النقل

اليوم	العدد	النسبة %
السبت	07	03.72
الأحد	10	05.32
الأربعاء	04	02.13
الخميس	09	04.78
الجمعة	158	84.05
المجموع	188	100

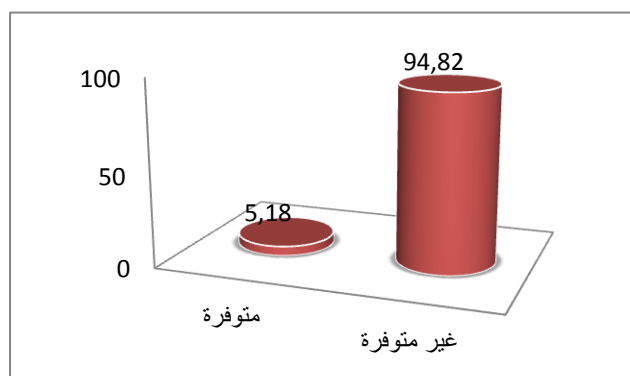
المصدر: من إعداد الطالب

من خلال الجدول (00) و التمثيل البياني (00) نلاحظ أن يوم الجمعة أخذ أكبر نسبة بعدم توفر النقل (84.05 %)، فالنقل في هذا اليوم شبه منعدم، أما بالنسبة لباقي الأيام فعدم توفر النقل فيها لا يعني غياب وسائل النقل إنما العدد الكبير للمسافرين يجعل وسائل النقل المتوفرة غير كافية، و خاصة يومي (السبت و الخميس).

9- هل وسائل النقل متوفرة في الليل؟

الشكل (17): نسبة توفر

وسائل النقل ليلا



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (36): نسبة توفر

وسائل النقل ليلا

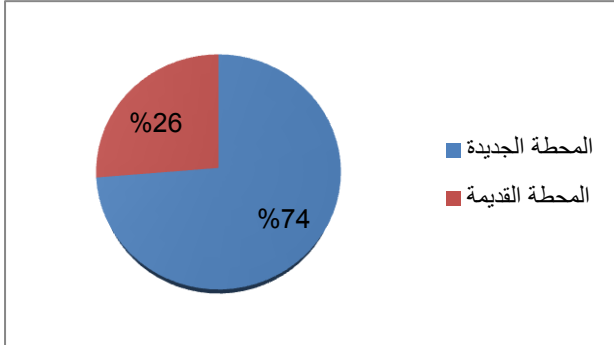
الجواب	العدد	النسبة %
نعم	14	05.18 %
لا	256	94.82 %
المجموع	270	100 %

المصدر: من إعداد الطالب

نلاحظ من الجدول أن نسبة توفر النقل ليلا ضئيلة جدا، و قد وجدنا أنها تقتصر فقط على بعض الخطوط العابرة للمدينة، و سبب غياب النقل ليلا هو عدم وجود برامج واضحة للنقل في الفترة الليلية.

10- أي المحطتين أقرب إليك؟

الشكل (18): نسبة القرب من المحطتين



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (37): نسبة القرب من المحطتين

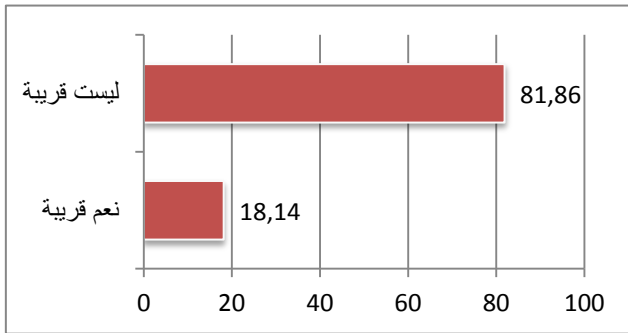
الجواب	العدد	النسبة %
الجديدة	199	73.70%
القديمة	71	26.30%
المجموع	270	100%

المصدر: من إعداد الطالب

نقصد بالقرب من المحطة، المسافة بينها وبين المسكن أو التجهيز أو مكان العمل الذي يذهب إليه أو يأتي منه المسافر، فكانت المحطة الجديدة هي الأقرب للمستجوبين بنسبة 73.70%، أما المحطة القديمة فبنسبة 26.30%.

11- هل المحطة الجديدة قريبة منك؟

الشكل (19): نسبة قرب المحطة من المستعمل



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (38): نسبة قرب المحطة من المستعمل

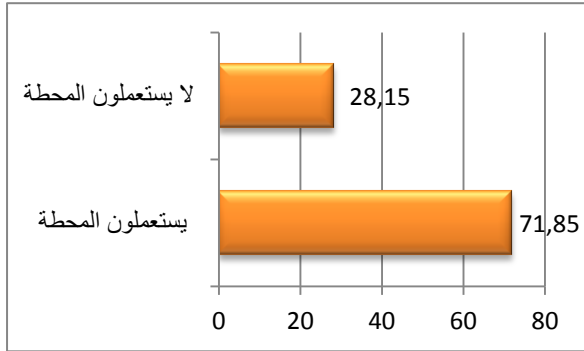
الجواب	العدد	النسبة %
نعم	49	18.14%
لا	221	81.86%
المجموع	270	100%

المصدر: من إعداد الطالب

نلاحظ من الجدول أن المحطة بعيدة بالنسبة لكثير من المستعملين، حيث سجلنا نسبة 81.86% ممن صرحوا بأن المحطة ليست قريبة منهم، علما أن هذا البعد ليس بالضرورة مرتبط بالمسافة، لأن عامل الوقت هو الآخر يلعب دورا في هذا، لأنه و من خلال الاستبيان سجلنا عدة ملاحظات تشير إلى أن سرعة حافلات النقل الحضري و كذا عدم الالتزام بزمن الرحلة يجعل المحطة تبدو أكثر بعدا مما هي عليه بالنسبة للمستعملين.

12- هل تستعمل المحطة البرية الجديدة ؟

الشكل (20): نسبة استعمال
المحطة البرية الجديدة



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (39): نسبة استعمال
المحطة البرية الجديدة

التعيين	العدد	النسبة %
يستعملون المحطة	194	71.85 %
لا يستعملون المحطة	76	28.15 %
المجموع	270	100 %

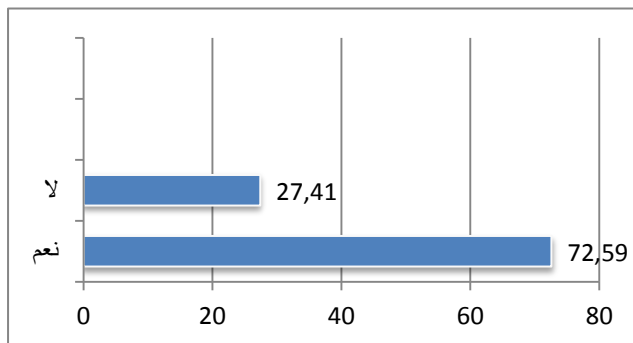
المصدر: من إعداد الطالب

نلاحظ من خلال قراءة النتائج أن نسبة من يستعملون المحطة هي الأكبر حيث قدرت ب: 71.85 %، بينما نلاحظ أن 28.15 % لا يستعملونها.

III-2-4- (الربط بأجزاء المدينة):

13- هل الطرق تسمح بالوصول المباشر و السلس إلى المحطة؟

الشكل (21): نسبة الوصول
المباشر و السلس إلى المحطة



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (40): نسبة الوصول
المباشر و السلس إلى المحطة

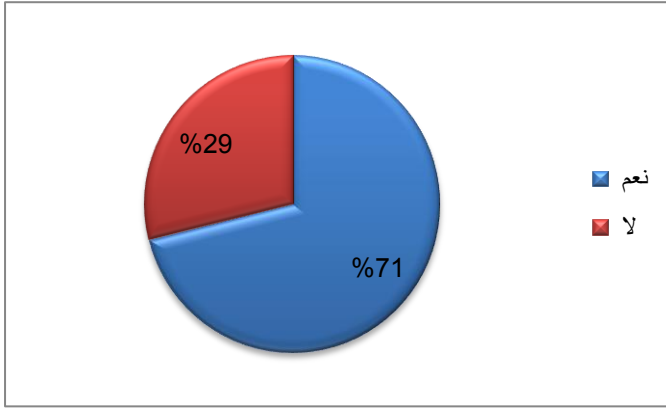
التعيين	العدد	النسبة %
نعم	196	72.59 %
لا	74	27.41 %
المجموع	270	100 %

المصدر: من إعداد الطالب

نلاحظ أن أغلبية مستخدمي المحطة يرون أن الطرق تسمح بالوصول المباشر و السلس إليها بنسبة معتبرة قدرت ب: 72.59 %.

14- هل وسائل النقل متوفرة على مدار الساعة للربط بين المحطة و باقي أجزاء المدينة؟

الشكل (22): نسبة توفر وسائل النقل التي تربط بين المحطة و المدينة



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (41): نسبة توفر وسائل النقل التي تربط بين المحطة و المدينة

التعيين	العدد	النسبة %
نعم	192	71.11 %
لا	78	28.89 %
المجموع	270	100 %

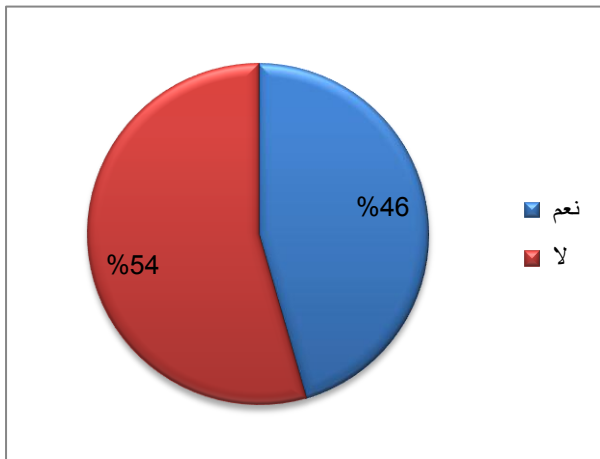
المصدر: من إعداد الطالب

من الجدول و الرسم البياني نلاحظ أن نسبة توفر وسائل النقل التي تربط المحطة بباقي أجزاء المدينة هي نسبة مقبولة حيث تمثلت في 71.11 %، بينما ما نسبته 28.89 % من أفراد عينة الدراسة قالوا بأن وسائل النقل غير متوفرة بما يكفي.

III-2-5- الجانب البيئي:

15- هل كانت المحطة سببا في التلوث المساحي؟

الشكل (23): نسبة تسبب المحطة في التلوث المساحي



المصدر: من إعداد الطالب

الجدول (42): نسبة تسبب المحطة في التلوث المساحي

التعيين	العدد	النسبة %
نعم	123	45.55 %
لا	147	54.45 %
المجموع	270	100 %

المصدر: من إعداد الطالب

نلاحظ أن النسب متقاربة، فيما يتعلق بالتلوث المساحي الذي تسببت فيه المحطة، خاصة ما يتعلق بعلاقتها مع محيطها من الأحياء المجاورة.

III-2-6- المظهر العمراني:

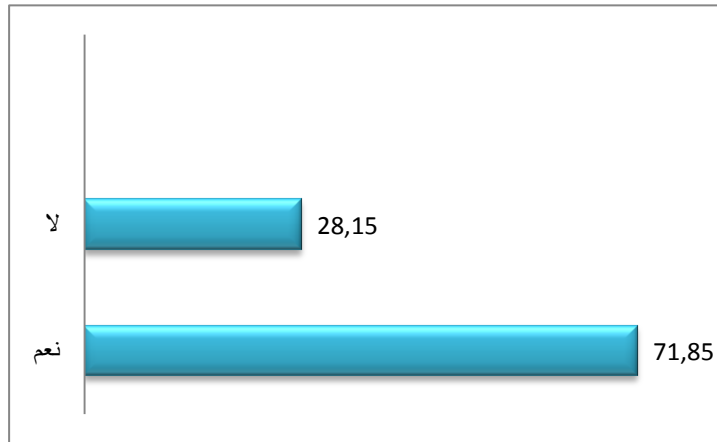
16- هل أعطت المحطة صبغة جمالية لمحيطها المجاور؟

الجدول (43): نسبة الصبغة الجمالية التي منحتها المحطة لمحيطها المجاور

التعيين	العدد	النسبة %
نعم	194	71.85 %
لا	76	28.15 %
المجموع	270	100 %

المصدر: من إعداد الطالب

الشكل (24): نسبة الصبغة الجمالية التي منحتها المحطة لمحيطها المجاور



المصدر: من إعداد الطالب

حسب الأجوبة التي تحصلنا عليها في الاستمارة، فإن العديد من مستعملي المحطة يعتبرون أن هذه الأخيرة قد منحت صبغة جمالية لمحيطها المجاور، و كما هو موضح في الجدول أعلاه كانت نسبة الإجابة بنعم 71.85 %، و هي نسبة معتبرة، في حين أن 28.15 % من المستجوبين كان رأيهم عكس ذلك.

بعد قيامنا بتحليل جميع العناصر التي تضمنتها استمارة الاستبيان، قمنا بتلخيص نتائج تحليل الاستمارة في الجدول التالي:

الجدول (44): ملخص نتائج تحليل استمارة الاستبيان

موضوع السؤال	الجواب	النسبة %	التعليق
نسبة وجود الضجيج في محطة	نعم	59.63	المحطة تعاني من نسبة ضجيج متوسطة ناتجة عن نقص التنظيم في الحركة و أصوات المحركات
	لا	40.37	
صعوبات التنقل داخل المحطة	نعم	31.85	توجد بعض صعوبات التنقل داخل المحطة منها الاختلاط - التعرض للسرقة - عدم التنظيم - وجود الكلاب الضالة
	لا	68.15	
تلاؤم مواعيد النقل مع المستعملين	نعم	76.29	مواعيد النقل ملائمة للعديد من المستعملين عدا تلك المتعلقة بالخطوط العابرة
	لا	23.71	
نسبة وجود الأمن داخل المحطة	نعم	67.77	الأمن موجود في المحطة بنسبة غير مرضية نتيجة عدم المراقبة الشاملة و عدم وجود كاميرات المراقبة
	لا	32.23	
نسبة التعرض للخطر داخل المحطة	نعم	17.03	التعرض للخطر داخل المحطة نسبته ضئيلة عدا تلك المتعلقة بدخان المركبات-كثرة حافلات النقل الحضري- التهور في السياقة من طرف بعض المستعملين
	لا	82.97	
نسبة وجود أماكن الانتظار	نعم	90.74	المحطة تتوفر على أماكن الانتظار داخل مبنى المحطة بالقرب من شباك المعلومات و التذاكر
	لا	09.26	
نسبة استعمال أماكن الانتظار	نعم	84.89	معظم المسافرين يستعملون أماكن الانتظار عدا البعض بسبب نوعية الكراسي و غياب الأماكن الخاصة بالنساء
	لا	15.11	
نسبة توفر وسائل النقل في الأسبوع	نعم	30.37	هناك ضعف ملحوظ في ما يخص توفر وسائل النقل على مدار الأسبوع و خاصة يوم الجمعة و أيام العطل و المناسبات
	لا	69.63	
نسبة توفر وسائل النقل ليلا	نعم	05.18	غياب شبه تام لوسائل النقل في الفترة الليلية نتيجة عدم وجود برامج للنقل ليلا
	لا	94.82	
نسبة القرب من المحطتين الجديدة - القديمة	الجديدة	73.70	المحطة الجديدة هي الأقرب بالنسبة لأغلب المستجوبين مقارنة بالمحطة القديمة نظرا لوجودها ضمن النسيج الحضري
	القديمة	26.30	
نسبة قرب المحطة الجديدة من المستعمل	نعم	18.14	الكثير من المستجوبين اعتبروا أن المحطة الجديدة بعيدة عنهم و ربما هذا راجع لسوء خدمة حافلات النقل الحضري و طول زمن الرحلة
	لا	81.86	
نسبة استعمال المحطة الجديدة	نعم	71.85	المحطة الجديدة مستعملة من طرف عدد معتبر من المسافرين أغلبهم من البلديات المجاورة و المناطق الشبه حضرية
	لا	28.15	
نسبة الوصول المباشر و السلس إلى المحطة	نعم	72.59	حسب رأي المستجوبين تتميز المحطة بسهولة الوصول المباشر و السلس بنسبة معتبرة
	لا	27.41	
نسبة توفر وسائل النقل التي تربط المحطة بالمدينة	نعم	71.11	المحطة مرتبطة مع المدينة بشكل كافي و بنسبة معتبرة
	لا	28.89	
نسبة تسبب المحطة في التلوث المساحي	نعم	45.55	النسب متقاربة و هذا راجع إلى وجود المحطة بالقرب من أحياء سكنية، و التي تسببت المحطة في تلويثها مساحيا
	لا	54.45	
نسبة الصبغة الجمالية التي منحها المحطة للمحيط المجاور	نعم	71.85	حسب رأي المستجوبين فإن المحطة أضافت صبغة جمالية للأحياء المجاورة
	لا	28.15	
نسبة استعمال بعض المرافق داخل المحطة (تم حساب متوسط النسبة)	نعم	50.04	نسبة كبيرة من المستعملين لا يدرون بوجود بعض المرافق و هذا راجع إلى غياب الإشارات التوجيهية و سوء الخدمة و نقص تهيئة و صيانة المساحات الخضراء
	لا	49.96	

III-3- أجوبة الموظفين والقائمين على شؤون المحطة عن أسئلة المقابلة:

كما ذكرنا سابقا، اعتمدنا في هذه الدراسة على إجراء العديد من المقابلات مع موظفي المحطة، أين قمنا بطرح عدة أسئلة، من شأنها أن تزيد معرفتنا أكثر بوضعية المحطة و الظروف التي تمر بها، و قد كانت أغلب الأجوبة التي تلقيناها موحدة و قمنا بتلخيصها كما يلي:

1- ما هو الأمر الذي استوجب إنشاء المحطة البرية الجديدة، مع محاولة الاستغناء عن المحطة القديمة؟

- هناك عدة أسباب، أدت إلى التفكير في بناء المحطة الجديدة و محاولة الاستغناء عن القديمة نذكر منها: إهتراء الهيكل العام للمحطة القديمة و الذي أصبح يهدد المركبات و الراجلين، إضافة إلى عدم الإحساس بالأمان خاصة في الفترة الليلية، و كذلك عدم وجود الخدمات الأساسية لراحة المسافرين.

2- حسب رأيك هل موقع المحطة مناسب لها لآداء وظيفتها التي وجدت من أجلها؟

- نعم موقع المحطة مناسب، لأنه قريب من وسط المدينة و كذلك تواجد محطة النقل بالسكة الحديدية في نفس المكان.

3- هل لديك علاقة بالمحطة البرية القديمة؟ و من يشرف على تسييرها؟

- نعم لدينا علاقة بالمحطة القديمة، حيث أن إدارتها تابعة للمحطة الجديدة، ف كلا المحطتين تحت إشراف شركة "سوغال".

4- حسب رأيك ما هي أهم الأسباب التي أدت ببعض الناقلين إلى الامتناع عن استخدام المحطة الجديدة ؟ و لماذا تحولت أغلب خطوط النقل إلى المحطة القديمة؟

- إن بقاء المحطة القديمة حيز الخدمة ساهم بشكل كبير في هروب الناقلين من المحطة الجديدة، إضافة إلى منع الناقلين الراغبين في استعمال المحطة الجديدة من الدخول عبر وسط المدينة و إجبارهم على استعمال المحول، و كذلك عدم تطبيق أمر إجباري بدخول المحطة الجديدة على جميع الناقلين، كما أن هناك سبب آخر متمثل في الضغط المتواصل الذي مارسه الناقلون الخواص، و خاصة خط (بوسعادة - المسيلة)، و هذا بحجة الزيادة في طول الخط أي المسافة الكيلومترية في الخطوط السابقة الذكر بحوالي 30 كلم كل هذا أدى إلى انتقال أغلب الخطوط إلى المحطة القديمة.

5- كيف هي علاقة المحلات التجارية للمحيط المجاور بالمحلات داخل المحطة؟

- عندما دخلت المحطة حيز الخدمة سنة 2013، كانت الخدمات التجارية متوفرة بشكل جيد بما فيها (مطعم، مقهى، مواد غذائية،) و كانت هذه الأخيرة سبب في فتح محلات تجارية في

المحيط المجاور للمحطة على طول الطريق المؤدي إلى المدخل الرئيسي للمحطة، فقد كانت هناك علاقة تنافس بينهم و بين المحلات الموجودة داخل المحطة.

6- كيف تقومون بتسيير الجانب الأمني للمحطة؟

- نعتمد على توفير الأمن ليلا و نهارا على رجال الشرطة و رجال الأمن، فهم مسؤولون على سلامة المسافرين داخل المحطة.

7- هل يعتبر موقع المحطة داخل الأحياء السكنية مناسب من الناحية الأمنية؟

- موقع المحطة داخل الحي السكني أكثر أمنا بالنسبة لكل مستعملي المحطة و خاصة المسافرين.

8- هل وسائل النقل الحضري متوفرة في جميع الاوقات ليلا و نهارا؟

- نعم وسائل النقل المتمثلة في حافلات النقل الحضري و سيارات الأجرة متوفرة في النهار، أما في الليل فهي غير متوفرة حيث تكون هناك سيارات أجرة غير قانونية و المحطة غير مسئولة عليهم.

9- كيف اصبح حال المحطة بعد تحول أغلب الخطوط إلى المحطة القديمة؟ و هل نقص عدد العمال بالمحطة؟

- بعد تحول أغلب الخطوط إلى المحطة القديمة، شهدت المحطة تراجعا كبيرا من الناحية التجارية حيث توقف أغلب التجار و أصحاب المحلات عن ممارسة نشاطهم، و لم يبق سوى محل واحد (كشك متعدد الخدمات)، أما مكتب البريد الموجود بالمحطة فقد أصبح يستعمله عدد قليل من سكان الحي، فهذه الاسباب و أخرى أدت بإدارة المحطة إلى التقليل من عدد العمال حيث تراجع من 64 موظف إلى 15 موظف فقط.

10- ما هي أهم المشاكل التي تعاني منها المحطة؟ و ما هي اسبابها؟

- من أهم مشاكل المحطة، وجود محطة موازية لها (محطة بياضة)، و كذلك وجود نقطة لبيع التذاكر عند مدخل المحطة تؤثر سلبا على المحطة و تنافسها، أيضا رفض الدخول إلى المحطة من طرف غالبية الحافلات العابرة، و كذلك عدم دخول بعض الخطوط الداخلية (بين البلديات) إلى المحطة الجديدة.

11- حسب رأيك ما هي أهم الاقتراحات التي من شأنها تحسين مستوى أداء المحطة لوظيفتها التي وجدت من أجلها؟

- من أهم الاقتراحات: غلق المحطة البرية القديمة، و فرض دخول كل ناقلي الحافلات العابرة إلى المحطة الجديدة، و غلق المحطة الموازية (بياضة)، و أيضا غلق مكتب الحجز المتواجد بمحاذاة المحطة.

III-4- النتائج المتحصل عليها من المقابلة:

- ✓ موقع المحطة مناسب لأنه قريب من وسط المدينة و من خط السكة الحديدية.
- ✓ شركة 'سوغرال' تسيير محطتين على حد سواء، و هذا ما يصعب من عملية التسيير و يؤدي إلى نقص في الجانب التسييري.
- ✓ الأسباب التي أدت إلى امتناع الناقلين عن استعمال المحطة الجديدة، تمثلت في:
 - عدم غلق المحطة البرية القديمة.
 - إجبار الناقلين على الدخول عبر المحول.
 - عدم وجود قوانين إجبارية لاستعمال المحطة الجديدة.
- ✓ وسائل النقل الحضري غير متوفرة ليلا عدا بعض السيارات الغير مرخصة.
- ✓ تم تقليص عدد عمال المحطة، و حدث نقص كبير في الخدمات، بسبب تحول معظم الخطوط إلى المحطة القديمة.
- ✓ المحطة تعاني من مشكل توقف بعض خطوط المسافات المتوسطة و الطويلة في محطة (بياضة)، إضافة إلى عدم دخول بعض الحافلات العابرة.

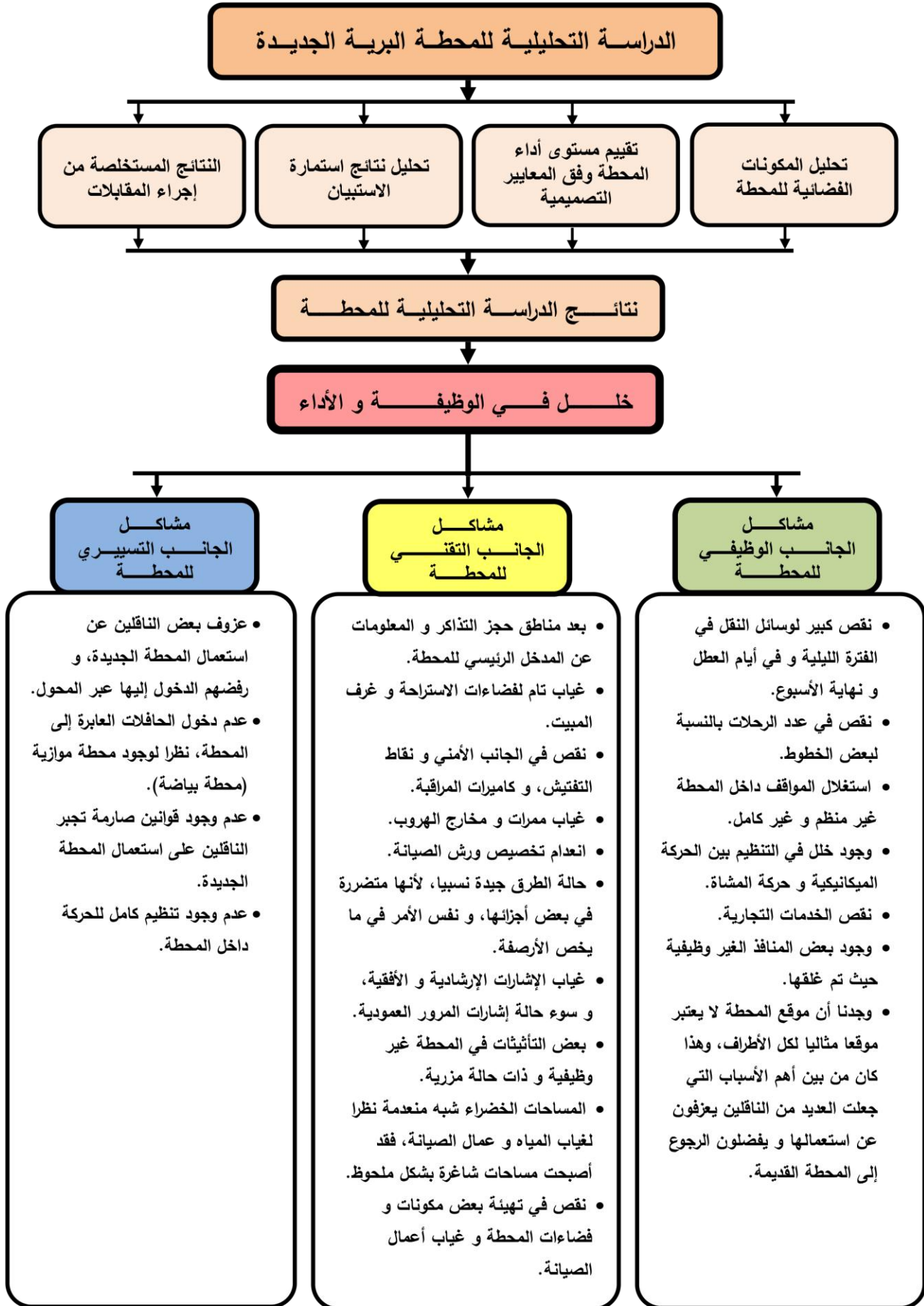
IV- خلاصة نتائج الدراسة التحليلية للمحطة:

بعد قيامنا بدراسة تحليلية شاملة للمحطة، من ناحية مكوناتها الفضائية و مدى تطابقها مع المتطلبات التصميمية للمحطات البرية، و تحليل نتائج كل من استمارة الاستبيان و المقابلة، وفق معايير و جوانب محددة وجدنا أن المحطة البرية الجديدة بالمسيلة في المستوى دون المتوسط من حيث الأداء في ما يخص الجانب التقني و التسييري و الوظيفي، فحسب عملية التقييم و النتائج التي توصلنا إليها من خلال الدراسة التحليلية للمحطة فإنه:

لا يوجد توافق بين العناصر المكونة للمحطة الجديدة و المعايير التصميمية لمحطات النقل البرية، إضافة إلى نقص و تدهور كبير و ملحوظ في الجانب التسييري للمحطة و هذا ما يعزز صحة الفرضيات.

و يمكن تلخيص نتائج دراستنا التحليلية و النقدية للمحطة البرية الجديدة، في جملة المشاكل و النقائص التي توصلنا إلى معرفتها كما هو موضح في الشكل التالي:

الشكل (25): خلاصة نتائج الدراسة التحليلية للمحطة البرية الجديدة



V- التوصيات و الاقتراحات:

بعد قيامنا بعرض نتائج الدراسة التحليلية للمحطة، و تحديد مختلف المشاكل التي تعاني منها. أردنا في نهاية هذه الدراسة، أن نطرح جملة من التوصيات و الاقتراحات التي من شأنها تحسين مستوى أداء المحطة، و الارتقاء بها إلى الأفضل و هي كما في الجدول التالي:

الجدول (45): التوصيات و الاقتراحات	
تحويل جميع خطوط النقل الموجودة في المحطات الغير مخططة، إلى المحطة الجديدة.	الجانب التسييري للمحطة
وضع قوانين صارمة تجبر الناقلين على استعمال المحطة الجديدة، بما في ذلك خطوط الحافلات العابرة.	
فرض العمل بالدوام على الناقلين الخواص أيام العطل و المناسبات.	
مراقبة توقيت دخول و خروج الحافلات.	
تنظيم مواعيد الرحلات و وضع برنامج نقل واضح، و إجبار المتعاملين على العمل بالتناوب.	
إشراك جميع الفاعلين في المحطة من مسيرين و ناقلين للوصول إلى أفضل الحلول المتعلقة بتحسين الحالة الراهنة للمحطة.	
تنظيم حملات توعية وطنية و إقليمية بالسلامة البيئية و الحفاظ على محطات المسافرين و سلامة المرور.	
تغيير طريقة عمل خطوط النقل من نظام الدفع إلى نظام الحجز.	الجانب الوظيفي للمحطة
توفير عدد كافي من العمال و اقتراح نظام العمل بالمناوبة.	
ضمان متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة.	
وضع برامج نقل واضحة للفترة الليلية.	
توفير مناطق حجز التذاكر و المعلومات بالقرب من المدخل الرئيسي للمحطة.	
توفير فضاءات الاستراحة و غرف المبيت.	
الاهتمام بمناطق الانتظار و الفضاءات الترفيهية لضمان راحة المستعملين.	
توفير نقاط التفتيش و أعوان أمن بالدوام و تركيب كاميرات للمراقبة و السيطرة على المداخل.	
توفير الخدمات التجارية الضرورية لمستعملي المحطة.	
وضع برنامج متكامل لتنظيم الحركة داخل المحطة.	

توفير ممرات الحركة و تسقيف منصات الركوب و ضمان الوقاية من العوامل الطبيعية.	الجانب التقني للمحطة
الاهتمام بالجانب الجمالي للمساحات الخضراء و توفير الحدائق الداخلية عن طريق توظيف عمال ذوي اختصاص.	
توفير الإشارات الإرشادية و الاهتمام بإشارات المرور العمودية و تنظيمها، إضافة إلى رسم الإشارات الأفقية.	
فتح المنافذ المغلقة للمحطة و تنظيم استعمالها و السيطرة عليها.	
الحد من التقاطعات بين الحركة الميكانيكية و حركة المشاة.	
توفير مقاعد مريحة و حمامات صحية في أماكن الانتظار.	
الاهتمام بتأثيث المحطة و القيام بأعمال الصيانة بصفة دورية.	
تزويد المحطة بالبوابات الآلية (الإلكترونية).	
توفير ممرات و مخارج الهروب.	
إعادة تهيئة الطرق و الأرصفة.	
تخصيص ورش الصيانة.	

الخلاصة العامة

الخلاصة العامة:

من خلال هذه الدراسة النقدية التي قمنا بها على مستوى المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة، و على غرار الأهمية البالغة التي تكتسبها محطات النقل البرية التي تعد من أهم الهياكل القاعدية لقطاع النقل في المدينة، فعموما لاحظنا وجود نقص كبير في الاهتمام بهذه المنشآت في الجزائر عامة و ما يتعلق بالمحطة الجديدة بالمسيلة خاصة.

و قد تطرقنا في البداية إلى دراسة نظرية متعلقة بالموضوع أين توصلنا إلى تكوين إطار معرفي يخص الموضوع المدروس و عرفنا جملة من المتطلبات و المعايير التصميمية الواجب توفرها في أي محطة نقل برية، لكي تؤدي وظيفتها على أكمل وجه، و كذلك تطرقنا إلى تقديم مدينة المسيلة و عرفنا العلاقة التي تربطها مع المحطة المدروسة، و بعد تقديمنا للمحطة البرية الجديدة و قيامنا بدراسة تحليلية شاملة لمختلف مكوناتها، و بالاعتماد على المعايير التي توصلنا إليها في السند النظري، قمنا بتقييم و تحليل المحطة و توصلنا إلى نتائج عرفنا فيها جملة من النقائص و المشاكل التي تعاني منها المحطة كما قمنا بتقييم مستوى الخدمة بها، فوجدنا أن المحطة البرية الجديدة تعاني من اختلال وظيفي، و كذا اختلالات من الناحيتين التقنية و التسييرية.

و في نهاية هذه الدراسة، توصلنا إلى سرد جملة من التوصيات و الاقتراحات التي من شأنها أن تكون بمثابة أداة بإمكانها أن تساعد الجهات المعنية و كذا القائمين على تسيير شؤون المحطة، في النهوض بها و تحسين مستوى أدائها و الخروج بها إلى بر الأمان.

و في الأخير تبقى هذه الدراسة تمثل جزءا بسيطا من الدراسات المتعلقة بمحطات النقل البرية، فهذه المنشآت و كما قلنا سابقا ذات أهمية كبيرة، فهي تتطلب دراسات أكثر فأكثر من أجل الوصول إلى المستوى الذي نتطلع إليه جميعا، ألا و هو إيجاد محطة نقل برية تلائم جميع المستعملين و ترضي جميع الأطراف قدر الإمكان.

قائمة المراجع

1- الكتب:

- ❖ معن والتحافي وسعيد، نسمة و أصداء و بسمه، سياسات تطوير نظام النقل في العراق- منطلق العلاوي في بغداد أنموذجا، المجلة العراقية لهندسة العمارة، العدد 27، قسم الهندسة المعمارية، الجامعة التكنولوجية، 2013.

2- مذكرات التخرج:

- ❖ الحاج قويدر و آخرون، مخطط الحركة و المرور لمدينة أدرار، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، دفعة 2007.
- ❖ الطيب دحماني و حمزة سالمى و ياسين سرايش، تهيئة و تسيير محطات نقل المسافرين حالة المسيلة، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة، معهد تسيير التقنيات الحضرية ، جامعة المسيلة، دفعة 2011.
- ❖ تركية سعدي، محطة نقل المسافرين الجديدة بين العفوية و الإدماج في النسيج الحضري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص مدينة و نقل حضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، دفعة 2017.
- ❖ جمال صغيري، النقل الحضري و تأثيره في إدماج التجمعات الحضرية، مذكرة ماجستير، تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، دفعة 2009.
- ❖ عصام أحمد محمد الشويح، رضوان مزيان ، دراسة النقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة (تحديات و آفاق)، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تخصص مدينة و نقل حضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، دفعة 2016.
- ❖ لوهابي وليد، النقل الحضري الجماعي، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، تخصص إقتصاد النقل و الإمداد، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة، دفعة 2011.
- ❖ نوال بن عميرة، دراسة الازدحام المروري في الشوارع الرئيسية للمدينة، دراسة حالة محور رئيسي لمدينة الجلفة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر ، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، دفعة 2016.

3- المجلات العلمية:

- ❖ خليل إبراهيم علي و محمد سعد الجوراني، المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية، المجلة العراقية للهندسة المعمارية، الجامعة التكنولوجية، قسم هندسة العمارة، العراق- بغداد، المجلد 31، العدد (3)، 2015.

4- الوثائق الرسمية:

- ❖ الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 08 أوت 2001، المادة: 02.
- ❖ الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 08 أوت 2001، المادة: 16.

5- مقالات الجرائد:

- ❖ جريدة النصر، صاحب المقال: فارس قريشي، نشر بتاريخ: الأحد 07 أوت 2016.
- ❖ جريدة الفجر، صاحب المقال: بلال/ع، نشر بتاريخ: 11 مارس 2014.

6- مواقع الأنترنت:

- ❖ <https://earth.google.com> (صور جوية للمحطة و محيطها المجاور).
- ❖ <https://www.youtube.com> (أخبار عن المحطة - قناة الشروق tv - قناة النهار tv).
- ❖ مصطلحات عمرانية، مدونة العمران 2012 (<http://digiurbs.blogspot.com>).
- ❖ موقع الصريح، 23 مارس 2018 ، <http://www.essarihonline.com>.
- ❖ موقع الأوقات، 11 أبريل 2018 ، <https://alaw9at.com/article/199787>.

7- مصادر أخرى:

- ❖ إدارة المحطة البرية الجديدة بولاية المسيلة (إجراء مقابلات).
- ❖ مديرية النقل لولاية المسيلة (إجراء مقابلات).

8- مراجع باللغة الفرنسية:

- ❖ - ANNUAIRE STATISTIQUE. De la wilaya de m'sila. Edition octobre 2006

9- مراجع باللغة الإنجليزية:

- ❖ - Blow, C, Transport Terminals and Modal Interchanges Planning and Design, Architectural Press, Elsevier, Oxford, UK, 2005.
- ❖ - Edwards, B, Sustainability and the design of Transportation interchanges, John Wiley & Sons, London, UK, 2011.

ق

الملاح

استمارة بحث ميدانية للمسافرين

في إطار إتمام إعداد مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي بعنوان:

المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة - دراسة نقدية -

نضع بين أيديكم هذه الاستمارة لملئها علما أنها تدخل في إطار بحث علمي لا غير و نرجو منكم الإجابة

على هذا الاستبيان بدقة و صراحة و موضوعية و بحرية تامة، شاكرين إليكم حسن تعاونكم

ملاحظة: الإجابة بوضع العلامة X في الخانة المناسبة و شكرا.

الجانب التقني:

1- هل تعاني من ضجيج السيارات في المحطة؟ نعم لا

2- هل تواجه صعوبات أثناء تنقلك داخل المحطة؟ نعم لا

إذا كانت الإجابة (نعم)، فما هي هذه الصعوبات؟

.....
.....
.....
.....

الجانب التسييري:

3- هل مواعيد النقل مناسبة لك؟ نعم لا

إذا كان الجواب (لا)، فلماذا؟

.....
.....

الجانب الوظيفي:

4- هل يوجد الأمن داخل المحطة؟ نعم لا

5- هل تشعر أنك معرض للخطر من قبل السيارات و الحافلات داخل المحطة؟ نعم لا

إذا كان الجواب (نعم)، في ما يتمثل هذا الخطر؟

.....
.....

6- هل تستعمل المرافق التالية في المحطة؟

المرافق	نعم	لا	في حالة إجابتك ب: (لا) حدد ما هو سبب عدم الاستعمال؟
الكراسي			
أرصفة الانتظار المغطاة			
المرحاض			
الحمام			
المساحات الخضراء			
المصلى			
مكتب البريد			
المطعم			
المقهى			
المحلات التجارية			

7- هل توجد أماكن الانتظار (قاعة الانتظار) بالمحطة؟ نعم لا

إذا كان جوابك (نعم)، فهل تستعملها؟ نعم لا

إذا كنت لا تستعملها حدد السبب في ذلك؟

.....
.....

8- هل وسائل النقل متوفرة كل أيام الأسبوع؟ نعم لا

إذا كان الجواب (لا)، حدد الأيام التي لا يتوفر فيها النقل؟

.....

9- هل وسائل النقل متوفرة في الليل؟ نعم لا

10- أي المحطتين أقرب إليك؟ المحطة القديمة المحطة الجديدة

11- هل المحطة البرية الجديدة قريبة منك؟ نعم لا

12- هل تستعمل المحطة البرية الجديدة؟ نعم لا

جانب النقل: (الربط بين المحطة و باقي اجزاء المدينة)

13- هل الطرق تسمح بالوصول المباشر و السلس إلى المحطة؟ نعم لا

14- هل وسائل النقل متوفرة على مدار الساعة للربط بين المحطة و باقي اجزاء المدينة؟ نعم لا

التأثير البيئي:

15- هل كانت المحطة سببا في التلوث المساحي؟ نعم لا

المظهر العمراني:

16- هل أعطت المحطة الجديدة صبغة جمالية لمحيطها المجاور؟ نعم لا

• حسب رأيك ما هي النقائص التي تعاني منها المحطة البرية الجديدة؟

.....
.....

• ما هي اقتراحاتك لتحسين مستوى الخدمة بالمحطة؟

.....
.....

وفي الاخير تقبلوا منا فائق التقدير والاحترام وشكرا على تعاونكم معنا
الطالب: موسي عبد القادر 2019

بعض الأسئلة المتعلقة بالمقابلة مع أحد الموظفين أو القائمين على شؤون المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة

في إطار إتمام إعداد مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي بعنوان:

المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة المسيلة - دراسة نقدية -

لدينا بعض الأسئلة التي تدخل في إطار إنجاز هذا البحث العلمي لا غير، وكلما كانت الإجابات دقيقة كانت الدراسة ناجحة و موفقة، و نشكركم مسبقا على حسن تعاونكم معنا

- 1- ما هو الأمر الذي استوجب إنشاء المحطة البرية الجديدة، مع محاولة الاستغناء عن المحطة القديمة؟
- 2- حسب رأيك هل موقع المحطة مناسب لها لآداء وظيفتها التي وجدت من أجلها؟
- 3- هل لديكم علاقة بالمحطة البرية القديمة؟ و من يشرف على تسييرها؟
- 4- حسب رأيك ما هي أهم الأسباب التي أدت ببعض الناقلين إلى الامتناع عن استخدام المحطة الجديدة؟ و لماذا تحولت أغلب خطوط النقل إلى المحطة القديمة؟
- 5- كيف هي علاقة المحلات التجارية للمحيط المجاور بالمحلات داخل المحطة؟
- 6- كيف تقومون بتسيير الجانب الأمني للمحطة؟
- 7- هل يعتبر موقع المحطة داخل الأحياء السكنية مناسب من الناحية الأمنية؟
- 8- هل وسائل النقل الحضري متوفرة في جميع الأوقات ليلا و نهارا؟
- 9- كيف أصبح حال المحطة بعد تحول أغلب الخطوط إلى المحطة القديمة؟ و هل نقص عدد العمال بالمحطة؟
- 10- ما هي أهم المشاكل التي تعاني منها المحطة؟ و ما هي اسبابها؟
- 11- حسب رأيك ما هي أهم الاقتراحات التي من شأنها تحسين مستوى أداء المحطة لوظيفتها التي وجدت من أجلها؟

**FICHE TECHNIQUE GARE ROUTIERE DE
LA WILAYA DE M'SILA
TYPE A**

- **SUPERFICIE : 27 676 /m².**
- **Surface bâtie : 881.41 /M²**
- **Nombre de quais : 10 réservations + 06 Quais intra wilaya + 60 Quais taxis.**
- **Nombre total d'opérateurs :**

Dont : grande ligne : 05 départs + 17 passager

Moyenne ligne : 39

Petite ligne : 63

- **Nombre total de service /jour : 179**
Nombre de service petit ligne/jour : 99
Nombre de service moyen ligne/jour : 53
Nombre de service grande ligne /jour : 27
- **Nombre de voyageur / jour : 4500**
- **Nombre de taxis conventionnés : 300 (non conventionné)**
- **Nombre de locaux commerciaux : 11 (04 loueurs)**

Coordonnées

Tel : 035 37 30 72

Fax : 035 37 30 72

Adresse postale : Cité Sonitex 28000 M'sila

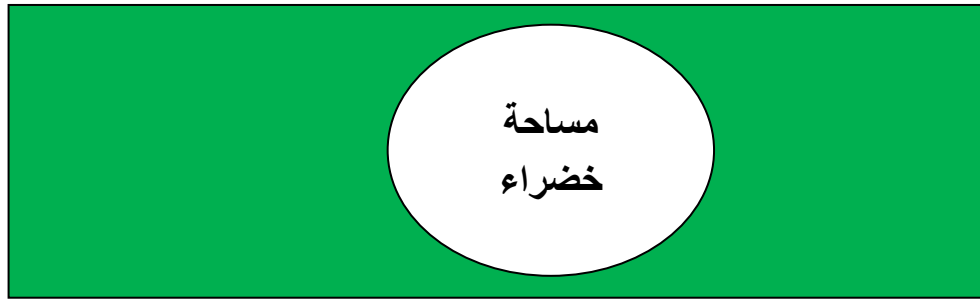
مخطط المواقف في المحطة البرية الجديدة

مدخل حافلات الخطوط الطويلة والمتوسطة

الحافلات الحضرية				بني يلمان ونوغة	منصورة	برج بوعريبرج	بسكرة بشار غرداية حاسي الرمل	سطيف تلمسان حاسي مسعود عنابة	الجزائر أدرار تمنراست الأغواط
10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
بناية المحطة + الإدارة					شباك الحجز				

حافلات النقل الحضري

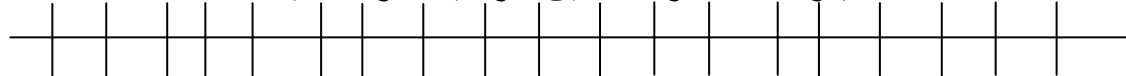
سيارات النقل الحضري



المدخل الشرقي للمحطة وسط المدينة
حافلات وسيارات الحضرية

المخرج الشرقي باتجاه وسط المدينة حافلات وسيارات
الحضرية

سيارات الأجرة ما بين الولايات و البلديات



مدخل ومخرج سيارات الأجرة والحافلات
الجنوبي باتجاه خارج المدينة

المصدر: إدارة المحطة

العشرات يستفسرون عن مصير المحطة البرية الجديدة بالمسيلة



المسيلة والاستغلال الفوضوي في بعض الأحيان للأراضي الصالحة للبناء ساهم في بروز مثل هذه النقائص على المؤسسات والمرافق التي سخرت لها الدولة الملايير، مثل ما هو الحال في المحطة البرية الجديدة التي لم تعد كذلك بقدر ما هي مكان شبه مهجور باستثناء بعض الحركة، حيث وفي مدة سنة على تشغيلها انقلبت الأمور رأساً على عقب ويقدر قادر يقول عشرات الشباب الذين فرحوا بفتحها تم تحويل عديد حافلات النقل إلى المحطة القديمة المتواجدة بمدخل المنطقة الصناعية، وأمام هذه الوضعية التي توصف بأنها خارج القانون طالب عشرات المواطنين والشباب على وجه التحديد الذين فتحوا عدة محلات خدماتية للمسافرين لكنها أغلقت بمجرد أن فرغت المحطة من أغلب الحافلات هؤلاء جميعاً أكدوا بأنه لو تقرر كل من مديرية النقل والمصالح المختلفة تطبيق القانون المعمول به، لأجبر هؤلاء الناقلين وبقوة القانون الدخول إلى المحطة الجديدة، لأنه لا يعقل تركهم يشتغلون في فوضى وينزلون المسافرين على قارعة الطريق رغم تواجد محطة عصرية جديدة هذا الوضع دفع الشباب والكثير من المواطنين يتساءلون عن دور المنتخبين المحليين تجاه هذه القضية.

المصدر: الطيب. ب

المسيلة - الصريح <http://www.essarihonline.com>

آخر تحديث : الجمعة 23 مارس 2018 - 11:20 صباحاً

لا تزال قضية المحطة البرية لنقل المسافرين بالمسيلة التي صرفت عليها الدولة ما يقارب 45 مليار سنتيم من أجل إنجازها تطرح أكثر من علامة استفهام أمام الاستغلال المحدود لها، بل بعد أكثر من سنتين تحولت برأي العديد ممن تحدثوا "للصريح" إلى محطة مهجورة والسبب مجهول.

ويضيف هؤلاء رفض أصحاب الحافلات عبر الولايات الدخول إلى المحطة بسبب مكان تواجدها وسط الأحياء مفضلين التوقف في محطة البنزين بمنطقة بياضة والتي تبعد عن مقر الولاية بحوالي 10 كلم وهناك ينزل يوميا حتى في ساعات متأخرة من الليل عشرات المسافرين الذين يجبرون على دفع 400 دينار جزائري لأصحاب "الفرد" لنقلهم إلى مدينة المسيلة رغم الشكاوى والرسائل التي رفعت إلى كافة الجهات المعنية قصد التدخل وإيجاد حل يعيد القطار إلى سكوته يقول بعض المتابعين لهذا الملف مؤكداً أنه يفترض من الجهات المسؤولة بهذه الولاية فرض سلطة القانون ولا صوت يعلو فوق صوت قوانين الجمهورية الجزائرية. يذكر أن المحطة البرية الجديدة البادية في الصورة انجزت برأي بعض الخبراء في مكان يفقد للكثير من المواصفات المطلوبة في محطة برية إذ كان من المفترض أن تنجز في إحدى مداخل عاصمة الولاية وهنا تمت الإشارة إلى المدخل الشمالي للمدينة حيث القطب الجامعي في الوقت الذي بنيت فيه أكثر من جيب عقاري بالجهة المشار إليها لكن التوجيه شبه العشوائي للعمران بمدينة

الناقلون الخواص بالمسيلة يعزفون عن استغلال المحطة البرية



انسحب الناقلون الخواص للنقل الجماعي للمسافرين من المحطة البرية الجديدة ببلدية مقرة بالمسيلة، وفضلوا العودة إلى مواقعهم القديمة بالساحات العمومية والشارع الرئيسي للمدينة. وأكد ممثل الناقلين أن مواصلة النشاط في المحطة المذكورة بات أمرا مستحيلا بالنظر إلى غياب الحوار وروح المسؤولية لدى الجهات المعنية وجميع الشركاء والفاعلين في القطاع، أين طرح هؤلاء عدة مشاكل واجهتهم أثناء تأدية عملهم، منها انعدام الأمن، حيث أشاروا في هذا الصدد إلى المضايقات والاعتداءات اللفظية التي يتعرضون لها على يد أصحاب سيارات النقل غير الشرعي الذين احتلوا كل الأماكن داخل المدينة، وأمام المدخل الرئيسي للمحطة البرية يمارسون عملهم دون أن تتدخل أي جهة لردعهم خاصة على مستوى الحاجز الثابت الذي يعبرونه يوميا باتجاه مدينة برهوم المجاورة وكذا إفلاتهم المستمر من رقابة مصالح الأمن داخل المدينة. وطرحوا مشكلة أخرى تتمثل في انتهاك أصحاب الحافلات التي تعمل ما بين المدن للقانون، حيث باتوا لا يمثلون للقرارات التي أصدرتها اللجنة المختلطة التي انعقدت السنة الماضية بمقر الدائرة والبلدية، حيث أشار أحدهم إلى أن كل الحافلات لا تدخل أرضية المحطة ويفضل أصحابها ممارسة نشاطهم بصفة فوضوية. ويرى الناقلون أن الأسباب المذكورة جعلتهم يغادرون المحطة والعودة إلى أماكنهم القديمة في خطوة منهم لوضع حد للممارسات الغير قانونية لهؤلاء وكذا تحسيس المسؤولين بمشاكلهم المطروحة التي استعصى حلها حسبهم على السلطات المحلية.

تاريخ الإضافة: 11 مارس 2014.

مضاف من طرف: presse - algerie.

صاحب المقال: بلال/ع.

المصدر: www.al-fadjr.com

محطة نقل المسافرين الجديدة بالمسيلة تتحوّل إلى أطلال

جدّد عدد من ممثلي المجتمع المدني بالمسيلة إثارة الوضعية الراهنة للمحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين المتواجدة بقلب مدينة المسيلة، والتي صرفت عليها الدولة ما يقارب 45 مليار سنتيم.

وضعية يضيف المعنيون تثير أكثر من تساؤل أمام الاستغلال المحدود لها، إذ بعد نحو سنتين أو أزيد على استغلالها تحوّلت إلى محطة شبه فارغة، والسبب - يضيف هؤلاء - إجماع أصحاب الحافلات عبر الولايات الدخول إلى المحطة، مفضّلين التوقف بإحدى محطات البنزين المتواجدة بمنطقة بياضة ببلدية أولاد ماضي نحو 10 كلم عن عاصمة الولاية، وهناك ينزل يوميا حتى في ساعات متأخرة من الليل عشرات المسافرين الذين يضطرون لاستغلال سيارات "الفرد" بأسعار تصل 400 دينار جزائري لنقلهم إلى مدينة المسيلة، رغم الشكاوى والمناشدات المتكرّرة قصد إيجاد حلّ يعيد القطار إلى سكوته يقول بعض المتابعين لهذا الملف وفرض سلطة القانون ولا صوت يعلو فوق صوت القانون، يضيف المتحدثون.

يذكر أن المحطة البرية الجديدة المشار إليها أنجزت منذ أكثر من 6 سنوات بمكان لم يسلم من الانتقادات في ظل وجود عدة خيارات وقتها على حدّ تعبير بعض الخبراء، وأشير هنا إلى المدخل الشمالي للمدينة، حيث القطب الجامعي لكن موجة الاستغلال غير المدروس في عدد من الحالات للجيوب العقارية بعاصمة الولاية خلال 15 سنة الماضية أنتج مثل هذه المظاهر العمرانية في غير مكانها، يقول من تحدثوا إلينا، رغم أن الدولة صرفت الملايير لإنجاز عشرات المشاريع ومثال ذلك المحطة البرية الجديدة، حيث وبعد مرور أكثر من سنتين على تدشينها تراجع عدد الحافلات وسيارات الأجرة التي كانت تمر بها وأغلق عشرات الشباب محلاتهم التي كانوا يسترزقون منها والسبب هو عودة عدد لا بأس به من الحافلات إلى المحطة القديمة، الأمر الذي لم يفهم إلى غاية اليوم، حيث بين المحطة الجديدة التي صرفت عنها الدولة نحو 45 مليار سنتيم والمحطة القديمة وكذا عدم دخول الحافلات بين الولايات إلى المحطة، يرتفع نداء عشرات المواطنين قصد تدخل السلطات الولائية وعلى رأسها الوالي لتفعيل أداء محطة تصف بأنها تحفة معمارية.

المصدر: موقع الأوقات <https://alaw9at.com/article/199787>

الأربعاء 11 أبريل 2018

بسبب سهولة الدخول والخروج منها

هجرة جماعية لسيارات الأجرة نحو المحطة البرية القديمة بالمسيلة

غادر سائقو سيارات الأجرة ما بين الولايات بصورة جماعية محطة المسافرين الجديدة الكائنة بوسط مدينة المسيلة إلى المحطة القديمة بطريق بوسعادة، التي تم فتحها مجددا بقرار ولائي خصيصا لحافلات و سيارات بلديات الجهة الجنوبية، و قد ترك ذلك عشرات المسافرين في المحطة الجديدة دون وسائل نقل.

مغادرة سيارات الأجرة لما بين الولايات المحطة الجديدة بوسط مدينة المسيلة بصورة جماعية فاجأت الكثير من المسافرين الذين تعودوا على السفر انطلاقا من هذه المحطة باتجاه ولايات وسط و شرق البلاد و جنوبها، حيث أعلموا من طرف عمال مؤسسة سوقرال أن عليهم الذهاب إلى المحطة القديمة، التي أصبحت عملية بداية من الأول أوت بقرار أصدره والي المسيلة، يتضمن فتح المحطة القديمة وتحديد أماكن توقف الحافلات المستغلة لخطوط نقل المسافرين و سيارات الأجرة ببلدية المسيلة. و تضمن القرار تحويل سيارات الأجرة لسيارات وحافلات النقل التي تشتغل على مستوى خطوط الجهة الجنوبية للمدينة و تحويل حافلات و سيارات نقل المسافرين لبلديات حمام الضلعة و تارمونت و ونوغة و أولاد منصور الذين كانوا يستغلون مواقف فوضوية بعاصمة الولاية نحو محطة المسافرين بطريق بوسعادة.

و لكن ما حدث أخذ مجرى معاكسا لما قرره السلطات الولائية ومديرية النقل حيث تحول سائقو سيارات الأجرة لما بين الولايات في هجرة جماعية نحو المحطة القديمة تلقائيا، بسبب سهولة الدخول والخروج منها نحو الولايات التي يعملون على خطوطها، و دون سابق إشعار متحدين قرارات مديرية النقل بالولاية التي تسعى إلى اتخاذ إجراءات تنظيمية جديدة لتحسين واقع القطاع. واستنادا إلى مصدر مسئول بمؤسسة سوقرال التي تشرف على تسيير المحطتين البريتين فان سيارات نقل المسافرين لما بين الولايات اتخذوا قرارهم من طرف واحد وغادروا المحطة الجديدة نحو المحطة القديمة قصد فرض الأمر الواقع على السلطات المحلية التي سعت إلى تنظيم عملية نقل المسافرين بالولاية من خلال تخصيص المحطة القديمة لناقلي الجهة الجنوبية.

المصدر: الموقع الإلكتروني لجريدة النصر، نشر بتاريخ: الأحد، 07 آب/أغسطس 2016 20:30، فارس قريشي

<https://www.annasronline.com/index.php/2014-08-25-12-15-24/2015-09-23-21-25-42/52581-2016-08-07-19-30-41>

ملخص النشرات الإخبارية عن المحطة (ملخص فيديو هات أخبار من اليوتوب)

1- المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين تستجد لإنقاضها من الزوال:

فتحت المحطة ابوابها في ماي 2013.

تسيرها مؤسسة تسيير و استغلال المحطات البرية " SOGRAL " .

و هي منشأة ضخمة و عصرية صرفت عليها الملايير، و لكن في الأشهر الأخيرة تعيش هذه المحطة أوضاعا خطيرة، يراها الجميع بسبب عودة أصحاب سيارات الأجرة إلى المحطة القديمة، ما جعل المحطة الجديدة شبه فارغة تقريبا.

سائق سيارة أجرة قال: الأمن متوفر و كل الخدمات.

صاحب حافلة للنقل الحضري: لا يوجد مسافرون، و هناك حافلات تخرج و هي محملة بشخصين فقط.

صاحب حافلة آخر: من الأحسن ان يجمعوا كل الناقلين مع بعض، سواء في المحطة الجديدة أو القديمة.

المحلات التجارية و المقاهي أغلقت و الخدمات نقصت، و 30 عاملا من أصل 65 لم تجدد المحطة عقودهم بسبب نقص الموارد المالية و القادم مخيف.

موظف بالمحطة الجديدة: نحن نعاني و خائفون، كنا في 65 عامل و أصبحنا حوالي 33 عامل أي أن باقي العمال أصبحوا بطالين، و نحن خائفون من التوقيف عن العمل.

انتقلنا إلى المحطة القديمة لنعرف سبب عودة أصحاب سيارات الأجرة إليها برغم نقص الخدمات بها و فقرها من التهيئة.

سائق سيارة أجرة: المحطة القديمة وضعت للنقل نحو البلديات و الدوائر، أما أصحاب النقل خارج الولاية فلم تلائمهم المحطة الجديدة و عادوا إلى هذه المحطة القديمة.

سائق آخر: مدخل و مخرج المحطة الجديدة لم يساعدنا في عملنا هذا.

سائق آخر: قال بأن الدخول من جهة ذراع الحاجة و الخروج منه كذلك هو عبارة عن عملية خنق.

و الكل ينتظر قرار الوالي عن الموضوع.

(المصدر: قناة الشروق News)

2- أصحاب سيارات الأجرة و الحافلات يمتنعون عن دخول المحطة الجديدة:

احتج اصحاب سيارات الأجرة و النقل الجماعي للجهة الغربية لولاية المسيلة، بعدم دخول المحطة الجديدة، تعبيراً عن عدم ملائمتها لهم و حتى للمسافرين جراء بعدها عن المدينة، الفوضى و عدم النظام قالوا بأنه سبب من أسباب امتناعهم.

أصحاب سيارات الأجرة قالوا: بأن انشغالهم لم ينظر إليها من الجهات المعنية، خاصة ما يتعلق بالجانب الأمني.

صغر المحطة الجديدة و بعدها عن المدينة من جهة، و عدم النظر إلى انشغالات الناقلين من جهة أخرى، عوامل من شأنها شل الولاية في الأيام المقبلة، في وقت أبت مصالح مديرية النقل بالولاية الإذلاء بأي تصريح حول الموضوع.

(المصدر: قناة الشروق News)

3- مشاكل الناقلين تتفاقم على مستوى المحطة الجديدة بالمسيلة:

المشاكل في المحطة تتواصل و تتأزم يوما بعد يوم، و ذلك بعد هجرة أغلب مستخدمي خطوط النقل إلى محطات أخرى أغلبها فوضوية.

ناقل للمسافرين قال: أن محطتين في المدينة أمر لا يجدي نفعاً، و غير صالح.

ناقل آخر: نحن نريد محطة واحدة و نحن مشنتون، خاصة خط (المسيلة - برج بوعريريج) الذي يعاني من التهميش و ليس لدينا أي حقوق.

ناقل آخر: وجود محطتين هو مشكل كبير و يجب أن تكون هناك محطة واحدة تشمل كل من حافلات النقل و سيارات النقل الحضري، و الأمور أصبحت أكثر تعقيدا و على السلطات النظر إلى ذلك.

(المصدر: قناة النهار TV)

4- محطة نقل المسافرين، محلات تجارية و خدماتية في مهب الريح:

لا تزال المحطة البرية الجديدة مجرد مرفق شكلي، خاصة بعد تحويل كافة سيارات الأجرة نحو المحطة القديمة، و هذا ما أوقع أصحاب المحلات التجارية في مأزق كبير.

منشأة جديدة كلفت الدولة عشرات الملايير، و مما سبق ذكره جعلت أصحاب المحلات يغلقون استثماراتهم في هذه المحطة.

عامل بمطعم المحطة قال: أغلقنا المطعم و نحن الآن بالمقهى دون فائدة، ففي حوالي كل ساعة من الزمن يدخل زبون واحد فقط، و هناك أكثر من 14 شخص توقفوا عن العمل.

صاحب محل تجاري قال: بأن ما قيل لهم و ما هو موجود على الواقع مخالف تماما، نحن في الخسارة و ننتظر.

التجار ينتظرون قرارا تنظيميا حاسما من طرف السلطات التي اعترفت بوجود الخلل و طمأنت مستخدمي هذا القطاع الحيوي على ضرورة إيجاد الحل الفوري.

والي الولاية (الحاج مقداد): هناك مواطنون رفضوا الالتحاق بالمحطة الجديدة، و هناك فوضى نوعا ما، و لكن أتعهد بأن تكون كل الأمور في محلها.

أصحاب المحلات في نزاعات مع إدارة المحطة التي ترغمهم على دفع الديون.

و مشاكل قطاع النقل أصبحت تمثل إشكالا عويصا يرافق يوميات المواطن بالمسيلة، و هذا ما يستوجب إيجاد الحلول.

(المصدر: قناة النهار TV)

منشور مقتبس من صفحة ولاية المسيلة و الذي تضمن تقريبا معظم مطالب السكان المتعلقة
بالمحطة البرية الجديدة بالمسيلة
بتاريخ: 18 يوليو 2017

المحطة البرية لنقل المسافرين بالمسيلة SOGRAL m'sila

يعتبر قطاع النقل بأنواعه قطاع حساس يساهم في تنمية الولاية بالدرجة الأولى وتقديم خدمات أفضل بالدرجة الثانية:

أولاً: حافلات النقل الحضري:

- أكبر تحدي بخصوص حافلات النقل الحضري هو تجديد الحضيرة حيث تعاني هذه الأخيرة من قدم وإهتراء كلي لمعظم الحافلات.
- ثاني شيء : إعادة تنظيم المحطات سواء محطات الانطلاق أو الوصول (خصوصا حافلات الخط رقم 04 و رقم 01) حيث تركز معظم الحافلات بطريقة فوضوية، كذلك المحطات والمواقف المنتشرة بطريقة عشوائية التي تسهم في الازدحام من جهة وفي الحوادث من جهة أخرى.
- كذلك تعميم و ضمان الخدمة على مدار اليوم و حتى ضمان أدنى الخدمات ليلا.

ثانياً: سيارات النقل الحضري:

- نفس ملاحظات حافلات النقل الحضري تنطبق على سيارات النقل الحضري بخصوص تجديد الحضيرة وفوضى الوقوف والتوقف وكذا الحرص على ضمان الخدمات في كل الأوقات وكل الظروف.
- ثاني شيء :سيارات الاجرة بين الولايات عموماً حضيرة سيارات الاجرة بين الولايات مقبولة الى حد ما خصوصا المسافات الطويلة يبقى فقط تحسين الخدمات وضمانها.

ثالثاً: حافلات ما بين الدوائر و البلديات:

- تعرف محطات حافلات ما بين الدوائر ولايات حالة من الفوضى وسوء التسيير تتمثل أساساً في قدم الحضيرة و إهتراء معظم الحافلات مما يهدد سلامة المسافرين.
- فوضوية المواقف خصوصا حافلات الجهة الشرقية سواء اماكن الوقوف او اماكن التوقف.

رابعاً: حافلات بين الولايات:

- أولاً: ملاحظة تخص حافلات خط برج بوعريريج المسيلة وما يعانيه هذا الخط من قدم حافلاته (معظمها من نوع سوناكوم) و كذلك تنظيم دخولها وخروجها حيث أن مسار هذا الخط لا يمر من وسط المدينة عند الانطلاق والعكس عند الوصول.

- ثانياً: وهي القضية الأهم: والمتعلقة بحافلات الاتجاهات الطويلة نحو ولايات شرق وغرب وجنوب الوطن وما يعانيه المواطن سواء المقيم أو الزائر لولاية المسيلة فرغم النداءات المتكررة والمراسلات إلا أن دار لقمان تبقى على حالها والمواطن هو الضحية لهذا نطالب مرة أخرى بإعادة دخول هذه الحافلات عبر وسط المدينة سواء في المحطة الجديدة أو المحطة القديمة أو تخصيص موقف خاص بها داخل المدينة.

خامساً: النقل بالسكك الحديدية:

- جميعنا استبشر لانطلاق خط المسيلة بجاية المزمع تدشينه هذا الخميس المطلوب في هذا الخصوص تقديم خدمة أحسن وفي ظروف جيدة.
- ضرورة إعادة قطار الأوتوراي نحو الجزائر العاصمة وفي توقيت جيد وتسيير مدروسة. إعادة النظر في توقيت قطار المسيلة برج بوعريريج بضمان أكثر من رحلة واحدة يومياً.

- دراسة اقامة خط قطار تجاري لنقل البضائع من كبرى الولايات الساحلية خصوصا مع مشروع الميناء الجاف المقام حالياً للمساهمة في تخفيف الأعباء.

- هذه تقريبا معظم مطالب السكان التي تعتبر مشروعة ومعقولة والتي إن تحققت ستسهم في تحقيق خدمة أفضل ومن ثم المساهمة في التنمية.

المصدر: صفحة ولاية المسيلة 28، Facebook.



نمت بحمد الله

عبد القادر
ABDELKADER
MOUSSI 2019