تمهيد :

تحتل مدينة البيض موقع هام من الناحية الجغرافية فقد شهدت تطورا ملحوظا في السنوات الأخيرة وهذا ما يدل على تموقعها الجيد. عرفت هذه الأخيرة تزايد سكاني وتطور عمراني كبير هذا مأدى الى تزايد وتعدد طلبات الافراد خصوصا على وسائل النقل. فالوضعية الحالية لنقل الجماعي الخاص والنقل العام لمدينة البيض عرفت عدة مشاكل تستدعي التشخيص الدقيق من أجل تحديد الأسباب الحقيقية لتدهور هذا القطاع على مستوى المدينة ومحاولة معالجته ومدى تأثيره على الجانب العمراني والتوسعات الحضرية الجديدة.

1-تقديم مديرية النقل لمدينة البيض[63]:

تمثل مديرية النقل السلطة اللامركزية الخاصة بمختلف مصالح النقل ،حيث نظمت هذه المديريات حسب الموقع الجغرافي المتواجد فيه على مستوى الوطن بقرار تنفيذي فيما بين وزارة النقل و وزارة الاقتصاد والمديرية العامة للوظيف العمومي و الوزارة المنتدبة لدى الجماعات المحلية .

انفصلت مديرية النقل عن وزارة التجارة سنة 1979و أصبحت مستقلة بذاتها في تسير شؤونها بنفسها ولها كل الصلاحيات لتسير ذاتها.

وتم انشاء مديرية النقل في ولاية البيض بمقتضى المرسوم التنفيذي المشترك مؤرخ في 16 ذي القعدة عام 1412الموافق 31 أكتوبر سنة 1991و الذي يتعلق بمصالح مديرية النقل في الولاية

ان رئيس الحكومة .

- ووزارة النقل .
- ووزير الاقتصاد.
- و الوزير المنتدب للجمعات المحلية.
- وبمقتضى القانون رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410الموافق 07 أبريل سنة 1990و المتعلق بالولاية.

يقررون ما يلي:

المادة الأولى: يحدد هذا القرار ، في اطار احكام المرسوم التنفيذي رقم 90-381 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 و المذكور أعلاه ، مصالح مديرية النقل في الولاية .

المادة الثانية: عملا بأحكام المادة 03من المرسوم التنفيذي رقم 90-381 المؤرخ في 24نوفمبر سنة 1990 و المذكور أعلاه، تشتمل مديرية النقل في الولاية، على المصالحة التالية :

- مصلحة النقل البري.
- مصلحة النقل الجوي والأرصاد الجوية.
- مصلحة النقل البحري في الولايات التي لها إختصاص بحري.
- مكتب إدارة الوسائل.

المادة الثالثة: تشتمل مصلحة النقل البري ، حسب كل ولاية و طبقا للملحق المرفق ، على ما يأتي :

أما:

- مكتب النقل البري و السلع.
- مكتب المرور و الوقاية و الأمن في الطرق التفتيش.

63- الجريدة الرسمية بمقتضى المرسوم التنفيذي المشترك مؤرخ في في 16 ذي القعدة عام 1412الموافق 31 أكتوبر سنة 1991 ع59

أو على:

- مكتب النقل البري للمسافرين.
- مكتب النقل البري للسلع.
- مكتب مرور و الوقاية و الامن في الطرق و التفتيش.

أو على :

- مكتب النقل البري للمسافرين.
- مكتب النقل البري للسلع.
- مكتب النقل بالسكك الحديدية.
- مكتب المرور والوقاية والأمن في الطرق والتفتيش.

المادة الرابعة: تشتمل مصلحة النقل الجوي والأرصاد الجوية على ما يلي:

- مكتب النقل والعمل الجوي والتفتيش
- مكتب الأرصاد الجوية

المادة الخامسة: ويشتمل مصلحة النقل البحري على ما يلي: مكتب الملاحة والتفتيش البحريين مكتب النشاطات المرفئية ، مكتب رجال البحر و العمل البحري .

2-تحليل واقع النقل الحضري الجماعي في مدينة البيض:

تعرف مدينة البيض تطور كبير وفعال في مجال النقل بحيث تعتبر التنقلات في الوسط الحضري أهم النشطات التي يقوم بها الانسان يوميا لقضاء حاجيته وتختلف هذه التنقلات حسب نوعيتها وأسبابها وتختلف أيضا حسب الوسائل المستعملة. يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع فهو عبارة عن خدمة إجتماعية بالدرجة الأولى، كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية وعامل من عوامل تحسين مستوى معيشة الافراد من خلال إشباع حاجتهم المختلفة بواسطة التنقل بإعتباره ضرورة إجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية والآن نتطرق إلى تحليل النقل وعلاقته بسكان.

2-1- مسارات الخطوط وأنواعها في المدينة:

من خلال تطرقنا إلى تحليل شبكة النقل الحضري الجماعي لاحظنا أن هناك نوعين من الخطوط تتميز بهم المدينة وهما القطري والدائري وجل هذه الخطوط تنطلق من نقاط معينة وهذا ما يتسبب في تفاوتات بين وحدات النقل الجماعي والإختلاف في فترة التقاطر الخاصة بكل مركبة لكل خط.

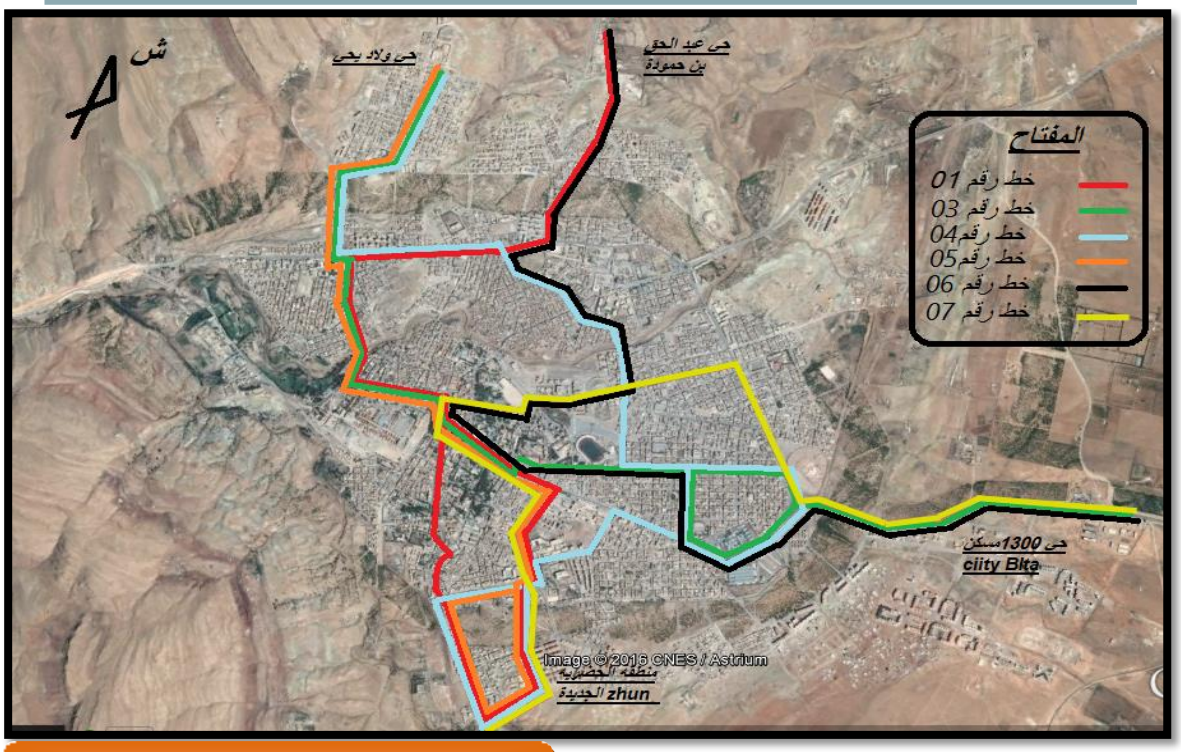
2-1-1- الخطوط القطرية : هي الخطوط التي تخترق النسيج العمراني في وسط المدينة .

الجدول رقم 14: جدول يوضح الخطوط القطرية في شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.

رقم الخط	الانطلاق	المسار	الوصول
01	عبد الحق بن حمودة	طريق الرقاصة-224 مسكن- الصديقية- م .كركب-دار الثقافة-م. ط.وسط المدينة-بنك التنمية المحلية- حي راس العين-م.ت.م للبنات-الحماية المدنية- طريق المشرية-المنطقة الحضرية الجديدة – مستشفى محمد بوضياف- حي 196 مسكن-إقامة الولاية- م.ط وسط المدينة –شارع أول نوفمبر- م.كركب قدور – الضمان الإجتماعي-224 مسكن-طريق الرقاصة-حي عبد الحق بن حمودة	منطقة الحضرية الجديدة
03	حي 1300 مسكن (City Bita)	سكنات BETA – مفترق الطرق قرب مؤسسة الصحة الجوارية – مديرية الشباب و الرياضة- مديرية التشغيل –حي250 مسكن – المحطة البرية — المكتبة و حي بن قطاف محمد عند العودة- متوسطة بوزيد بحوص – حي التوفير –اقامة الولاية- مفترق الطرق شارع بلعواري حاج ابراهيم –وسط المدينة – المسجد العتيق – صيدلية شارع محامي عابد-متوسطة كركب قدور – حي اولاد يحي ثم العودة.	حي أولاد يحي
04	حي ولاد يحي	قصر بلخيرة الضمان الجتماعي- صديقية-مستوصف سيد الشيخ – بريد حسناوي – مفترق الطرق سيد الحاج بحوص – حي التوفير-سوق الملابس – المحطة البرية-متوسطة بوزيد بحوص – البريد المركزي-حي 220 مسكن- مستشفى محمد بوضياف – المنطقة الحضرية الجديدة- شعبة الخادم –طريق المشرية الصغرى. ثم العودة	منطقة الحضرية الجديدة
05	حي ولاد يحي	متوسطة كركب قدور- صيدلية شارع محامي عابد- حمام برقام —وسط المدينة – إقامة الولاية – حي النصر – حي 196 مسكن- مستشفى محمد بوضياف – مديرية الحماية المدنية- –طريق المشرية الصغرى-شعبة الخادم المنطقة الحضرية الجديدة ثم العودة	منطقة الحضرية الجديدة
06	عبد الحق بن حمودة	حي عبد الحق بن حمودة- حي طريق الرقاصة – حي 224 مسكن – حي سيد الشيخ –بريد حسناوي سعيد-مقر الدائرة- المحكمة –اذاعة البيض –وسط المدينة –اقامة	حي 1300 مسكن (City Bita)
07	حي 1300 مسكن (City Bita)	سكنات BETA – مفترق الطرق قرب مؤسسة الصحة الجوارية –مديرية الشباب و الرياضة-مديرية التشغيل –حي250 مسكن- سوق الملابس – حي العناصر – الطريق المزدوج سيد الحاج بحوص – المحكمة –مركز باقي الطاهر- قاعة المحاضرات-وسط المدينة –اقامة الولاية – حي النصر-مستشفى محمد بوضياف-حي الاخوة حسني –تجزئة الاخوة حسني –حي450مسكن- حي250 مسكن- مديرية التشغيل –مديرية الشباب و الرياضة –مفترق الطرق فرب مؤسسة الصحو الجوارية –حي1300- متوسطة الزش احمد عند العودة	منطقة الحضرية الجديدة

المصدر:مديرية النقل لبلدية البيض 2015.

المخطط رقم 10: المخطط يوضح الخطوط القطرية في شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

ملاحظة :تحتوى المدينة على 06 خطوط قطرية تربط أطراف المدينة ببعضها البعض لأن الهيئة التي قامت بتخطيط هذه الخطوط قامت بإدراجها في مركز المدينة عبر المسارات و الطرق الرئيسية الموجودة بالمدينة فقط دون المحاور الأخرى.

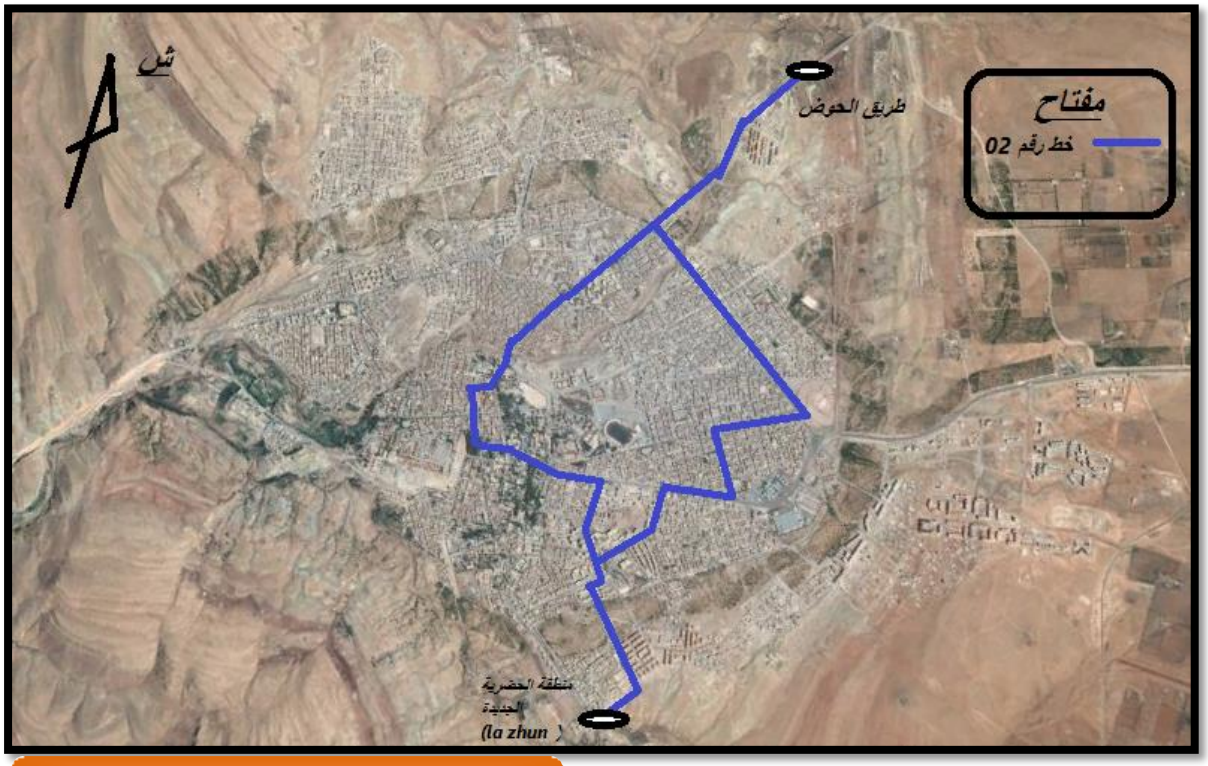
2-1-2- الخطوط الدائرية: تتميز هذه الخطوط بطول مسار الرحلة و كثرة المواقف و المسار المغلق.

الجدول رقم 15: جدول يوضح الخطوط الدائرية في شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.

رقم الخط	الانطلاق	المسار	الوصول
02	**طريق الحوض**	**محطة عين قاسمة–حي المنظر الجميل–الحماية المدنية–الريجينة– محطة نقل المسافرين– حي 124 سكن–حي 500 سكن– محطة عين قاسمة.**	**منطقة الحضرية الجديدة**

المصدر:مدرية النقل لبلدية البيض **2015**.

المخطط رقم 11: المخطط يوضح الخطوط الدائرية في شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

ملاحظة : فيما يخص الخطوط الدائرية للمدينة فيوجد خط واحد وهو الخط رقم 02 الرابط بين ســـكنات طريق الحوض و المنطقة الحضرية الجديدة .أما فيما يخص النوعين الاخرين (المماسي و الإشعاعي)فهما غير موجودان كما هو موضح في المخطط رقم (08) .

الجدول رقم 16: جدول يوضح خصائص خطوط النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.

رمز الخط	نقطة الإنطلاق	نقطة الوصول	نقاط المرور	طول الخط	عدد الحافلات	السعة	عدد الرحلات
323001	حي عبد الحق بن حمودة	المنطقة الحضرية الجديدة	طريق الرقاصة-224 مسكن- الصديقية- م .كركب- دار الثقافة-م. ط.وسط المدينة-بنك التنمية المحلية- حي راس العين-م.ت.م للبنات-الحماية المدنية- طريق المشرية-المنطقة الحضرية الجديدة – مستشفى محمد بوضياف- حي 196 مسكن-إقامة الولاية- م.ط وسط المدينة –شارع أول نوفمبر- م.كركب قدور – الضمان الإجتماعي-224 مسكن- طريق الرقاصة-حي عبد الحق بن حمودة	07 كلم	04	100	12
323002	225حي مسكن طريق الحوض	المنطقة الحضرية الجديدة	مفترق الطرق الحوض – مسجد الهدى – بريدحسناوي – الدائرة –مركز الثقافي -مديرية التربية –قاعة المحاضرات – وسط المدينة-اقامة الولاية – حي النصر – مستشفى محمد بوضياف – حي الاخوة حستي-مستشفى محمد بوضياف-حي 225 مسكن-البريد المركزي-متوسطة بوزيد-حي	05 كلم	01	100	10

		التوفير-حي العناصر-طريق مزدوج س.ح.ب-بريد حسناوي-مسجد الهدى-حي 225 مسكن					
323003	حي اولاد يحي	حي1300 مسكن (Bita)	– مفترق الطرق قرب مؤسسة BETAسكنات مديرية الشباب و الرياضة- الصحة الجوارية – مديرية التشغيل –حي250 مسكن - المحطة البرية المكتبة و حي بن قطاف محمد عند العودة- –– حي التوفير -اقامة متوسطة بوزيد بحوص - الولاية- مفترق الطرق شارع بلعواري حاج ابراهيم المسجد العتيق – صيدلية شارع –وسط المدينة – حي اولاد يحي محامي عابد-متوسطة كركب قدور - ثم العودة.	8.5 كلم	04	370	09
323004	حي أولاد يحي	المنطقة الحضرية الجديدة	قصر بلخيرة الضمان الجتماعي– صديقية- مستوصف سيد الشيخ – بريد حسناوي – مفترق الطرق سيد الحاج بحوص – حي التوفير-سوق الملابس – المحطة البرية-متوسطة بوزيد بحوص – البريد المركزي-حي 220 مسكن- مستشفى محمد بوضياف - المنطقة الحضرية الجديدة- شعبة الخادم -طريق المشرية الصغرى. ثم العودة	05 كلم	04	475	11
323005	حي أولاد يحي	المنطقة الحضرية الجديدة	متوسطة كركب قدور- صيدلية شارع محامي عابد– حمام برقام ––وسط المدينة – إقامة الولاية – حي النصر – حي 196 مسكن– مستشفى محمد بوضياف – مديرية الحماية المدنية- -طريق المشرية الصغرى-شعبة الخادم المنطقة الحضرية الجديدة ثم العودة	05 كلم	03	241	12
323006	عبد الحق بن حمودة	حي1300 - مسكن (Bita)	حي عبد الحق بن حمودة– حي طريق الرقاصة – حي 224 مسكن – حي سيد الشيخ –بريد حسناوي سعيد-مقر الدائرة– المحكمة –اذاعة البيض –وسط المدينة -اقامة الولاية – ثانوية محمد بلخير- حي التوفير – سوق الملابس – حي 250مسكن - مديرية التشغيل –مديرية الشباب و الرياضة – مفترق الطرق فرب مؤسسة الصحو الجوارية – حي1300- متوسطة الزش احمد عند العودة	07 كلم	02	100	10
323008	حي 1300 مسكن (Bita)	المنطقة الحضرية الجديدة	– مفترق الطرق قرب مؤسسة BETAسكنات الصحة الجوارية –مديرية الشباب و الرياضة- مديرية التشغيل –حي250 مسكن– سوق الملابس – حي العناصر – الطريق المزدوج سيد الحاج بحوص – المحكمة -مركز باقي الطاهر– قاعة المحاضرات-وسط المدينة –اقامة الولاية – حي النصر-مستشفى محمد بوضياف-حي الاخوة حسني –تجزئة الاخوة حسني -حي450مسكن- حي250 مسكن- مديرية التشغيل –مديرية الشباب و الرياضة –مفترق الطرق فرب مؤسسة الصحو الجوارية –حي1300- متوسطة الزش احمد عند العودة	10كلم	02	100	09

المصدر:مدرية النقل لبلدية البيض **2015**.

2-2-تحليل الخطوط:

2-2-1-تحليل خط رقم 01:

المخطط رقم 12: المخطط يوضح الخط رقم (01) من النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (17): جدول يوضح خصائص الخط رقم(01) .

الخـــــــط رقِـــــم 01						
نوع المؤسسة	العمومية			الخاصة		
	ذهاب	إياب	مجموع	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	بن حمودة	م.ح.ج		بن حمودة	م.ح.ج**	
نوع المركبة	حافلة			حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	07	07	14	6.5	6.8	13.3
مسافة ن.م.ج* كلم	5.9	5.4	11.3			
م.بين المواقف	600	450				
عدد المواقف	10	12	22	13	13	26
زمن الرحلة	44	40	84	42	39	81

المصدر : ETUDE D UNPLAN DE CIRCULATION DE LA VILLE D EL BAYADH JUIN 2014

---

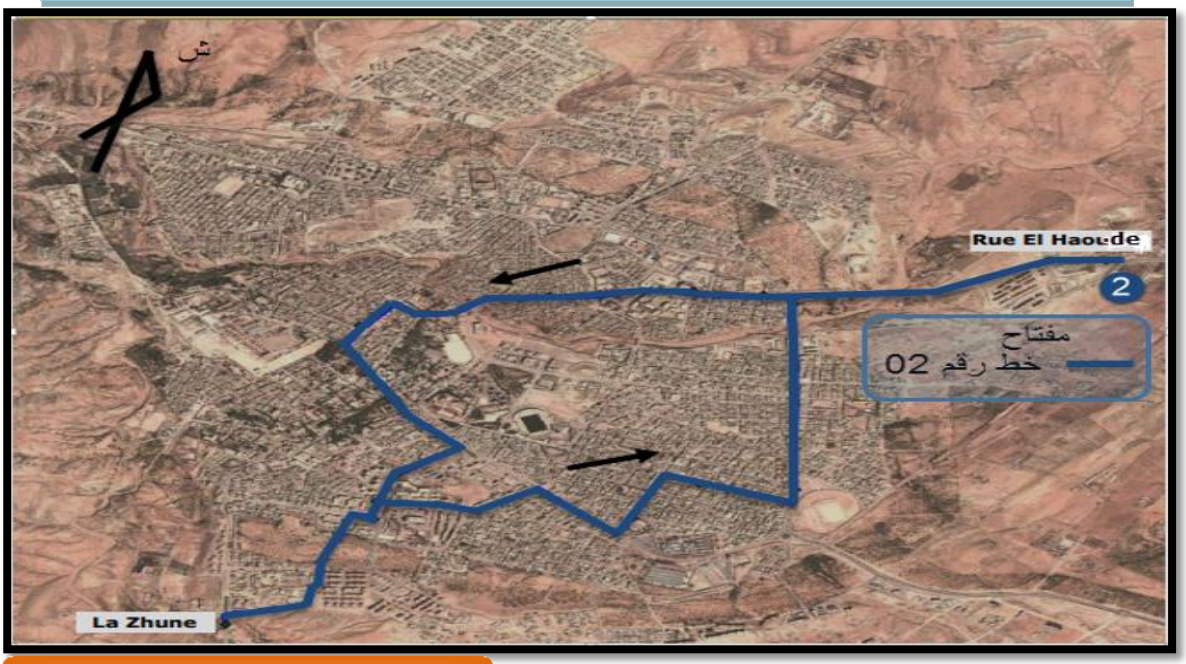
* **ن.م.ج :** نظم المعلومات الجغرافية .

** **م.ح.ج :** منطقة الحضرية الجديدة .

محطة الانطلاق من حي بن حمودة إلى النهاية المنطقة الحظرية الجديدة يمتد هذا الخط على طول يقدر ب 14 كلم زمن الرحلة 84 دقيقة ذهابا وإياب. وللخط 11موقف في الذهاب و08 في حالة الإياب فلوحظ أنه هناك عدم برمجة لهذه المواقف بمعايير معينة ووضعها بشكل عشوائي. وعبر هذا الخط نجد هناك نوعين من المؤسستين العمومية والخاصة (العمومية تحتوى على حافلتين و الخاصة كذلك).

4-2-2- تحليل خط رقم 02:

المخطط رقم13: المخطط يوضح الخط رقم (02) من النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (18): يوضح معطيات الخط رقم 02:

الخـــــــط رقِـــــم 02						
نوع المؤسسة	العمومية			الخاصة		
	ذهاب	إياب	مجموع	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	طريق الحوض	م.ح.ج				
نوع المركبة	حافلة					
المسافة (كلم)	04	05	09			
مسافة ن.م.ج كلم	5.3	5.5	10.8			
م.بين المواقف	520	700				
عدد المواقف	8	8	16			
زمن الرحلة	20	25	45			

المصدر : ETUDE D UNPLAN DE CIRCULATION DE LA VILLE D EL BAYADH JUIN 2014

محطة الانطلاق من حي سـكنات الحوض الى المنطقة الحضـرية الجديدة يمتد هذ الخط على طول يقدر ب09كلم وبزمن رحلة يقدر ب 45دقيقة ذهابا و إياب وهذا الخط يحتوى على 16 موقف ذهاب واياب و تتراوح المسـافة بين الموقف و الذي يليه من520 –700م وهذا ما يتنافى مع المعايير المبرمجة لإنشـاء المواقف و نجد في هذا الخط مؤسـسـة واحدة تشغله وهي المؤسسة العمومية بحافلة واحدة.

2-2-3- الخط رقم 03:

المخطط رقم14: المخطط يوضح الخط رقم (03) من النقل الحضري الجماعى لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (19): يوضح معطيات الخط رقم 03:

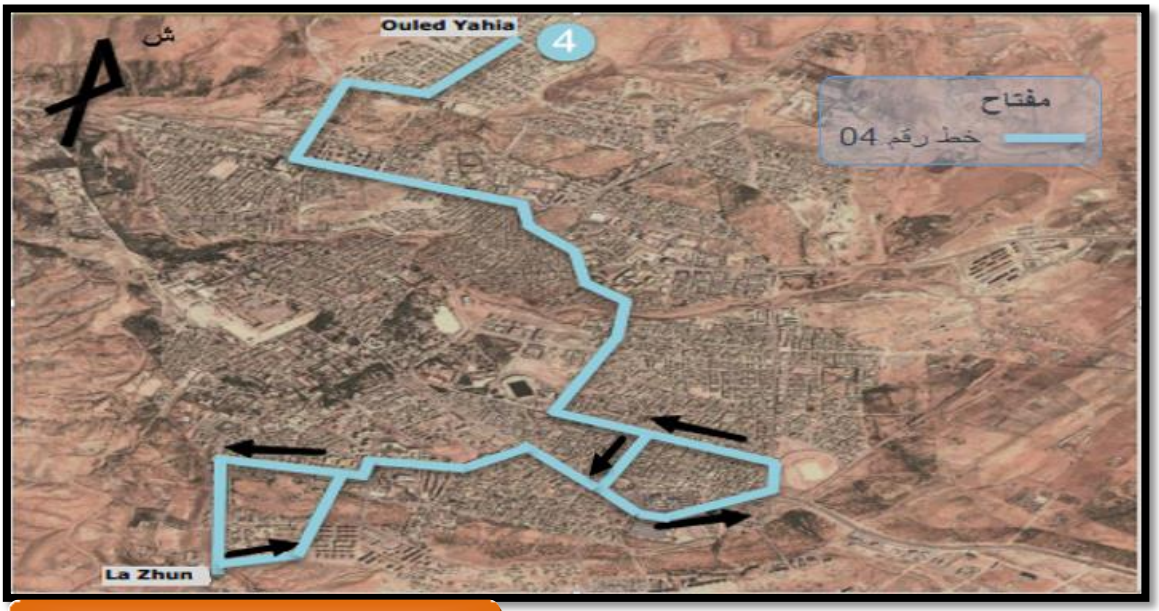
الخـــــــط رقـــــم 03						
نوع المؤسسة	العمومية			الخاصة		
	ذهاب	إياب	مجموع	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	أولاد يحي	حي بيطا		أولاد يحي	حي بيطا	
نوع المركبة	حافلة			حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	08	8.5	16.5	08	8.2	16.2
مسافة ن.م.ج كلم	6.3	6.3	12.6			
م.بين المواقف	630	570				
عدد المواقف	10	12	22	12	13	25
زمن الرحلة	32	39	71	40	44	84

المصدر : ETUDE D UNPLAN DE CIRCULATION DE LA VILLE D EL BAYADH JUIN 2014

محطة الانطلاق من حي أولاد يحي إلى حي 1300مسكن (Bita) يمتد هذا الخط على طول يقدر ب16.5كلم وبزمن رحلة يقدر ب 71دقيقة ذهاب و إياب و تتراوح المسافة بين الموقف و الذي يليه ب630م فأكثر في الذهاب و 570م في الإياب و ب10مواقف في الذهاب و12 في الإياب و هنا نلاحظ عدم إحترام مجال تغطية الموقف و الذي يقدر على الأكثر ب500م[65] كما نلاحظ وجود مؤسستين العمومية بحافلتين و الخاصة بحافلتين .

2-2-4- الخط رقم 04:

المخطط رقم15: المخطط يوضح الخط رقم (04) من النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (20): يوضح معطيات الخط رقم 04:

الخـــــــط رقـــــم 04						
نوع المؤسسة	العمومية			الخاصة		
	ذهاب	إياب	مجموع	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	أولاد يحي	م. ح. ج		أولاد يحي	م. ح. ج	
نوع المركبة	حافلة			حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	05	05	10	05	5.1	10.1
مسافة ن.م.ج كلم	07	7.8	14.8			
م.بين المواقف	600	600				
عدد المواقف	12	13	25	11	13	24
زمن الرحلة	36	41	77	46	38	84

المصدر : ETUDE D UNPLAN DE CIRCULATION DE LA VILLE D EL BAYADH JUIN 2014

[65] - فايد البشير ، مقياس الورشة، 2015/2014 .

محطة الانطلاق من حي أولاد يحي إلى منطقة الحضـرية الجديدة ويمتد هذا الخط على طول يقدر ب10كلم و بزمن رحلة يقدر ب77د ذهاب و إياب و تقدر المسـافة بين الموقف و الذي يليه ب600 م في الذهاب و الإياب و هنا نلاحظ أنه هناك تجاوز في المسافة بين المواقف أما الخط فتشغله مؤسستين العمومية بحافلتين و الخاصة بحافلتين.

2-2-5-الخط رقم 05:

المخطط رقم 16 : المخطط يوضح الخط رقم (05) من النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (21): يوضح معطيات الخط رقم 05:

الخـــــط رقـــم 05						
نوع المؤسسة	العمومية			الخاصة		
	ذهاب	إياب	مجموع	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	أولاد يحي	م. ح. ج		أولاد يحي	م. ح. ج	
نوع المركبة	حافلة			حافلة (mini bus)		
المسافة (كلم)	05	05	10	05	05	10
مسافة ن.م.ج كلم	5.1	5.3	10.4			
م.بين المواقف	470	400				
عدد المواقف	11	13	24	12	12	24
زمن الرحلة	35	40	75	31	36	67

المصدر : ETUDE D UNPLAN DE CIRCULATION DE LA VILLE D EL BAYADH JUIN 2014

محطة الانطلاق من حي أولاد يحي إلى حي المنطقة الحضرية الجديدة ويمتد هذا الخط بطول يقدر ب 10.4كلم و بزمن رحلة يقدر ب75دقيقة ذهاب و إياب و تتراوح المسافة بين الموقف و الذي يليه470 م في الذهاب و400 م في الإياب فنلاحظ المسافة بين المواقف محترمة إلا أنه هناك بعض النقائص مثل تهيئة المحطات و وضع بعض الإشارات العمودية لتوضيح أماكن التوقف أما فيما يخص نوعية المؤسسة فتوجد حافلتين للمؤسسة العمومية وحافلة خاصة.

2-2-06- الخط رقم 06:

المخطط رقم17: المخطط يوضح الخط رقم (06) من النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (22): يوضح معطيات الخط رقم 06:

الخـــــــط رقـــــم 06						
نوع المؤسسة	العمومية			الخاصة		
	ذهاب	إياب	مجموع	ذهاب	اياب	مجموع
النهاية	بن حمودة	حي بيطا				
نوع المركبة	حافلة					
المسافة (كلم)	6.4	07	13.4			
مسافة ن.م.ج كلم	7.8	7.8	15.6			
م.بين المواقف	650	600				
عدد المواقف	12	13	25			
زمن الرحلة	43	50	93			

المصدر : ETUDE D UNPLAN DE CIRCULATION DE LA VILLE D EL BAYADH JUIN 2014

محطة الانطلاق من حي بن حمودة إلى حي 1300مسكن (Bita) و يمتد هذا الخط بطول يقدر ب13.4كلم و بزمن رحلة يقدر ب93دقيقة ذهاب و إياب و تتراوح المسـافة بين الموقف و الذي يليه ب600 الى 650م فنلاحظ أنه هناك تجاوز في إحترام المسافة بين الموقف و الذي بعده أما فيما يخص المحطات فهي شبه متعارف عليها حتى الدخول إلى وسط المدينة و كذلك هناك نقص في التهيئة على مستواها أما فيما يخص نوعية المؤسسة فتوجد العمومية فقط وتساهم بحافلتين واحد ذهاب و الأخرى إياب .

2-2-7- الخط رقم 07:

المخطط رقم18: المخطط يوضح الخط رقم (07) من النقل الحضري الجماعي لمدينة البيض.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (23): يوضح معطيات الخط رقم 07:

الخـــــــط رقـــــم 07						
نوع المؤسسة	العمومية			الخاصة		
	ذهاب	ايـاب	مجموع	ذهاب	ايـاب	مجموع
النهاية	م.ح.ج	حي بيطا				
نوع المركبة	حافلة					
المسافة (كلم)	10	10	20			
مسافة ن.م.ج كلم	6.9	6.9	13.8			
م.بين المواقف	630	580				
عدد المواقف	11	12	23			
زمن الرحلة	45	55	100			

المصدر : ETUDE D UNPLAN DE CIRCULATION DE LA VILLE D EL BAYADH JUIN 2014

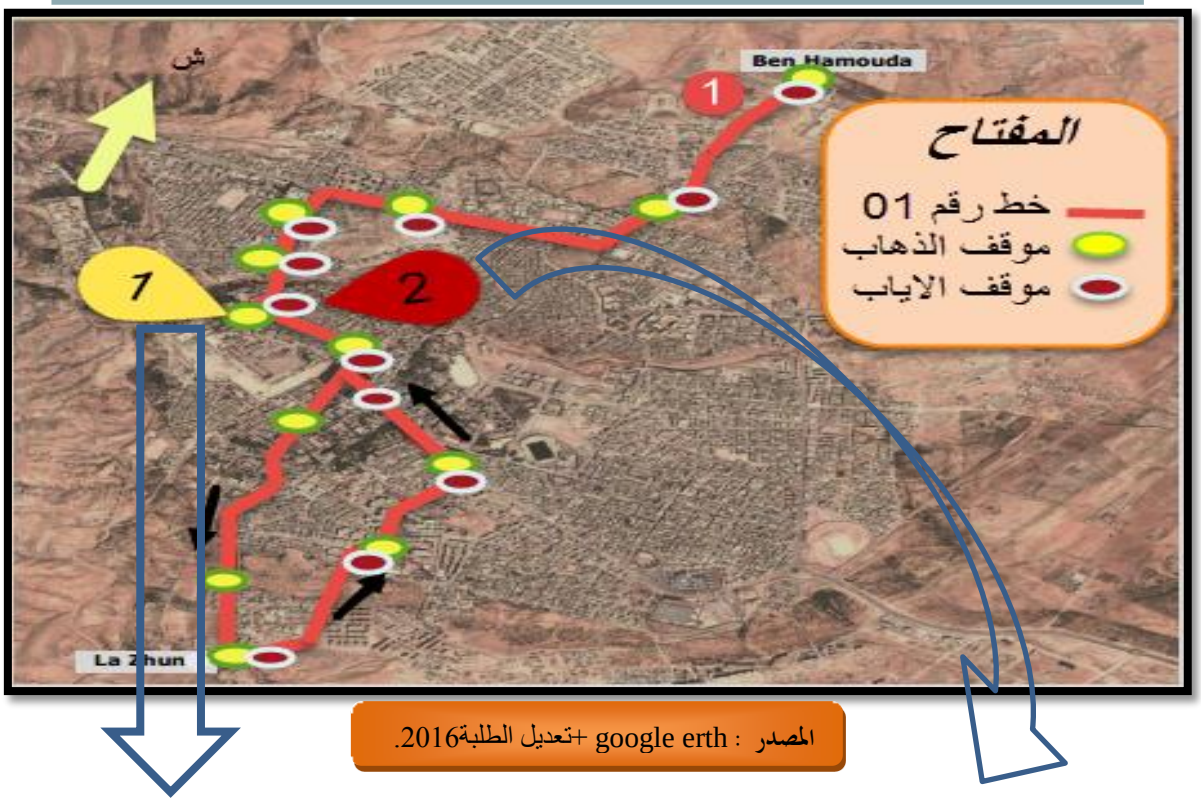
محطة الانطلاق من حي المنطقة الحضـــرية الجديدة إلى حي 1300مســـكن (Bita)و يمتد هذا الخط بطول يقدر ب20كلم ذهاب و إياب و بزمن رحلة يقدر ب100دقيقة ذهاب و إياب و تتراوح المســـافة بين الموقف و الذي يليه ب630-580م كما نلاحظ تجاوز في المســـافة بين المواقف ،أما فيما يخص المحطات تنقصـــها التهيئة و فيما يخص المؤسسة فنجد العمومية هي التي تشغل هذا الخط .

2-3-المواقف:

من خلال تحليلنا لخطوط النقل الجماعي في المدينة قمنا على الوقوف و إعادة النظر في مواقف المخصصة للحافلات لأنها تُعرفْ على مدى التأثير المتبادل بين الجانب التخطيطي العمراني و النقل فيتجلى الجانب العمراني في أماكن وضع المواقف و التي لها علاقة بأماكن معينة مثل (تجهيزات إدارية ،تجهيزات تعليمية ...الخ) أما من جانب النقل فهو يتعلق بمؤشرات و معايير يتم من خلالها وضع هاته المواقف فمن خلال هذا التحليل لاحظنا أنه هناك بعض النقائص على مستوى الجانب التسييري و التنظيمي و التهيئة خصوصا على مستوى هذه المواقف .

2-3-1-على مستوى الخط رقم 01:

المخطط رقم19: المخطط ويضح المواقف على مستوى الخط رقم (01).



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

صورة رقم (08) : توضح موقف مهترئ لايخض لشروط التصميم (02).



من تصوير الطلبة 2016 /03/12

صورة رقم (09) : توضح موقف غير مجهز (01).

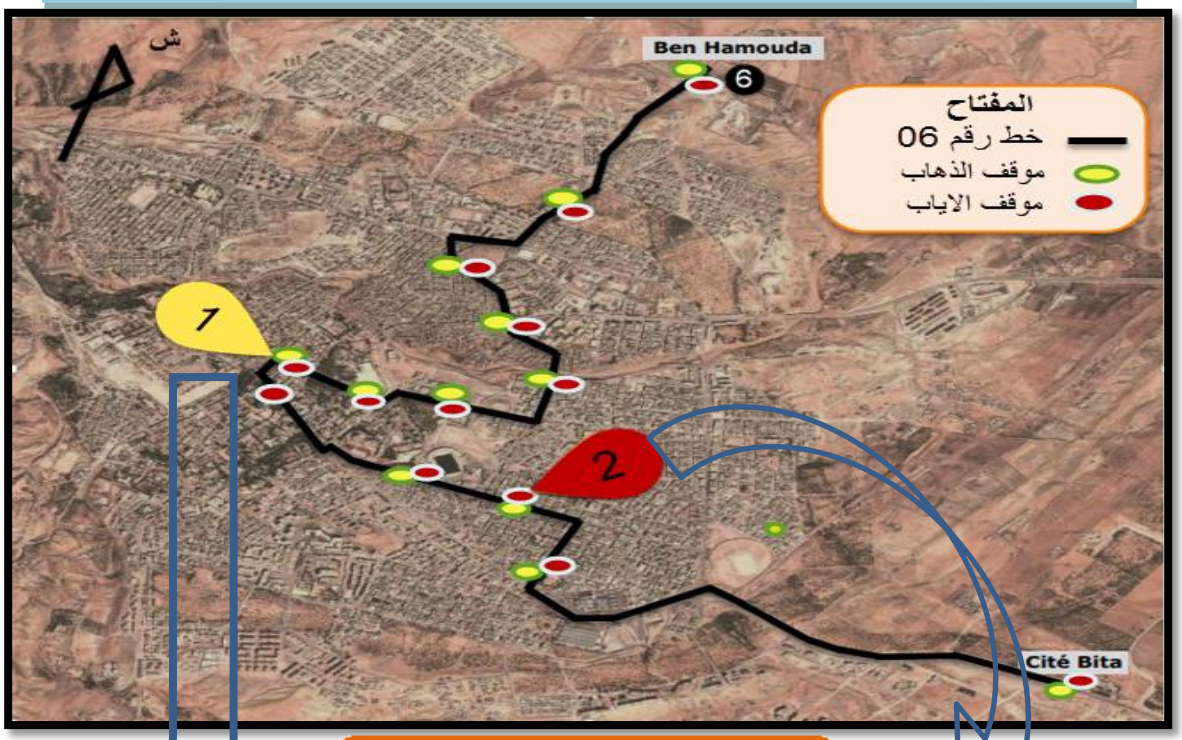


من تصوير الطلبة 2016 /03/12

لقد تم إختيار المواقف الموجودة على مسـار الخط رقم (01) وذلك لتشـارك بعض الخطوط فيه مثل الخط رقم (05,04,03) على مسـافة طويلة .من خلال تحليلنا لهذه المواقف لاحظنا أن هذه المواقف تعاني من نقص و غياب في التخطيط وخاصـة في مركز المدينة وكذا وجود بعض المواقف المتعارف عليها فقط من طرف سـكان المنطقة مثل الموقف الموضـح في الصـورة رقم (09).أما فيما يخص تموقع هذه المواقف فنلاحظ أن لها علاقة بالتجهيزات الموجودة في المدينة وعدم تطبيق الجانب التقني في وضع هذه المواقف .

2-3-2-على مستوى الخط 06:

المخطط رقم20: المخطط يوضح المواقف على مستوى الخط رقم (06).



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

صورة رقم (10) : توضح موقف على جانب الطريق (02)



من تصوير الطلبة 2016/03/12

صورة رقم (11) : توضح موقف غير مجهز ويقع عند نقطة دوران (01)

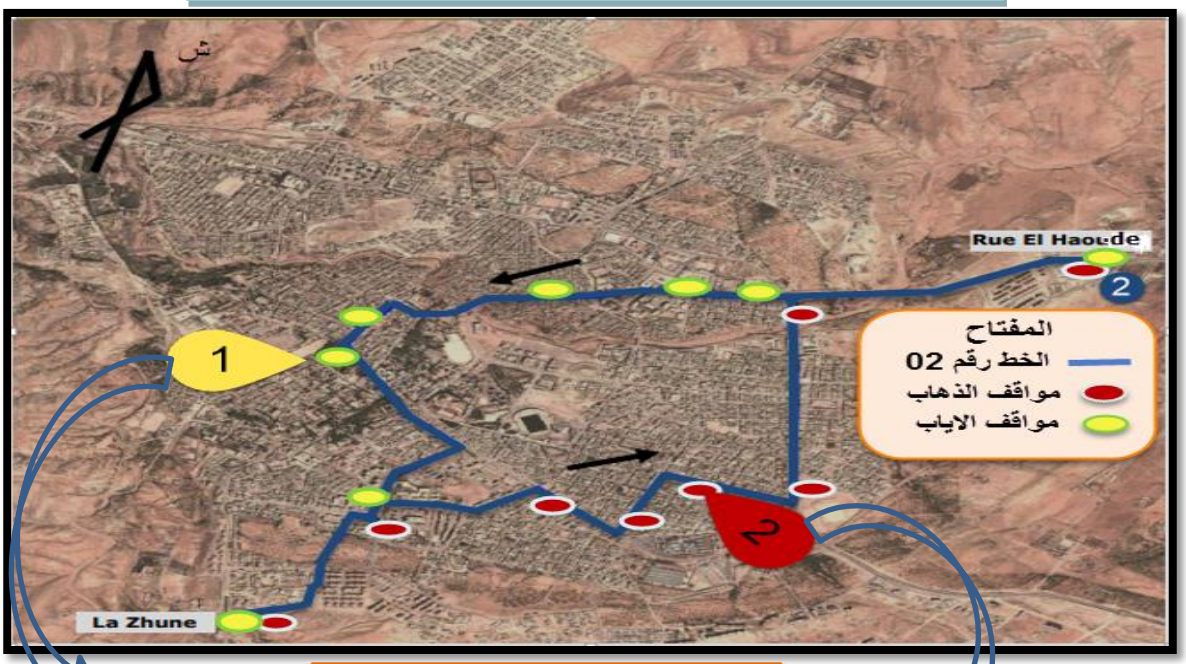


من تصوير الطلبة 2016/03/12

أما فيما يخص الخط رقم (06) فتم إختيار نفس المبدئ و ذلك لتشارك الخط رقم (07) معه في جزء من المسار .أما فيما يخص الحالة الفيزيائية لهذه المواقف فنلاحظ أن معظمها تقع في أماكن غير مدروسة مثل تموقعها في التقاطعات وعلى جانب الطريق و الصورة رقم (10) توضح ذلك وعند نقطة دوران و الصورة رقم (11) توضح ذلك مما يؤدي إلى تضيق الطريق و التسبب في الإختناق المروري على مستواها وهنا نجد غياب في مبادئ السلامة المرورية للمواطن و المركبة في حد ذاتها أما فيما يخص الجانب العمراني فنجد السبب الرئيسي لتموقع المواقف في هذه الأماكن راجع إلى الإعتماد على الحل الاني وعدم مراعاة التطورات المستقبلية لحركة النقل هذا ما سبب مشكل في حركة النقل و الاخلال بمواقيت الحافلات الناتج عن الإختناقات المرورية المتواجدة على مستوى هذا الخط .

2-3-3-على مستوى الخط رقم 02:

المخطط رقم21: يوضح المواقف على مستوى الخط رقم (02).



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016 .

صورة رقم (12) :توضح خروج الحافلة من الموقف مباشرة عند المفترق(02). صورة رقم (13) :توضح توقف المركبات الخاصة في المفترق(01).



من تصوير الطلبة 2016/03/12.



من تصوير الطلبة 2016/03/12.

- أما فيما يخص الخط رقم 02 و الذي يعتبر من الخطوط الدائرية تم إختيار هذا الخط لآن المسار الذي يشغله يجتاز العديد من الأحياء داخل الوسط الحضري للمدينة، أما فيما يخص عدد المواقف الموجودة على هذا المسار فتوجد 16 موقف 08 ذهاب و08 إياب فهنا نلاحظ أن الموقف الموجودة في مسار الذهاب غير متوازنة مع طول المسار أما فيما يخص الإياب فهي موضوعة بمعايير بل لها علاقة بتجهيزات ومرافق موجودة على طول المسار وموضوعة في تقاطعات مما خلقت مشاكل على مستوى الحركة .

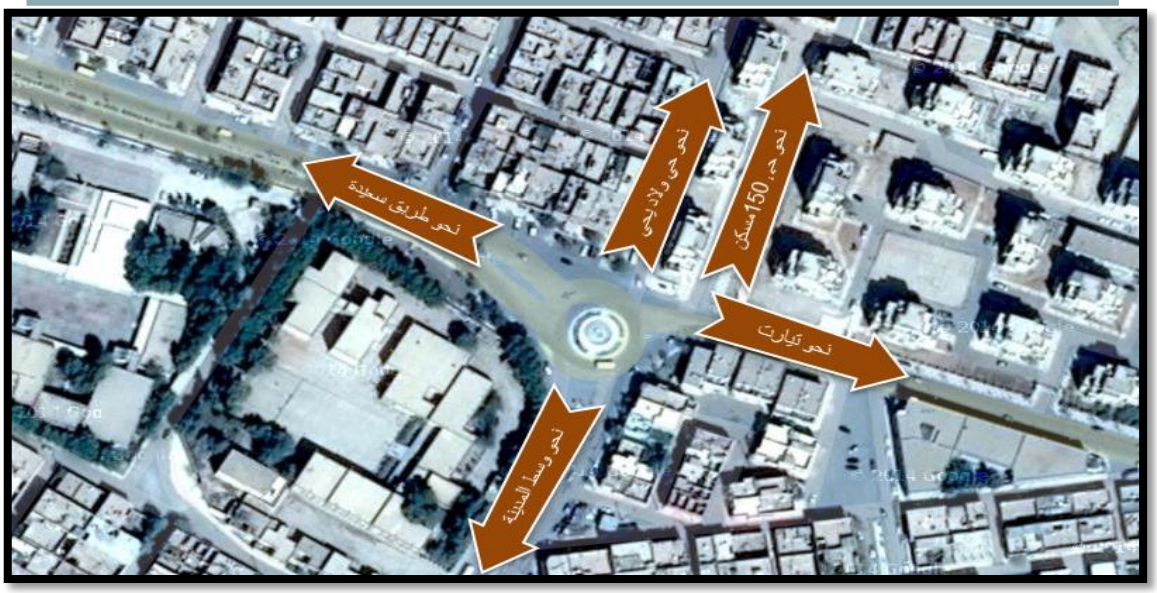
2-4-المفترقات:

تعتبر المفترقات أحد أهم العناصر المؤثرة على حركة المرور داخل المدينة وعلى ضوء ما سبق قمنا بالتطرق إلى أهم المفترقات المتواجدة بالمدينة وذلك بتلاقي جل الحركة سواء الميكانيكية أو حركة المشاة على مستوى هذه التقطعات وتتواجد هذه المفترقات على المسارات الرئيسية للمدينة. ومن خلال المعاينة الميدانية لهذه المفترقات قمنا بعملية الحصر التي هي أحد المؤشرات التخطيط التي لها علاقة بالتهيئة وذلك بحساب التدفق للحركة الميكانيكية و المشاة و ذلك في فترة الذروة من 11:30إلى 12:30 التي تشكل مشكل تنقل على هذه المفترقات.

2-4-1-المفترق رقم (01):

يقع مفترق طرق رقم (01) في مدخل المدينة وهو الذي يقوم بتوجيه الحركة إما لمركز المدينة أو الجهة الشمالية الشرقية للمدينة ويقع هذا المسار على الطريق الوطني رقم 47 ويحتوي هذا المفترق على 06 مسارات تلتقي في نقطة واحدة.

المخطط رقم 22: يوضح مفترق طرق طريق سعيدة (مدخل مدينة البيض).

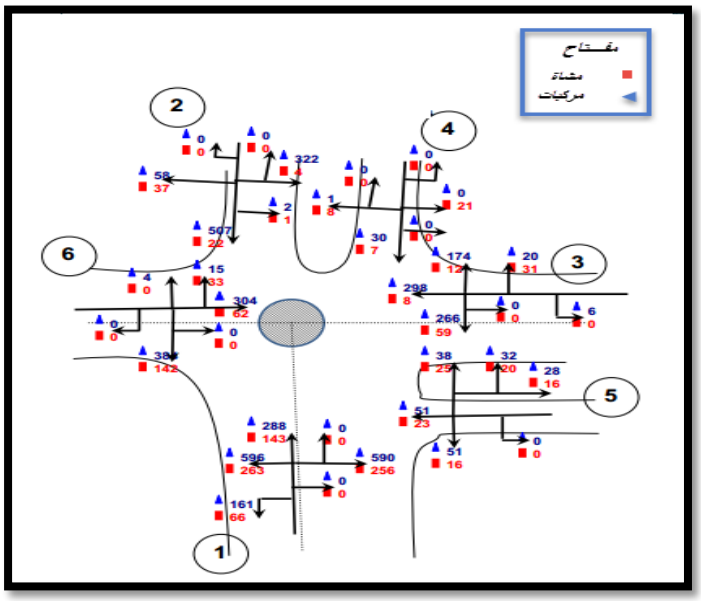


المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (24): يوضح حصر على مستوى المفترق

عدد المسارات	المركبات	المشاة
01	1635	728
02	887	67
03	764	110
04	31	36
05	200	100
06	707	237
المجموع	4224	1274

الرسيمة رقم (01) : توضح اتجاهات المستعملين



الصورتين رقم (15,14) :توضح مفترق طريق سعيدة (مدخل مدينة البيض).

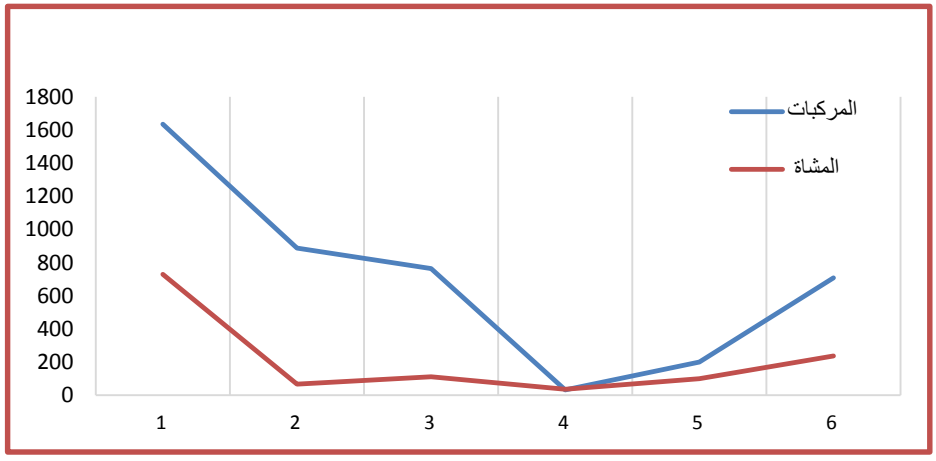


من تصوير الطلبة 2016/03/25.



من تصوير الطلبة 2016/03/18.

الشكل رقم (14) : يوضح منحنى حصر المرور مفترق مدخل المدينة



المصدر من إعداد الطلبة 2016

من خلال تحليلنا للجدول تبين لنا أن الحركة الميكانيكية في المســـار رقم (01) حركة كثيفة متجهة من مركز المدينة وهو يعتبر الرابط الوحيد بين الضـــفة الشـــمالية حي أولاد يحي بمركز المدينة بينما في المســـارات (02,03,06) فالحركة فيهم

متوسطة وذلك بسبب عدم وجود المرافق العمومية و التجهيزات الضرورية ويعتبر المسار الوحيد لحافلات النقل المسافرين بين ولاية و الولاية الشمالية الغربية، وفي المسارين (04,05) فالحركة ضعيفة تستعمل من قبل سكان الحي . أما فيما يخص حركة المشاة فنلاحظ أن الحركة كثيفة في المسار رقم (01) وذلك لتوفر المسار على خدماتية التجارية و مرافق عمومية و تعليمية .أما فيما يخص المسارات (03,05,06) فالحركة متوسطة فيستعمل هذا المسار من قبل سكان الحي و تأثير التجهيزات التعليمية عليه من الحياء المجاورة وخاصة حي أولاد يحي .أما في المسارين (02,04) فالحركة ضعيفة لإستعماله من قبل سكان الحي فقط.

2-4-2-المفترق رقم (02):

يقع مفترق طرق رقم (02) في وسط المدينة. يقع هذا المفترق في الجهة الشمالية الغربية للمدينة و يحتوى هذا المفترق على 4مسارات إلا أنه يحتوى على حركة كبيرة ويقع هذا المسار على الطريق الوطني رقم 47 قسم أ06.

المخطط رقم 23: يوضح مفترق طرق دار الثقافة.

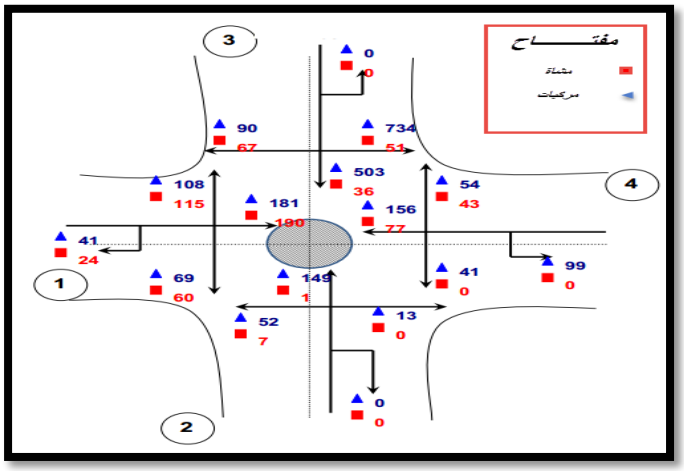


المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (25): يوضح حصر على مستوى المفترق

عدد المسارات	المركبات	المشاة
01	214	154
02	399	8
03	900	389
04	1327	120
المجموع	2290	671

الرسيمة رقم (02) : توضح اتجاهات المستعملين



الصورة رقم (16) :توضح أحد الطرق ذات الاتجاه واحد



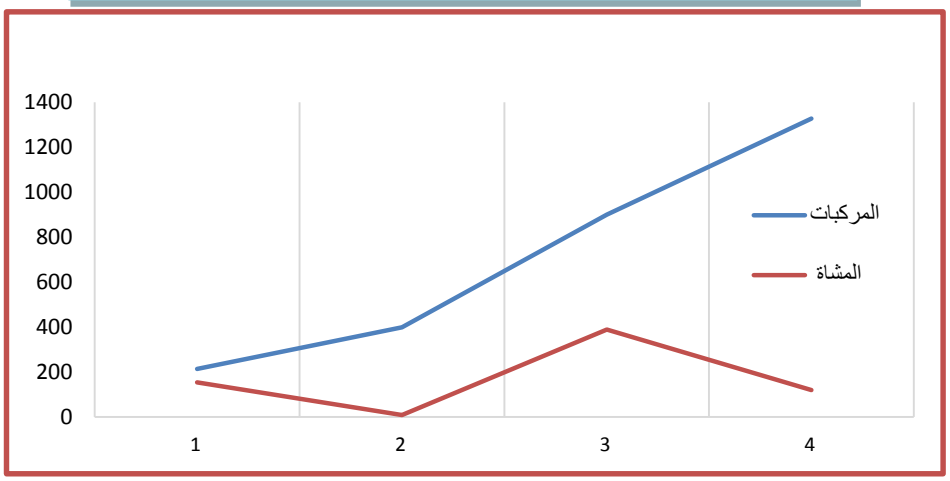
من تصوير الطلبة 2016/03/25.

الصورة رقم (17) :توضح مفترق طرق دار الثقافة



من تصوير الطلبة 2016/03/25.

الشكل رقم (15) : يوضح منحنى حصر المرور مفترق دار الثقافة.



المصدر من إعداد الطلبة 2016

من خلال تحليلنا للجدول تبين لنا أن الحركة الميكانيكية في المسار رقم (04،03) حركة كثيفة متجهة إلى مركز المدينة ويعتبر هذا المسار همزة وصل بين المفترق رقم (01) و مركز المدينة، بينما في المسارات (02،01) فالحركة فيهم متوسطة لأن المسار رقم (01) يربط حي المذبح البلدي و الثكنة العسكرية بالمفترق أما فيما يخص المسار رقم (02) فهو مسار إجتنابي . أما فيما يخص حركة المشاة فنلاحظ أن الحركة كثيفة في المسار رقم (04،03) وذلك باعتباره مدخل الرئيسي لشارع أول نوفمبر والذي ويعتبر الطريق الوحيد (03) الذي يربط بين مدخل المدينة ووسطها والذي توجد به تجهيزات خدماتية وتجارية مما جعل حركة المشاة مرتفعة. وفي المسارين (01) فالحركة متوسطة وذلك لوجود تنقلات لسكان الحي فقط وفي المسار رقم (02) الحركة ضعيفة جدا وذلك باعتباره طريق إجتنابي للمركبات فقط.

2-4-3-المفترق رقم (03) :

يقع مفترق طرق رقم (03) في مركز المدينة في الجهة الشـمالية الغربية للمدينة ويحتوى على 07 مسـارات و باعتباره نقطة دوران الرئيســية في المدينة فلاحظ أن جل الحركة ترتكز عليه لأنه يقع في تقاطع طريقين وطنيين (47, 06) لهذا نلاحظ أن المفترق يحتوى على حركة كبيرة على مستوى هذه النقطة.

المخطط رقم 24: يوضح مفترق طرق مركز المدينة .

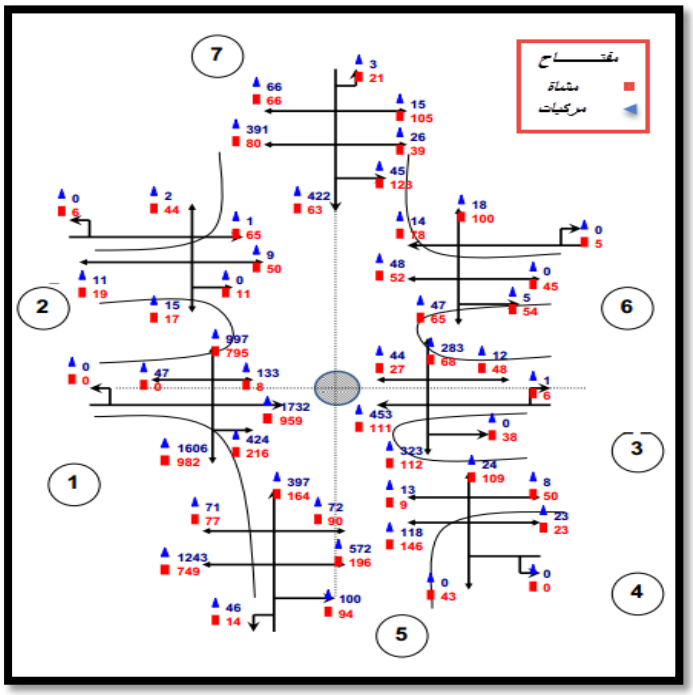


المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (26): يوضح حصر على مستوى المفترق

عدد المسارات	المركبات	المشاة
01	4939	2960
02	38	212
03	1124	405
04	186	380
05	2502	1384
06	132	399
07	986	497
المجموع	9886	6237

الرسيمة رقم (03) : توضح اتجهات المستعملين



الصورة رقم (18) :توضح مفترق الرئيسي



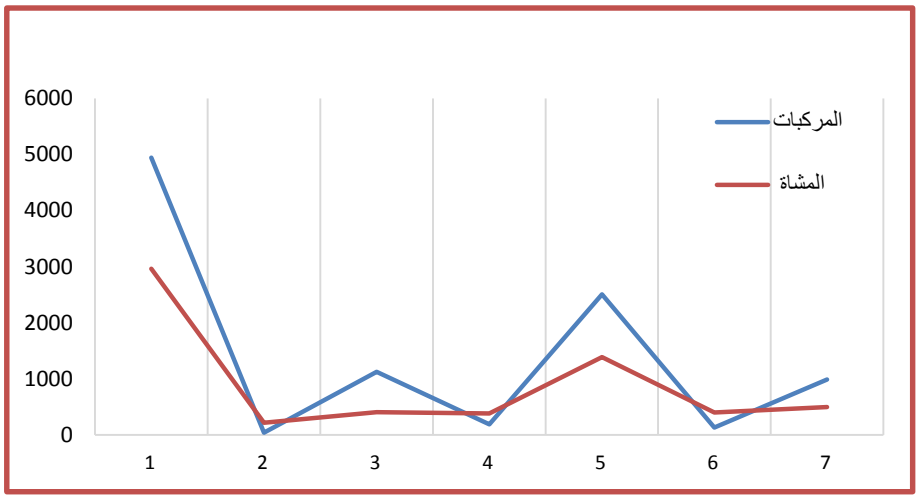
من تصوير الطلبة 2016/03/25.

الصورة رقم (19) :توضح أحد المواقف في المفترق



من تصوير الطلبة 2016/03/25.

الشكل رقم (16) : يوضح منحنى حصر المرور مفترق مركز المدينة.



المصدر من إعداد الطلبة 2016

من خلال تحليلنا للجدول تبين لنا أن الحركة الميكانيكية في المســـار رقم (01) حركة كثيفة متجهة نحو مركز المدينة وذلك لتوفرها على الخدمات منها التجارية و المتمثل في المركز التجاري الموضـح في الصـورتين رقم (18،17) و خدماتية ومرافق أخرى كما هو موضح في المخطط رقم (24).بينما في المسارات (07,05,03) فالحركة فيهم متوسطة فيما يخص (07) فنلاحظ نقص الخدمات أما (03،05) فيتم تجنبها وذلك لضـــيق الطرق و كثرة الإزدحام. بينما في المســـارات رقم (02,04,06) فالحركة ضعيفة لأنها ذات اتجاه واحد. أما فيما يخص حركة المشاة فنلاحظ أن الحركة كثيفة في المسار رقم (05،01) لأنه يعتبر المحور الرئيسي،أما المسار رقم (03,04,06,07،02) فالحركة متوسطة .

2-4-4-المفترق رقم (04):

يقع مفترق طرق رقم (04) مفترق حديقة الوئام على بعد يقدر ب 340م من مفترق رقم (03) السـابق الذكر بحث له علاقة وطيدة مع هذا المفترق ويحتوى على 05 مسارات ويعتبر من أحد النقاط الساخنة بشكل كبير في المدينة ويستقطب هذا المفترق حركة كبيرة لعلاقته بمركز المدينة و الحي الإداري الذي يوجد به.

المخطط رقم 25: يوضح مفترق طرق حديقة الوئام.

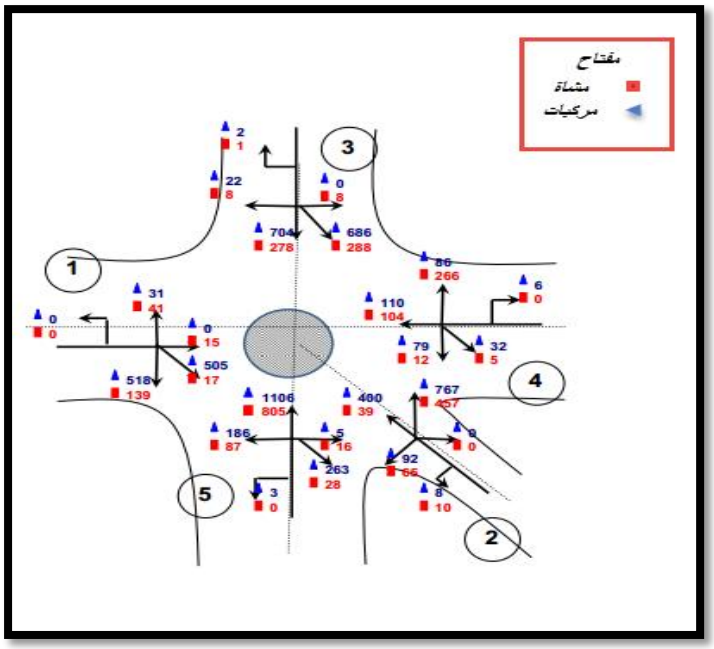


المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (27): يوضح حصر على مستوى المفترق

عدد المسارات	المركبات	المشاة
01	1054	212
02	1267	571
03	1414	583
04	215	343
05	1563	936
المجموع	5513	2645

الرسيمة رقم (04) : توضح اتجاهات المستعملين



الصورة رقم (20) :توضح مفترق حديقة الوئام



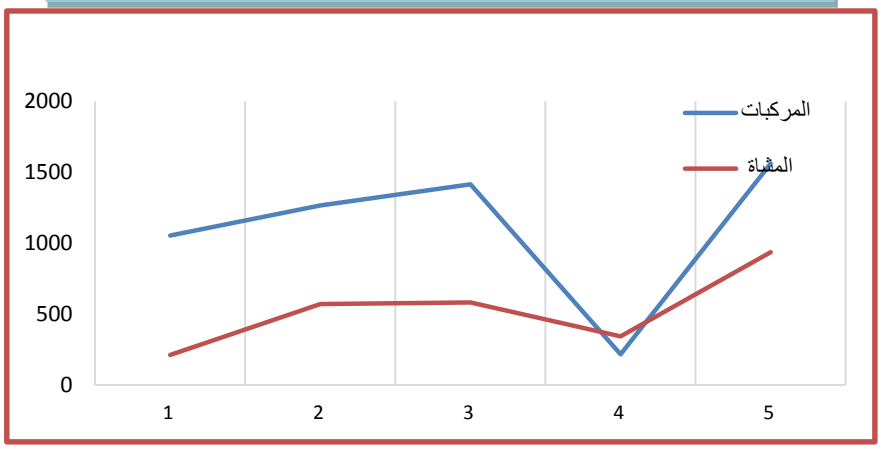
من تصوير الطلبة 2016/03/25.

الصورة رقم (21) :توضح أحد التواقفات في المفترق



من تصوير الطلب 2016/03/25.

الشكل رقم (17) : يوضح منحنى حصر المرور مفترق طرق حديقة الوئام .



المصدر من إعداد الطلبة 2016

من خلال تحليلنا للجدول تبين لنا أن الحركة الميكانيكية في المسار رقم (03،05) حركة كثيفة وذلك لتوجه الحركة من مفترق رقم (03) و الذي يبعد عنه ب 340 م ، بينما في المسارات (01،02) فالحركة متوسطة وذلك لضيق الطريق بينما في المسار رقم (04) فالحركة ضعيفة . أما فيما يخص حركة المشاة فنلاحظ أن الحركة كثيفة في المسار رقم (05) وذلك للإستخدامات المتواجد عليه. أما المسارين رقم (02،03،04) فالحركة متوسطة وفي المسار رقم (01) الحركة ضعيفة.

2-4-5-المفترق رقم (05) :

يقع مفترق طرق رقم (05) في حي القرابة في الجهة الشمالية الشرقية للمدينة على مستوى الطريق الوطني رقم 06 يبعد عن مدخل المدينـــة 900م نحو تيارت ويقوم بتوجيه الحركة إلى كل جهات المدينة مروراً بحي سكنات طريق الحوض يحتوي هذا المفترق على 04 مسارات. وبالرغم من أهمية هذا المفترق إلا أنه يعاني من ضغط ونقص في التهيئة لأنه يحتوي على إشارات ضوئية تعمل أحيانا ثم تتوقف

.

المخطط رقم 26: يوضح مفترق طرق حي القرابة .

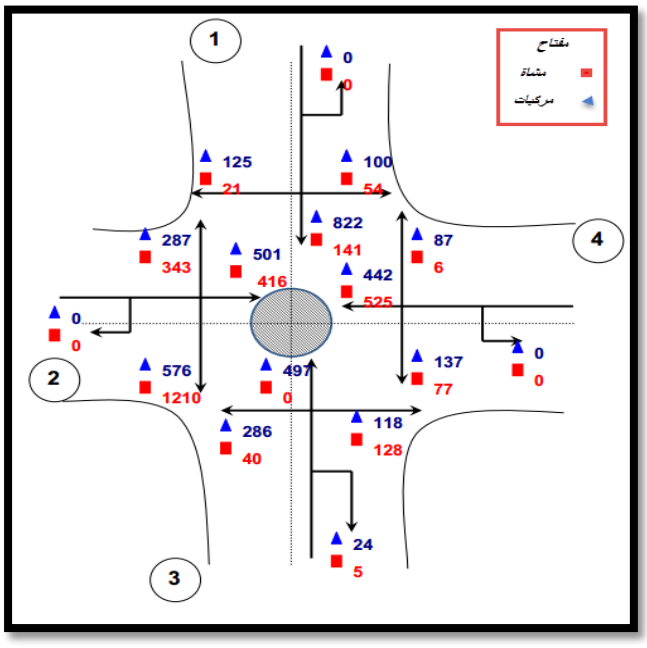


المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

الجدول رقم (28): يوضح حصر على مستوى المفترق

مسارات	مركبات	مشاة
01	1047	216
02	1364	1996
03	925	173
04	167	608
المجموع	4002	2966

الرسيمة رقم (05) : توضح اتجاهات المستعملين



الصورة رقم (22) :توضح مفترق القرابة



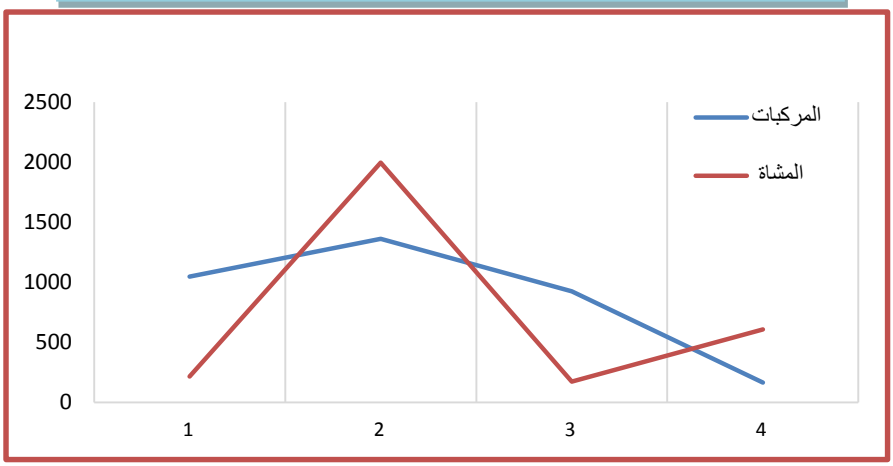
من تصوير الطلبة 2016/03/25

الصورة رقم (23) :توضح توقف المركبات في المفترق



من تصوير الطلب 2016/03/25

الشكل رقم(18) : يوضح منحنى حصر المرور لمفترق طرق حي القرابة .



المصدر من إعداد الطلبة 2016

من خلال تحليلنا للجدول تبين لنا أن الحركة الميكانيكية في المسار رقم (02) حركة ميكانيكية كثيفة وذلك لتوجه الحركة من مركز المدينة إلى المناطق الحضرية الجديدة الواقعة في الجهة الشمالية الشرقية مثل حي بن حمودة عبر المسار رقم 01 و سكنات طريق الحوض عبر المسار رقم 04 بينما في المسارين (03,01) فالحركة متوسطة لوجود بعض التجهيزات مثل البريد و المواصلات تجهيزات تعليمية كما هو موضح في المخطط رقم (26). بينما في المسار رقم (04) فالحركة ضعيفة وذلك لنقص التجهيزات بهذا لمسار . أما فيما يخص حركة المشاة فنلاحظ أن الحركة كثيفة في المسار رقم (02) لتوفره على خدمات تجارية. أما المسار رقم (04) فالحركة متوسطة وهذا عكس الحركة الميكانيكية الضعيفة وذلك للتنقل إلى الإستخدامات التعليمية وفي المسارين رقم (03,01) الحركة ضعيفة.

المخطط رقم 27: يوضح موقع مفترقات طرق على مستوى المدينة .



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

2-5- تأثير الإستخدامات الحضرية على مناطق التوسع الحضرية الجديدة نحو مركز المدينة:

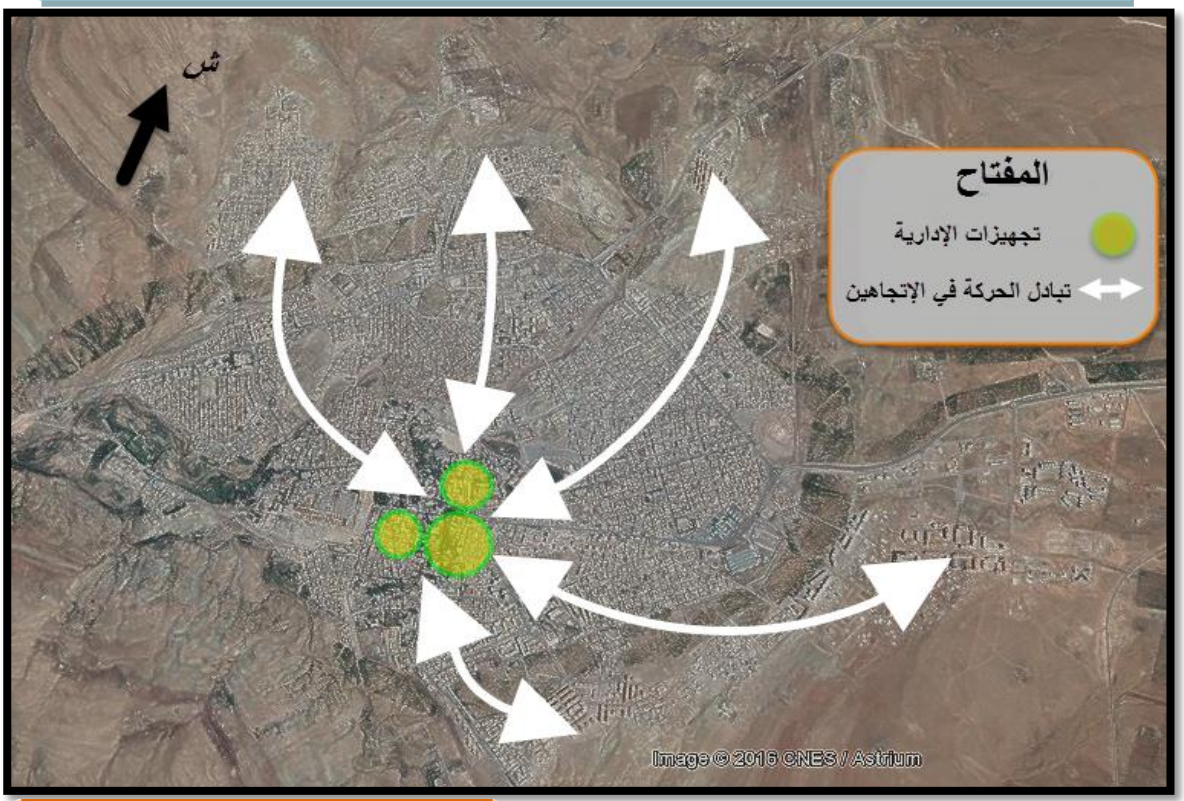
يرتكز التحليل في هذا الجزء على توزيع مواقع الإستخدامات كعامل أساسي لسهولة الوصول وبالإضافة إلى عوامل أخرى تؤثر في عملية الوصول كالمسافة المقطوعة ووسيلة التنقل إليها، ومن خلال هذا التحليل تطرقنا إلى الإستخدامات الخدماتية، التعليمية، الإدارية، الصحية والتي تشمل جل فئات المجتمع. ومن خلال التحليل لهذه الإستخدامات تمكنا من الوصول إلى العلاقة الموجودة بين التخطيط والنقل. لأن الهدف من التنقل من هذه المناطق إلى مركز المدينة يكون لأجل هذه الإستخدامات.

2-5-1-الإستخدامات الإدارية:

تعتبر المؤسسات الادارية من بين المؤسسات الأكثر جذبا للسكان، ونلاحظ أن المدينة تحتوي على مجموعة من التجهيزات الإدارية التي تقدم خدماتها لسكان المدينة وتشمل هذه التجهيزات مرافق حكومية ومراكز البريد...إلخ.

إلا أنه من خلال المعاينة والزيارة الميدانية التي قمنا بها وما يبينه المخطط الموالي (28) نجد أن توزيع هذه المؤسسات غير متكافئ، ويتركز أغلبها بمركز المدينة وتنعدم بصفة شبه كلية في الأحياء الأخرى وخاصة التجمعات الحضرية الجديدة للمدينة هذا ما خلق عدة مشاكل من بينها مشاكل التنقل لدى السكان من التجمعات الحضرية الجديدة إلى وسط المدينة.

المخطط رقم28: يوضح تأثير التجهيزات الإدارية على مناطق التوسع الحضرية الجديدة.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

صورة رقم (24) :توضح تجهيز إداري (01)



من تصوير الطلبة 2016/03/12

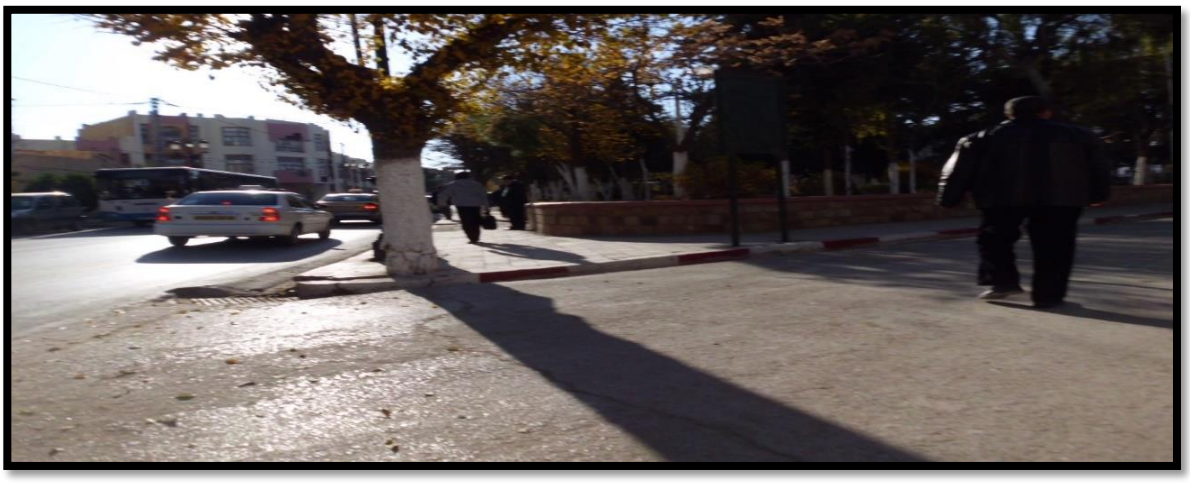
صورة رقم (25) : توضح تجهيز إداري (02)



من تصوير الطلبة 2016/03/12

من خلال تحليلنا للإستخدامات الإدارية في المدينة لحظنا أن جل الإدارات موجودة في المركز وهذا ما يفرض حركة تنقل والاستعمال لوسائل النقل الجماعي بالنسبة لسكان هذه المناطق بحيث نلاحظ أن هناك معانات وصعوبة في التنقل والوصول إلى هذه الإدارات بسبب مسافات مختلفة من منطقة إلى منطقة وفترة الانتظار عند مواقف الحافلات. وهذا راجع إلى سوء في التخطيط من الجانب العمراني ويتجلى ذلك في تمركز هذه الإستخدامات داخل المدينة من جانب أما من الجانب التخطيطي للنقل فنلاحظ انه تم خلق اختناقات مرورية داخل المدينة. وبرغم من المجهودات التي تبذلها الدولة حاليا من أجل تقريب الإدارة من المواطن، إلا أنها لم تصل إلى النتائج المرجوة لذلك يجب مضاعفة الجهود لتلبية حاجيات السكان لهذا القطاع.

صورة رقم (26) :توضح أحد الاختناقات على مستوى تقاطع الحي الإداري .

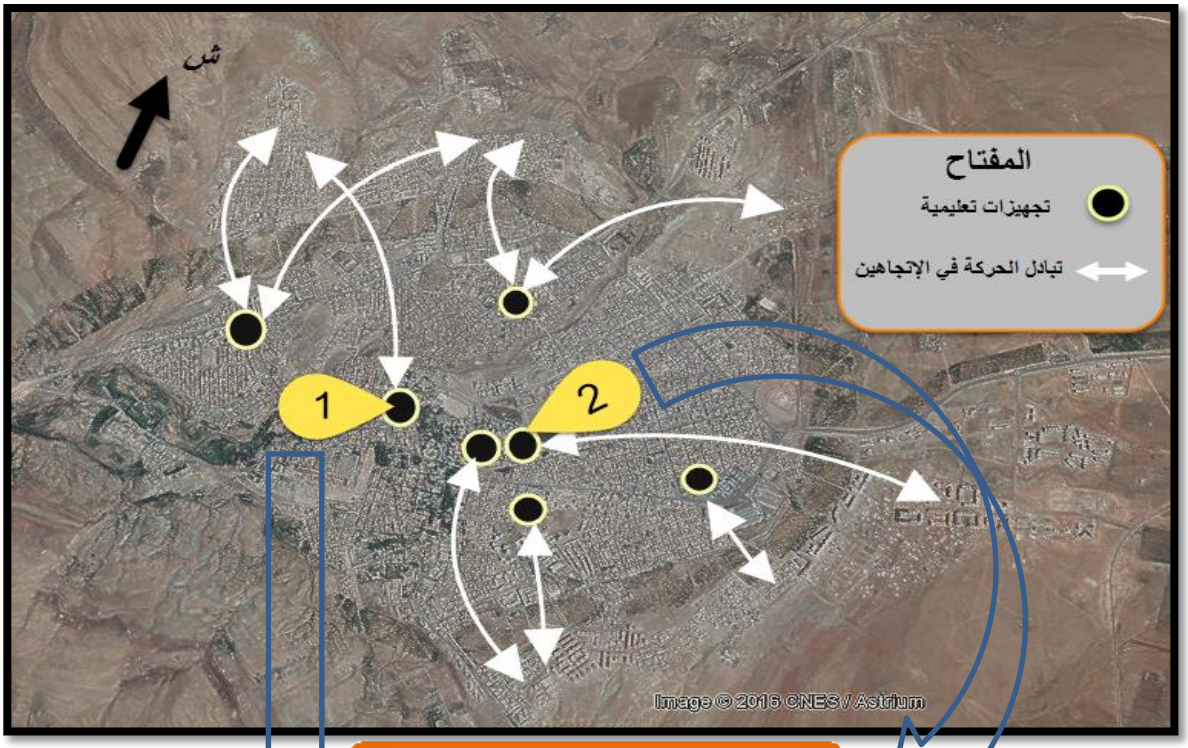


من تصوير الطلبة 2016/03/12

2-5-1- الاستخدامـــــات التعليمية:

تعتبر التجهيزات التعليمة أحد العناصر الحيوية التي تأثر على سكان المناطق الحضرية وعنصر النقل بحيث يعتبر مشكل التنقل إلى هذه الإستخدامات التعليمية ضرورية ويومية لفئة كبيرة من المجتمع وهذا راجع لعدم تخطيط وبرمجة هذه المرافق اثناء إنجاز هذه المشاريع.

المخطط رقم29: يوضح تأثير التجهيزات التعليمية على مناطق التوسع الحضرية الجديدة.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

صورة رقم (27) :توضح تجهيز تعليمي (02)



من تصوير الطلبة 2016/03/12

صورة رقم (28) : توضح تجهيز تعليمي (01)



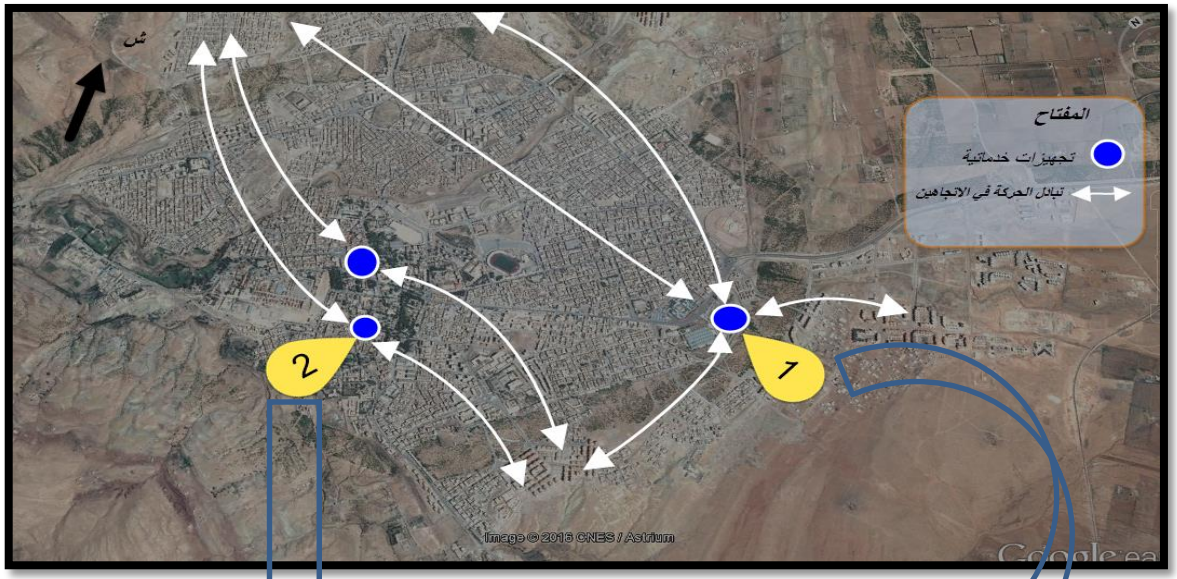
من تصوير الطلبة 2016/03/12

تعد التجهيزات التعليمية من بين التجهيزات الضـــرورية الواجب توفرها داخل الأحياء فمن خلال تحليلنا لهذه المناطق لحظنا أن هناك تنقلات عديدة للاستخدامات التعليمية منها ثانويات و متوسطات ودور الحضانة وذلك لعدم توفر هذه الأحياء الجديدة على مؤســـســـات تعليمية ماعدا الإبتدائيات في الأحياء (1300 مســـكن وســـكنات طريق الحوض) و من خلال التحليل لاحظنا أن هناك حركة تنقل كثيفة في هذه المناطق (منطقة الحضرية الجديدة و سكنات طريق الحوض) لأن دور النقل غير فعال وخاصة في أوقات الذروة أدى إلى الإستعانة بالنقل الجامعي و سيارات الأجرة.

2-5-2-الإستخدامـــــــــات الخدمـــاتيـة:

تتمثل في محطة نقل المسافرين ، البريد و المواصلات ،البنك، ونجد أن هذه الإستخدامات لها تأثير كبير على هذه الأحياء مثل حي أولاد يحي ،حي بن حمودة و سكنات طريق الحوض و خاصة بالنسبة للمحطة البرية وذلك لبعد المسافة الموجود بينهما.

المخطط رقم30: يوضح تأثير التجهيزات الخدماتية على مناطق التوسع الحضرية الجديدة.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

صورة رقم (29) :توضح المحطة البرية (01)

صورة رقم (30) : توضح البريد و الموصلات (02)



من تصوير الطلبة 2016/03/12

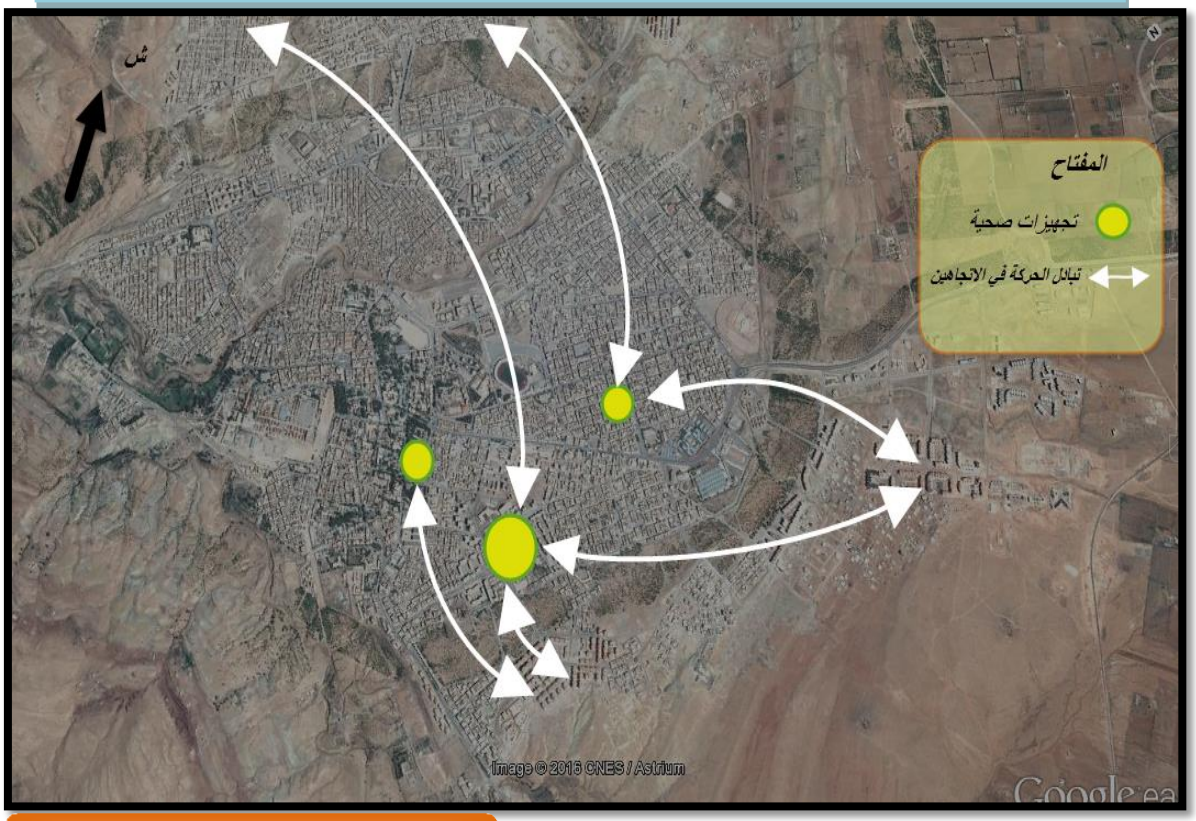


من تصوير الطلبة 2016/03/12

2-5-3- الإستخدامـــــــات الصحيـــة:

تلعب الاستخدامات الصحية دور فعال في المدينة . بحيث المراكز الصحية المتواجد في هذه الأحياء (التوسعات الحضرية الجديدة) في المدينة لا تقدم جميع الخدمات اللازمة مما يضطر السكان إلى التقدم للمستشفى ومراكز الصحية المتواجدة في وســط المدينة هذا ما يجعل المتنقل يســتخدم وســائل النقل الجماعي للتنقل من مقر الإقامة إلى هاته المراكز المتواجد بوسط المدينة.

المخطط رقم31: يوضح تأثير التجهيزات الصحية على مناطق التوسع الجديدة.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

صورة رقم (31) :توضح تجهيز صحي للتحاليل.



من تصوير الطلبة 2016/03/12.

صورة رقم (32) : توضح مستشفى محمد بوضياف.

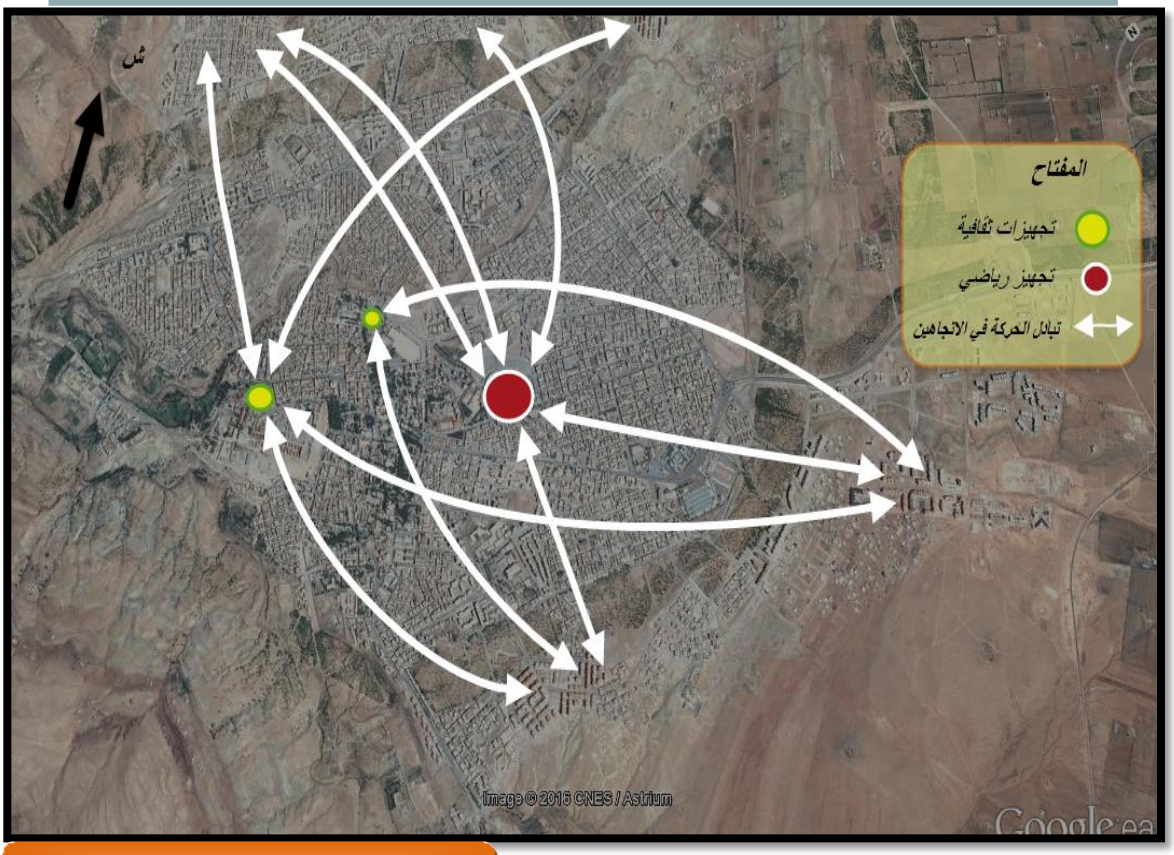


من تصوير الطلبة 2016/03/12.

2-5-4-الاستخدامـــات الثقافيـة والترفيهيـة:

شهدت هذه المرافق اقبال من طرف سكان المدينة بشكل كبير و خاصة المناطق الحضرية الجديدة لأنها لا تتوفر عليها مما فرض عليها حركة تنقل إلى هذه الإستخدامات الموجودة داخل الوسط الحضري هذا ما شكل ضغط على مركز المدينة .

المخطط رقم32: يوضح تأثير التجهيزات الثقافية و الرياضية على مناطق التوسع الحضرية الجديدة.



المصدر : google erth +تعديل الطلبة2016.

صورة رقم (33) :توضح تجهيز ثقافي



من تصوير الطلبة 2016/03/12.

صورة رقم (34) : توضح تجهيز رياضي



من تصوير الطلبة 2016/03/12.

2-6- تحليل الاستمارة:

بعد قيامنا بدراسة وتحليل وضعية النقل الحالية بالمدينة و علاقته بالإستخدامات الموجودة في الوسط الحضري، تم التعرف على مدى سهولة وصعوبة الوصول إليها والدراسة الميدانية وبعض المعطيات المتوفرة لدينا ولدعم بحثنا والتوصل الى نتائج حقيقية ، قمنا بتوزيع استمارة استبان على عينة من سكان المدينة مختارة عشوائيا، مكونة من 100 فرد وكانت النتائج كالاتي :

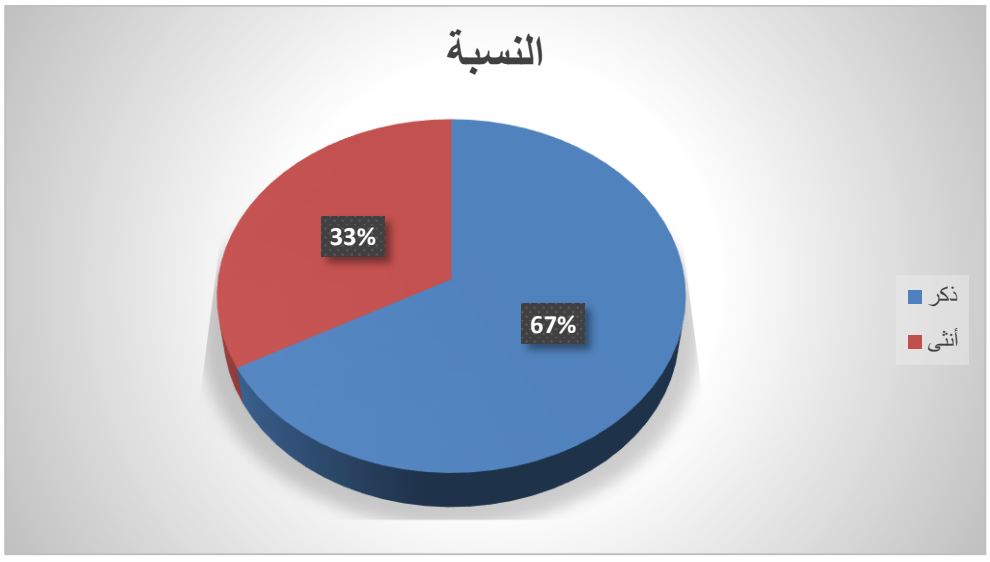
1-تعداد الجنس:

جدول (29) :يبين جنس أفراد العينة.

العينة	العدد	النسبة %
ذكر	**67**	**% 67**
أنثى	**33**	**% 33**

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم (19): دائرة نسبية تمثل جنس أفراد العينة.



من إعداد الطبة 2016.

من خلال الجدول نلاحظ أن نسبة الذكور في العينة تمثل 67%من أفراد العينة وهي النسبة الأكبر مقارنة بعدد الإناث.

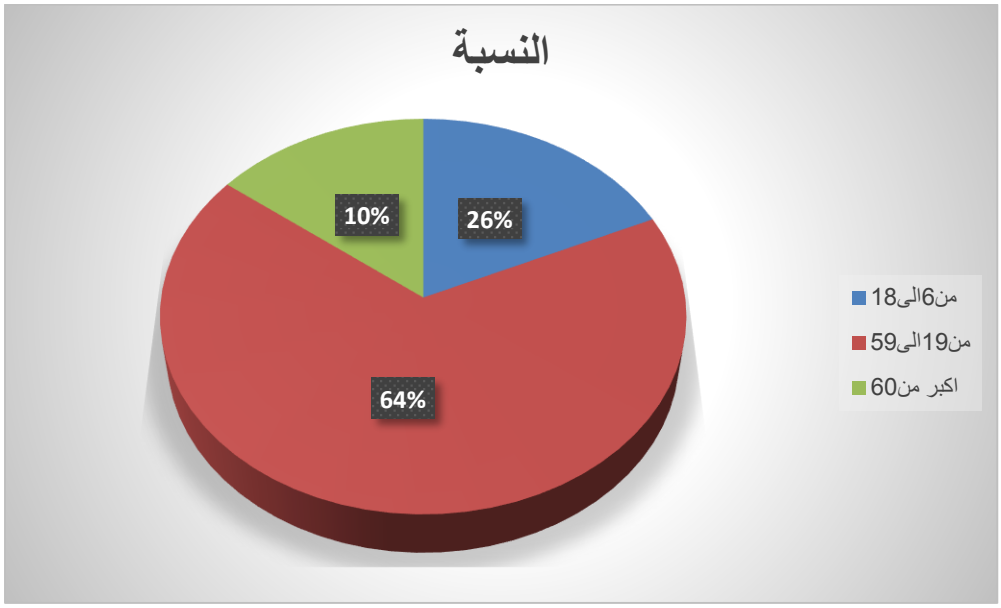
2- ســـن أفـــراد العينـــة :

جدول رقم (30):يبين سن أفراد العينة.

العمر	العدد	النسبة %
من6 الى 18	**26**	**% 26**
من 19الى 59	**64**	**% 64**
اكبر من 60	**10**	**% 10**

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم (20): الدائرة النسبية لسن أفراد العينة.



من إعداد الطلبة 2016.

من خلال النتاج المتحصل عليها من الاستمارة وجدنا أن النسبة الأفراد الأكبر تمثل 46%هي التي تتراوح أعمارهم مابين 19و59 سنة تليها الفئة من6 إلى 18 سنة بنسبة 26 % ثم فئة الأكبر من 60 سنة بنسبة 10% ومن هذا نستنتج أن الفئة الشبابية هي الأكبر والغالبة على جميع الفئات.

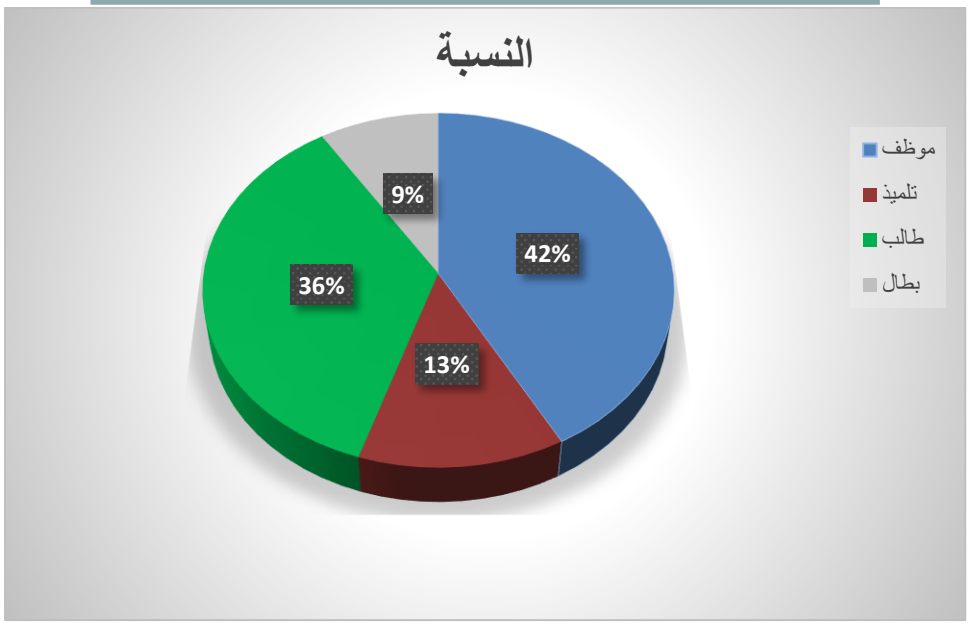
3- المـــــــهنـة:

جدول رقم (31): يبين مهنة أفراد العينة.

التعيين	العدد	النسبة%
موظف	42	%42
تلميذ	13	%13
طالب	36	%36
بطال	9	%9

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

الشكل رقم(21): دائرة نسبية لمهن أفراد العينة.



من إعداد الطبة 2016.

من خلال التحليل نجد أن الفئة العاملة هي الأكبر بنسبة 42% حسب إجابات أفراد العينة مما يبين لنا أهمية النقل من أجل العمل.

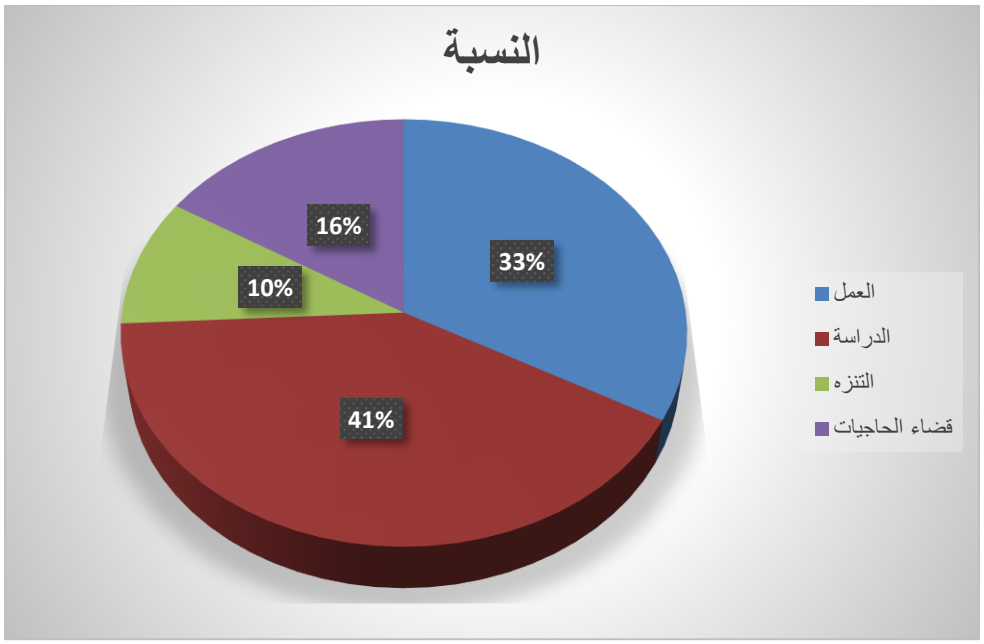
4- سبب التنقل إلى الوسط الحضري :

جدول رقم(32):عدد تنقلات الأفراد للوسط الحضري.

سبب التنقل	العمل	الدراسة	التنزه	قضاء الحاجيات
العدد الأشخاص	41	51	12	20
النسبة%	33.06	41.13	9.68	16.13

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم(22):يمثل دائرة النسبية لسبب تنقلات أفراد العينة للوسط الحضري.



من إعداد الطلبة 2016.

- من خلال نتائج الإستمارة نلاحظ أن التنقل من أجل الدراسة يحتل الصدارة بنسبة 41.13 %من مجموع النسب كما يجدر بنا الإشارة إلى وجود المركز الجامعي خارج النسيج الحضري و بعض الأحياء لا توجد بها ثانويات مما يفرض التنقل من هذه المناطق الحضرية الجديدة إلى داخل الوسط الحضري .يليها العمل بنسبة 33.06 %،ثم قضاء الحاجيات بنسبة 16.13%، ثم التنزه ب: 9.68%.

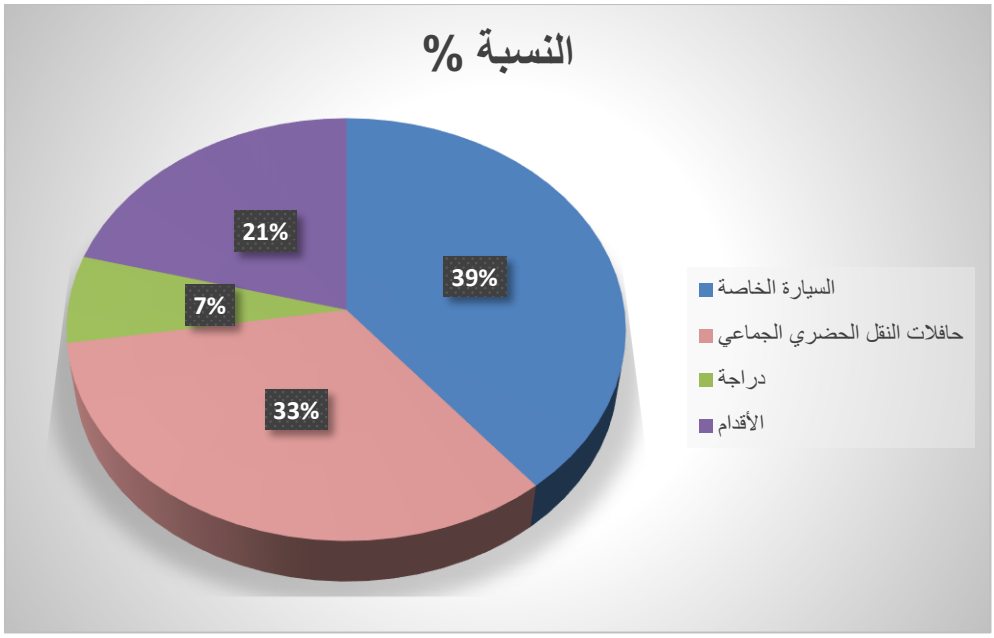
5- وسيـــلة التنقـــــل :

جدول رقم (33):يوضح وسيلة تنقل الأفراد في الوسط الحضري.

وسيلة التنقل	السيارة خاصة	حافلات النقل الحضري الجماعي	دراجة	الأقدام
العدد	47	40	8	25
النسبة	%39.16	%33.33	%6.67	%20.83

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

الشكل رقم(23): دائرة نسبية تمثل وسيلة تنقل أفراد إلى الوسط الحضري.



من إعداد الطلبة 2016.

- من خلال النتائج نلاحظ أن تنقل الأفراد لداخل الوسط الحضري بوسطة سيارة الخاصة بنسبة 39.16% تليها تنقل على الحافلات النقل الحضري الجماعي بنسبة 33.33% وهذا لغياب تنظيم الوقت بالنسبة للنقل الجماعي.
- تليها التنقل مشياً على الأقدام بنسبة 20.83% والدراجة بنسبة 6.67%.

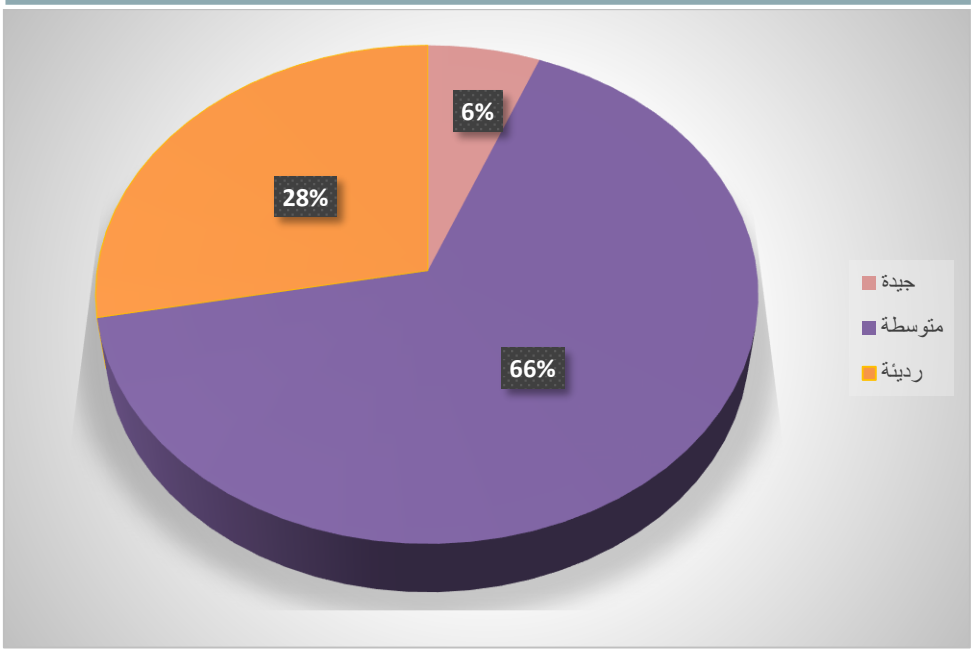
6- وضعية النقل الجماعي الحضري في المحيط الحضري :

جدول رقم (34):يبين وضعية النقل الحضري الجماعي في المحيط الحضري.

الحالة	جيدة	متوسطة	رديئة
العدد	6	66	28
النسبة%	6%	66%	28%

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم (24):دائرة نسبية تمثل وضعية النقل الحضري الجماعي المحيط الحضري.



من إعداد الطبة 2016.

حسب الإجابات فإن وضعية النقل الحضري الجماعي متوسطة بنسبة 66%،ثم تليها ظروف رديئة بنسبة 28% والجيدة ب:6% وهذا راجع إلى تدهور في القطاع و نقص المنافسة بين العام والخاص.

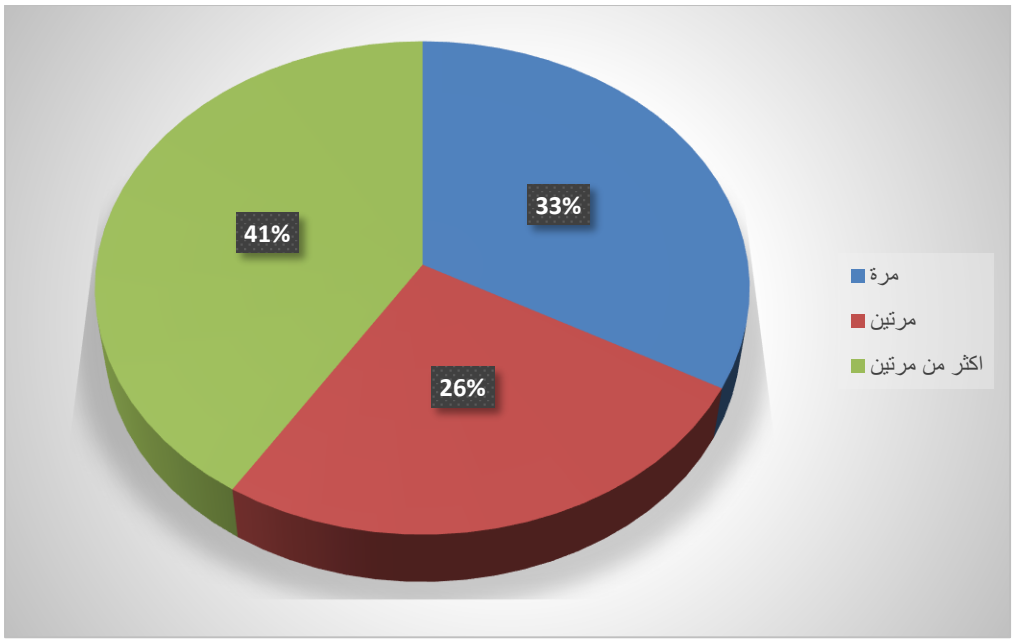
7- عـــــــدد التنقـــــلات:

جدول رقم (35):عدد التنقلات إلى الوسط الحضري.

التعيين	مرة	مرتين	اكثر من مرتين
العدد	33	26	41
النسبة	%33	%26	%41

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم(25): دائرة نسبية لعدد التنقلات إلى المجال الحضري في اليوم.



من إعداد الطلبة 2016.

من خلال النتائج يتبين أن عدد التنقلات في المجال الحضـــري حســـب أفراد العينة أكثر من مرتين إحتل المرتبة الأولى بنســبة 41 % وهذا راجع إلى نقص الخدمات و الضــروريات في هذه الأحياء الســكنية الجديدة مما فرض على سكان هذه المناطق التنقل أكثر من مرتين في اليوم ،يليه التنقل مرة واحدة بنسبة 33% و26% وهذا يرجع لتواجد معظم الإستخدامات داخل الوسط الحضري مثل الإستخدمات الصحية ،الأسواق المغطاة ما يؤدي إلى تنقل الأشخاص لقضاء حاجياتهم الضرورية مرة في اليوم وهذا راجع إلى سوء التخطيط من قبل الهيئات المختصة في ذلك مما جعل مشكل التنقل يؤثر أيضا على قطاع النقل وذلك بجعله يعجز على توفير الخدمة للمواطن.

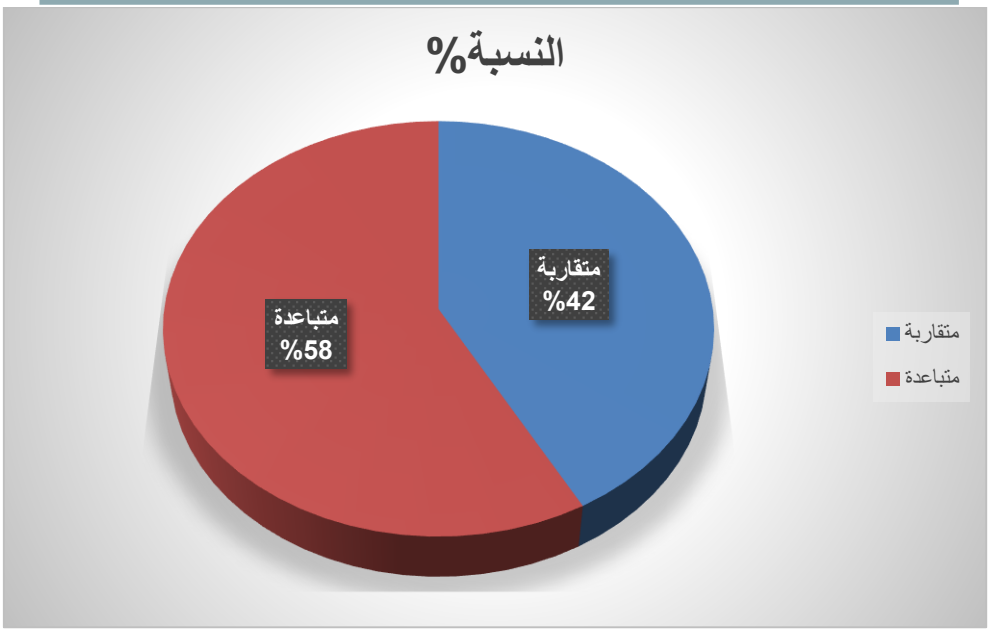
8- أماكن تواجد مواقف الحافلات:

جدول رقم (36): أماكن تواجد مواقف الحافلات في المدينة.

أماكن المواقف	متقاربة	متباعدة
العدد	42	58
النسبة	%42	%58

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم (26): دائرة النسبية تبين أماكن تواجد مواقف الحافلات.



من إعداد الطبة 2016.

من خلال النتائج يظهر لنا أن توزع مواقف حافلات النقل الحضري الجماعي متباعدة حسب الإجابة بنسبة تقدر ب 58% وذلك لعدم إتباع معايير في التصميم و إحترام مسافات لتغطية مجال الموقف.وعدم ربطه بتجهيزات أو مسارات معينة من أجل الربح المادي.

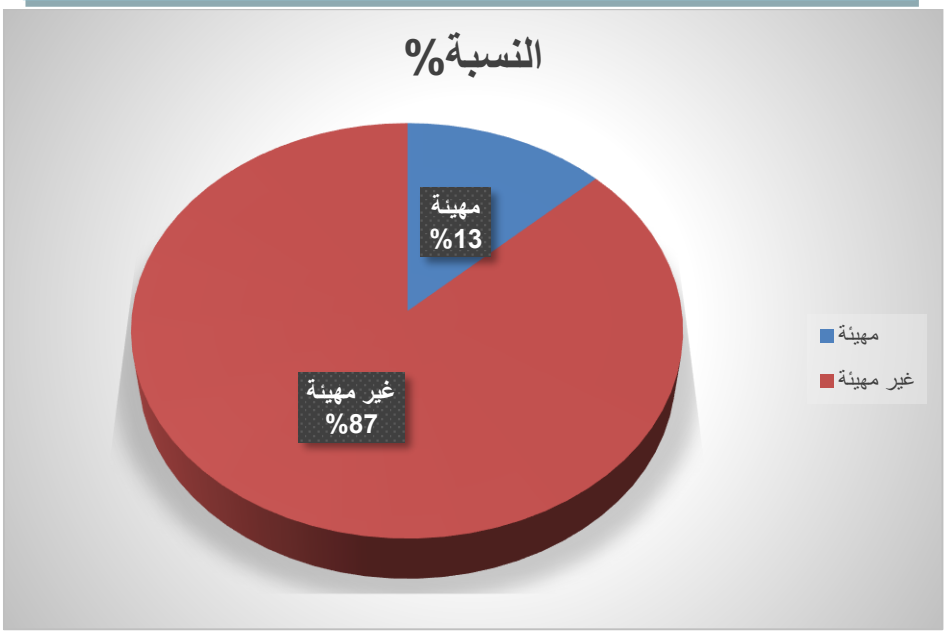
9- حالة مواقف الحافلات:

جدول رقم (37): حالة مواقف الحافلات في المدينة.

حالة المواقف	مهيئة	غير مهيئة
العدد	13	87
النسبة	%13	%87

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم (27): الدائرة النسبية تبين حالة مواقف الحافلات.



من إعداد الطبة 2016.

من خلال النتائج يظهر لنا أن حالة مواقف حافلات النقل الحضرية الجماعي غير مهيئة حسب الاجابة بنسبة تقدر ب 87% و ذلك ماتطرقنا إليه في التحليل السابق وذلك بتموقع بعض المواقف عند مفترقات الطرق الرئيسية مما يشكل إعاقة لحركة المرور و اللأمن للمواطن .

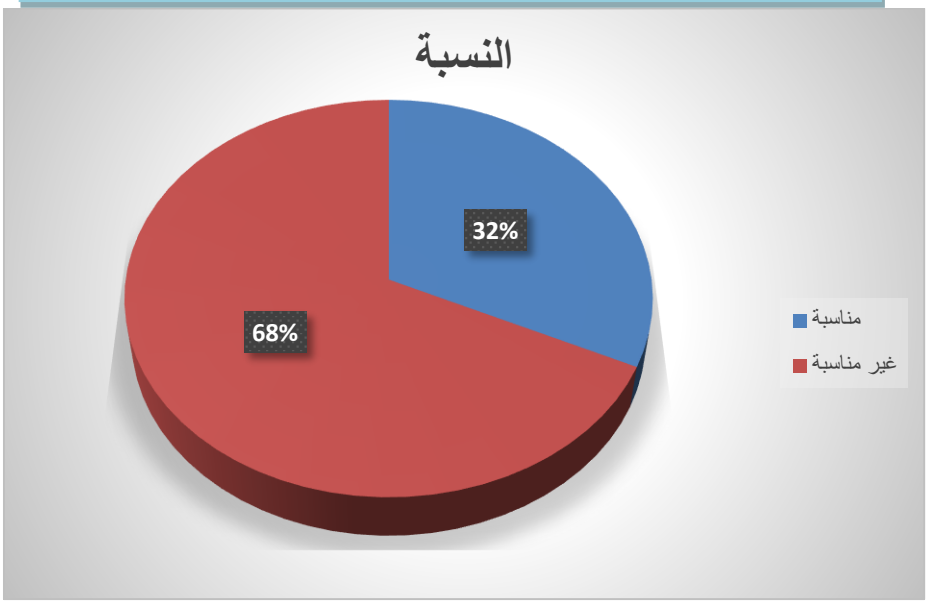
11- حالة شوارع المدينة بالنسبة لحافلات النقل الحضري الجماعي:

الجدول رقم (39):يوضح نسب حالة شوارع المدينة بالنسبة لحافلات النقل الحضري الجماعي .

التعيين	مناسبة	غير مناسبة
العدد	32	68
النسبة	%32	%68

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم (29): الدائرة النسبية لحالة شوارع المدينة بالنسبة لحافلات النقل الحضري الجماعي.



من إعداد الطبة 2016.

من خلال النتائج يظهر لنا أن حالة شوارع المدينة غير مناسبة لحافلات النقل الحضري الجماعي في مدينة البيض حسب الاجابة بنسبة تقدر ب 68% توجد بعض الطرق التي تعاني من عدة مشاكل منها الحفر و هذا يرجع إلى عدم إتباع برنامج معين خلال تهيئة الطرق .

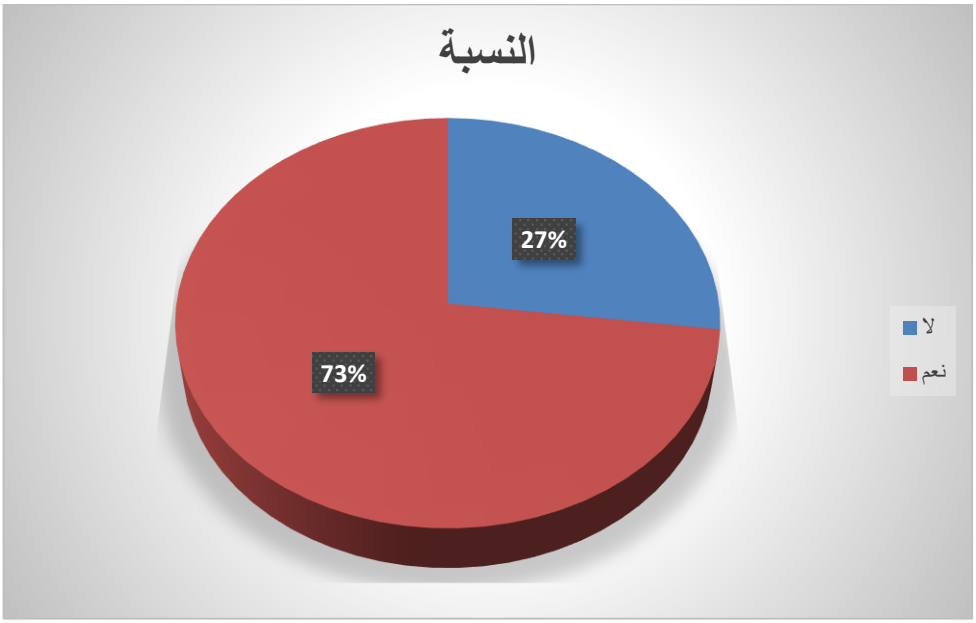
12-إستعمال عدة محطات للتنقل إلى المناطق التوسع الحضرية الجديدة:

الجدول رقم (40):يوضح نسب إستعمالات المحطات خلال التنقل إلى مناطق التوسع الحضرية الجديدة .

التعيين	لا	نعم
العدد	27	73
النسبة	%27	%73

المصدر: تحقيق ميداني 2016.

شكل رقم (30): الدائرة النسبية توضح إستعمال عدة محطات للتنقل إلى مناطق التوسع الحضرية الجديدة.



من إعداد الطبة 2016.

من خلال النتائج يظهر لنا أن أغلب سكان مدينة البيض يستعملون عدة محطات للتنقل إلى مناطق التوسع الحضرية الجديدة حسب الإجابة بنسبة تقدر ب 73% وذلك لتقصير المدة الزمنية للرحلة .

تحليل الفرضيات:

الفرضية الأولى: وصياغتها كالأتي:

- الإعتماد على الحل الآني لمشكل التعمير في المدينة دون مراعاة قطاع النقل و مدى تأثيره على التوسعات الحضرية الجديدة .

من خلال تطرقنا إلى تحليل إستمارة إستبيان و الزيارة الميدانية التي قمنا بها لاحظنا أن الهيئات المكلفة بالتخطيط وخاصة التخطيط العمراني للمجلات الحضرية هي أحد أسباب التي ألقت المشاكل على مستوى قطاع النقل لأنها لم تأخذ هذا العنصر بعين الإعتبار في التخطيط بعدم توزيع الخدمات و المرافق العمومية الضرورية للسكان بشكل متجانس على أجزاء المدينة مما خلق مشاكل في التنقل لسكان هذه التجمعات الحضرية الجديدة مما نجم عنه عجز على مستوى هذا القطاع ،لآن هذه البرامج العمرانية التي تم تطبيقها و تفعيلها على الواقع في المدينة لم يتم ربطها بالنقل و الذي يعد أحد أهم العناصر المكملة لتخطيط العمراني و الذي يتناسب طردا معه فإذا غاب أو أهمل عنصر من هذين العنصرين برز عجز و عيب العنصر الأخر .

الفرضية الثانية: وصياغتها كالأتي:

- تدهور عنصر النقل في المناطق الحضرية الجديد راجع إلى سوء التنظيم والمراقبة من قبل الهيئات المختصة وصناع القرار.

من خلال التحليل الذي قمنا به على مستوى المدينة تحققت الفرضية الثانية التي تم طرحها فيما يخص تدهور عنصر النقل في المناطق الحضرية الجديدة وهذا راجع إلى سوء التنظيم والرقابة الموجودة في قطاع النقل على غرار الجانب العمراني لآنه لا يمكن للعمران أن يحدد متطلبات ومعايير النقل دون هيئات النقل فالغياب الموجود من قبل أهل الإختصاص ظهر سلبا على مستوى هذه المناطق الحضرية الجديدة.

خلاصة عامة :

من أبرز المشاكل التي تواجه السكان عند تنقلاتهم للوسط الحضري غياب النقل في أغلب أحياء المدينة وعدم تنظيمه خاصة كما نلاحظ أن جل سكان هذه التجمعات الجديدة يجدون صعوبة في التنقل لقضاء حاجياتهم إلى مركز المدينة لتوفر معظم التجهيزات والمرافق والخدمات داخل الوسط الحضري. من خلال الدراسة التحليلية لشبكة النقل الحضري الجماعي على مستوى المدينة وبعد المعاينة وجدنا أنه بالرغم من توزيع هذا الأخير على المدينة بشكل يتلاءم مع إحتياجات سكان المدينة عموما والمناطق الحضرية الجديدة خاصة. إلا أنه يعاني من عدة مشاكل إستخلصنا بعض المشاكل والنقائص التي تعاني منها مستويين:

أ- على المستوى التنظيمي المجالي :

- ترتكز الحركة على المسارين الرئيسين في المدينة (47،06) مما يجعل المدينة في حركة غير متوازنة في الحركة.
- تمركز جل التجهيزات في مركز المدينة مما جعل ضغط وازدحام في المركز مما جعله يؤثر على الأحياء الجديدة وعلى التنقل بصفة عامة للسكان.
- برمجة خطوط النقل وحركتها مع استخدامات التجارية والإدارية على غرار الأحياء الأخرى والهدف منه خدمة بعض الأغراض الشخصية.
- النقص الذي يعرفه الكثير من المواقف والمحطات من حيث التهيئة وعدم مطابقتها للمعايير المعمول بها.
- الحالة السيئة للطرقات في بعض المسالك وضيقها في بعض الأماكن الأخرى وهنا نجد عاملين رئيسين:
  - سوء التخطيط وهذا لنقص الكفاءات المتخصصة في ذلك.
  - نقص الحس الحضري للمواطنين بحيث تم إستحواذ على الرصيف و إستعماله لأغراض تجارية مما جعل المشاة يخرجون للطريق و يسببون عرقلة في حركة المرور.

ب- على المستوى التنظيمي التسييري:

-غياب الرقابة للحافلات وعدم احترام توقيتها وانتظام عملها (فترة التقاطر، زمن الرحلة، السرعة).

-نقص وحدات النقل الحضري الجماعي على مستوى الخطوط مما جعلها تعاني من عدة مشاكل وتلقى إستياء وخيبة من قبل المواطنين.

وباعتبار النقل الحضري أحد أهم العناصر الحيوية في المدينة إلا أنها هي كذلك لم تخلو من سوء التنظيم مما أدى إلى إخلال منظومة النقل داخل الوسط الحضري ومن خلال هذا العمل تم إقتراح بعض الحلول والمراد بها تغطية العجز والمشاكل الموجودة على مستوى المدينة.