

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique



جامعة محمد بوضياف - المسيلة
Université Mohamed Boudiaf - M'sila

جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
معهد تسيير التقنيات الحضرية
قسم: الهندسة الحضرية
شعبة: تسيير التقنيات الحضرية
تخصص: مدينة ونقل حضري

مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

العنوان

نوي الاحتياجات الخاصة في تخطيط النقل الحضري بين السياسات والتطبيق
دراسة حالة مدينة بجاية

اشراف الاستاذ:
سليمان نبيل

اعداد الطالبة:
شهرزاد مهني

السنة الجامعية: 2016/2015

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



بسم الله الرحمن الرحيم

"قل هل يستوي الذين يعلمون والذين لا يعلمون إنما يتذكر أولوا الألباب"

"فاذكروني أذكركم واشكروا لي ولا تكفرون"

"ولئن شكرتم لأزيدنكم"

قال صلى الله عليه وسلم *من لم يشكر الناس لم يشكر الله* حديث شريف

مع آخر اللمسات لهذا البحث كان لزاما علينا أن أتوجه بالحمد والشكر للمولى تبارك وتعالى الذي

وفقنا لإتمام هذا العمل .

كما نتوجه بالشكر الجزيل إلى الأستاذ القدير

المؤطر * سليمان نبيل * الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته

المستمرة

وفي الأخير نشكر كل من ساهم من قريب أو بعيد ولو بكلمة طيبة .

إن أصبنا فمن الله وإن أخطأنا فمن أنفسنا ومن الشيطان والله الحمد والشكر أولا وأخيرا.



إهداء

إلى فاطر السماوات والأرض، خالق الحب ونوى إلى الله سبحانه وتعالى
إلى الذي جعله الله هاديا وبشيرا وسراجا منيرا إلى النبي عليه الصلاة والسلام
إليك أنت يا لؤلؤة ذكرها الله في كتابه ورسوله في حديثه وتغنى بها الشعراء في شتى العصور، إليك أنت
يا من حملتني وهن على وهن إلى سيدة النساء، إلى العظيمة في عطائها، إلى نور الحياة وبهجتها
إلى التي أعطتني من روحها لتبقى روحي التي وضعت الجنة تحت قدميها نبع الرحمة والجنان التي أفنت
عمرها من أجل نورت لي طريقي لكي أصل إلى هذا المستوى إلى الغالية أمي أمي أمي
أطال الله في عمرها.

إلى من فهر المعانات وضاق مر الحياة وحلوها من أجل تحقيق أمالي إلى من لا تفارق شفتاه الابتسامة
أبي الغالي أطال الله في عمره.

إلى المصاييح التي تنير الطريق في ظلامي الدامس ولا يحلو المعاش بدوهم اخواتي "كميليه، نوال،
سعاد، شفيعة وحورية، منيرة" فيا رب احفظ لي اخواتي ولا تربي فيهم بأسا يبكييني
القلوب تفترق الى المتحابة في الله فان موعدها الجنة الى صديقاتي في الدراسة (نوال، هوارية، الهام،
وفاء، كاتيا، فريال، صورايا، ابتسام، حنين، فايذة، فتيحة)

والى أعر اخوتي الذين يتكون اثرا كبيرا في قلبي (عزالدين - سليم - عبد الكريم - نبيل) كما لا ينسيني أن
أخص اهدائي الى الذي يجمع بين سعادتني وأحزاني
الى من اتمنى ان اذكرهم اذ ذكروني
الى من اتمنى ان تبقى صورتهم في عيوني
فيا رب احفظه لي واجعله دوما معيني

«مولاي عمار محمد الطاهر»

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان	الرقم
	المقدمة	
01	الاشكالية	1
02	الفرضيات	2
02	الأهداف	3
03	أسباب اختيار الموضوع	4
03	منهج ومراحل البحث	5
04	التقنيات المستعملة	6
04	صعوبات البحث	7
05	هيكله المذكرة	8
	ذوي الاحتياجات الخاصة في تخطيط النقل الحضري	
06	1. ذوي الاحتياجات الخاصة	1
06	مفهوم ذوي الاحتياجات الخاصة	1.1
07	احتياجات ذوي الاحتياجات الخاصة	1.1.1
08	المعاقون	2.1
08	مفهوم الإعاقة	1.2.1
08	مراحل الوصول الى الإعاقة	2.2.1
09	تصنيفات الإعاقة	3.2.1
10	ذوي الحركة المحدودة	3.1
10	2. السياسة الاجتماعية لذوي الاحتياجات الخاصة	2
10	على الصعيد العالمي	2.1
10	الأهداف الرئيسية لاتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الاعاقة	1.1.2
11	المبادئ التي انبثقت من هذه الاتفاقية	2.1.2
12	الالتزامات العامة للدول الأطراف	3.1.2
13	السياسة الاجتماعية المنتهجة في الجزائر	2.2
14	الحق في التكفل الاجتماعي والإداري	1.2.2
14	الحق في التكفل المؤسسي والمهني	2.2.2
14	الإجراءات الخاصة بقطاع العدالة	3.2.2

15	3. ذوي الاحتياجات الخاصة في النقل	3
15	أهمية النقل الحضري على الصعيد الاجتماعي	1.3
15	السياسة العالمية لذوي الاحتياجات الخاصة في النقل	2.3
15	إمكانية الوصول	1.2.3
16	حرية التنقل والجنسية	2.2.3
16	التنقلات الشخصية	3.2.3
16	تجارب بعض الدول الأوروبية في نقل ذوي الاحتياجات الخاصة	3.3
16	الطرق والممرات الخاصة بممرات المشاة	1.3.3
17	نظم المعلومات واللافتات	2.3.3
18	مداخل العمارات والمنشآت الكبرى	3.3.3
19	مواقف الحافلات ، الترامواي والميترو	4.3.3
20	مواقف السيارات	5.3.3
20	السياسة الجزائرية لذوي الاحتياجات الخاصة في النقل	4.3
21	بعض مظاهر تطبيق هذه السياسة على أرض الواقع	1.4.3
21	4. المعايير التصميمية	4
21	معايير مقاسات الجسم البشري	1.4
23	العناصر الخارجية	2.4
23	أسطح الأرضيات	1.2.4
24	أرصفة المشاة ، أرصفة الشوارع ، المسارات والطرق	2.2.4
24	المنحدرات الخارجية	3.2.4
25	منحدرات الأرصفة	4.2.4
26	جزر التقسيم المروري والجزر الوسطية	5.2.4
26	مواقف المركبات	6.2.4
28	الأرصفة والحافلات	7.2.4
29	الخلاصة	
	الدراسة التحليلية لمدينة بجاية	
30	1. الموقع الجغرافي والإداري	1
30	الموقع الجغرافي	1.1
30	الموقع الإداري	2.1
32	الدراسة المناخية	3.1

35	2. بلدية بجاية	2
35	الموقع الإداري	1.2
36	الدراسة العمرانية	2.2
36	التطور التاريخي	1.2.2
42	الدراسة السوسيو اقتصادية	2.2.2
55	الهياكل والمنشآت القاعدية	3.2.2
60	الخلاصة	
	الدراسة التحليلية للنقل	
61	1. النقل الحضري الجماعي	1
61	المؤسسة العمومية للنقل الحضري	1.1
65	النقل الخاص	2.1
71	2. تحليل نتائج الاستثمار	2
71	المعلومات الشخصية	1.2
75	السياسة الاجتماعية لذوي الاحتياجات الخاصة في الجزائر	2.2
79	الجانب الخاص بالنقل وعناصره	3.2
92	التأكد من صحة الفرضية	3
93	الخلاصة	
94	1. الاقتراحات والتوصيات	1
94	تهيئة المحور الرئيسي لمدينة	1.1
96	انشاء مخطط نقل خاص بفتة ذوي الاحتياجات الخاصة	2.1
96	في المنشآت والمباني	3.1
96	في الشوارع والطرق	4.1
97	في وسائل النقل	5.1



فهرس الجداول:

الصفحة	العنوان	الرقم
09	تصنيفات الاعاقة	01
23-22	متطلبات الفراغات الخالية من المعوقات	02
27	عدد المواقف المخصصة لذوي الاحتياجات الخاصة مقارنة بالعدد الكلي للمواقف	03
32	معدل درجات الحرارة (م ⁰) لسنة 2015	04
33	معدل التساقط (مم) لسنتي 2013 و 2015	05
36	التطور التاريخي لمدينة بجاية واهم مميزات كل الفترة	06
42	التطور السكاني لمدينة بجاية	07
43	توزيع السكان حسب الفئات العمرية	08
44	تقسيم ذوي الاحتياجات الخاصة حسب نوع الإعاقة	09
45	تطور الحظيرة السكنية لمدينة بجاية	10
46	أنماط السكنات	11
48	تقديرات الشغل لمدينة بجاية	12
49	توزيع السكان حسب المهن لمدينة بجاية	13
50	التجهيزات التعليمية لمدينة بجاية	14
51	التجهيزات الإدارية لمدينة بجاية	15
51	التجهيزات الصحية لمدينة بجاية	16
51	التجهيزات الدينية لمدينة بجاية	17
53	التجهيزات الثقافية لمدينة بجاية	18
53	التجهيزات الرياضية لمدينة بجاية	19
55	الطرق الوطنية والولائية لمدينة بجاية	20
57	الطرق الموزعة لمدينة بجاية	21
60-59	توزيع أهم مفترقات طرق المدينة	22
61	خطوط النقل العام لمدينة بجاية	23



فهرس القوائم

63	تطور عدد مستخدمي النقل الحضري العام لمدينة بجاية	24
65	متوسط عدد مستخدمي النقل الحضري العام لمدينة بجاية من فئة ذوي الاحتياجات الخاصة في الأسبوع	25
67-66	خطوط النقل الخاص لمدينة بجاية	26
70	مستخدمي النقل الحضري الجماعي حسب أهم المواقع	27
72	نوع الجنس بالنسبة للعيينة	28
73	تقسيم الفئات العمرية للعيينة	29
73	المستوى التعليمي لأفراد العينة	30
74	المنطقة السكنية لأفراد العينة	31
74	نسبة الفئة النشيطة من العينة	32
75	طبيعة الإعاقة التي يعاني منها أفراد العينة	33
75	نوع الإعاقة التي يعاني منها أفراد العين	34
76	عدد المسجلين في الضمان الاجتماعي	35
76	عدد المستفيدين من الاعفاء الضريبي	36
76	عدد المستفيدين من التخفيضات	37
76	عدد المستفيدين من المنحة	38
76	عدد المستفيدين من الأولوية في الادارات	39
77	عدد المستفيدين من التجهيزات الطبية	40
77	عدد المستفيدين من مجانية العلاج	41
78	نسبة تغطية الامتيازات الممنوحة للاحتياجات الفعلية للعيينة	42
78	عدم الاكتفاء من الأجهزة الطبية	43
78	رداءة الأجهزة الطبية	44
78	عدم الاكتفاء من المنحة	45
80	نسبة التنقل من أجل العمل	46
80	نسبة التنقل من أجل الدراسة	47
80	نسبة التنقل من أجل العلاج	48
80	نسبة التنقل لأغراض آخر	49



فهرس القوائم

80	نسبة التنقل للأنشطة الجموعية	50
82	نسبة المتنقلين بالسيارة	51
82	نسبة المتنقلين بالحافلة	52
82	نسبة المتنقلين بالدراجة النارية	53
82	نسبة المتنقلين بسيارة الأجرة	54
82	نسبة المتنقلين مشيا على الأقدام	55
82	نسبة المتنقلين بالكراسي المتحركة	56
83	نسبة الراضين عن خدماتها	57
84	نسبة المستخدمين الذين يواجهون صعوبات	58
84	المشاكل التي يواجهها الأشخاص ذوي الإعاقة في النقل	-60-59 62-61
85	المشاكل التي يواجهها الأشخاص ذوي الإعاقة في النقل	-64-63 65
86	نسبة الأشخاص الذين يستفيدون من مساعدات خاصة في النقل	66
86	نوع المساعدة المقدمة في النقل	-68-67 69
87	متوسط استخدام السيارة (سائق)	70
88	متوسط استخدام السيارة (مرافق)	71
88	متوسط استخدام سيارة الأجرة	72
88	متوسط استخدام الدراجة النارية	73
88	متوسط استخدام الحافلة	74
89	الوسيلة التي يفضل أفراد العينة استخدامها	75
89	أسباب اختيار هذه الوسيلة	-77-76 79-78
90	أسباب عدم توفير السلطات لوسائل نقل مجهزة	81-80
91	أسباب عدم توفير السلطات لوسائل نقل مجهزة	83-82
92	انشغالات ذوي الاحتياجات الخاصة	84



فهرس الصور

الصفحة	العنوان	الرقم
17-16	ممر مشاة خاص بتوجيه	02-01
17	شاشة ذات رسائل متغيرة	03
17	شاشة ذات رسائل صوتية	04
18	لافتة بنقوش برايل	05
18	مدخل عمارة	06
19	موقف حافلات مجهز	07
19	مصعد آلي في محطة الميترو	08
20	موقف سيارات خاص بذوي الاحتياجات الخاصة	09
23	أسطح أرضيات صلبة ، خالية من الوهج	10
24	طريق خارج سهل الوصول	11
24	اتساع عرض ممرات الوصول	12
25	المنحدرات الخارجية وحماية حوافها	13
25	منحدر رصيف مع سطح تحذير قابل للكشف	14
26	جزيرة تقسيم مرورية	15
27	موقف سيارات موجه لفئة ذوي الاحتياجات الخاصة	16
28	مصعد الباب النصف لحافلة	17
28	حافلات ذات أرضية من فطة	18
34	اتجاه الرياح	19
48	سكنات جماعية	20
48	سكنات فردية	21
53	التجهيزات إدارية	22
53	التجهيزات الدينية	23
54	التجهيزات التعليمية.	24



فهرس القوائم

54	التجهيزات الترفهية	25
54	تجهيزات معادة الترميم.	26
54	تجهيزات حديثة الانشاء	27
57	شارع الحرية	28
57	شارع A.L.N	29
58	استغلال ذوي الإعاقة الحركية لقارعة الطريق	30
58	المعوقات الحركية لذوي الاحتياجات الخاصة	31
63	حافلة النقل الحضري العام لمدينة	32
63	موقف حافلات النقل	33
64	تعليمية النقل المجاني	34
64	تصميم حافلات النقل العام	35
65	بطاقة النقل المجاني المقدمة للمعاقين	37-36
69	حافلات النقل الحضري الخاص لمدينة	39- 38
69	مواقف حافلات النقل الحضري الخاص لمدينة بجاية	41-40



فهرس التماثل البيانية

الصفحة	العنوان	الرقم
32	معدل درجات الحرارة لعام 2015	01
33	معدل التساقط لعام 2015	02
34	العلاقة بين التساقط والحرارة لسنة 2015	03
42	التطور السكاني لمدينة بجاية	04
43	توزيع السكان حسب الفئات العمرية	05
44	توزيع ذوي الاحتياجات الخاصة حسب نوع الإعاقة ونسبهم	07-06
45	التطور الحضري السكنية لمدينة بجاية	08
46	الأنماط السكنية لمدينة بجاية	09
49	توزيع السكان حسب المهنة لمدينة بجاية	10
64	تطور عدد مستخدمي النقل الحضري العام لمدينة بجاية	11
65	عدد المعاقين مستخدمي النقل الحضري العام لمدينة بجاية في الاسبوع	12
70	مستخدمي النقل الحضري الجماعي حسب أهم المواقع	13
72	نوع الجنس	14
73	تقسيم الفئات العمرية للعيينة	15
73	المستوى التعليمي لأفراد العينة	16
74	المنطقة السكنية لأفراد العينة	17
74	نسبة الفئة النشيطة من العينة	18
75	طبيعة الإعاقة التي يعاني منها أفراد العينة	19
75	نوع الإعاقة التي يعاني منها أفراد العينة	20
77	الامتيازات الحكومية ونسبة المستفيدين منها	21



فهرس القوائم

79	السبب وراء عدم الاكتفاء بهذه الامتيازات	22
81	تنقلات ذوي الاحتياجات الخاصة في المدينة	23
83	وسائل التنقل المستخدمة في التنقلات	24
83	نسبة الراضين عن خدماتها	25
84	نسبة الذين يواجهون صعوبات	26
85	المشاكل التي يعاني منها ذوي الاحتياجات الخاصة في النقل	27
87	نسبة المستفيدين في المساعدات الحكومية في النقل وأنواعها	28
88	متوسط استخدام وسائل النقل	29
90	اسباب تفضيل وسائل النقل	30
91	أسباب عدم توفير السلطات لوسائل نقل مجهزة	31
92	انشغالات ذوي الاحتياجات الخاصة	32

فهرس الاشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	احتياجات ذوي الاحتياجات الخاصة	07
02	مراحل الوصول للإعاقة	08
03	أهداف اتفاقية ذوي الاعاقة	11

فهرس الخرائط

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الموقع الإداري لولاية بجاية	31
02	الموقع الإداري للبلدية	35
03	تموضع التجهيزات في مدينة بجاية	52



فهرس القوائم



مقدمة:

مقدمة:

يعاني الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة من صعوبات كثيرة مع وسائل النقل، ما يعتبر ظلما كبيرا من المجتمع الذي لا يأخذ أوضاعهم بعين الاعتبار، ولا يولي أي أهمية لواقع الرعاية الذي يستحقونه والذي تفرضه خصوصية الحالة التي يعيشون فيها. هذا ما يتعارض مع الجهود المبذولة من قبل مختلف دول العالم التي تحرص في كل المناسبات والمحافل الدولية الخاصة بهذه الفئة على التأكيد على أهمية ادماج هذه الشريحة في المجتمع، عن طريق تشجيع عمليات الوصول للفضاء الخارجي والمرافق العامة.

تختلف سياسات الدول المنتهجة في التعامل مع هذه الشريحة، كما تختلف نسب تطبيقها فنجد منها التي تحرص على تطبيقها وهو الحال في الدول الغربية وبعض دول الشرق الأوسط، وهناك التي لا تولي أي أهمية للتطبيق، ومنه وجود ذلك الخلل بين القوانين التشريعية والمراسيم التنفيذية والواقع المعاش لها.

والجزائر ليست كمعزل عن باقي دول العالم أسنت مجموعة من القوانين التي تهدف لضمان حقوق هذه الفئة محاولتا منها الادماج الجيد لها في المجتمع وتسهيل عملية وصولهم للمحيط العام للمدينة

لدراسة هذا الموضوع بشكل أفضل اخترنا مدينة بجاية لخاصيتها الاستراتيجية التي أعطتها أهمية على الصعيدين الاقتصادي باحتوائها على منشآت قاعدية غاية في الأهمية وكذا المنشآت الصناعية، وعلى الصعيد الثقافي كونها مدينة سياحية بالدرجة الأولى لما تمتلكه من مقومات سياحية وتراثية عريقة عمق الحضارات التي مرت عليها، مما يستلزم تطورا كبيرا في شبكة النقل فيها مراعيًا لجميع فئات المجتمع خاصة ذوي الإحتياجات الخاصة لما تعانيه من مشاكل في تنقلاتها اليومية خاصة مع وسائل النقل ومعابر المشات وكذا على مستوى الطرقات الغير مهينة والفاقدة لأدنى المعايير التصميمية الخاصة بهم.

وبالتالي محاولة معرفة ودراسة سبب هذا الخلل بشكل أفضل قسمنا بحثنا على ثلاث فصول حيث نتناول في الفصل الأول الجانب النظري للموضوع وذلك بإعطاء توضيحات هامة فيما يخص فئة ذوي الإحتياجات الخاصة وكذا القوانين والحقوق المسطرة لها سواء الاجتماعية أو التي تخدم موضوع البحث والمتعلقة بالنقل. وفي الفصل الثاني سنتطرق للدراسة التحليلية للمدينة للتحقق من مدى تطبيق المسيرين القائمين على هذه الأخيرة لمبادئ تهيئة المحيط الخارجي بحيث يضمن سهولة تنقل هذه الشريحة، أما في الفصل الثالث فسنقوم بتحليل واقع النقل الحضري في المدينة سواء العام أو الخاص ومدى ملائمة عناصره بالمقارنة مع الاشتراطات التقنية التي تنص عليها أغلب مراجع تسهيل الوصول Accessibility .

الفصل التمهيدي

مدخل عام

1. الإشكالية
2. الفرضيات
3. الأهداف
4. أسباب اختيار الموضوع
5. المنهج المتبع
6. تقنيات البحث المستعملة
7. صعوبات البحث
8. الهيكل العامة للمذكرة



2. الإشكالية:

تعتبر سياسة المدينة اطارا متكاملا متعدد الأبعاد والقطاعات والأطراف التي يتم تجسيدها من خلال عدة مجالات أهمها "المجال الحضري" تهدف بصفة خاصة الى تحسين الحياة في المناطق الحضرية وذلك من خلال الحد من الاقصاء والتهميش، إعادة الادماج، تحسين نمط العيش، التقليل من الفوارق الاجتماعية والتحكم في مخططات النقل والتنقل.

اذ يعتبر هذا الأخير من بين أهم الرهانات التي يجب على الدول الفوز بها في ظل الأزمة الاقتصادية العالمية باعتباره ذو أهمية تنموية كبرى (اقتصادية، اجتماعية، ثقافية وبيئية)، فالجانب الاجتماعي على سبيل المثال لا يتحقق إذا لم تأخذ شروط تحسين الحياة الحضرية المذكورة سابقا بعين الاعتبار، التي تسمح بإتاحة إمكانية الوصول لجميع فئات المجتمع وبالتالي الحفاظ على السلم الاجتماعي بتحقيق العدالة الاجتماعية.

وهذا ما يظهر من خلال طرح اشكال "النقل وإمكانية الوصول" اليوم ضمن أهم قضايا التنمية والتهيئة على شكل مجموعة من المخططات أهمها "مخططات التنقلات الحضرية PDU" في الدول الأوربية، يهدف أساسا لتنظيم النقل، الحركة والتوقف للأفراد عامة ولذوي الحركة المحدودة خاصة من خلال السماح بالاستعمال المنطقي لوسائل النقل وضمان الادماج الجيد للراجلين، السيارة والنقل الجماعي في الوسط الحضري.

وعلى غرار العديد من البلدان النامية أولت الجزائر في الأعوام الأخيرة اهتماما كبيرا بهذا الاشكال، فتجلت سياستها كغيرها من بلدان العالم على شكل مخططات أهمها "مخطط الحركة ومخطط النقل" التي تهتم بحركة وتنقلات الأفراد عامة، وكذا مراسيم قانونية أهمها "المواصفة الجزائرية لتسهيل الوصول NA16277 المؤرخة وفق القرار الوزاري المشترك 6مارس 2011" وكذا "المرسوم التنفيذي رقم 06_455 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006" والتي تهتم بتنقلات الفئات الهشة (المعاقين، المسنين...) بصفة خاصة تهدف بمجملها لدمج هذه الفئات من خلال تسهيل النقل والتنقل، لكنها لم تكن بتلك النجاح المطلوبة لوجود خلل في تطبيقها لسببين رئيسيين هما:

- غياب الرقابة والتسيب في تطبيق القوانين.
- فقدان أغلب الدراسات للمصداقية كونها لا تلم بجميع جوانب الدراسة خاصة الاجتماعية منها، حيث تهتم أغلب الدراسات بالفئات السوية واحتياجاتهم، مهمشين ذوي الاحتياجات الخاصة وأولويتهم التي منحها لهم القانون ما يحرم هذه الأخيرة من الاندماج السلس في المجتمع.



الفصل التمهيدي:

ولدراسة أفضل لإشكالية "نقل ذوي الاحتياجات الخاصة في المدن الجزائرية" سنسلط الضوء على مدينة بجاية باعتبارها مدينة سياحية بالدرجة الأولى ما يجعلها عرضة في كثير من الأحيان للاختناقات المرورية والاعاقات الحركية، والتي تسبب هاجسا كبيرا يشغل المواطن العادي عامة والمعاق خاصة.

خاصة وأنه اتضح لنا من خلال الاطلاع الأولي للمدينة القصور الكبير من حيث الناحية التصميمية للطرق ووسائل النقل الفاقدة لأدنى المعايير والمقاييس الدولية الموجهة لخدمة هذه الفئة. من هنا تأتي التساؤلات التالية:

- ما هي فئة ذوي الاحتياجات الخاصة وماهي أهم المعايير التصميمية المنتهجة في مخططات إمكانية الوصول الخاصة بهم؟
- هل للجزائر سياسة واضحة ومنتهجة لدمج الفئات الهشة في المجتمع بضمان أبسط حقوقهم ألا وهو الحق في التنقل؟
- هل تطبق مدينة بجاية على الأقل المعايير التصميمية لإمكانية الوصول للمرافق العامة والمنشآت الكبرى؟
- ما مدى ملائمة مخططات النقل لتنقلات ذوي الاحتياجات الخاصة في مدينة بجاية؟

2. الفرضيات:

- 1.3. الفرضية الأولى: عدم تطبيق ما جاءت به القوانين الجزائرية على أرض الواقع والتي تضمن تنقل ودمج الفئات ذوي الاحتياجات الخاصة في المجتمع والحياة اليومية.
- 2.3. الفرضية الثانية: عدم ملائمة مخططات النقل لتنقلات ذوي الاحتياجات الخاصة للقصور الكبير في الناحية التصميمية للعناصر المكونة له.

3. الأهداف:

1.4. الهدف الرئيسي:

- دراسة وضعية ذوي الاحتياجات الخاصة في برامج وسياسات النقل في مدينة بجاية وتحديد مدى القصور في التخطيط لعلاجها وبالتالي تحقيق نوع من العدالة الاجتماعية.

2.4. الأهداف الثانوية:

- تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية في سياسة المدن الجزائرية بحفظ حقوق ذوي الاحتياجات الخاصة.
- استخلاص المشاكل التي تعاني مخططات النقل ومن الناحية التصميمية ومحاولة علاجها.
- محاولة إعطاء توصيات واقتراحات من اجل الرقي بمخططات النقل وملائمتها خاصة للفئات الخاصة.



4. أسباب اختيار الموضوع:

بالإضافة للرغبة الشخصية في دراسة الموضوع فمدينة بجاية من المدن الساحلية ذات الأهمية الاقتصادية الكبرى لتعدد وظائفها (اقتصادية، ثقافية، سياحية) هذا ما يلاحظ من خلال سيطرتها الكبرى في اقليمها. كل هذا يعتبر من بين أهم أسباب زيادة الطلب على النقل في المدينة، مما يستلزم تغطية شاملة لكافة المطالب ببذل مجهودات أكبر من أجل النهوض بالقطاع مع إعطاء أهمية أكبر للفئات الخاصة سواء على مستوى وسائل النقل أو على مستوى المسالك الخاصة المؤدية إليها.

وعليه فان الموضوع يطرح نفسه بشكل الي إضافة لأسباب أخرى يمكن ان نلخصها فيما يلي:

- نقص الدراسات في الجزائر فيما يخص تنقلات ذوي الاحتياجات الخاصة والتجاهل الكبير الذي تعاني منه هذه الأخيرة.
- الحاجة الماسة للرقي بمخططات النقل وجعلها أكثر فعالية في المدينة نظرا لأهميتها الكبرى على مختلف الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية.
- أهمية النقل في الحياة الاجتماعية والحاجة لضمان النوعية فيه لتحقيق الرفاهية لدى المستخدم.
- الحاجة للرعاية الخاصة لذوي الاحتياجات الخاصة لتمكينهم من الوصول بالتالي تمكينهم من المشاركة والمساهمة في تحقيق الأهداف المسطرة لحياة مستقبلية أفضل.

5. منهج ومراحل البحث:

هو الطريقة التي يختارها الباحث لدراسة موضوع ما من أجل الوصول الى نتائج عامة وذلك من خلال الكشف عما هو مجهول والبرهنة عما هو معلوم، لذا في هذا البحث اتبعنا منهجين الأول هو الوصفي الذي يقوم بالوصف المنظم والدقيق للظاهرة من خلال العمل الميداني، ثم الكمي الذي يقوم على تحليل المعطيات الكمية المتحصل عليها أثناء فترة البحث.

قسما بحثنا حسب المدة الزمنية وفق أربعة مراحل هي:

- المرحلة الأولى: تم فيها الاطلاع على المصادر المختلفة التي تثري الموضوع من كتب، مذكرات، جرائد وكذا المنشورات الوزارية والدولية الخاصة بالموضوع.
- المرحلة الثانية: قمنا فيها بجمع المعطيات والمعلومات التي نخدم الموضوع، وذلك باستخدام وسائل وطرق جمع جد متطورة المتمثلة في google earth وموقع open street maps لجمع الخرائط والصور الجوية الرقمية المحدثه، والاحصائيات من خلال الاتصال بمختلف المديرات المعنية



الفصل التمهيدي:

والمتمثلة في (مديرية النقل، البلدية، مديرية النشاط الاجتماعي، مديرية التضامن وكذا الجمعيات الخاصة بهذه الفئة من المجتمع)، بالإضافة للخبرات الميدانية للتعرف على منطقة الدراسة.

- **المرحلة الثالثة:** قمنا فيها بتحليل المعطيات باستخدام أحدث البرامج الهندسية للتحليل تخصص نظم المعلومات الجغرافية sig وهي arcgis و mapinfo وبرنامج الإحصاء في تحليل الاستمارة والمتمثل في spss.

- **المرحلة الرابعة:** بعد عمليات الدراسة والتحليل توصلنا لمجموعة من النتائج ومنها بعض التوصيات والاقتراحات من أجل تخطيط مخطط نقل يسمح بالتنقل السلس للفئات الهشة وبالتالي تحقيق مخطط نقل مستدام.

6. أدوات البحث المستعملة:

بناء على طبيعة النتائج المراد الوصول إليها والأهداف المسطرة قمنا بتحديد تقنيات بحث منهجية التي تساعدنا على الإلمام بالمعلومات والمعطيات اللازمة للتحليل والمتمثلة في:

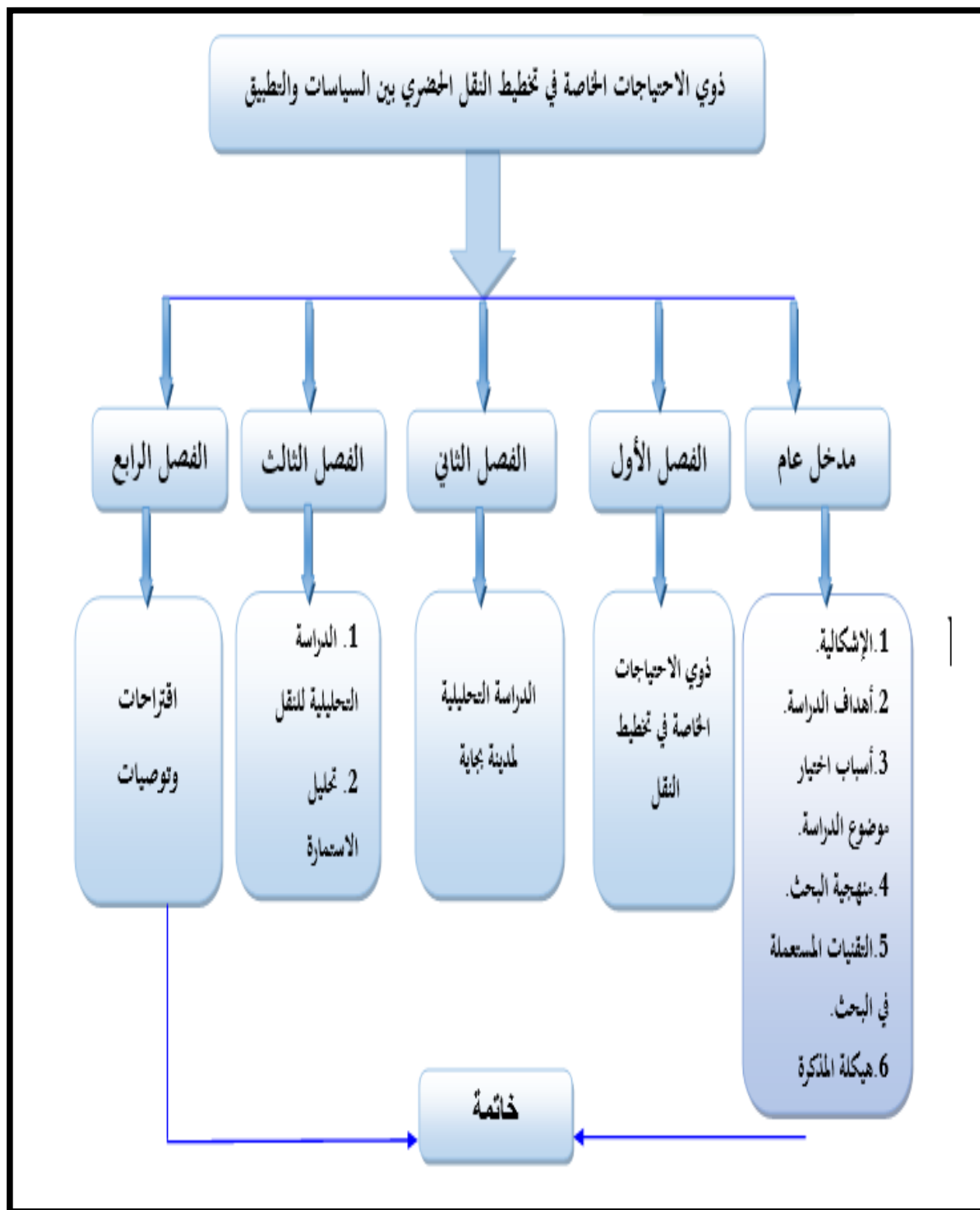
- **برامج:** Arcgis، Mapinfo، Autocad وبرنامج Spss.
- **المقابلة:** تتمثل في مقابلة بعض المسيرين في المديرية المختلفة التي تخدم موضوع الدراسة وكذا مسيري الجمعيات الخاصة بهذه الفئة.
- **الاستمارة:** تبعا لطبيعة الموضوع وفرضياته قمنا باختيار العينة والمتمثلة في فئة ذوي الاحتياجات الخاصة باختلاف أعمارهم ومستوياتهم موجّهين لهم مجموعة من الأسئلة التي تخدم موضوع البحث.
- **المعاينة الميدانية:** تتم بزيارة المنطقة وأخذ مجموعة من الصور الفوتوغرافية التي تسمح لنا بتشخيص واسع ودقيق لتكوين فكرة أوضح لأرض الواقع.

7. صعوبات البحث:

- قلة الدراسات التي تخدم الموضوع والمقتصرة على الدول الأجنبية فقط، وكذا بعض الدول العربية.
- التماطل الملحوظ من أغلب الإدارات للتهرب من تقديم المعطيات اللازمة لإتمام البحث مما أثر بشكل كبير على المدة الزمنية للدراسة
- عدم دراية المديرية المعنية (مديرية النقل، البلدية، مصلح النشاط الاجتماعي وكذا مكاتب الدراسات) بالقانون الخاص بتسهيل الوصول في الجزائر للفئات الهشة والمتمثل في المواصفة الجزائرية للوصول NA16227، مما حال دون التحصل عليه.
- صعوبة التوصل الى الفئة المعنية بالدراسة لاختلاف المواعيد الزمنية التي تجتمع فيها هذه الأخيرة مما أثر على المدة الزمنية للبحث وكذا تحفظ بعضهم.



شكل رقم 1: هيكلية المذكرة

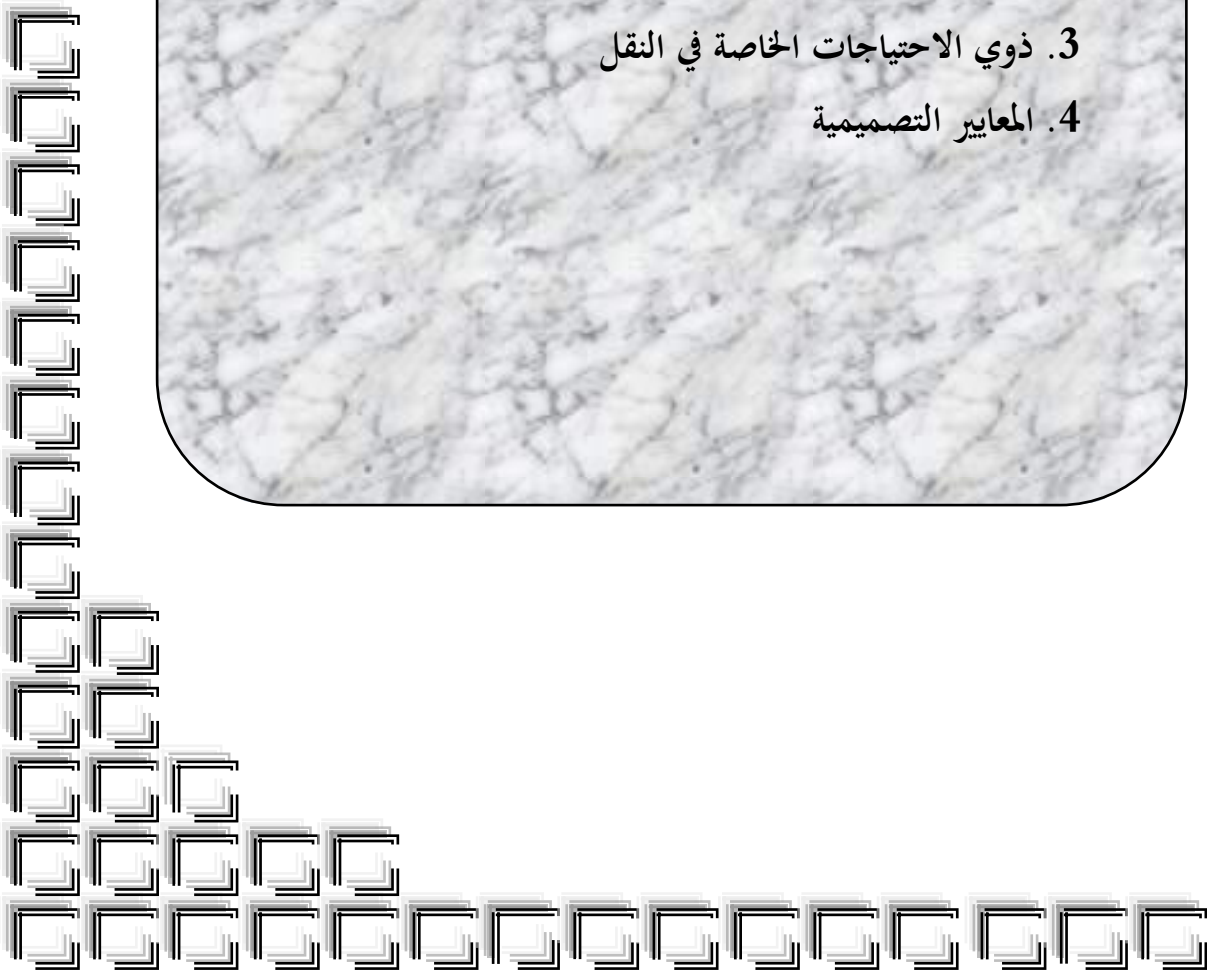


الفصل الأول

نوي الاحتياجات الخاصة في تخطيط النقل الحضري

تمهيد

1. ذوي الاحتياجات الخاصة
2. السياسة الاجتماعية لذوي الاحتياجات الخاصة.
3. ذوي الاحتياجات الخاصة في النقل
4. المعايير التصميمية





تمهيد:

يعتبر موضوع النقل وإمكانية الوصول في المناطق الحضرية محط نقاش العالم باعتباره موضوعاً حساساً خصوصاً عندما يتعلق الأمر بفئة جد حساسة بدورها في المجتمع هي ذوي الاحتياجات الخاصة، نظراً لكونها أكثر فئة محرومة في المجتمع لها مجموعة من الحقوق أهمها الحد من التهميش والاقصاء ومنه الاندماج الفعال في المجتمع، والذي يتحقق أساساً بضمان تسهيل إمكانية الوصول للمحيط المادي، الاجتماعي، الاقتصادي والثقافي، ومن هنا يتجلى لنا أن هناك علاقة بين النقل وإمكانية اندماج هذه الفئة.

1. ذوي الاحتياجات الخاصة:

كما هو معروف فإن أفراد المجتمع يتكونون من مجموعة من الفئات مقسمة وفق عدة اعتبارات، منها العمرية، الجنسية، العرقية، الثقافية... الخ، ومن بين هذه التقسيمات نجد ما يعرف بالعاديين وذوي الاحتياجات الخاصة أو ما يعرف سابقاً بالمعوقين والذي غير مراعاة وتخفيفاً لهم كون التسمية السابقة تحمل نوعاً من التجريح في حقهم، والمعروف عند المخططين أيضاً وفي مجال النقل بذوي الحركة المحدودة (PMR). من هنا نجد أنه لدينا ثلاثة مصطلحات لمفهوم واحد، ما يظهر لنا الغنى الذي يتسم به هذا الأخير.

1.1. مفهوم ذوي الاحتياجات الخاصة: " هي الفئات الغير سوية جسمياً أو حسياً أو فكرياً أو حركياً

أو اجتماعياً أو عقلياً يصفهم المجتمع بالشذوذ وغير الأسوياء لمعتقدات مختلفة ويحتاجون الى رعاية خاصة وبيئات علاجية مناسبة." (زكي زكي حسين زيدان, 2009, ص 55)

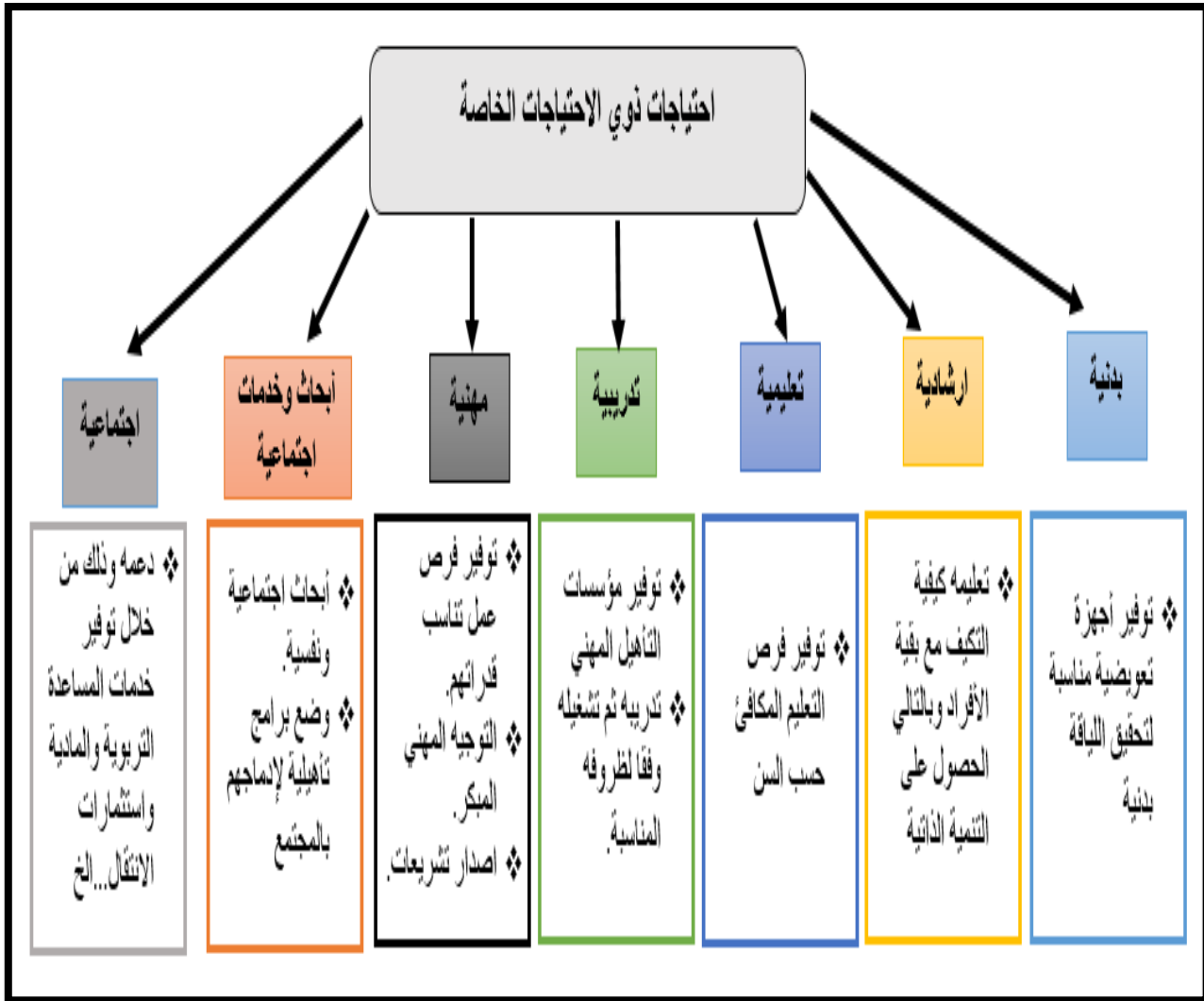
وتعرف أيضاً على أنها "فئة من الأفراد الذين يختلفون عن العامة في صفاتهم وقدراتهم العقلية أو الحسية أو البدنية أو الانفعالية والسلوكية مما يجعلهم في حاجة الى تدخل ومساعدة من الأسرة والمجتمع لتوفير أساليب وإمكانيات خاصة تعمل على دعم تكيفهم في المجتمع، ويدخل في نطاق هذه الفئة من يطلق عليهم المعاقين وكذا من يتمتعون بقدرات وإمكانيات عقلية وحسية وبدنية فائقة ومتميزة وموهبة فطرية" (حسن محمد النواصرة, 2006, ص 55)

من التعريفين السابقين يظهر أن ذوي الاحتياجات الخاصة أفراد من المجتمع ذو سمات خاصة تعيقهم بشكل أو بآخر عن ممارسة حياتهم اليومية بشكل طبيعي (دراسة، عمل، التنقل... الخ) وذو احتياجات مختلفة عن مستلزمات الأشخاص العاديين تحدد طبيعة هذا الاحتياج الخصائص التي يتميز بها كل شخص مما يعني أنها يمكن أن تشمل المعوقين، ذوي القدرات الخارقة، المرضى، المسنين... الخ.



1.1.1 احتياجات ذوي الاحتياجات الخاصة: إذا قمنا بالتخصص أكثر في مجال احتياجات هذه الفئة التي يتحتم توفيرها وذلك لتكوينهم وتأهيلهم وجعلهم يشعرون بقيمة وجودهم نجد أنها مرتبطة كلياً سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مع إشكالية النقل والتنقل كونه من بين أهم شروط تحققها فعلى سبيل المثال لا تعليم ولا عمل دون توفر شروط وأليات النقل.

الشكل رقم 1: احتياجات ذوي الاحتياجات الخاصة



(عبد المجيد حسن الطائي, 2008, ص33.32) + تعديل الطالبة 2016



2.1. المعاقون: "الأشخاص الذين فقدوا حاسة أو قدرة أو مهارة أو أكثر تجعلهم يعجزون بشكل مستمر عن القدرة على الإنجاز الناجح وتحقيق الذات واشباع الحاجات بصورة مستقلة فلا يستطيعون أن يعولوا على أنفسهم أو يحيوا حياة كريمة دون رعاية ومساعدة الآخرين." (غنية دحدوح، 2012، ص 325)

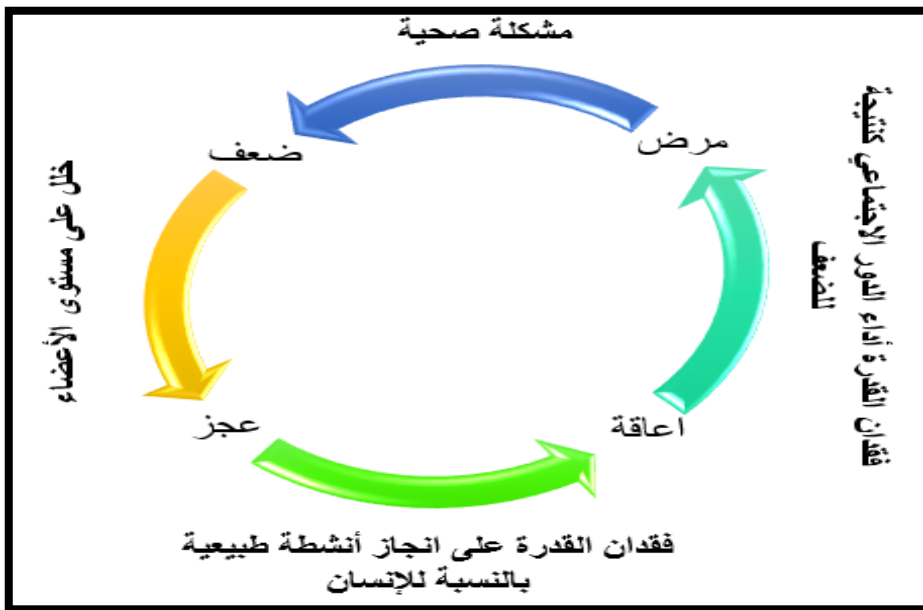
1.2.1. مفهوم الإعاقة: "الإعاقة هو مصطلح يغطي العجز، والقيود على النشاط ومقيدات المشاركة، والعجز هي مشكلة في وظيفة الجسم أو هيكله، الحد من النشاط هو الصعوبة التي يواجهها الفرد في تنفيذ مهمة أو عمل في حين أن تقييد المشاركة هي المشكلة التي يعاني منها الفرد في المشاركة في مواقف الحياة، وبالتالي فالإعاقة هي ظاهرة معقدة، والتي تعكس التفاعل بين ملامح جسم الشخص وملامح المجتمع اذي يعيش فيه أو الذي تعيش فيه."

ويقصد بها أيضا "الضرر الذي يصيب أحد الأشخاص بفعل المرض أو بفعل حادث مادي ينتج عنه اعتلال بأحد الأعضاء أو عجز كلي أو جزئي يحول دون قيام المعاق أو العوق بأداء دوره الطبيعي" (جرجس ميشال جرجس، 2005، ص 81)

وكتعريف مبسط وشامل نقول إن الإعاقة هي "ذلك النقص أو القصور أو العلة المزمنة التي تؤثر على قدرات الشخص، تكون اما إعاقة جسمية أو عقلية أو اجتماعية، الأمر الذي يحول بين الفرد والاستفادة الكاملة من الخبرات التعليمية أو المهنية والتي يستطيع الفرد العادي الاستفادة منها" (عبد المنصف حسن رشوان، 2006، ص 2)

2.2.1. مراحل الوصول الى الإعاقة: فالإعاقة قبل أن تحدث تمر بمراحل أو سلسلة من الأحداث الهامة وهي حسب الترتيب: مرض، ضعف، عجز، إعاقة.

الشكل رقم 2: مراحل الوصول للإعاقة



(السيد على فهمي 2009، ص 9 + معالجة الطالبة 2016)

3.2.1. تصنيفات الإعاقة:



الجدول رقم 1: تصنيفات الاعاقة

صورة توضيحية	تعريفه	الصف
	هي كل ما يتصل بعجز في وظيفة الأعضاء سواء كانت متصلة بالحركة كالأطراف أو بعملية الحياة البيولوجية كالقلب والرئتين ... تأثر تأثيراً حيوياً على ممارسة الفرد لحياته الطبيعية سواء كان هذا التأثير تاماً أو نسبياً.	إعاقة بدنية
	تشير هذه الإعاقة إلى فقدان الفرد لأحد حواسه أو أكثر وهذا الفقدان قد يكون فردياً أي لحاسة واحدة أو يكون مزدوجاً أي يعني فقدان حاسة من الحواس مقرونة بأطراف أخرى كإعاقة عقلية.	إعاقة حسية
	تنص على أنها عجز أو قصور في جسم الإنسان يؤدي هذا العجز إلى التأثير على قدرة الفرد على الحركة أو على قدرة الإنسان على التناسق في حركات الجسم.	إعاقة حركية
	هم الذين يعانون من أمراض نفسية مثل الخوف المرضي والقلق المرضي والهوس والاضطرابات السيكوسوماتية والعصبية.	إعاقة نفسية
	قد تكون تخلف عقلي أو مرض عقلي. ومن الإعاقات العقلية التي تم التعرف عليها حديثاً إعاقة التوحد والتي تحدث نتيجة خلل وظيفي في المخ تحدث قبل أو خلال أو بعد الولادة مباشرة	إعاقة عقلية
	هي الفئات التي تعاني من عدم قدرتهم على التوافق الاجتماعي مع بيئتهم ويمارسون سلوكيات منحرفة مثل الأحداث، الجرح ويضيف البعض جماعات الأقليات نظراً لتعرضهم للتمييز وفتة المسنين بوصفهم فئات تعاني من مشكل تفاعلاتهم الاجتماعية مع الآخرين.	إعاقة اجتماعية
	مثل فئات المتفوقين دراسياً والمبدعين والمبتكرين، بوصفهم فئات تحتاج عناية خاصة وذلك للمحافظة على قدراتهم وتنميتها.	أصحاب القدرات الخاصة



3.1. ذوي الحركة المحدودة: حسب المنشور 2001/85/CE للمؤتمر الأوروبي لنوفمبر 2001 " ذوي

الحركة المحدودة هم كل الأشخاص الذين يواجهون صعوبات مثل التي يواجهها المعاقون (بمن فيهم الأشخاص ذوي الإعاقة الحسية أو الفكرية، الإعاقة الحركية ومستخدمي الكراسي المتحركة)، الأشخاص ذوي البنية الصغيرة، أشخاص يحملون أمتعة ذات الحجم الكبير، المسنين، الحوامل، أشخاص بعربات، والأشخاص المصاحبين بالأطفال بما في ذلك الأطفال داخل العربات"

2. السياسة الاجتماعية لذوي الاحتياجات الخاصة:

اهتمت مختلف دول العالم بفئة ذوي الاحتياجات الخاصة في سياساتها، نظرا لحساسية هذه الأخيرة ولكونها جزءا من المجتمع له حقوق وعليه واجبات تستلزم رعاية خاصة حسب احتياجاتها ومتطلباتها كل حسب نوع الإعاقة المصاب بها.

1.2. على الصعيد العالمي: شهدت الألفية الثالثة تحولات جوهرية في النظرة، والفلسفة، والاجراءات التي

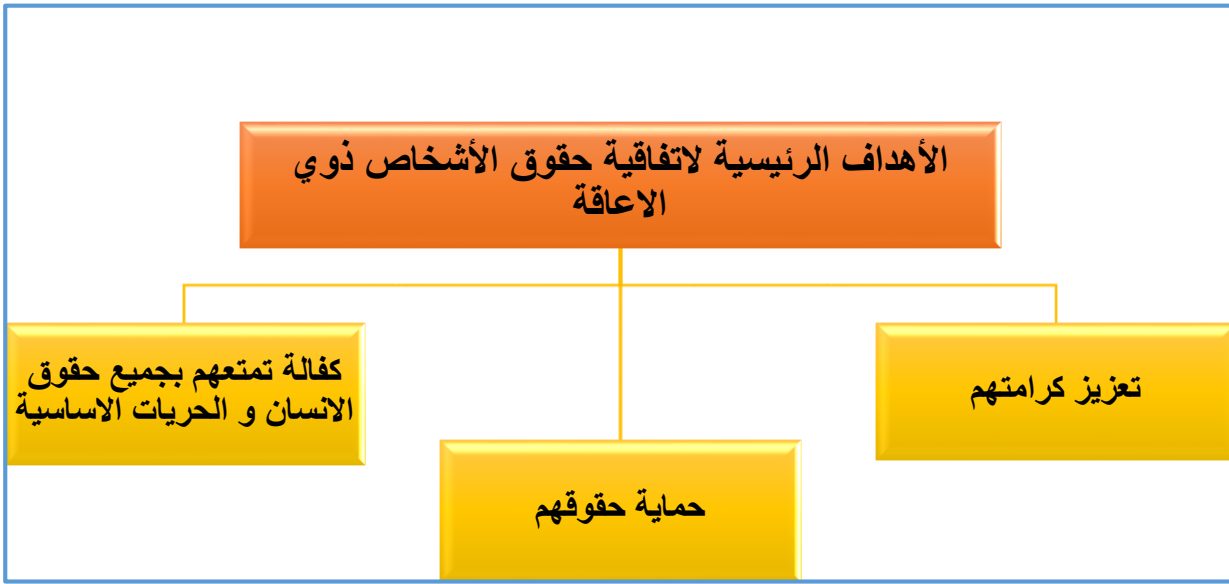
تتخذها دول العالم حيال الفئات المهمشة، ومن بينهم الأشخاص ذوي الإعاقة (ذوي الاحتياجات الخاصة) وقد كان من بين الإنجازات التي حققها العالم للنهوض بأوضاع هذه الفئات وتحقيق المساواة لها، ورفع التمييز عنها صياغة وإقرار الإتفاقية الدولية لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة عام 2006، والتي بدورها حددت مستويات التدخل في كل المجالات، اذ لا يمكن اعتبار العجز أو الإعاقة كقضية فردية تتمحور حول الشخص نفسه أو عائلته بل هي قضية مجتمع بأكمله، ما يستلزم مشاركة فعلية لجميع المؤسسات والقطاعات العامة والخاصة للتقليل من اثار الإعاقة السلبية وهذا عن طريق توفير خدمات خاصة في مجال النقل، التجهيزات الكبرى والأماكن العامة وكذا تطوير بعض الخدمات الأساسية لنقل ذوي الاحتياجات الخاصة.

1.1.2. الأهداف الرئيسية لاتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة: حسب العدد 33 من الجريدة

الرسمية لسنة 2009 فقد لخصت لنا الاتفاقية المسار المعيشي الذي يجب أن تحظى به هذه الشريحة والذي يجب أن يكون بعيدا عن الاقصاء والتهميش باعتبارهم جزء لا يتجزأ من المجتمع، والذي يتحقق بضمان حقوقهم بصفة قانونية مع الزامية العمل والتقيد به، فقد جاءت هذه الأخيرة بغرض تعزيز وحماية وكفالة تمتع جميع الأشخاص ذوي الإعاقة تمتعا كاملا على قدم المساواة مع الاخرين بجميع حقوق الانسان والحريات الأساسية وكذا تعزيز احترام كرامتهم المتأصلة.



الشكل رقم 3: أهداف اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الاعاقة



بروتكول هيئة الأمم المتحدة سنة 2006 + معالجة الباحثة 2016

2.1.2. المبادئ التي انبثقت من هذه الاتفاقية: حسب العدد 33 من الجريدة الرسمية لسنة 2009 فقد جاءت هذه الاتفاقية لتكون ردا على مختلف الانشغالات التي طرحتها هذه الشريحة وأغلبها من أجل سهولة ممارستهم للحياة اليومية ومشاركتهم في الحياة الاجتماعية عن طريق الادمج الجيد والفعال في المجتمع، فترتبط هذه الأخيرة بإشكاليه النقل سواء كان ذلك بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وهذا ما يظهر في مجموع المبادئ التي انبثقت عن هذه الاتفاقية والتي جاءت على النحو التالي:

- احترام كرامة الأشخاص ذوي الإعاقة المتأصلة واستقلالهم الذاتي، بما في ذلك حرية تقرير خياراتهم بأنفسهم وباستقلالية.
- عدم التمييز بين الأفراد.
- كفالة مشاركة وإشراك الأشخاص ذوي الإعاقة بصورة كاملة وفعالة في المجتمع.
- احترام الفوارق وقبول الشخص ذو الإعاقة كجزء من التنوع البشري والطبيعة البشرية.
- تكافؤ الفرص.
- إمكانية الوصول.
- المساواة بين الرجل والمرأة.
- إحترام القدرات المتطورة للأطفال ذوي الإعاقة، واحترام حقهم في الحفاظ على هويتهم.



3.1.2. الالتزامات العامة للدول الأطراف: قدمت الدول الأطراف تعهدات والتزامات بكفالة وتعزيز اعمال كافة حقوق الانسان والحريات الأساسية اعمالاً تاماً لجميع الأشخاص ذوي الإعاقة دون أي تمييز لأي نوع على أساس الإعاقة، وهذا بضمان الالتزام التام بينود هذه الاتفاقية مع العمل على التكفل الفعلي بهذه الفئة وهذا بترجمة هذه المبادئ والالتزامات إلى برامج عمل، ومشروعات وممارسات يلمس الأشخاص ذوي الإعاقة نتائجها وثمارها في حياته اليومية خاصة في مجال التكنولوجيات باعتبارها الوجهة المحببة لهذه الفئة لما تمنحه من تسهيلات، ويكون هذا بتطوير وسائل تراعي المبادئ التصميمية وبأسعار تنافسية.

أ. التزامات قانونية:

- إتخاذ جميع التدابير التشريعية والإدارية لإنفاذ الحقوق المعترف بها في هذه الإتفاقية.
- إتخاذ الإجراءات الكفيلة بخلق بيئة تشريعية تكفل تكافؤ الفرص، وتُلغي ممارسات التمييز ضد الأشخاص ذوي الإعاقة.
- الإمتناع عن القيام بأي عمل أو ممارسة تتعارض مع هذه الإتفاقية.
- إتخاذ كافة التدابير للقضاء على التمييز على أساس الإعاقة من جانب أي شخص أو منظمة أو مؤسسة خاصة.

ب. التزامات سياسية:

- مراعاة حماية وتعزيز حقوق الإنسان للأشخاص ذوي الإعاقة في جميع السياسات والبرامج.
- توفير معلومات سهلة المنال للأشخاص ذوي الإعاقة بشأن الوسائل والأجهزة المعينة على التنقل، والتكنولوجيات المساعدة، بما في ذلك التكنولوجيات الجديدة، فضلاً عن أشكال المساعدة الأخرى، وخدمات ومرافق الدعم.
- تشجيع تدريب الأخصائيين والموظفين العاملين مع الأشخاص ذوي الإعاقة في مجال الحقوق المعترف بها في هذه الإتفاقية.

ج. التزامات بحثية:

- تعزيز البحوث وعمليات التطوير، وتوفير واستعمال السلع والخدمات والمعدات والمرافق المصممة تصميمياً عاماً، وتشجيع التصميم العام لدى وضع المعايير والمبادئ التوجيهية أو التعليمات.



- تشجيع البحوث وعمليات التطوير، وتوفير واستعمال التكنولوجيات الجديدة، بما في ذلك تكنولوجيات المعلومات والاتصال، والوسائل والأجهزة المعينة على التنقل والتكنولوجيات المساعدة الملائمة للأشخاص ذوي الإعاقة، مع إيلاء الأولوية للتكنولوجيات المتاحة بأسعار معقولة. (هيئة الأمم المتحدة، 2006، ص 9,10,11)

كما تعهدت أيضا بضمان كافة الحقوق الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية وهذا باتخاذ كافة التدابير اللازمة واستخدام أقصى للموارد المتوفرة حيثما يلزم في إطار التعاون الدولي للتوصل تدريجيا لتطبيق هذه الحقوق تطبيقا تاما.

لم تحمل هذه الاتفاقية الجانب التشاوري فقد أوكلت للدول مهمة التشاور المباشر مع هذه الشريحة من خلال المنظمات التي تمثلها بأن وضع وتنفيذ التشريعات والسياسات الرامية لتنفيذ هذه الاتفاقية، بالإضافة لعمليات صنع القرار في مواضيع ومسائل خاصة بهم واشراكهم فعليا في ذلك وكمثال يمكن لنا ان نذكر تخطيط مخططات النقل، تهيأت الأماكن العامة والمنشآت الكبرى... الخ

2.2. السياسة الاجتماعية المنتهجة في الجزائر: تمثل فئة ذوي الاحتياجات الخاصة في الجزائر تحديا كبيرا من حيث التكفل والادماج الاجتماعي، وهذا ما جعله انشغالا دائما للسلطات العمومية خاصة مع التزايد الكبير الذي تعرفه هذه الشريحة في الأوساط الجزائرية، والتي تمثل نسبة 15% من اجمالي عدد السكان حسب اخر احصائيات قامت بها منظمة الصحة العالمية، مما يستدعي مضاعفة الدولة لجهودها للتكفل الأمثل بهم، على غرار جميع الدول ومن خلال الدستور الجزائري في مادته 31 " تستهدف من خلال مؤسساتها الى ضمان مساواة كل المواطنين والمواطنات في الحقوق والواجبات بإزالة العقبات التي تعوق تفتح شخصية الانسان، وتحول دون المشاركة الفعلية في الحياة الاجتماعي والاقتصادية والسياسية" (الدستور الجزائري 1996)

والمادة 32 " الحريات الأساسية وحقوق الإنسان والمواطن مضمونة وتكُون تراثا مشتركا بين جميع الجزائريين والجزائريات، واجبهم أن ينقلوه من جيل إلى جيل كي يحافظوا على سلامته، وعدم انتهاك حرمة". (الدستور الجزائري 1996)

فمن هاتين المادتين نجد أن الدولة في دستورها لم تقدم أي اعتبارات وامتيازات لأفراد على حساب أفراد آخرين، أو فئات بالمقارنة مع فئات أخرى بل أقرت " المواطنين والمواطنات"، "الجزائريين والجزائريات"، فعمدت هنا الى المساوات بين جميع تشكيلات المجتمع فيما يخص الحقوق الشخصية والتي تضمن العيش الكريم، فتعتبر هذه المادة كمنطلق انبثقت منه حقوق فئة ذوي الاحتياجات الخاصة سواء بمواد عامة أو قوانين خاصة ظهرت بغية حماية وترقية هذه الفئة.

فوجد القانون 05/85 المتعلق بالصحة وترقيتها، أعطى أهمية لهذه الفئة في فصله السابع بعنوان "تدابير حماية الأشخاص المعاقين" من المادة 89 الى المادة 69، فقد منح لهم الحق في التمتع بالحماية



الصحية والاجتماعية وكذا احترام الأشخاص مع مراعاة كرامتهم وحساسيتهم، الانتفاع من العلاج والتكفل به، وكذا مراعاة المقاييس المتعلقة بالنظافة والأمن في مؤسسات القطاع.

ونجد القانون 09/02 المؤرخ في 2002/05/08 موجهها خصيصا لهم تحت عنوان "قانون حماية الأشخاص المعاقين وترقيتهم" والذي جاء بتكريس جملة من التدابير الهادفة الى ترقية هذه الفئة من خلال ثلاثة عناصر كبرى في الميدان الاجتماعي، الإداري والميدان المؤسساتي، المهني وكذا قطاع العدالة.

1.2.2. الحق في التكفل الاجتماعي والإداري: كما جاءت بها المواد 10/05/03/02 من نفس القانون فهو خاص بالكشف عن الإعاقة من قبل اللجنة الطبية الولائية وهذا حسب الملف الذي يودعه المعني لاكتساب صفة المعاق وبالتالي بطاقة المعاق بهدف الاستفادة من مساعدات في الجانب الاجتماعي والمتمثلة في التأمين الاجتماعي للمعاقين العاملين، والمنحة المالية للمعاقين الذين ليس لهم دخل مادي والتي تم تقريرها وفقا للمرسوم التنفيذي 03/45 الصادر في 2006/01/16، مع إمكانية الطعن في قرارات اللجنة الطبية.

2.2.2. الحق في التكفل المؤسساتي والمهني: في هذا الجانب اهتم المشرع الجزائري بالتعليم والعمل حيث حث على ضرورة التكفل المبكر بالأطفال العاقين وهذا بضمان مجانية التعليم واجباريته بمختلف مستوياته، كما ضمن حق هذه الفئة في العمل وهذا بتخصيص نسبة 1% من مناصب الشغل تحت تصرفهم وتكييفها حسب احتياجاتهم، وما يترتب عنه من حقوق في التأمين المهني.

وللأمانة يجدر بنا الإشارة الى صعوبة واستحالة تحقق أي من هذين الجانبين "التعليم، العمل" دون توفر آليات ومساعدات لتسهيل عملية النقل والتنقل، فأظهر المشرع الجزائري اهتمامه بهذا الجانب حيث جاء في المواد "32/31/30" من نفس القانون ضرورة إزالة كل الحواجز والعقبات التي تحول دون مشاركة المعاق في الحياة الاجتماعية بصورة عادية وذلك بضمان تهيئة التجهيزات والمساحات العامة بالإضافة لتسهيل الحصول على الأجهزة الاصطناعية ولواحقها التي تضمن الاستقلالية البدنية وكذا تسهيل عملية استبدالها.

3.2.2. الإجراءات الخاصة بقطاع العدالة: لقطاع العدالة مجموعة من الإجراءات التي أزم عليها المشرع تنفيذها واتخاذها بهدف عصرة القطاع وهذا عن طريق العمل على تكييف مؤسسات هذا الأخير وفقا لاحتياجات هذه الفئة، وكذا الوثائق المقدمة على مستواها (وثائق مكتوبة بخط براي للمكفوفين، توفير أخصائيي لغة الإشارات للصم البكم)، بالإضافة لضمان كيفية تنقل هذه الفئة داخل مؤسسات القطاع بممرات خاصة وتوفير تجهيزات مساعدة في الحركة.



3. ذوي الاحتياجات الخاصة و النقل:

يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع بمختلف فئاته، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية، وأحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية.

1.3. أهمية النقل على الصعيد الاجتماعي: يؤثر النقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال و تغيير في السلوك الاجتماعي والحظري لهم، حيث يساهم النقل الى حد كبير في احداث التغير الاجتماعي بين افراد المجتمع عموما و ذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي بين الريف والمدينة، أي بين ارجاء البلاد الواحد من جهة، وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي، باعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى. (صديقي عبد الصمد 2014، ص57)

أما حسب هيئة الأمم المتحدة فهي ترى بأن " المستوى الاجتماعي من بين أهم الرهانات التي يجب الفوز بها والتي تهدف أساسا لمحاربة الفقر والاقضاء خاصة في وسائل النقل، وبصفة خاصة لدى الأشخاص ذوي الدخل المنخفض، النساء والفئات الهشة (المسنين، المعاقين، الحوامل والأطفال...).(برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية 2013)

2.3. السياسة العالمية لذوي الاحتياجات الخاصة في النقل: أظهرت هيئة الأمم المتحدة اهتماما واضحا بحقوق النقل والوصول لذوي الاحتياجات الخاصة بتخصيص حيز بهذا الشأن، والذي يتكون من ثلاث مواد تخص مجال النقل والتنقل في الاتفاقية التي أقرتها للدول الأعضاء والتي تخص حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، وجاءت هذه المواد على الشكل الآتي:

1.2.3. إمكانية الوصول: حسب المادة 9 من بروتوكول هيئة الأمم المتحدة لسنة 2006 والخاصة بتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة من العيش في استقلالية والمشاركة بشكل كامل في جميع جوانب الحياة، تتخذ الدول الأطراف التدابير المناسبة التي تكفل إمكانية وصول الأشخاص ذوي الإعاقة، على قدم المساواة مع غيرهم، إلى البيئة المادية المحيطة ووسائل النقل والمعلومات والاتصالات، بما في ذلك تكنولوجيات ونظم المعلومات والاتصال، والمرافق والخدمات الأخرى المتاحة لعامة الجمهور أو المقدمة إليه، في المناطق الحضرية والريفية على السواء. وهذه التدابير، التي يجب أن تشمل تحديد العقبات والمعوقات أمام إمكانية الوصول وإزالتها.



2.2.3. بحرية التنقل والجنسية: حسب المادة 18 من نفس البروتوكول السابق والتي يقر فيها الدول الأطراف بحق الأشخاص ذوي الإعاقة في التمتع بحرية التنقل، وحرية اختيار مكان إقامتهم والحصول على الجنسية، على قدم المساواة مع الآخرين، بما في ذلك ضمان تمتعهم بحقوق امتلاك وحيازة واستعمال وثائق اثبات الهوية لتسهيل إجراءات الهجرة في حال استدعت الضرورة التنقل أو مغادرة بلاد ودخول أخرى.

3.2.3. التنقلات الشخصية: حسب المادة 20 من نفس البروتوكول السابق فالدول الأطراف مطالبة باتخاذ تدابير فعالة وفي المستوى تكفل للأشخاص ذوي الإعاقة حرية التنقل بأكثر قدر ممكن من الاستقلالية، وكذا تسهيل عملية حصولهم على الوسائل والتجهيزات المساعدة على التنقل تكون ذات جودة عالية وتكنولوجيات معينة وتشجيع البحث بهدف تطوير هذه الأخيرة مع مراعاة عامل التكلفة، الوقت والطريقة أو الوسيلة المناسبة للتنقل والحركة.

3.3. تجارب بعض الدول الأوربية في نقل ذوي الاحتياجات الخاصة: اهتمت الدول الأوربية بإمكانية الوصول سواء للأشخاص العاديين بصفة عامة أو لذوي الاحتياجات الخاصة خاصة، وهذا ما يظهر من خلال المخططات المنتهجة لذلك من أجل تحسين عملية الحركة والتنقل مثل "مخطط التنقلات الحضرية" P.D.U المنشأ في المدن التي تحتوي على عدد سكان يفوق 100000 ساكن، وكذا المؤتمرات المهمة بدراسة هذه الإشكالية في الدول الأوربية مثل "المؤتمر الأوربي لوزارات النقل لسنة 2006 " تحت عنوان "تحسين عملية الوصول للنقل وجعلها في متناول الجميع". أنجز وفقا للبروتوكول الموقع في بروكسيل 17 أكتوبر 1953، يجمع كافة وزارات النقل الخاصة بـ 43 بلدا أوربيا، يحمل في طياته مظاهر تسهيل الحركة والنقل في المدن بالنسبة للأشخاص ذوي الإعاقة. هذه أهمها:

صورة رقم 1: ممر مشاة خاص بتوجيه



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

1.3.3. الطرقات والممرات الخاصة بممرات المشاة:

أ. تصميم الأرصفة لتمكين الجميع من التحرك بسهولة، خاصة مستخدمي الكراسي المتحركة، وعربات الأطفال وذلك وفق توجيهات يجب مراعاتها:

- ممرات مشاة خالية من العقبات بعرض 1.5م ويفضل 2م
- العرض يجب أن يفوق 3م في حالة مواقف السيارات و3.5م في حالة المتاجر
- المنحدرات يجب ألا تفوق 5% لتسهيل حركة العربات والكراسي المتحركة.



صورة رقم 2: ممر مشاة خاص بتوجيه



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

صورة رقم 3: شاشة ذات رسائل متغيرة



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

صورة رقم 4: شاشة ذات رسائل صوتية



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

ب. بالنسبة للمكفوفين هناك استحداثات إشارات لمسية على الطرقات تسمح بتوجيه هذه الفئة ويجب احترام بعض المعايير:

- توضع بحيث يتمكن المستخدم من تحسسها بأرجله.
- تخشين الطلاء المستخدم.
- مراعاة عدم تسببها بمشاكل للمشاة الآخرين أو مستخدمي العربات والكراسي المتحركة.
- ونجد فيها نوعان:
 - خاصة بالتحذيرات من الأخطار المحتملة.
 - خاصة بنقل المعلومة.

2.3.3. نظم المعلومات واللافتات:

أ. لافتات ذات رسائل متغيرة:

- عبارة عن شاشات تلفزيونية تستخدم في المطارات، محطات القطارات وكذلك محطات النقل البرية.
- تكمن أهمية هذه اللافتات مقارنة مع المطبوعة واللافتات الثابتة في وضوح حجم الخط حيث تعرض السطور والجمل لمدة تفوق 10 ثواني، وهي موجهة خصيصا لضعاف البصر.
- تكون مضادة للانعكاس وتثبت بعيدا عن أشعة الشمس المباشرة.

ب. لافتات صوتية:

- للمعلومات الصوتية أهمية كبرى على غرار المعلومات البصرية كونها تعلن متغيرات غير متوقعة على الخدمات، وفي حالات الطوارئ.
- لا تقتصر هذه الأخيرة على الإعلانات، المركبات ووسائل النقل بل تشمل أيضا معلومات الهاتف ومكاتب بيع التذاكر.



صورة رقم 5: لافتة بنقوش برايل



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

ج. لافتات بنقوش برايل: تستخدم لتسهيل عملية الحركة والتوجيه داخل المنشآت التجارية، الفنادق والمنشآت الكبرى.

3.3.3. مداخل العمارات والمنشآت الكبرى:

أ. المنشآت الكبرى:

- تحدد شوارع المشاة بشكل واضح داخل المنشآت خاصة داخل محطات النقل.
- عرض داخلي للأبواب يسمح بسهولة حركة الكراسي المتحركة، بحيث لا يقل عرض الباب عن 0.8م ويفضل 0.9م في حالة الأبواب الفردية، و 2.1م في حالة الأبواب المزدوجة.
- في حالة الأبواب الزجاجية، يجب أن تكون هذه الأخيرة محددة بشريط لوني يبلغ عرضه 1.5م، وأن يتوقف الزجاج عند 4م من الأرض لمنع الضرر من الكراسي المتحركة وعربات الأطفال.
- إذا كان الباب من النوع الدوار فيستحسن توفير باب عادي لذوي الإعاقة.

صورة رقم 6: مدخل عمارة



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

ب. مداخل البنايات:

- تجهيز السلالم بمنحدرات يجذب أن تكون ذات ارتفاع 5% وألا تتجاوز 8.3%.



صورة رقم 7: موقف حافلات مجهز



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

4.3.3. مواقف الحافلات، الترامواي والميترو:

أ. مواقف الحافلات والترامواي:

- تجهيزها بآلات شراء تذاكر بمستوى الكراسي المتحركة.
- تهيأت وسائل النقل بأبواب خاصة لفئة ذوي الاحتياجات الخاصة مجهزة بانحدارات آلية لخدمة الكراسي المتحركة.
- استخدام عربات خاصة لرفع الكراسي المتحركة وأصحابها.
- حجز أماكن خاصة بهذه الفئة داخل وسائل النقل.

صورة رقم 8: مصعد ألي في محطة الميترو



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

ب. مواقف الميترو:

- تجهيز المحطات بمصاعد آلية في حالة ما يكون الفرق جد كبير بين ارتفاع الطريق والمحطة في حالة محطة أرضية، اذ يستحيل استخدام المنحدرات.
- هذه المصاعد تراعي مقاييس الكراسي المتحركة.
- المؤشرات المتواجدة على أزرارها من أرقام وأوامر منقوشة بطريقة برايل.



صورة رقم 9: موقف سيارات خاص بذوي الاحتياجات الخاصة



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع 2006

5.3.3. مواقف السيارات: أعطت المدن

الأوروبية أهمية كبيرة لإشكالية توقف مستخدمي السيارات المعاقين فحددت بعض المعايير التي يجب الالتزام بها:

- أ. يجب ان يكون مكان توقف السيارة واسعا بقدر كافي للسماح بنقل مستخدم الكرسي المتحرك الى السيارة أي حوالي 3.6م في حين أن العرض العادي هو 2.4م.
- ب. في حالة المواقف المهيأة برصيف يجب أن يعادل الطول 6.6م للسماح بالوصول الى الجزء الخلفي للسيارة.

4.3. السياسة الجزائرية لذوي الاحتياجات الخاصة في النقل: كغيرها من بلدان العالم أظهرت الجزائر

اهتماما ملحوظا بهذه الفئة في مجال النقل باعتباره أهم وسيلة لممارسة الحياة الاجتماعية.

تظهر هذه الأهمية في إعطاء هذا الهامش حيزا في الدستور الجزائري في مادته 85, 125 الفقرة 02,04 على التوالي، وكذا اصدار القانون الخاص المتعلق بحماية الأشخاص المعاقين وترقيتهم والمسمى بالقانون 09/02 المؤرخ في 2002/02/08 في ظل المادة 8 والتي تضمن:

أ. تسهيل عملية الوصول للأماكن العمومية واستعمال وسائل النقل عن طريق بطاقة المعاق، والتي تحمل إشارة الأولوية في الاستقبال وأماكن التوقف بنسبة 4% من أماكن التوقف في المواقف العمومية للمعوق أو مرافقه.

ب. الاعفاء من دفع الرسوم والضرائب عند اقتناء السيارات السياحية ذات الاعداد الخاص وحياسة رخصة السياقة الخاصة بالمعوقين حركيا.

ج. مجانية وتخفيضات في مجال النقل لفائدة الأشخاص المعاقين بنسبة عجز قدرها 100% في تسعيرات النقل الجوي العمومي الداخلي كما يستفيد بنفس التدابير المرافقون للأشخاص المعوقين المنصوص عليهم أعلاه بمعدل مرافق واحد لكل شخص معوق وتتكفل الدولة بالتبعات الناجمة عن مجانية النقل أو التخفيض في تسعيراته.

فانبثقت من هذا الأخير عدة إجراءات أقرت في 26 أفريل 2006 بهدف تحديد كيفية استفادة الأشخاص ذوي الإعاقة من مجانية النقل وكذا التخفيض في تسعيراته، طبقا لأحكام القانون 09/02.



حيث حدد هذا الأخير أنواع الإعاقة التي تستفيد التي تستفيد من التخفيض أو مجانية النقل في مختلف مستوياته البري (سكك حديدية ونقل بري) والنقل الجوي (الداخلي)، ووفق باشتراك حيازة بطاقة المعاق التي يستلمها الشخص المعني من المديرية المكلفة بالنشاط الاجتماعي.

كما أشار المشرع في هذا المرسوم بالإجراءات المتخذة من طرف الوزارة المكلفة بالتضامن الوطني مع متعاملي نقل المسافرين وكيفية دفع مستحقاتهم وفقا للأحكام التشريعية المعمول بها.

1.4.3. بعض مظاهر تطبيق هذه السياسة على أرض الواقع:

- أ. استحداث مصلحة خاصة بخدمة النقل بالطلب والتي أطلقتها مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري "ايتوزا" لفائدة الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة سنة 2012 والتي تضمن عملية النقل بعد الحجز لثلاث مستشفيات فقط في العاصمة (بن عكنون، الشاطئ الأزرق ومستشفى تقصرايين) بتعداد حافلتين فقط بسبب الكلفة الباهظة.
- ب. تخصيص مقاعد شاغرة خاصة بهم في الترامواي وميترو الجزائر.
- ج. تخصيص مواقف سيارات لفئة ذوي الاحتياجات الخاصة في المنشآت الكبرى.
- د. تجهيز مؤسسات قطاع العدالة بتقنيات جديدة على مستوى السلام التي تسمح بالتنقل السلس لفئة المعاقين حركيا.
- هـ. تجهيز المنشآت الكبرى بممرات ومنحدرات خاصة بهذه الفئة.

4. المعايير التصميمية:

هناك مجموعة من المعاقين الذين يتطلبون امتيازات خاصة يجب أخذها بعين الاعتبار، وهي تعبر عن مقدار المساحات اللازمة عند تخطيط العمارة أو العمارة الداخلية، فالتسهيلات المساعدة لهذه الشريحة تعتبر شيئا أساسيا خاصة عند استعمالهم للمرافق المختلفة، كذلك عند عبورهم الارتفاعات والمناسيب المختلفة في الطرق والممرات. كما أن العوائق المعمارية كالأسوار والحواجز يمكن الحد منها أو تجنبها بقدر المستطاع للسماح بحرية الحركة، لذا نجد أن المجموعات المقصودة بهذا الامتياز هي التي لديها القدرة على التنقل الفردي كالمعاقين حركيا، المسنين، المكفوفين وكذا الصم البكم.

فتعتبر استمرارية الحركة دون عوائق أو حواجز تعيق ذوي الاحتياجات الخاصة من أهم التحديات التي تواجه المعمارين والمصممين الحضريين، ولهذا الغرض نستخدم الاشتراطات والمعايير التصميمية الخاصة.

1.4.1. معايير مقاسات الجسم البشري: ان المتطلبات المكانية وحركة الأشخاص الذين يستخدمون الكراسي

المتحركة، وأجهزة التنقل الأخرى بالإضافة الى الأشخاص الذين معهم أمتعة، عربات أطفال، أو عربات اليد



تختلف كما يختلف الأفراد أنفسهم اذ ينبغي أن تتوافق متطلبات المساحة والوصول مع جميع هذه الاحتمالات.

جدول رقم 2 : متطلبات الفراغات الخالية من المعوقات

الشكل	متطلبات الفراغ	نوع المستخدم
	الفراغ المطلوب للحركة على الأقل 1.65 م طولاً و 0.66 م عرضاً	شخص مع عربة أطفال أو عربة اليد
	الفراغ المطلوب للحركة على الأقل 1.5 م طولاً و 0.7 م عرضاً	شخص مع أمتعة
	الفراغ المطلوب للحركة على الأقل 0.81_0.92 م عرضاً	شخص يستخدم العكازات
	الفراغ المطلوب للحركة على الأقل و 0.71 م عرضاً	شخص يستخدم المشاية
	الفراغ المطلوب للحركة على الأقل 0.9 م و 1.50 م عرضاً	شخص يستخدم عصا طويلة



	<p>الفراغ المطلوب للحركة على الأقل 1.30م طولاً و 0.8م عرضاً</p>	<p>شخص يستخدم كرسياً متحركاً يدوياً</p>
	<p>الفراغ المطلوب للحركة على الأقل 1.36م طولاً و 0.8م عرضاً</p>	<p>شخص يستخدم كرسياً كهربائياً</p>
	<p>الفراغ المطلوب للحركة على الأقل 1.40م طولاً و 0.80م عرضاً</p>	<p>شخص يستخدم سكوتر التنقل</p>

المصدر: اعداد الباحثة بالاعتماد على الدليل الارشادي للوصول الشامل في البيئة العمرانية للمملكة السعودية 2010

صورة رقم 10: أسطح أرضيات صلبة، خالية من الوهج



المصدر: الدليل الارشادي للوصول ص 29

2.4. العناصر الخارجية:

1.2.4. أسطح الأرضيات: يفضل أن يكون سطح

الأرض مستقراً، صلباً مقاوماً للانزلاق، ولا يصدر عنه

وهج، كما يفضل الابتعاد عن الاستخدام المفرط لأنماط

الأرضيات المعقدة داخل المسارات، أو على طول الطرق

الميسرة للوصول. (الدليل الارشادي للوصول الشامل في البيئة العمرانية للمملكة

السعودية 2010، ص 30)



2.2.4. أرصفة المشاة، أرصفة الشوارع، المسارات والطرق: صورة رقم 11: طريق خارجي سهل الوصول



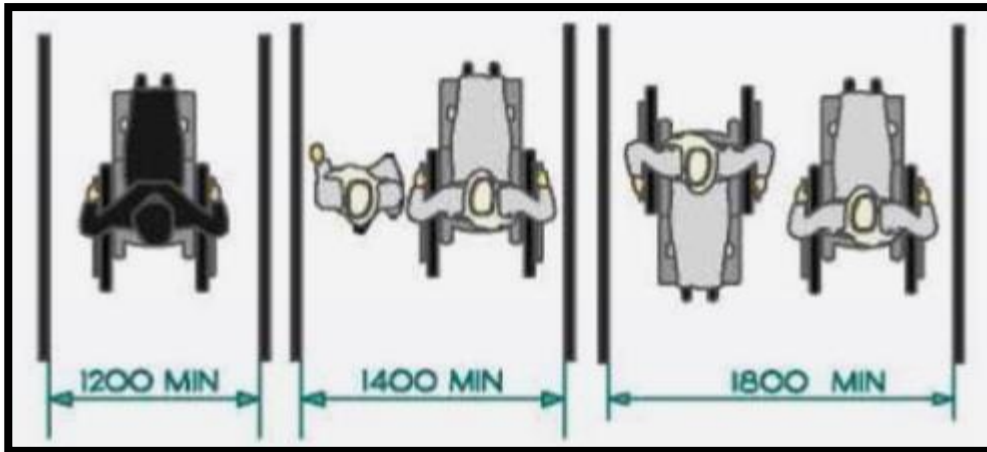
المصدر: الدليل الإرشادي للوصول ص 29

يفضل أن يعكس تصميم مسارات النقل الخارجية فهما للمسارات التي يستخدمها الأفراد، بحيث يكون عرض رصيف المشاة أو رصيف الشارع أو الممر، يوفر مساحة للأشخاص الذين يستخدمون وسائل التنقل كالعربات والكراسي المتحركة مع وضع إمكانية الدوران والمناورة بعين الاعتبار. (نفس المرجع السابق، ص 35)

بحيث يكون:

- عرض الطريق اللازم لمرور كرسيين متحركين في نفس الوقت بحد أدنى 1.2م وحد أعلى 1.8م.
- أماكن المرور: يفضل أن تكون دون عوائق، بقياس عرض لا يقل عن 1.8م. (نفس المرجع السابق، ص 36)

صورة رقم 12 : اتساع عرض ممرات الوصول



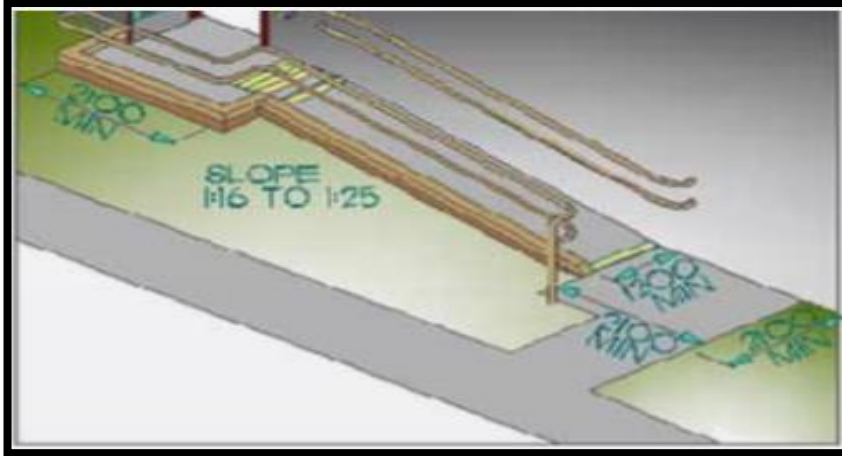
المصدر: الدليل الإرشادي للوصول ص 37

3.2.4. المنحدرات الخارجية:

- يفضل أن يكون المنحدر بين 4% (1/25) و 5% (1/16).
- ألا يزيد الطول الأفقي للمنحدر على 9 أمتار. (نفس المرجع السابق، ص 40)
- يفضل أن يكون الحد الأقصى للميل العرضي لسطح المنحدر 2% (50/1).
- حماية حواف المنحدر.



صورة رقم 13: المنحدرات الخارجية وحماية حوافها

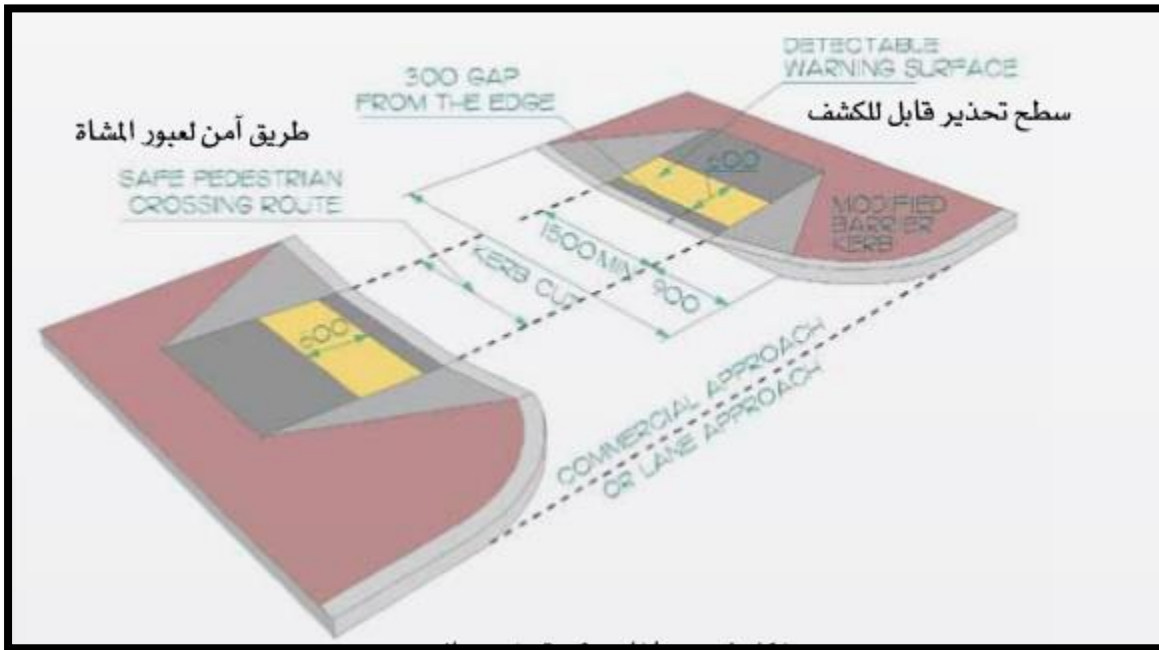


المصدر: الدليل الإرشادي للوصول ص 42

4.2.4. منحدرات الأرصفة:

- يفضل أن يكون الميل الجاري لمنحدر الرصيف ما بين 2% (1/50)، 5% (1/20)
- يفضل أن يكون العرض الأدنى لمنحدرات الرصيف 1.5م. (نفس المرجع السابق، ص 47، 48)

صورة رقم 14 : منحدر رصيف مع سطح تحذير قابل للكشف

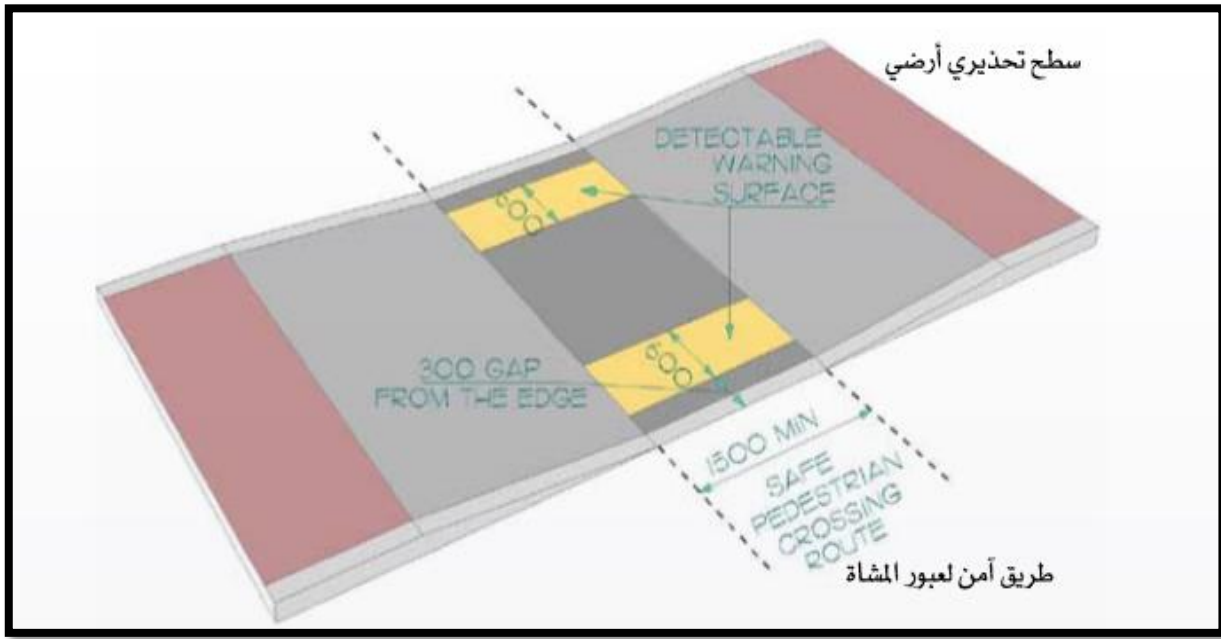


المصدر: الدليل الإرشادي للوصول ص 49



5.2.4. جزر التقسيم المروري والجزر الوسطية: تعد جزر التقسيم والجزر الوسطية منطقة أمان للجميع، خاصة في الطرق الواسعة، تعمل على مساعدة الأشخاص الذين يفتقدون السرعة في المشي، أو من لديهم حدود في التحمل، فينبغي ان تكون هذه الأخيرة واسعة بالقدر الكافي لا يقل عن 1.5م لاستقبال الكراسي المتحركة أو سكوترات التنقل، ويفضل أن يتم تمييزها بأسطح تحذيرية أرضية للتفريق بين مناطق المشاة وحركة المرور. (الدليل الإرشادي للوصول الشامل، ص54)

صورة رقم 15 : جزيرة تقسيم مرورية



المصدر: الدليل الإرشادي للوصول ص 55

6.2.4. مواقف المركبات:

- ينبغي أن تكون مواقف محدودتي النقل بعرض 2.4م كحد أدنى وطول 6.1م مع وجود ممر للوصول بالجوار بعرض 1.2م على الأقل. (الدليل الإرشادي للوصول، ص59)

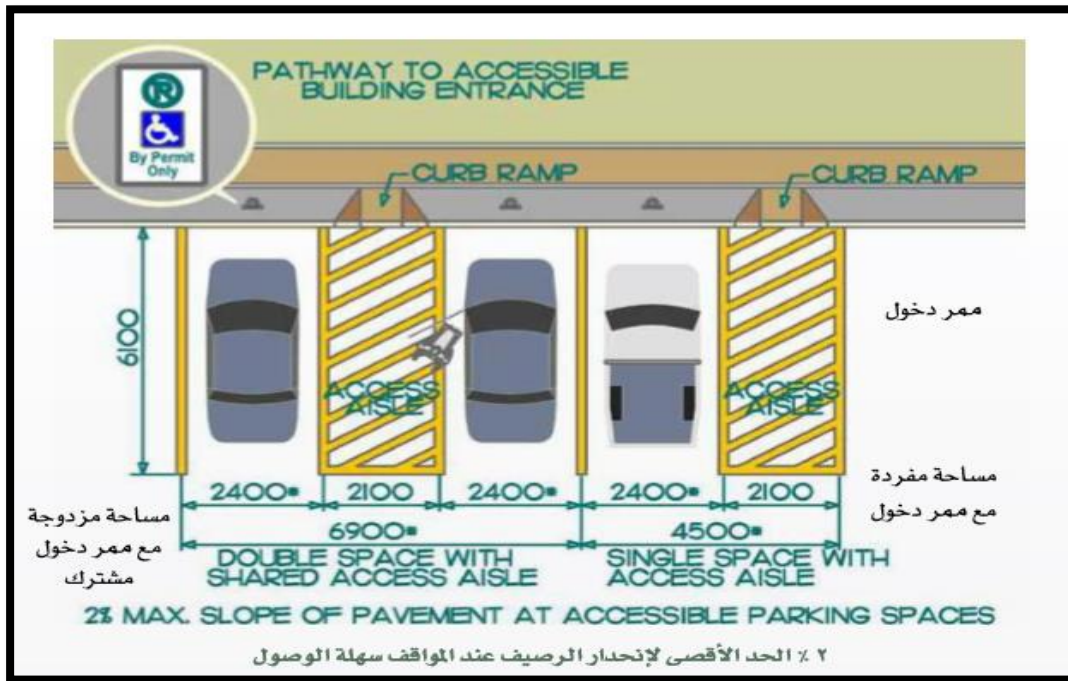


جدول رقم 3 : عدد المواقف المخصصة لذوي الاحتياجات الخاصة مقارنة بالعدد الكلي للمواقف

العدد الكلي لأماكن إيقاف السيارات المتوفرة	الحد الأدنى لعدد الأماكن الخاصة بذوي الاحتياجات الخاصة
من 1 الى 50	1
من 51 الى 100	2
من 101 الى 200	2
من 201 الى 300	3

المصدر: الدليل الإرشادي للوصول ص57

صورة رقم 16: موقف سيارات موجه لفئة ذوي الاحتياجات الخاصة



المصدر: الدليل الإرشادي للوصول ص61



7.2.4 الأرصفة والحافلات: يبدو من شوارعنا خلوها مما يمكن وصفه بالعلاقة الحميمة بين الأرصفة ومداخل الحافلات، وعلى الرغم من ضعف النقل العام داخل المدن إلا أن تلك العلاقة تبدو شبه مفقودة. من المهم أن يكون الوصول إلى الحافلة في مواقف الحافلات سهل المنال بالنسبة للمعاق بحيث يستطيع الركوب أو ترك الحافلة بسهولة، وهذا يكمن من خلال أساليب عدة من بينها:

- **مصعد الباب الأمامي:** يعد هذا النوع وموقعه في منتصف الحافلة الأكثر شيوعاً وفيه يتحول المدخل الأمامي للحافلة إلى مصعد صغير ليستخدمه الأشخاص العاجزين عن استخدام الدرج، وهو نوع عملي وسريع لا يحتاج تدخل السائق.
- **مصعد الباب النصفى:** يأتي هذا النوع في المرتبة الثانية من حيث الانتشار إلا أنه يتصف بالبطيء، فضلاً عن أنه يحتاج إلى تدخل من السائق، وكذا إلى مسافة وقوف أطول في موقف الحافلات.
- **الحافلات ذات الأرضية المنخفضة:** يتميز بارتفاعه عن الأرض بنحو 25 سم إلى 35 سم بحيث ينبغي أن يتناسب مع ارتفاع الرصيف في أماكن صعود ونزول الركاب.

ولابد الإشارة إلى أن منحدر الرصيف لابد أن يكون جزءاً من مواقف الحافلات كي يتمكن ذوي الكراسي المتحركة من المشاة من الوصول إلى الحافلة بيسر، فضلاً عن رصف ممر المشاة إلى موقف الحافلات وابعاد كل أثاث للطريق قد يعيق الرؤية. (علي الغامدي وهذلول الهذلول، ص 13، 14)

المصدر 18: حافلات ذات أرضية منخفضة



المصدر 17: مصعد الباب النصفى لحافلة



المصدر: تحسين الوصول للنقل للجميع سنة 2006



خلاصة الفصل:

المعاقين فئة من المجتمع لهم الحق في أن يأخذوا فرصتهم في الحياة عن طريق توفير ما يسهل عملية الاختلاط والاندماج فيه، هذا ما دفع بالهيئات الدولية الى توفير جملة من القوانين تحفظ حقوقهم ممثلة في بروتكول هيئة الأمم المتحدة لسنة 2006 والجزائر كغيرها من بلدان العالم وذلك بوضع القانون 09/02. أعطت هذه القوانين أهمية خاصة لنقل وتنقلات هذه الفئة وهذا ما نتج عنه مجموعة من المعايير التصميمية والاشتراطات التي تسمح بإمكانية وصول هذه الفئة للمحيط الاجتماعي، المادي، الاقتصادي والثقافي فنجد من بينها المواصفة الجزائرية للوصول NA16227 وكذا المرسوم التنفيذي رقم 06_455.

الفصل الثاني

الدراسة التحليلية لمدينة بجاية

تمهيد

1. الموقع الجغرافي والإداري

1.1. الموقع الجغرافي

2.1. الموقع الإداري

3.1. الدراسة المناخية

2. بلدية بجاية.

1.2. الموقع الإداري

2.2. الدراسة العمرانية

1.2.2. التطور التاريخي

2.2.2. الدراسة السوسيو اقتصادية

3.2.2. الهياكل والمنشآت القاعدية

الخلاصة



تمهيد:

تعتبر المدينة عنصرا حيا ينمو ويتطور مع الزمن، لذا سنقوم في هذا الفصل بالتركيز عليها وهذا بالتعامل مع الخلفية التاريخية لها للترابط الموجود بينها وبين مراحل قيام وتطور المدينة، ومنه تطور شبكة الطرق التي تعتبر الوسيلة الأولى للوصول لمختلف مكونات الوسط الحضري سواء المادية أو الطبيعية. وكذا سنتطرق لدراسة النمو السكاني والسكني مع تسليط الضوء على فئة ذوي الاحتياجات الخاصة في المدينة.

1. الموقع الجغرافي والإداري:

1.1. الموقع الجغرافي: تقع مدينة بجاية ضمن ولاية بجاية التي هي منطقة ساحلية في الوسط الشرقي للجزائر، تقع بين امتدادات جبال جرجرة وجبال البابور، تمتد على شريط ساحلي قدره 100 كلم، تبعد عن العاصمة "الجزائر" بحوالي 240 كلم، بلغ عدد سكانها حسب احصائيات 2008 حوالي 990.951 نسمة بكثافة تقدر ب 307 نسمة/كل م2 تضم (19) دائرة و (52) بلدية. تظهر أهمية الموقع الاستراتيجي للمنطقة في تنوع بنيتها التحتية حيث نجد:

- ✓ شبكة طرق واسعة تقدر 808.658 كلم تربط الولاية بمختلف الولايات المجاورة لها:
- الطريق الوطني رقم 09 الرابط بين بجاية وسطيف.
- الطريق الوطني رقم 12 الرابط بين بجاية والجزائر وتيزي وزو.
- الطريق الوطني رقم 26 الرابط بين بجاية، لقصر، مشدالة المتقاطع مع الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر وقسنطينة.
- ✓ خط سكة حديدية على طول 85 كلم الرابط بين بجاية وبنى منصور.
- ✓ ميناء تجاري وسياحي من بين أهم الموانئ الجزائرية الستة.
- ✓ مطار دولي يربط بين بجاية والجزائر وأهم المدن الفرنسية.

2.1. الموقع الإداري: تحد الولاية إداريا خمسة ولايات، وهي على التوالي ولاية جيجل شرقا، ولايتي

سطيف وبرج بوعرييج جنوبا، ولايتي تيزي وزو وبويرة غربا، والبحر الأبيض المتوسط شمالا.



خريطة رقم 1 : الموقع الإداري لولاية بجاية



Kilometers
0 5 10 20 30 40

Coordinate System: GCS WGS 1984
Datum: WGS 1984
Units: Degree

المصدر: أنجاز الباحثة 2016



3.1. الدراسة المناخية: يمثل المناخ العامل الأول المؤثر في تحريك الظواهر المؤثرة في عدم استقرار الوسط الطبيعي، كما أنه يعمل على تغيير الغطاء النباتي وتغيير النظام الهيدرولوجي. يسود ولاية بجاية مناخ البحر الأبيض المتوسط المتميز بجوه الممطر والبارد شتاء، الحار والجاف صيفا وهذا ما ولد التنوع في المجال الطبيعي للمنطقة.

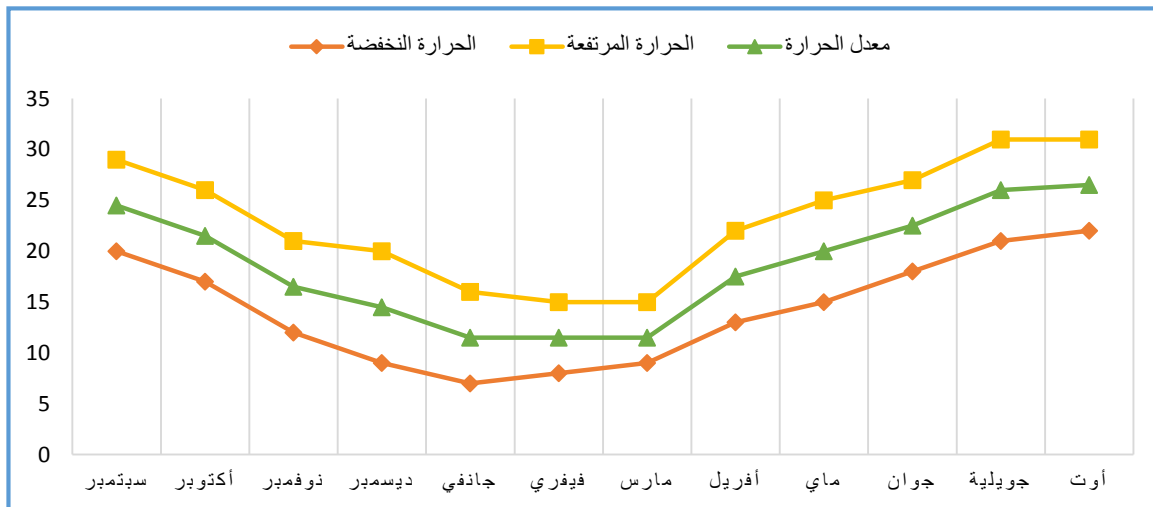
✓ **الحرارة:** يصل معدل الحرارة الفصلية صيفا إلى 29°، أما شتاء فيقارب 16° ولكن قد تنزل درجات الحرارة في فصل الشتاء إلى مستويات دنيا فتصل إلى أقل من 10°.

جدول رقم 4 : معدل درجات الحرارة (م°) لسنة 2015

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
حرارة منخفضة	7	8	9	13	15	18	21	22	20	17	12	9
الحرارة مرتفعة	16	15	18	22	25	27	31	31	29	26	21	20
معدل الحرارة	11.5	11.5	13.5	17.5	20	22.5	26	26.5	24.5	21.5	16.5	14.5

المصدر: http://www.titudorancea.fr/z/meteo_previsions_temperatures_bajaia_algeria.htm

تمثيل بياني رقم 1: معدل درجات الحرارة لعام 2015



المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على موقع titudorancea.fr



من خلال الدراسة التحليلية للحرارة والملاحظة الميدانية لمنطقة الدراسة نستنتج أنه كان للحرارة تأثير مباشر في اختيار أماكن التعمير، إذ نجد تركزه في المناطق الساحلية والمناطق الجبلية الغابية لاعتدال مناخها.

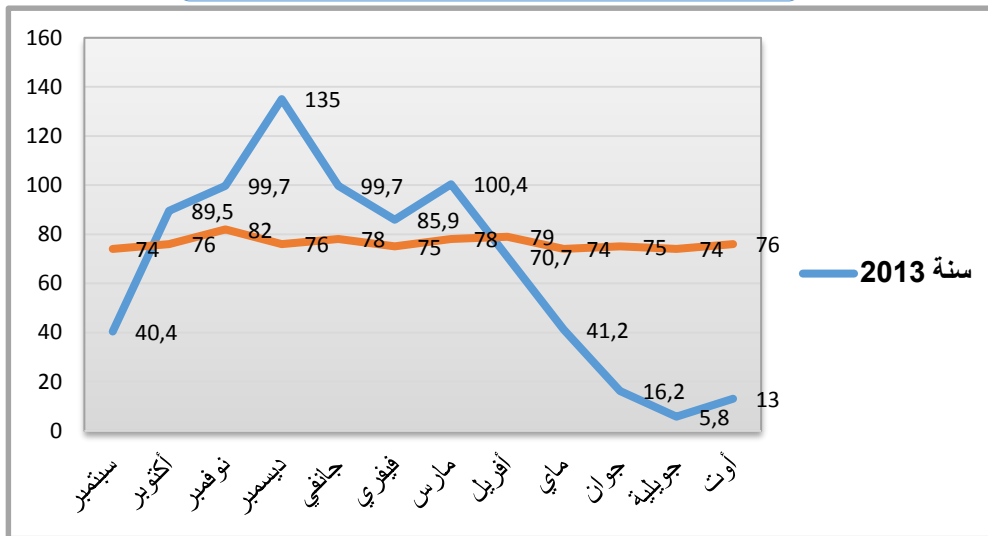
✓ **التساقط:** نلاحظ الانتظام التام في كميات التساقط رغم أن بجاية تقع في منطقة تتصف بعدم الانتظام في التساقط السنوي بسبب التغيرات المناخية الكبرى حيث يقدر معدل التساقط لعام 2015 بحوالي 917مم في السنة، بحيث سجلت أعلى نسبة تساقط في شهر نوفمبر ب 82 مم.

جدول رقم 5 : معدل التساقط (مم) لسنتي 2013 و 2015

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
سنة 2013	99.7	85.9	100.4	70.7	41.2	16.2	5.8	13	40.4	89.5	99.7	135
سنة 2015	78	75	78	79	74	75	74	76	74	76	82	76

المصدر: http://www.titudorancea.fr/z/meteo_previsions_temperatures_bejaia_algeria.htm وموقع www.fr.allemestat.com

التمثيل بياني رقم 2: معدل التساقط لعام 2015

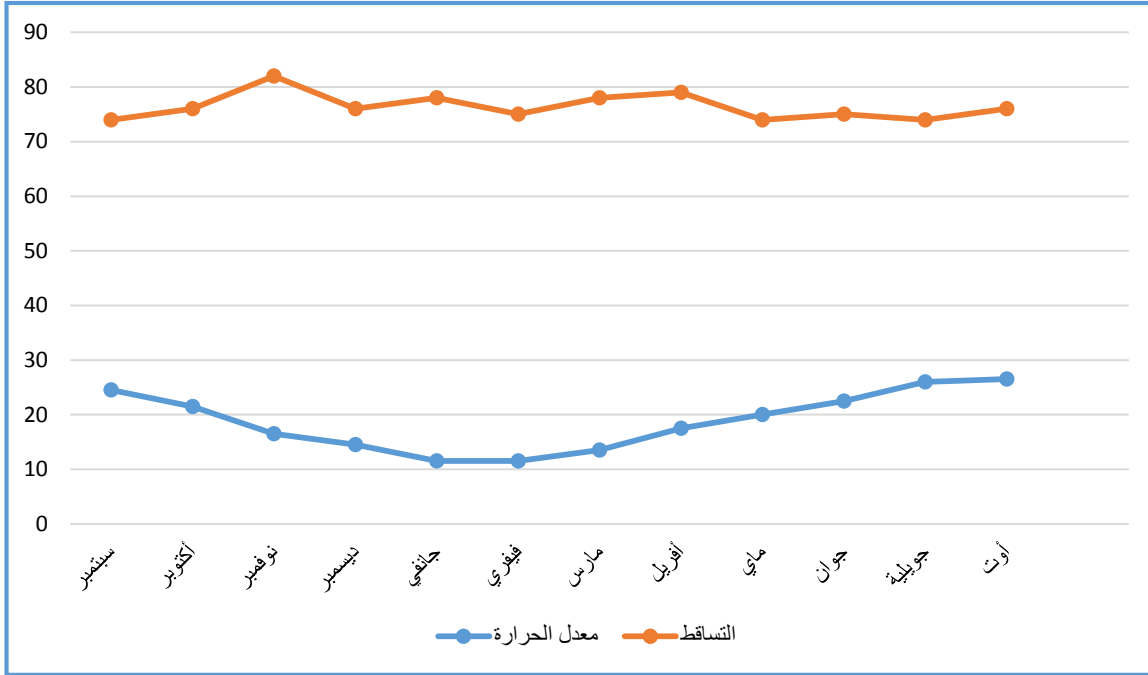


المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على موقع titudorancea وموقع allemestra



من الجدول والرسم البياني نلاحظ الاختلاف الكبير والملاحظ بين كلتا السنتين وهذا ما يدل على أن مدينة بجاية متأثرة بالتغير المناخي الذي يعاني منه العالم، فنجد انخفاضا ملحوظا على مستوى مناسيب التساقط التي لا تتعدى 82 مم كأقصى حد لها.

التمثيل بياني رقم 3: العلاقة بين التساقط والحرارة لسنة



المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على موقع tudorancea وموقع allemestra

صورة رقم 19 : اتجاه الرياح



✓ الرياح: اتجاه الرياح وقوتها تتغير حسب الفصول، شتاء تكون الرياح محملة بأمطار وهي رياح شمالية غربية، أما الرياح الجنوبية الشرقية فهي تعمل على حمل بعض التيارات الهوائية الجافة مما يسبب في إرتفاع درجات الحرارة في المنطقة في فصل الصيف.

المصدر: google earth، موقع wikipédia ومعالجة الطالبة



2. بلدية بجاية:

1.2. الموقع الإداري: تقع بلدية بجاية في الشمال الشرقي للولاية يحدها كل من:

- ✓ البحر الأبيض المتوسط في الشمال والشمال الشرقي.
- ✓ بلدية بوخليفة في الجنوب الشرقي.
- ✓ بلدية تالة حمزة في الجنوب الغربي.
- ✓ بلدية توجة في الشمال الغربي.

خريطة رقم 2 : الموقع الإداري للبلدية





2.2. الدراسة العمرانية:

1.2.2. التطور التاريخي: عرفت مدينة بجاية مرور العديد من الحضارات القديمة التي ساهمت في التطور التاريخي والرقى الحضري والعمراني لهذه الأخيرة، فنجد الفترة الفينيقية (1100_176 ق.م)، الرومان (ق.5)، الوندال (429_533م)، البيزنطيين (533_648م)، الحماديين (1067_1162م)، الغزو الاسباني (1510م)، الأتراك (1556_1833م) الذين قاموا بإنشاء مدينتهم على أنقاض المدينة الاسبانية ثم جاء الفرنسيون (1833م_1962).

جدول رقم 6 : التطور التاريخي لمدينة بجاية وأهم مميزات كل فترة

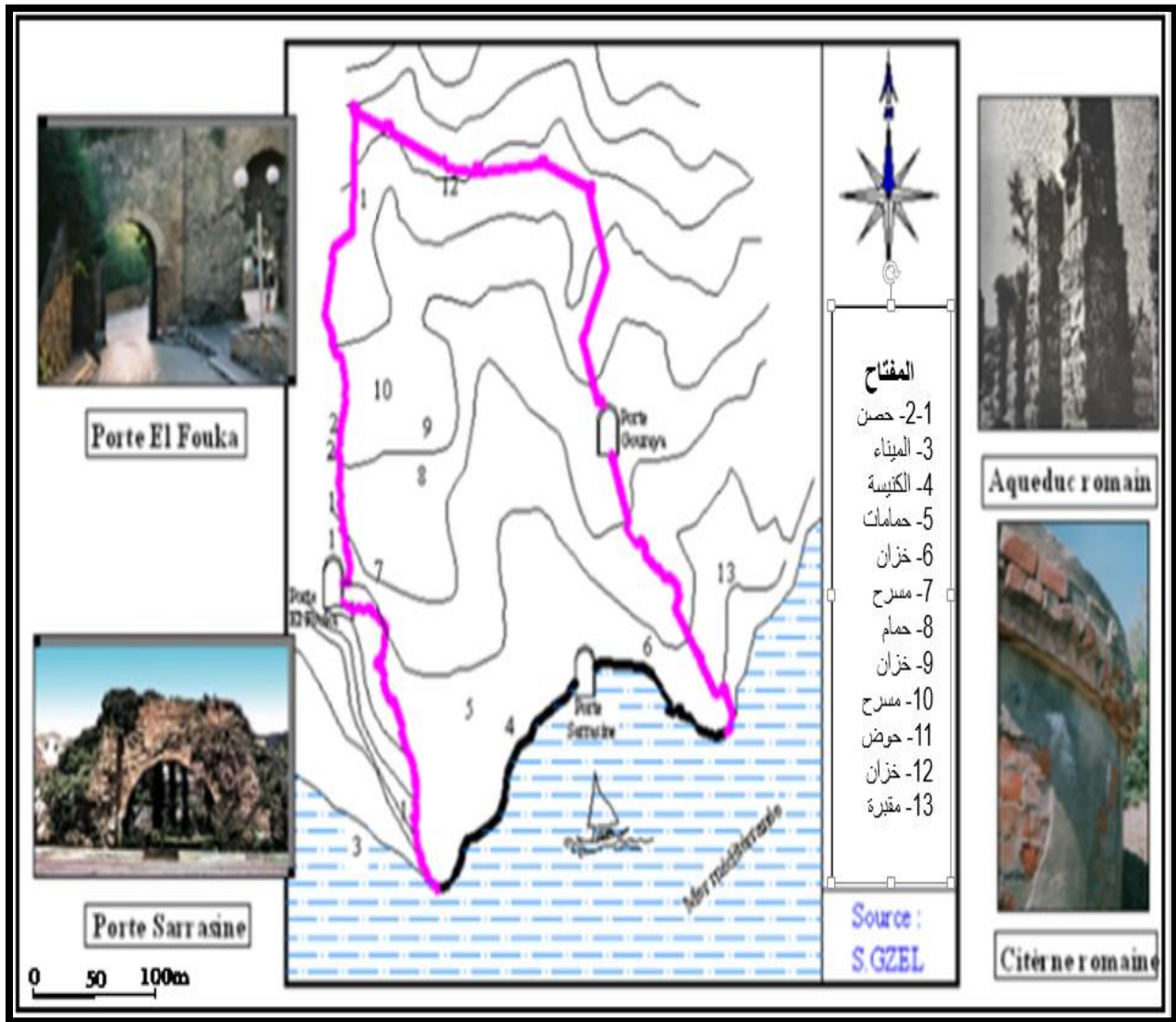
مميزاتها	الفترة التاريخية
تشبيد ميناء بجاية كأول نوات للمدينة.	الفترة الفينيقية القرن 12-القرن 18 ق.م
إعادة تسمية المدينة *الناصرية* تقسيم المدينة إلى 21 مقاطعة. تدعيم المدينة ب أربعة أبواب أخرى وإعادة تسمية الأولى وهي: باب لبحر، باب انسيون، باب المرسى، باب البمود، باب الفوقة، باب اللوز، باب المرقوم، باب القصبه. بناء وتشبيد القصور: قصر اللؤلؤة، قصر النجمة وقصر أميمون. تشبيد المساجد والحصون: برج الأحمر، شوفر سريد.	الفترة الحمادية 1067-1162م
تحويل القصور والمساجد إلى كنائس. تشبيد الحصون: القصبه، برج موسى وقورا يا.	الفترة الاسبانية 1510-1555م
إنشاء أول مركز اقتصادي في المدينة: سيدي السوفي	الفترة التركيبية 1555-1833م
إعادة تأهيل الحصون العسكرية. إنشاء ثكنات جديدة. إنشاء إقليم سيدي السوفي وتقسيمه: جزء للمستوطنين، جزء للسكان الأصليين. توسيع المحاور الهيكلية للمدينة. تنمية الواجهة البحرية إنشاء أحياء جديدة	فترة الاستعمار الفرنسي 1833-1962م
توسيع المدينة بالتدخل على شارعي *الحرية* و *لعجوز* إنشاء مباني HLM وفق خطط مشروع قسنطينة	1871-1962م



فترة ما بعد الاستعمار 1962-1990م	-1962 1970م	- نخوض المدينة على أنقاض بعض الأحياء المشيدة في الفترة الاستعمارية: مركز المدينة، حي اغيل أو عزوق، الميناء، احدادن.
	-1970 1990م	- تقسيم المدينة مجموعة من المناطق ZONE: صناعية، إدارية، عمرانية، جامعية، متعددة الرياضات
فترة 1990-2013م	-	انشاء مناطق حضرية جديدة ZHOUNE

المصدر: اعداد الباحثة 2016

مخطط رقم 1 : الفترة الرومانية (القرن الخامس)



المصدر: www.wikipedia.com + معالجة الطالبة 2016



مخطط رقم 2: الفترة الحمادية (1162_1067)



المصدر: www.wikipedia.com + معالجة الطالبة 2016

مخطط رقم 3: الفترة الاسبانية (1510_1555م)



المصدر: www.wikipedia.com + معالجة الطالبة 2016



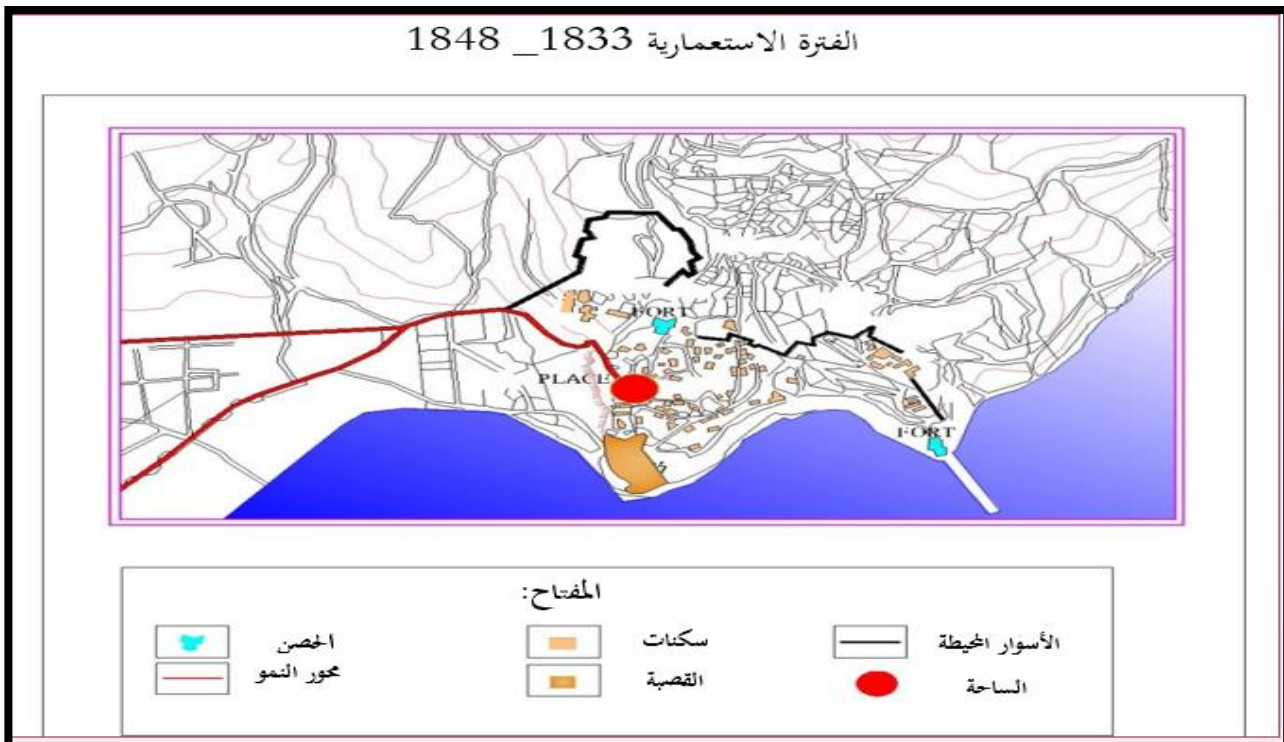
مخطط رقم 4 : الفترة التركية (1555_1833م)



المصدر: www.wikipedia.com + معالجة الطالبة 2016

مخطط رقم 5: الفترة الاستعمارية (1833م_1848)

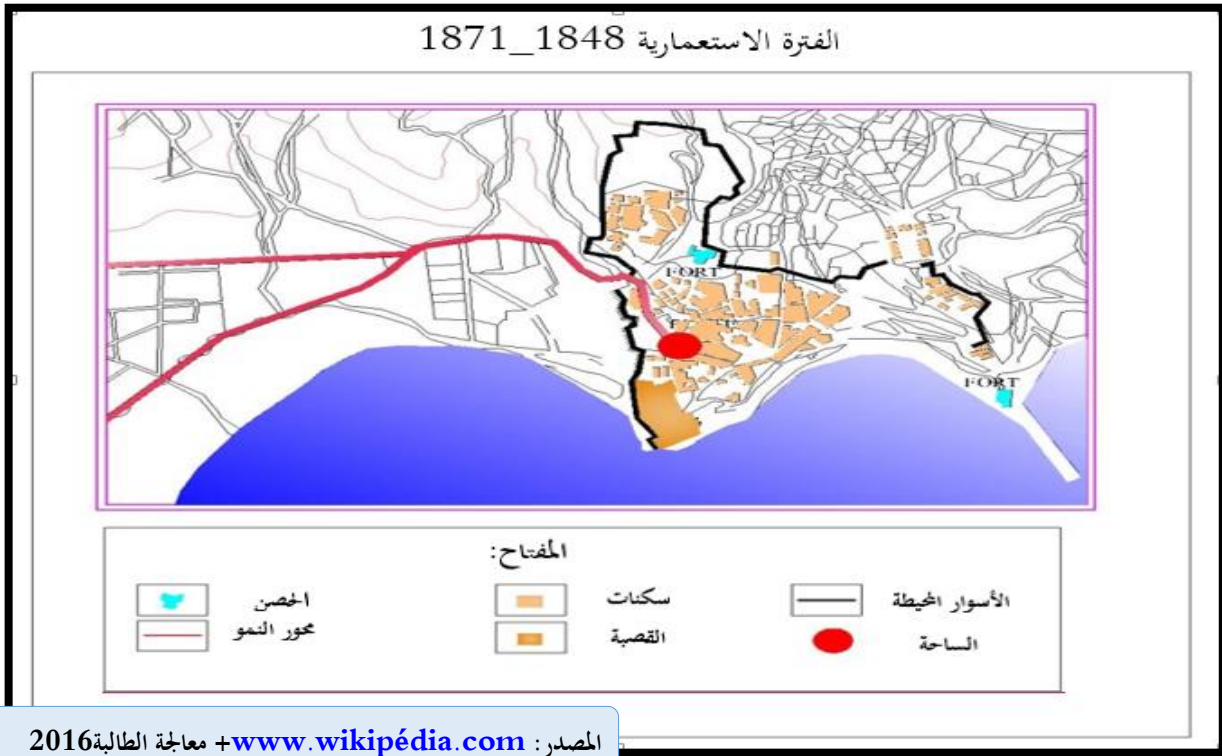
الفترة الاستعمارية 1833_1848



المصدر: www.wikipedia.com + معالجة الطالبة 2016

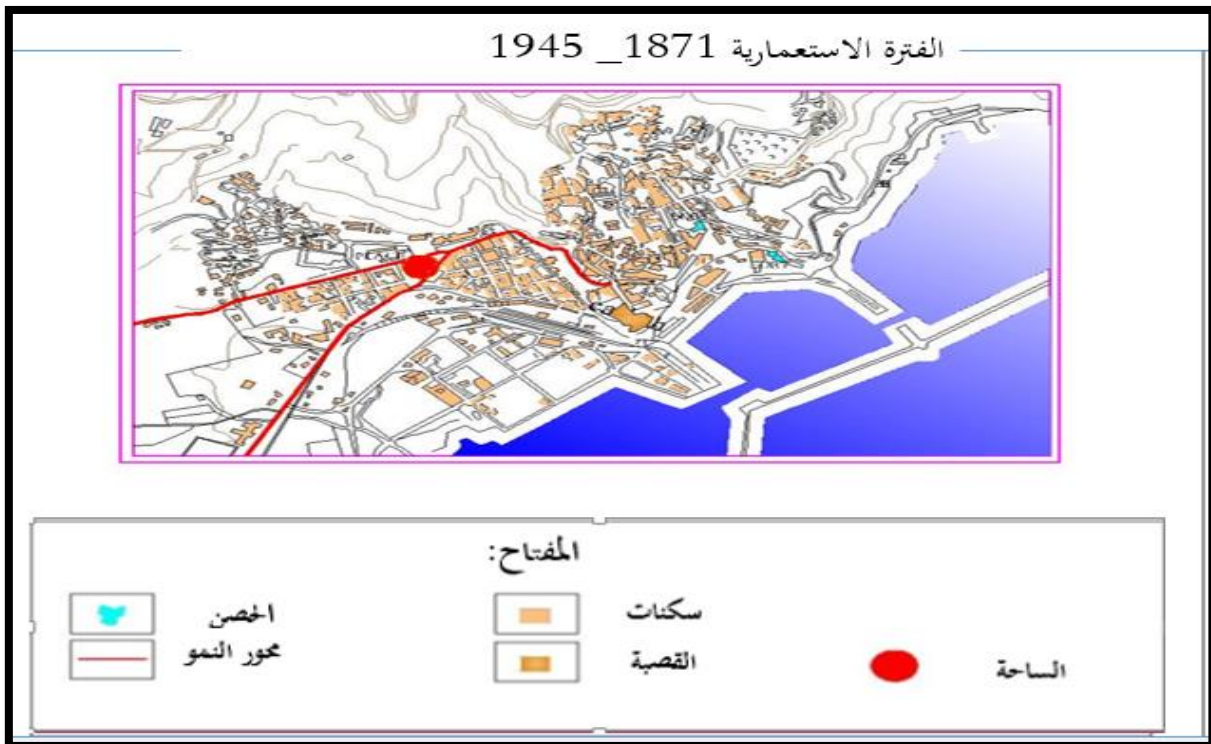


مخطط رقم 6: الفترة الاستعمارية (1871_1848م)



المصدر: www.wikipedia.com + معالجة الطالبة 2016

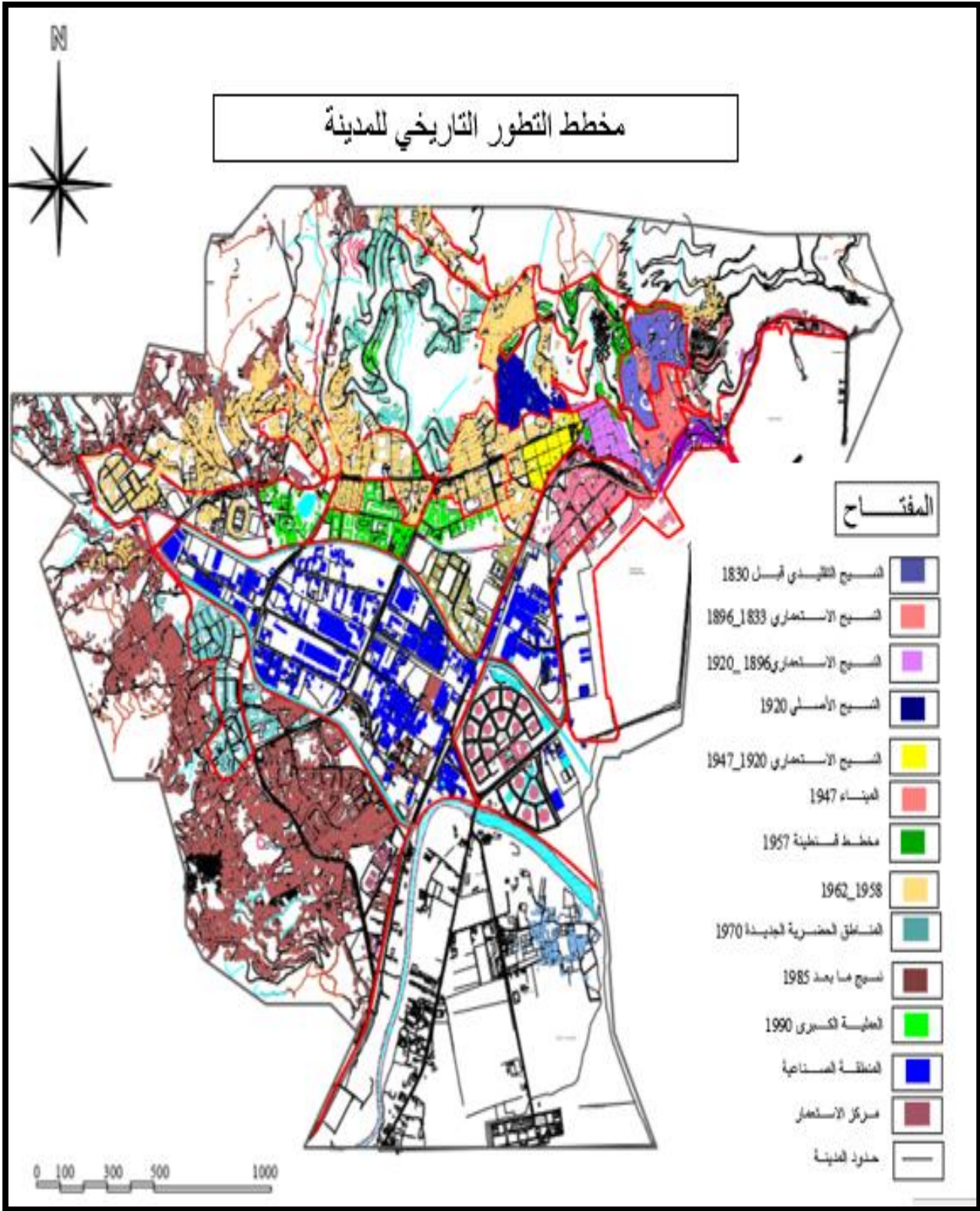
مخطط رقم 7: الفترة الاستعمارية (1871_1945م)



المصدر: www.wikipedia.com + معالجة الطالبة 2016



مخطط رقم 8 : التطور التاريخي لمدينة بجاية 1830_1990



المصدر: مكتب دراسات أخام + معالجة الطالبة 2016



2.2.2. الدراسة السوسيو اقتصادية:

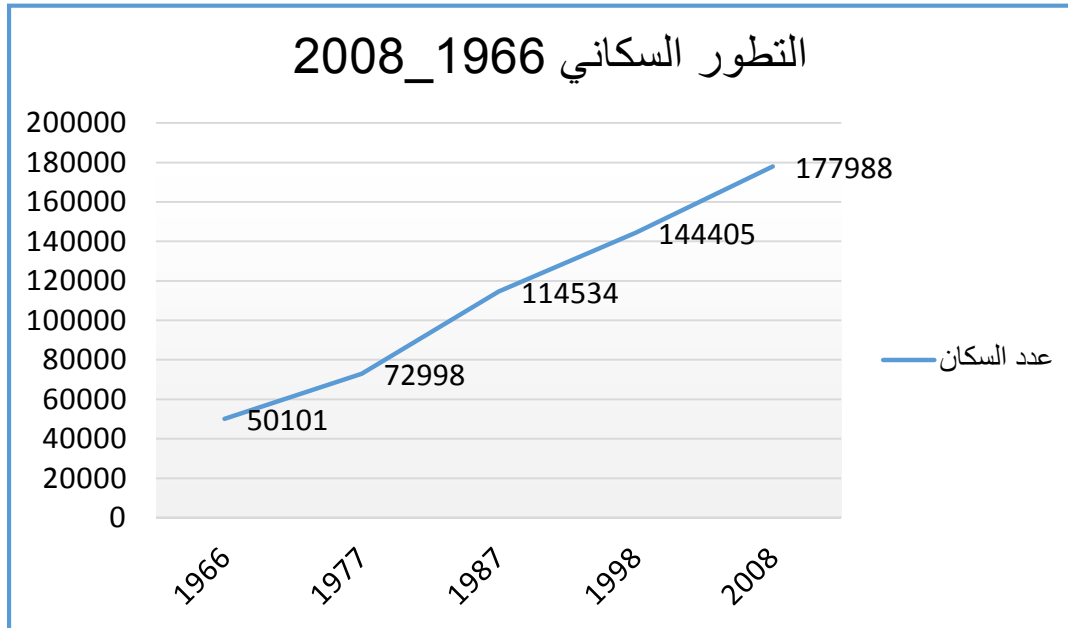
أ. الدراسة السكانية: إن دراسة السكان لها أهمية كبيرة في تخطيط وتسيير المدينة، إذ لا يمكن التكلم عن المدينة بمعزل عن السكان، لأنهم هم المسؤولون عن تطورها وازدهارها.

جدول رقم 7 : التطور السكاني لمدينة بجاية

السنة	عدد السكان	عدد المواليد	معدل الولادة ‰	عدد الوفيات	معدل الوفيات ‰	الزيادة الطبيعية	معدل الزيادات الطبيعية ‰
1966	50101	3215	64.17	921	18.38	2294	45.78
1977	72998	5141	70.42	1218	16.68	3923	53.74
1987	114534	5636	49.20	994	8.67	4642	40.52
1998	114405	3707	25.67	926	6.41	2781	19.25
2008	177988	6000	33.47	1263	7.04	4737	26.42

المصدر: م التوجيهي للتهيئة والتعمير 2011+ معالجة الباحثة

تمثيل بياني رقم 4 : التطور السكاني لمدينة بجاية



المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على معطيات PDAU 2011



يبين التمثيل البياني رقم 3 تطور السكان في مدينة بجاية بين 1966 و2008، بمعدل ثلاث مرات، فنلاحظ منه ارتفاع عدد السكان الكبير الذي انتقل من 50101 نسمة عام 1966 ليلعب 177988 نسمة عام 2008 رغم التناقص الكبير الذي عرفه معدل الزيادة الطبيعية لنفس الأعوام بالترتيب من 45.78%، 26.46%، وهذا راجع لعدة أسباب أهمها الأسباب التاريخية و المرتبطة بالفترة الاستعمارية و الأسباب الاقتصادية المتمثلة في التطور الاقتصادي الذي عرفته المنطقة.

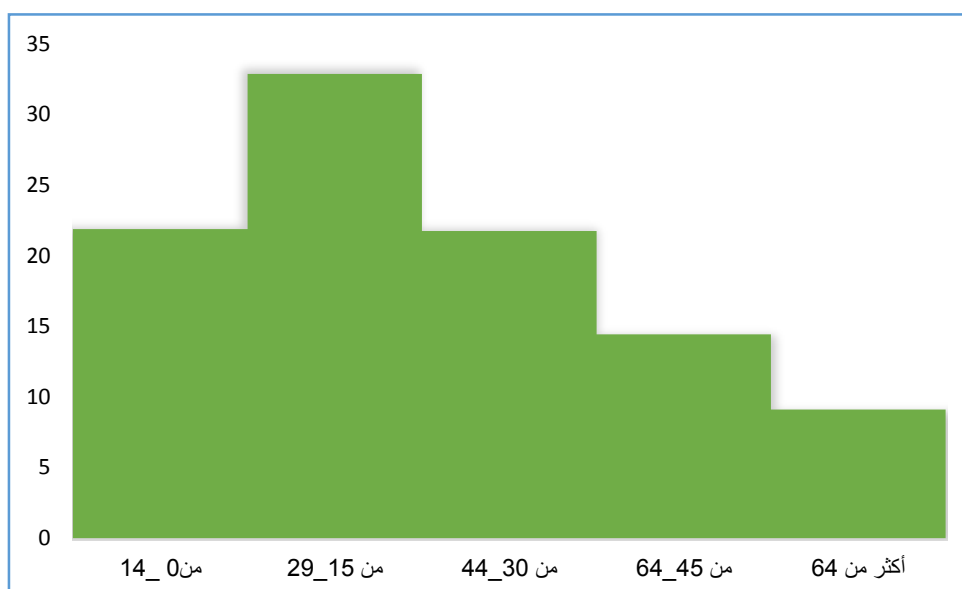
✓ توزيع السكان حسب الجنس والسن لبجاية:

جدول رقم 8 : توزيع السكان حسب الفئات العمرية

العمر	14_0		29_15		44_30		64_45		أكثر من 64	
	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد
ذكر	11.21	108395	16.91	163525	11.22	108433	7.40	71592	2.92	28225
أنثى	10.67	103125	15.94	154060	10.52	101725	7.03	67952	6.18	59798
المجموع	21.88	211520	32.85	317585	21.74	210158	14.43	139544	9.10	88023

المصدر: م. التخطيط والإحصاء 2012+ معالجة الباحثة 2016

تمثيل بياني رقم 5 : توزيع السكان حسب الفئات العمرية



المصدر: اعداد الباحثة 2016



من خلال تحليل نتائج الجدول والتمثيل البياني نلاحظ بأن الفئة الغالبة هي فئة [15_29] بنسبة 33% أي أن المجتمع عبارة عن مجتمع شبابي بالدرجة الأولى، أما فيما يخص الفئة المنتجة [30_44] فهي تمثل نسبة 22%، وتمثل فئة الشيوخ أقل نسبة حيث تمثل 9%.

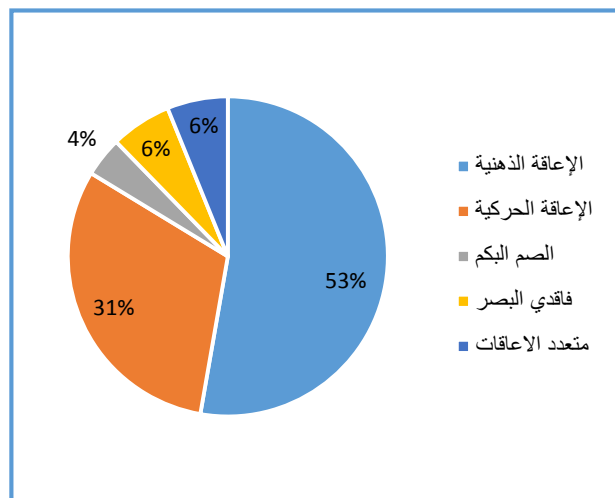
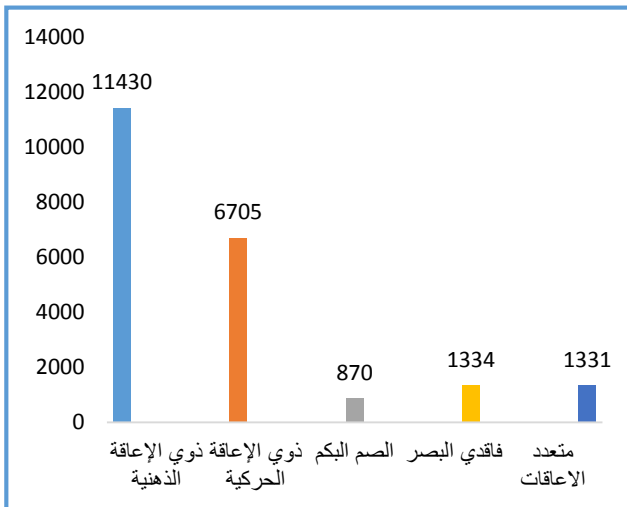
✓ ذوي الاحتياجات الخاصة في بجاية: لغياب الاحصائيات الخاصة بالمدينة سنقدم تلك الخاصة بالولاية حيث يبلغ عدد الأشخاص من فئة ذوي الاحتياجات الخاصة المسجلين لسنة 2015 في مديرية التضامن الاجتماعي حوالي 21670 مسجلا أي ما يعادل نسبة 2.27% من اجمالي سكان الولاية، ينقسمون الى فئات حسب نوع الإعاقة وهي كالتالي:

جدول رقم 9 : تقسيم ذوي الاحتياجات الخاصة حسب نوع الإعاقة

النسبة	عدد المعاقين المسجلين	نوع الاعاقة
52.74	11430	الإعاقة الذهنية
30.94	6705	الإعاقة الحركية
4.01	870	الصم البكم
6.15	1334	فاقدي البصر
6.14	1331	متعدد الاعاقات

المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على معطيات مديرية التضامن

تمثيل بياني رقم 6.7 : توزيع ذوي الاحتياجات الخاصة حسب نوع الإعاقة ونسبهم



المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على معطيات مديرية التضامن



من خلال الجدول والبيانات نجد أن لفئة ذوي الاحتياجات الخاصة في المدينة نسبة جد معتبرة تبلغ 2.27%، أكثر من 52% منها من ذوي الإعاقة الذهنية، تليها الإعاقة الحركية بنسبة 30.94% وهو رقم جد مهم باعتبار الرعاية التي هم بحاجة إليها أكثر من الفئات الأخرى من الناحية التصميمية، بينما ترجع أقل نسبة إلى الصم البكم ب 4.01%.

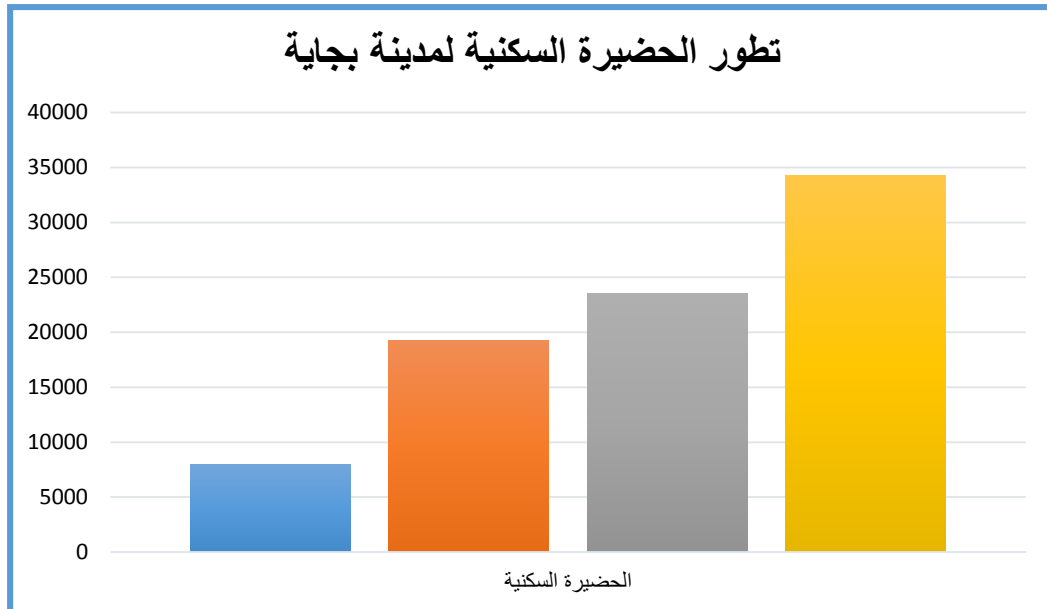
ب. الدراسة السكنية: تعد الدراسة السكنية أساس أي دراسة عمرانية بحيث يتم من خلالها إبراز مدى تطور المشاريع السكنية في المدينة، بالإضافة إلى معرفة الطابع العمراني والمعماري لها وكذا مورفولوجية النسيج العمراني بها، خاصة وأن للمدينة حضيرة سكنية جد غنية ومتنوعة.

جدول رقم 10 : تطور الحضيرة السكنية لمدينة بجاية

2008		1998		1987		1977		السنة
%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	المنطقة
95.70	34277	93.58	23490	95.1	19263	78.0	7992	بجاية
				4		1		

المصدر: 2008 RGPH

تمثيل بياني رقم 8 : التطور الحضيرة السكنية لمدينة بجاية



المصدر: اعداد الباحثة 2016



نلاحظ أن هناك تطور كبير في الحظيرة السكنية بالمدينة، فهناك توافق بين الزيادة السكنية والسكانية حيث نجد أن معامل شغل المسكن يساوي 4 فرد / مسكن وهو أقل من المعيار الوطني المقدر ب 6 فرد / المسكن مما يؤكد كفاية المساكن.

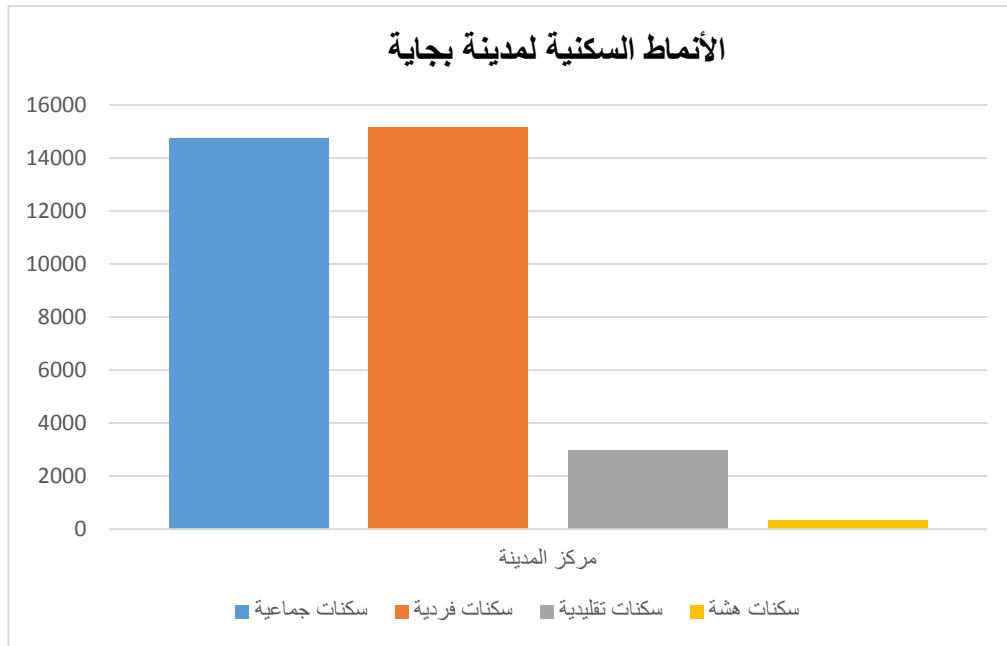
✓ أنماط السكنات:

جدول رقم 11 : أنماط السكنات

النمط المنطقة	سكنات جماعية		سكنات فردية		سكنات تقليدية		سكنات هشة	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
مركز المدينة	14739	43	15150	44.2	2948	8.6	315	0.92

المصدر: 2008 RGPH

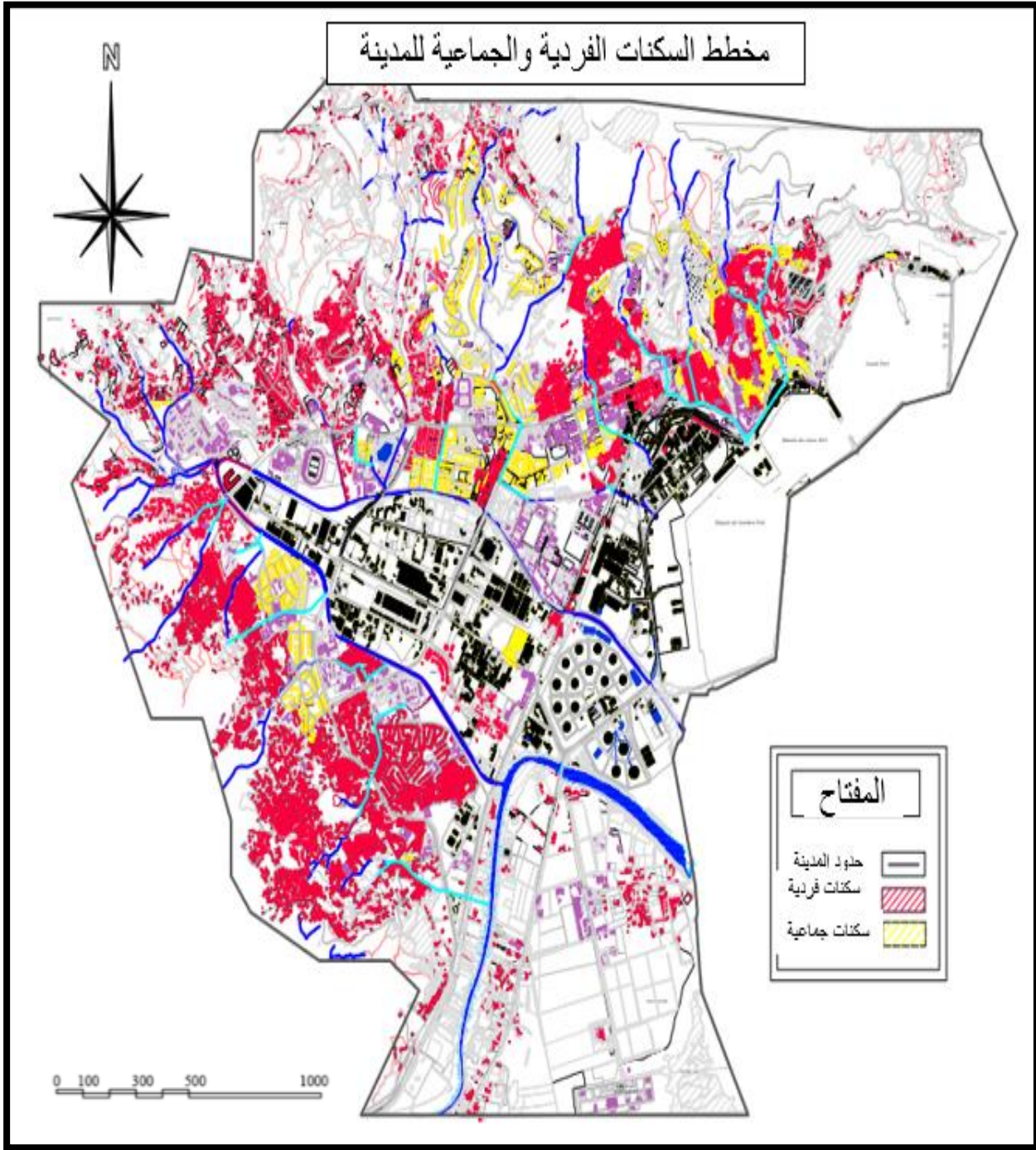
تمثيل بياني رقم 9 : الأنماط السكنية لمدينة بجاية



المصدر: اعداد الباحثة 2016



مخطط رقم 9 : الأنماط السكنية لمدينة بجاية



المصدر: مكتب دراسات أخام + معالجة الطالبة 2016



من المخطط نلاحظ أن السكنات الفردية أخذت الحصة الأكبر من أنماط سكنات المدينة بعدد يبلغ 15150 مسكن، بنسبة قدرها 44.2%، وهذا التنوع راجع خاصة للمستوى المعيشي للسكان، وكذا احتياجاتهم.

صورة رقم 21 : سكنات فردية



صورة رقم 20 : سكنات جماعية



المصدر: التقاط الباحثة 2016

ج. الدراسة الاقتصادية:

جدول رقم 12: تقديرات الشغل لمدينة بجاية

النسبة	العدد	النوع
40%	67530	القوى العاملة نشيطة
60%	101295	الفئة الغير نشيطة

المصدر: مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية بجاية

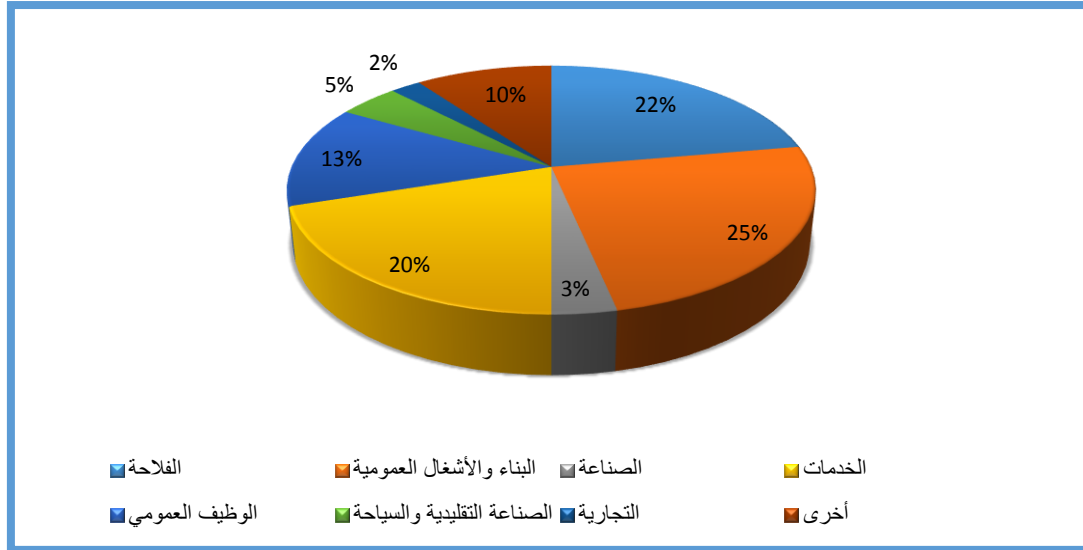


جدول رقم 13: توزيع السكان حسب المهنة لمدينة بجاية

النسبة (%)	العدد	المهنة
22	16095	الفلاحة
25	18197	البناء والأشغال العمومية
3	2108	الصناعة
20	15057	الخدمات
13	9622	الوظيف العمومي
5	3129	الصناعة
2	1661	التجارة
10	1661	أخرى
100	72912	المجموعة

المصدر: مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية بجاية 2013

تمثيل بياني رقم 10 : توزيع السكان حسب المهنة لمدينة بجاية



المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على معطيات مديرية البرمجة والميزانية 2013



من خلال تحليل الجدول والرسم البياني نلاحظ أن أغلبية السكان يمارسون نشاط البناء والأشغال العمومية بنسبة 25(%)، ثم يأتي النشاط الفلاحي بنسبة 22(%)، ثم قطاع الخدمات بنسبة 20(%)، أما النشاطات الأخرى فتمثل نسبة 10(%)

د. **التجهيزات:** هي عبارة عن مساحات مشغولة، حرة، أو مبنية تجرى فيها نشاطات متنوعة، يقصدها الأفراد لتلبية احتياجاتهم، اذ تعتبر هذه الأخيرة دليلا عن الرفاهية تكون في عدة مجالات دينية، تعليمية، خدماتية... الخ

✓ التجهيزات التعليمية:

جدول رقم 14: التجهيزات التعليمية لمدينة بجاية

الطور	عدد المؤسسات	عدد المتدربين	عدد الأقسام	عدد الأساتذة
الابتدائي	49	15852	599	666
المتوسط	21	12357	367	785
الثانوي	10	9255	224	570

المصدر: مونوغرافيا ولاية بجاية سنة 2013

✓ معدل شغل القسم في كل طور هو:

- الطور الابتدائي 26 تلميذ في القسم وهو في حالة ممتازة مقارنة مع المعدل الوطني وهو 36 تلميذ لكل قسم.
 - الطور المتوسط 34 تلميذ في القسم وهو في حالة قريبة مع المعدل الوطني وهو 36 تلميذ لكل قسم.
 - الطور الثانوي 41 تلميذ في القسم وهو أكبر من المعدل الوطني وهو 36 تلميذ لكل قسم.
- من الملاحظ أن هناك عجز كبير على مستوى الطور الثانوي، الذي يجب تداركه في أقرب وقت من خلال برمجة تجهيزات تعليمية لهذا الطور.



✓ **التجهيزات الإدارية:** تتركز أغلب التجهيزات الإدارية للمدينة في المركز، مما يسبب ضغط جد كبير على هذا الأخير ويجعله ذات حركة ديناميكية قوية.

جدول رقم 15: التجهيزات الإدارية لمدينة بجاية

التجهيز	البلدية	الولاية	الدائرة	البريد والمواصلات	مختلف المديرات
العدد	5	1	1	4	10

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية بجاية 2013

✓ **التجهيزات الصحية:**

جدول رقم 16: التجهيزات الصحية لمدينة بجاية

م. جامعي CHE		عيادة متعددة الخدمات		قاعة علاج		الصيدليات	
العدد	عدد الأسرة	العدد	عدد الأسرة	العدد	عدد الأسرة	عامة	خاصة
3	431	3	0	12	0	3	55

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية بجاية 2013

✓ **التجهيزات الدينية:**

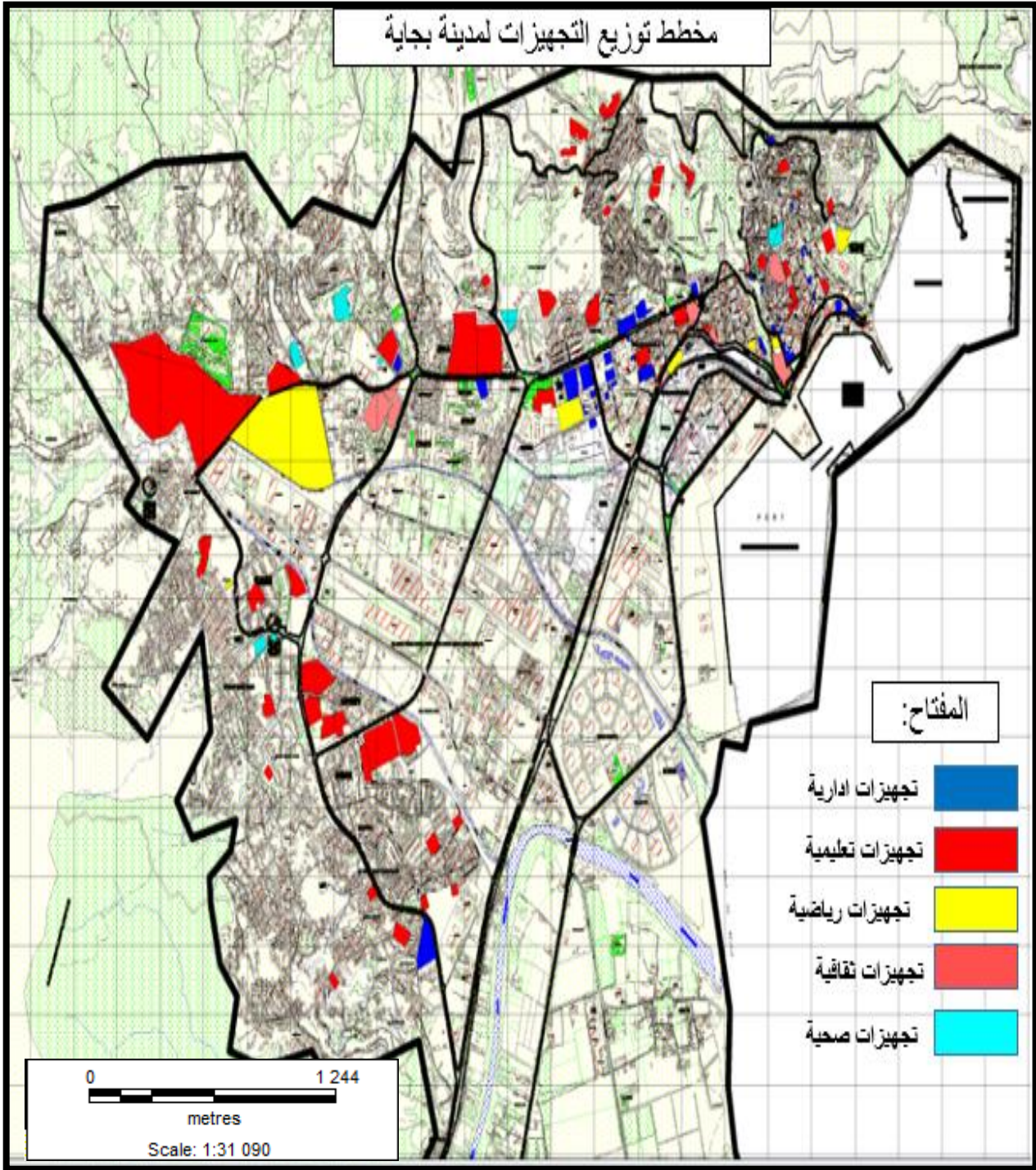
جدول رقم 17: التجهيزات الدينية لمدينة بجاية

التجهيز	مسجد	مصلى	مدرسة قرآنية	زاوية
العدد	34	1	1	31

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية بجاية 2013



خريطة رقم 3 : تموضع التجهيزات في مدينة بجاية



المصدر: اعداد الباحثة 2016



✓ **التجهيزات الثقافية والرياضية:** للتجهيزات الثقافية والرياضية دور جد هام في المدينة خاصة وان مدينة بجاية تمتلك مواقع سياحية يمكن استغلالها لتنمية المدينة ولا يتم ذلك إلا بتوفر التجهيزات الكافية والمناسبة في رفع المستوى الثقافي للمجتمع في المدينة.

جدول رقم 18: التجهيزات الثقافية لمدينة بجاية

التجهيز	م. ثقافي	مكتبة	د. ثقافة	مسرح	متحف	م. تاريخية	م. طبيعية
العدد	1	2	1	2	2	11	1

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية بجاية 2013

جدول رقم 19: التجهيزات الرياضية لمدينة بجاية

التجهيز	مركب رياضي	ملعب	قاعات خاصة	مسبح
العدد	1	2	2	2

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية بجاية 2013

صورة رقم 23: تجهيزات دينية



المصدر: التقاط الباحثة 2016

صورة رقم 22: التجهيزات إدارية





صورة رقم 25 : تجهيزات ترفيهية



صورة رقم 24 : تجهيزات تعليمية



المصدر: التقاط الباحثة 2016

من خلال الدراسة التحليلية لمختلف التجهيزات المتواجدة في المدينة ومواقعها نلاحظ بأن أغلبها متمركز في مركز المدينة مما ولد نوع من الضغط، وحركة ديناميكية كبيرة.

✓ إمكانية وصول ذوي الاحتياجات الخاصة الى مختلف تجهيزات المدينة: من الخرجات الميدانية للمدينة لوحظ أن التجهيزات المجهزة بالممرات الخاصة بذوي الإعاقة الحركية منهم اقتصر فقط على الحديثة الانشاء فقط مثل مبنى إذاعة الصومام الجديد، أو التجهيزات التي كانت معنية بعمليات الترميم مثل دار الثقافة.

صورة رقم 27 : تجهيزات حديثة الانشاء



صورة رقم 26 : تجهيزات معادة الترميم



المصدر: التقاط الباحثة 2016



3.2.2. الهياكل والمنشآت القاعدية:

أ. الطرق الوطنية والولائية: تعبر منطقة الدراسة ثلاث طرق وطنية (ط.و. رقم 24، 12 و 9) تتبع محورين رئيسيين من إقليم المنطقة: الشريط الساحلي (ط.و. رقم 24 و ط.و. رقم 9) ومجرى واد الصومام (ط.و. رقم 12)، وكذا الطريق الولائي رقم 34، لكنها لا تغطي سوى جزء بسيط من منطقة الدراسة فهي لا تزال غير قادرة على انشاء شبكة خاصة وأنها تنتهي دائما بطرق مسدودة ما يحول دون الربط بينها وبين طرق وطنية أو ولائية أخرى.

جدول رقم 20 : الطرق الوطنية و الولائية لمدينة بجاية

الحالة		الربط (الاتجاه)	العرض m	الطول Km	نوع الطريق
متوسطة	جيدة				
10.94	27.32	بجاية _ تيزي وزو _ الجزائر	7	38.267	ط.و. رقم 24
7.32	20	بجاية _ تيزي وزو	7.50_7	27.32	ط.و. رقم 12
	18.746	بجاية _ جيجل _ سطيف	7	18.746	ط.و. رقم 9
19.685	7	بجاية _ توجة _ القصر	7_4	26.685	ط. ولائي رقم 34

المصدر: PDAU 2005+ معالجة الباحثة 2016

من خلا معطيات الجدول نجد أن مدينة بجاية يمر منها ثلاث طرق وطنية وهي الطريق الوطني رقم 12 والطريق الوطني رقم 9 في الجهة الجنوبية للمدينة واللذان يتميزان بحركة ميكانيكية جد كثيفة خاصة وأهمها:
 _ يربطان المدينة بثلاث ولايات تيزي وزو، جيجل وسطيف على التوالي.
 _ الطريق الوطني رقم 9 الذي يمر على طول الشريط الساحلي للولاية والذي يصل لحالة التشبع خاصة في فصل الصيف.
 _ التقاء الطريق الوطني رقم 12 والطريق الوطني رقم 9 في المدخل الجنوبي الرئيسي للمدينة.
 والطريق الوطني رقم 24 في الجهة الشمالية للمدينة يتميز بحركة ميكانيكية ضعيفة في الأيام العادية وبحركة ميكانيكية جد قوية في الصيف لخدمة شواطئ الساحل الغربي، هذه الطرق الوطنية تؤثر على الحركة الميكانيكية لداخل مدينة وكذا حالتها الفيزيائية بالإضافة لمشكل حوادث المرور خاصة وأن هذه الطرق تتسم بالمنعرجات الخطيرة.
 كما يجتاز المدينة طريق ولائي ذو أهمية محلية وهو الطريق الولائي رقم 34 من الجهة الغربية للمدينة الذي يربط بجاية، توجة، القصر ومنه الجزائر، تيزي وزو، يمر بأحياء سكنية وبأهم تجهيز على مستوى المدينة ألا وهو الجامعة المركزية.



مخطط رقم 10 : أهم المحاور الهيكلية للمدينة

مخطط الطرق الهيكلية لمدينة بجاية



Kilometers
0 0,150,3 0,6 0,9 1,2

Coordinate System: GCS WGS 1984
Datum: WGS 1984
Units: Degree

المفتاح

الطرق الرئيسية —————
الطرق الثانوية —————

المصدر: من إنجاز الباحثة 2016



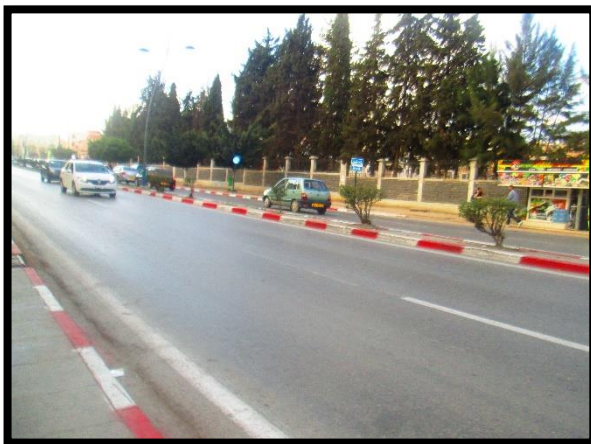
ب. الطرق الحضرية: تهيكل مدينة بجاية عدة طرق رئيسية تتمثل أساسا في الطرق الموزعة أو ما يسمى "الشوارع" تتميز بالجذب الكبير للحركة الميكانيكية والمشاة وذلك لكونها تتخلل أهم أحياء المدينة منها المنطقة الصناعية، وكذا تتميز بتمركز التجهيزات على طولها.

جدول رقم 21: الطرق الموزعة لمدينة بجاية

الخصائص	الحالة	العرض m	الطول m	اسم الشارع
مسار 2*2	جيدة	18	1300	شارع الحرية
مسار 2*2	جيدة	18	770	شارع A.L.N
مسار 2	متوسطة	9	600	شارع الشهداء ميلي
مسار 2*2	جيدة	16	2475	شارع كريم بلقاسم
مسار 2*2	جيدة	16	1108	شارع حسيبة بن بولعيد
مسار 2	متوسطة	7	910	شارع الشهداء قبلي
مسار 2	جيدة	9	1720	شارع الاوراس
مسار 2*2	جيدة	16	2000	شارع الصومام

المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على مخطط الحركة والمرور لمدينة بجاية

صورة رقم 29 : شارع A.L.N



صورة رقم 28 : شارع الحرية



المصدر: التقاط الباحثة 2016



رغم أن حالة الطرق الموزعة بين الجيدة والمتوسطة، بمتوسط عرض 14 m، إلا أننا نجد نوعاً من الضغط المروري على مستوى المدينة عامة والمركز خاصة، وهذا راجع لعدة أسباب أهمها:

- _ تركز التجهيزات على حواف الشوارع خاصة الإدارية والخدماتية منها.
- _ التوقف العشوائي لسائقي السيارات.
- _ غياب مواقف سيارات عمودية.

✓ ذوي الاحتياجات الخاصة والطرق المهيكلة للمدينة: من الخرجات الميدانية وجدنا انعدام أي مسهلات حركية لذوي الاحتياجات الخاصة على مستوى الطرق في المدينة خاصة ذوي العاقات الحركية ما يدفع بهذه الفئة الأخيرة لاستغلال قارعة الطرق بدل الأرصفة الأمانة للمشاة رغم اتساعها وهذا راجع لسببين أساسيين:

- _ للمعوقات الكثيرة الموجودة على الأرصفة.
- _ عدم تهيئة الأرصفة بالمنحدرات الخاصة بهذه الفئة واقتصارها أمام التجهيزات فقط

صورة رقم 31 : المعوقات الحركية لذوي الاحتياجات

صورة رقم 30 : استغلال ذوي الإعاقة الحركية لقارعة



المصدر: التقاط الباحثة 2016



ج. **مفترقات الطرق:** لمفترقات الطرق أهمية بالغة في شوارع المدينة والتي تكمن خاصة في تحويل الحركة الميكانيكية بفضل تسييرها لاتجاهات سير السيارات، فمدينة بجاية تحتوي على عدة تقاطعات ذات أهمية كبرى أغلبها مجهز بالإشارات الضوئية ما ساعد كثيرا في تنظيم حركة المرور داخل المدينة.

جدول رقم 22 : توزيع أهم مفترقات طرق المدينة

الرقم	الشكل	نتائج عن تقاطع	اتجاه الحركة
1	T	شارع الحرية_ شارع حربي الطاوس	مزدوج / مسار (2*2)
2	Y	ط.و. رقم 12_ شارع كريم بلقاسم	مزدوج/ مسار (2*2)
3	+	ط.و. رقم 9_ شارع الميناء	مزدوج/ مسار (2)
4	Y	نهج م. بن بولعيد_ مدخل الميناء	مزدوج/ مسار (2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر
5	X	شارع كريم بلقاسم_ شارع الأوراس	مزدوج/ مسار (2)
6	X	شارع ك. بلقاسم_ شارع الشهداء قبلي	مزدوج/ مسار (2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر
7	X	شارع ك. بلقاسم_ شارع ناصر بونداوي	مزدوج/ مسار (2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر
8	+	شارع الأوراس_ شارع ناصر بونداوي	مزدوج/ مسار (2)
9	Y	ط.و. رقم 12_ ط.و. رقم 9	مزدوج/ مسار (2*2)
10	T	شارع بورابه صالح_ شارع الحرية	مزدوج/ مسار (2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر
11	T	شارع الأوراس_ شارع محفوطي فاتح	مزدوج/ مسار (2)
12	Y	شارع ك. بلقاسم_ شارع واد صغير	مزدوج/ مسار (2*2)
13	X	شارع الاخوة تواتي_ شارع بناي بلقاسم	مزدوج/ مسار (2*2)
14	غير منتظم	شارع حربي طاوس_ شارع مولاي ناصر	مزدوج/ مسار (2*2)
15	غير منتظم	شارع الأوراس_ شارع بودشيشة طاهر	مزدوج/ مسار (2)
16	T	شارع ك. بلقاسم_ شارع بودشيشة طاهر	مزدوج/ مسار (2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر
17	غير منتظم	شارع A.L.N _ شارع الشهداء مليلي	مزدوج/ مسار (2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر
18	T	شارع الحرية_ شارع عبد القادر	مزدوج/ مسار (2*2)



مزدوج/ مسار(2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر	شارع مولاي ناصر_ شارع خلف الله	X	19
مزدوج/ مسار (2)	نهج توات العربي_ شارع الأخوة مزياني	Y	20
مزدوج/ مسار (2)	شارع بوشباي يوسف_ شارع بن يحي ناصر	X	21
مزدوج/ مسار (2)	ش. حسين ميمات_ ش. لعربي بن مهدي_ ش. عيسات ادير_ ش العقيد عميروش	غير منتظم	22
مزدوج/ مسار(2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر	شارع حسيبة بن بولعيد_ شارع واد صغير	T	23
مزدوج/ مسار(2*2) في جزء ومسار (2) في جزء اخر	ش. ك. بلقاسم_ ط.و. 24_ ش. بن بولعيد_ ش. A.L.N	X	24

المصدر: اعداد الباحثة 2016

الخلاصة:

نستخلص من خلال الدراسة التحليلية لمدينة بجاية. أنها ذات أهمية كبيرة وذلك من خلال الموقع الاستراتيجي الذي يتوسط الساحل الجزائري بالإضافة إلى:

- الكثافة السكانية المعتبرة التي تضمها المدينة خاصة في وسط المدينة لتواجد التجهيزات وكثرة المراكز التجارية بها بالإضافة إلى التدفقات السكانية الكبيرة والغير مراقبة والمدروسة. حيث وصلت نسبة الزيادة إلى 3% مما أدى إلى ظهور العديد من المشاكل في البيئة الحضرية.
- هذا التطور رافقه تطور شبكة الطرق في المدينة (طرق وطنية 09،12،24 والطريق الولائي cw34).

لكن كل هذه التطورات لم تكن مراعية بشكل كبير للمعايير التصميمية الخاصة بفئة ذوي الاحتياجات الخاصة حيث اقتصر على بعض التجهيزات حديثة الانشاء والتجهيزات المرصمة فقط، وهو ما لا يتماشى مع ما نصت عليه القوانين الجزائرية سواء القانون 09/02 الذي يراعي حقوق هذه الفئة أو المواصفة الجزائرية لتسهيل الوصول NA16227 الملحقة بالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 6 مارس 2011 الذي يلزم على مختلف القطاعات اتخاذ التدابير اللازمة لجعل المحيط المبني للتجهيزات المفتوحة للجمهور سهلة الوصول وفق المقاييس التقنية المحددة لهذه الفئة والمحددة فيه، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 06_455 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006 والذي يحدد بدوره كيفية تسهيل وصول الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة للمحيط المادي، الاجتماعي، الاقتصادي والثقافي.

الفصل الثالث

الدراسة التحليلية للنقل

تمهيد:

1. النقل الحضري الجماعي.

1.1. المؤسسة العمومية للنقل الحضري

1.2. النقل الخاص

2. تحليل نتائج الاستمارة

3. التأكد من صحة الفرضيات

خلاصة



تمهيد:

ان عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب والمراحل، والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل لتلائم عملية التطور الحضري المستقر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلي قدر الإمكان رغبات الأفراد عامة وذوي الاحتياجات الخاصة خاصة، لضمان سهولة التنقل بيسر وأمان وبمستوى خدمة جد عالي ومتطور.

1. النقل الحضري الجماعي:

تعرف الجريدة الرسمية لسنة 2011 النقل الجماعي الحضري على أنه "كل تنقل يتم مقابل أجرة أو لحساب الغير، ضمن المجال الحضري يقوم به اشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض، ويتم تقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة توفر شروط اقتصادية وتقنية متساوية وملائمة للجميع".
ومدينة بجاية كغيرها من المدن الجزائرية شبكة نقل جماعي مهمة ب 35 خطا حضريا يشغله كل من المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUS والنقل الخاص، بحضيرة قدرها 432 حافلة.

1.1. المؤسسة العمومية للنقل الحضري: تدعمت به المدينة سنة 2011 بخلق 5 خطوط مع افتتاح المحطة

البرية الجديدة للمدينة، بعدد حافلات يقدر ب 30 حافلة يستخدم منها 27 حافلة، أما الحافلات الثلاث الباقية فهي في الاحتياط وهي بقدرة استيعاب 3000 مقعد في اليوم.

جدول رقم 23 : خطوط النقل العام لمدينة بجاية

رقم الخط	الانطلاق	الوصول	ساعات العمل سا	المحطات	المسافة ذهاب كم	المسافة إياب
01	محطة نقل المسافرين	باب البحر	20:30_5:30	القدس، خميس الإشارة الضوئية	3.3	3.1
02	محطة نقل المسافرين	الجامعة	20:30_4:00	اديمكو، شريعة، أعمريو، الملعب	4.4	5.2
03	محطة نقل المسافرين	شارع العقيد عميروش	20:30_5:30	جوت، خميس، ألكوست، الناصرية،	4	4.8
04	محطة نقل المسافرين	سيدي احمد	20:30_5:30	اديمكو، شريعة، أعمريو الخدمات، السوق،	7.2	7.9
05	محطة نقل المسافرين	محطة نقل المسافرين	20:30_5:30	اديمكو، احدادن، اغيل أوغزوق، بير سلام	6	6

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري + اعداد الباحثة 2016



مخطط رقم 11 : خطوط النقل العام لمدينة بجاية

مخطط خطوط النقل العام لمدينة بجاية



Kilometers
0 0,150,3 0,6 0,9 1,2

المفتاح

- | | |
|------|------|
| خط 1 | خط 4 |
| خط 2 | خط 5 |
| خط 3 | |

Coordinate System: GCS WGS 1984
Datum: WGS 1984
Units: Degree

المصدر: من انجاز الباحثة 2016



من الجدول والمخطط نلاحظ أن كافة خطوط النقل العام تنطلق من محطة نقل المسافرين الجديدة الى وجهات مختلفة في المدينة، تعتبر أهمها وتقع على طول المحاور الرئيسية للمدينة، وهذا راجع لتضاريس المنطقة وكذا شكل الحافلات المقترن خاصة بأبعادها.

صورة رقم 33: موقف حافلات النقل



صورة رقم 32 : حافلة النقل الحضري العام لمدينة بجاية



المصدر: النقاط الباحثة 2016

✓ المسافرين:

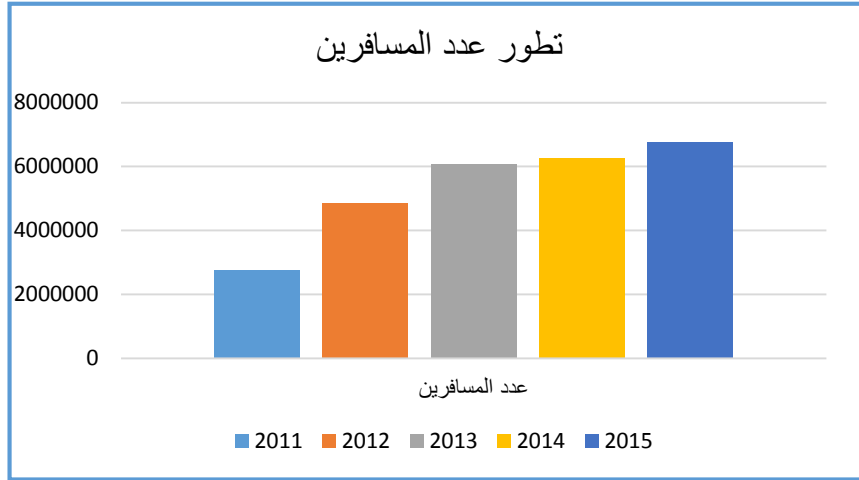
جدول رقم 24: تطور عدد مستخدمي النقل الحضري العام لمدينة بجاية

2015	2014	2013	2012	2011	السنة
6756080	6268791	6082708	4838006	2766619	عدد المسافرين

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري



سم بياني رقم 11 : تطور عدد مستخدمي النقل الحضري العام لمدينة بجاية

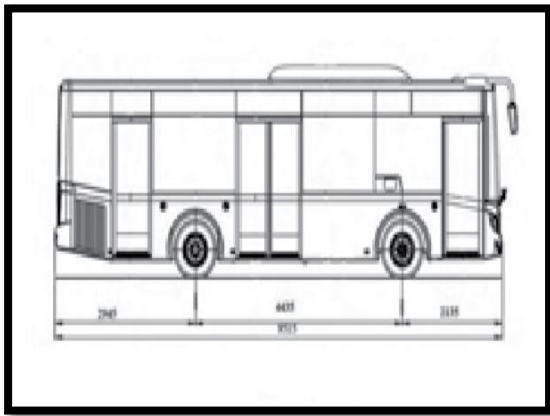


المصدر: اعداد الباحثة 2016

من الجدول نلاحظ الارتفاع المستمر لعدد مستخدمي النقل العام في المدينة وهذا يعود لاستحداث 3 خطوط جديدة على مستوى المؤسسة (محطة نقل المسافرين_ باب البحر، محطة نقل المسافرين_ سيدي أحمد ومحطة نقل المسافرين_ محطة نقل المسافرين) بعد أن باشرت عملها بخطين فقط (محطة نقل المسافرين_ الجامعة ومحطة نقل المسافرين_ شارع العقيد عميروش).

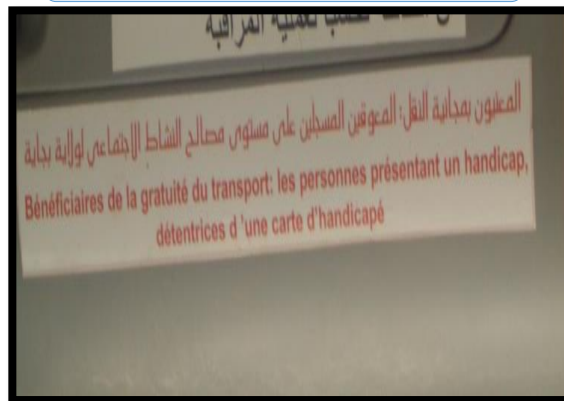
✓ المؤسسة العمومية للنقل الحضري وذوي الاحتياجات الخاصة: تقدم المؤسسة خدمة النقل المجانية لفئة ذوي الاحتياجات الخاصة المسجلة لدى المصالح الاجتماعية للولاية، كما تقدمها أيضا لمرافقي أصحاب العاقين بنسبة 100%.

صورة رقم 35 : تصميم حافلات النقل العام



المصدر: www.image_isuzu.com

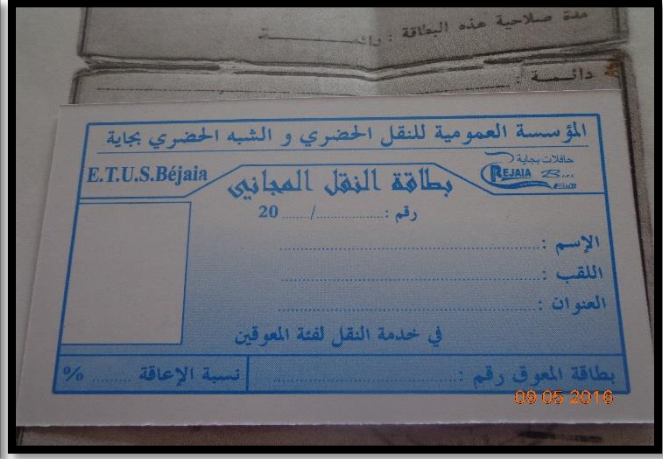
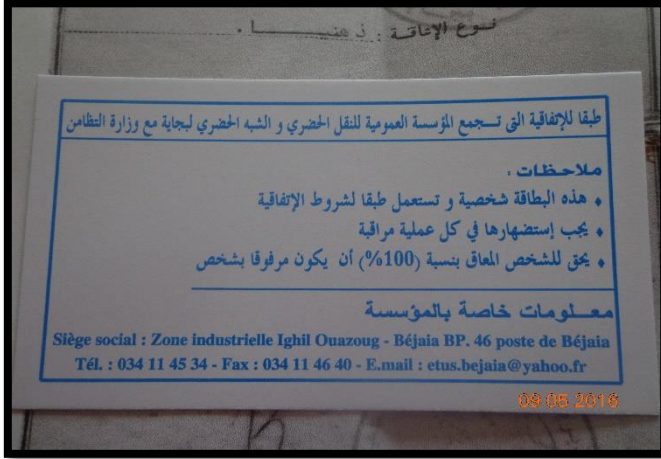
صورة رقم 34 : تعليمة النقل المجاني



المصدر: النقاط الباحثة 2016



صور رقم 36_37: بطاقة النقل المجاني المقدمة لذوي الاحتياجات الخاصة



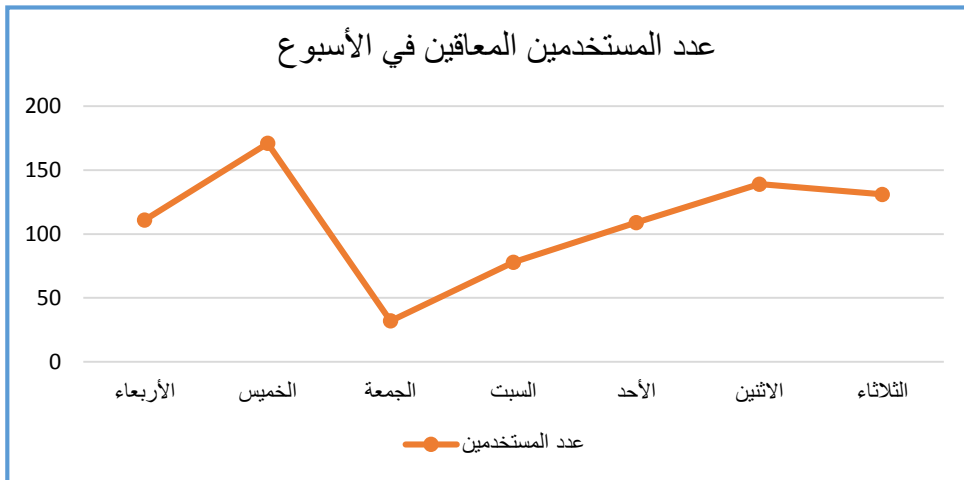
المصدر: النقاط الباحثة 2016

جدول رقم 25: متوسط عدد مستخدمي النقل الحضري العام لمدينة بجاية من فئة ذوي الاحتياجات الخاصة في الأسبوع

اليوم	الأربعاء	الخميس	الجمعة	السبت	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	المجموع	المتوسط
عدد المستخدمين	111	171	32	78	109	139	131	771	110

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري

رسم بياني رقم 12 : عدد ذوي الاحتياجات الخاصة من مستخدمي النقل الحضري العام لمدينة بجاية في الأسبوع



المصدر: اعداد الباحثة 2016 بالاعتماد على معطيات المؤسسة العمومية للنقل الحضري



من الجدول والمخطط نلاحظ التغير على مستوى عدد المستخدمين على طول أيام الأسبوع فنجدها في أكبر قيمة في اليوم الثالث ما يصادف يوم الخميس ب 171 مسافر وهذا راجع لكونه يوما للقاءات الجمعية وكذا تدريبات الفرق الخاصة، أصغر قيمة في اليومين الرابع والخامس ما يصادف يومي الجمعة والسبت بقيمة 32 م 78 مسافر. ومن المعاينة الميدانية ومقارنتها مع الاشتراطات الخاصة نجد أن الخاصة بالحافلات المستخدمة لا تساعد أصحاب الإعاقة الحركية خاصة مستخدمي الكراسي المتحركة لغياب المصاعد الخاصة وكذا وجود حاجز معرقل عند المداخل.

2.1. النقل الخاص: تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي الخاص لمدينة بجاية من 29 خطا رئيسيا، يشغله 382 عميلا بتعداد يقدر ب 402 حافلة، ذات قدرة استيعاب تقدر ب 15824 مقعد. نجد في الحاضرة البلدية للحافلات نوعان "الحافلات المتوسطة بنسبة 93% والحافلات الصغيرة بنسبة 7%".

جدول رقم 26: خطوط النقل الخاص لمدينة بجاية

رقم الخط	الانطلاق	الوصول	الطول كم	عدد العملاء	عدد الحافلات	عدد المقاعد في الخط الواحد
01	سيدي أحمد	باب البحر	6.50	14	14	520
02	تاغزويث	باب البحر	7.00	24	29	1474
03	تيزي	باب البحر	7.00	24	24	946
04	احدادن او فلا	باب البحر	7.50	14	15	578
05	دار جبل	باب البحر	6.00	12	12	429
06	بوخيامة	باب البحر	9.00	12	12	452
07	تازبوجت	باب البحر	5.50	10	10	367
08	سيدي والي	باب البحر	12.00	0	0	0
09	Pk.17	أعمريو	غير مستغل			
10	عين سخون	باب البحر	8.50	5	5	157
11	اغيل أوغزوق	باب البحر	5.00	27	35	1711



390	11	11	5.00	باب البحر	حي سمينة	12
812	21	21	7.00	باب البحر	تاقلبعث	13
904	24	23	7.00	باب البحر	لعزيب أو معمر	14
818	21	20	8.00	باب البحر	رابح أمخوخ	15
196	5	5	5.00	باب البحر	حي سعيد بليل	16
318	9	9	5.50	باب البحر	تالة مرخة	17
373	26	26	5.50	مستشفى فرانس فانون	سيدي أحمد	18
516	13	13	8.50	باب البحر	احدادن وأدى	19
331	9	9	6.00	الجامعة	سيدي أحمد	20
غير مستغل				باب البحر	حي الجمارك	21
581	14	14	5.00	باب البحر	سيدي علي لبحر	22
975	25	25	7.50	باب البحر	حي الرملة	23
807	21	21	8.00	سيدي أحمد	اغيل أوغزوق	24
564	15	15	5.00	الجامعة	اغيل أوغزوق	25
827	13	9	6.00	شارع العقيد عميروش	اغيل أوغزوق	26
274	7	7	5.00	شارع العقيد عميروش	الجامعة	27
203	5	5	6.00	شارع العقيد عميروش	سيدي أحمد	28
301	7	7	5.50	المطار	شارع العقيد عميروش	29

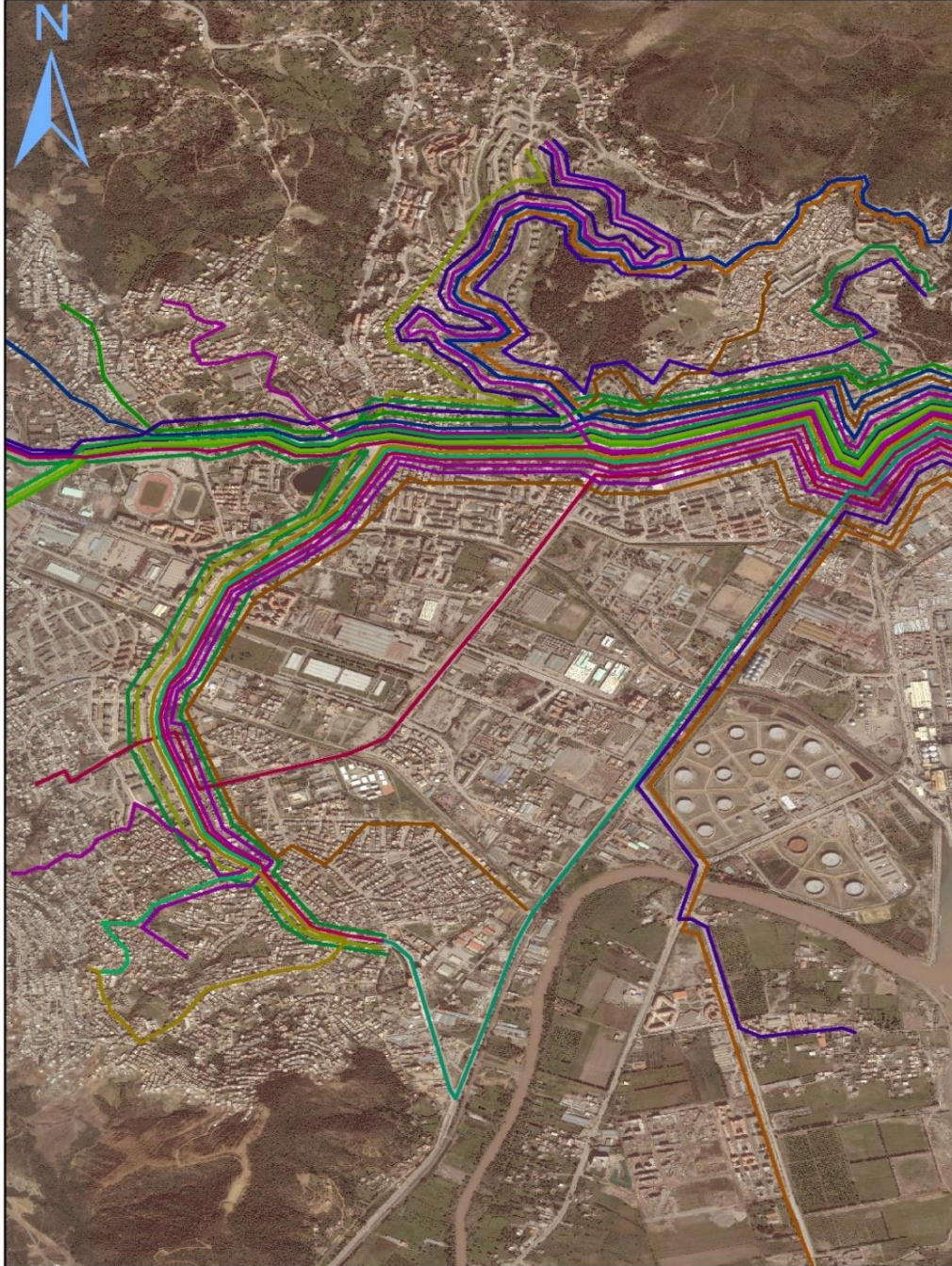
المصدر: مديرية النقل سنة 2015

من الجدول والمخطط نلاحظ أن شبكة النقل الحضري الخاص تغطي كافة المدينة، وذلك بشكل جد فعال حيث يصل متوسط زمن الرحلة على العموم وفي كافة الخطوط كحد أقصى ل 20د، ب 29 خطا يستغل منها 27 فقط بعدد حافلات يبلغ 402 حافلة، أكبرها سنا تبلغ من العمر 5 سنوات.



مخطط رقم 12: خطوط النقل الخاص لمدينة بجاية

مخطط خطوط النقل الخاص لمدينة بجاية



المفتاح

خط 01
خط 02
خط 03
خط 04
خط 05
خط 06
خط 07
خط 08
خط 09
خط 10
خط 11
خط 20
خط 19
خط 18
خط 17
خط 16
خط 15
خط 14
خط 13
خط 12
خط 21
خط 22
خط 23
خط 24
خط 25
خط 26
خط 27
خط 28
خط 29

Kilometers
0 0,15,0,3 0,6 0,9 1,2

Coordinate System: GCS WGS 1984
Datum: WGS 1984
Units: Degree

المصدر: من إنجاز الباحثة 2016



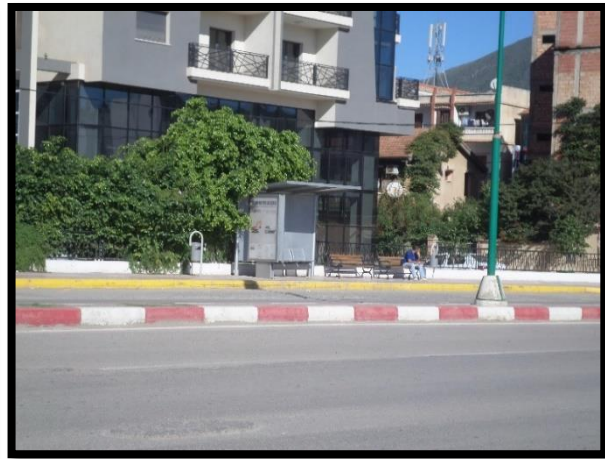
صور رقم 38_39 : حافلات النقل الحضري الخاص لمدينة



المصدر: التقاط الباحثنة 2016

المصدر: www.image_isuzu.com

صور رقم 40_41 : مواقف حافلات النقل الحضري الخاص لمدينة



المصدر: التقاط الباحثنة 2016

من مقارنة الاشتراطات التقنية وتصاميم الحافلات الخاصة بالنقل الخاص المبنية في الصور نجد أن تصميم هذه الأخيرة لا يساعد ذوي الاحتياجات الخاصة في الاستغلال الجيد لهذه الأخيرة خاصة مستخدمي الوسائل المساعدة في الحركة وهذا راجع لضيق الأبواب، وجود درج عالي، وكذا ضيق الممرات والمسافة الجدة متقاربة للمقاعد ما يجعل المسافر يحس بنوع من عدم الراحة. وكذلك فيما يخص تلك الخاصة بالمواقف نجد عدم تهيئة هذه الأخيرة حسب الاشتراطات التقنية التي يستلزمها هذا النوع من المرافق.



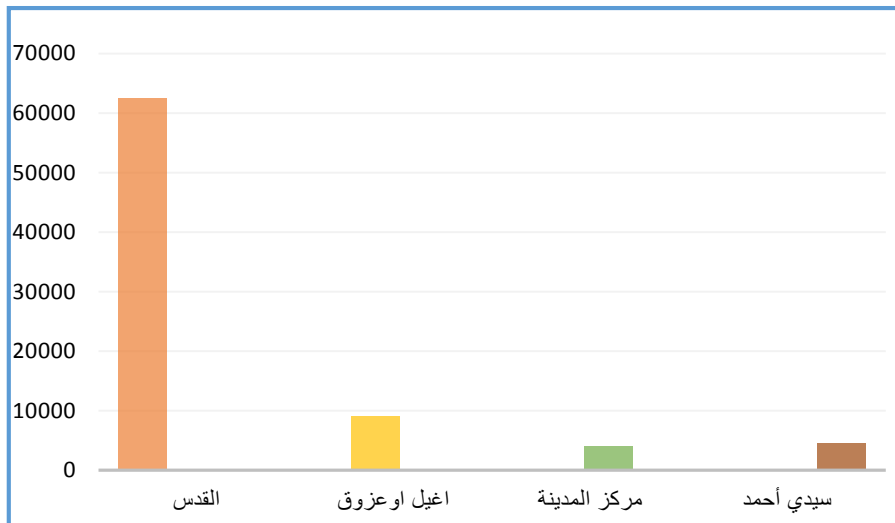
✓ **المسافرين:** تتميز مدينة بجاية عن باقي مدن الولاية بحجم الحركة الكبير للأشخاص، حيث يصل عدد المستخدمين للنقل الحضري الجماعي للمدينة في اليوم الواحد الى 80097 مسافر حسب احصائيات مديرية النقل. ينقسم هذا الأخير على أهم مواقف المدينة وأكثرها حركة فنجد:

تدول رقم 27 : مستخدمي النقل الحضري الجماعي حسب أهم المواقف

النسبة (%)	عدد المسافرين في اليوم	الموقف
78.05	62514	القدس
11.35	9093	اغيل_أوعزوق
4.98	3990	مركز المدينة
5.62	4500	سيدي_أحمد
100	80097	المجموع

المصدر: مديرية النقل لولاية بجاية

تمثيل بياني رقم 13: مستخدمي النقل الحضري الجماعي حسب أهم المواقف



المصدر: اعداد الباحثة بالاعتماد على معطيات مديرية النقل



مخطط رقم 13: أهم مواقع النقل من حيث كثافة المسافرين

أهم مواقع النقل من حيث كثافة المسافرين في المدينة



0 0,150,3 0,6 0,9 1,2 Kilometers

Coordinate System: GCS WGS 1984
Datum: WGS 1984
Units: Degree

المصدر : من اعداد الباحثة 2016

المفتاح

- مركز المدينة
- سيدي أحمد
- اغيل أوغزوق
- القدس



من الجدول والمخطط نجد أن محطة القدس تعتبر الأكثر أهمية نسبة لعدد مستخدميها، حيث نجد أنها مقصد 3/2 من مستخدمي النقل الحضري الجماعي للمدينة بنسبة طلب تعادل 78.05% من النسبة الاجمالية. تأتي محطة اغيل أوغزوق في المرتبة الثانية بقدرة استيعاب 11.53% من النسبة الاجمالية. أما باقي المحطات فقد سجلت أدنى نسبة بين 3% و6% من العدد الإجمالي للمسافرين.

2. تحليل نتائج الاستمارة:

قصد معرفة واقع ذوي الاحتياجات الخاصة في النقل الحضري لمدينة بجاية قمنا بتوزيع 150 استمارة استبيان بشكل عشوائي على هذه الفئة، استرجعنا منها 100 استمارة تتضمن 17 سؤالاً رئيسياً و17 فرعياً بهدف دراسة أفضل لجميع العناصر المكونة للنقل (مسار الوصول، الوسيلة وكذا المواقف)، وذلك بغية التحقق من الفرضية الثانية والتي تنص على "عدم ملائمة مخططات النقل لتنقلات ذوي الاحتياجات الخاصة للقصور الكبير في الناحية التصميمية للعناصر المكونة له".

ولسهولة قراءة وتحليل المعطيات قمنا بتقسيمها لثلاث أجزاء حسب نوع المعلومات المراد الوصول إليها.

- الجانب الخاص بالمعلومات الشخصية.
- الجانب الخاص بالسياسة الاجتماعية لذوي الاحتياجات الخاصة في الجزائر.
- الجانب الخاص بالنقل وعناصره.

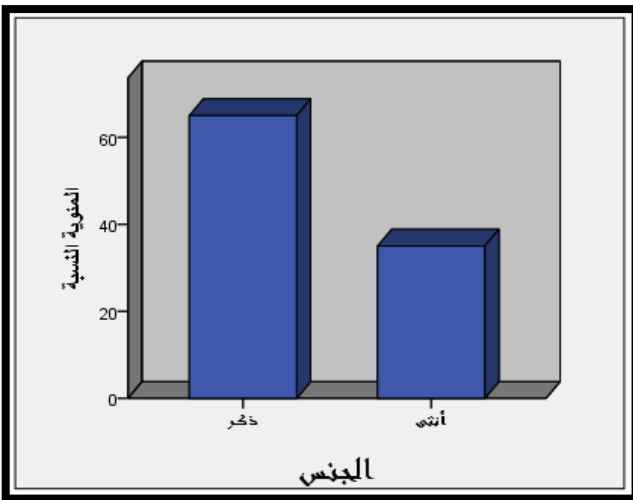
1.2. المعلومات الشخصية:

✓ خاص بنوع الجنس:

التمثيل البياني رقم 14 : نوع الجنس

جدول رقم 28 : نوع الجنس بالنسبة للعينة

الجنس		
	التردد	النسبة المئوية
ذكر	65	65,0
أنثى	35	35,0
المجموع	100	100,0



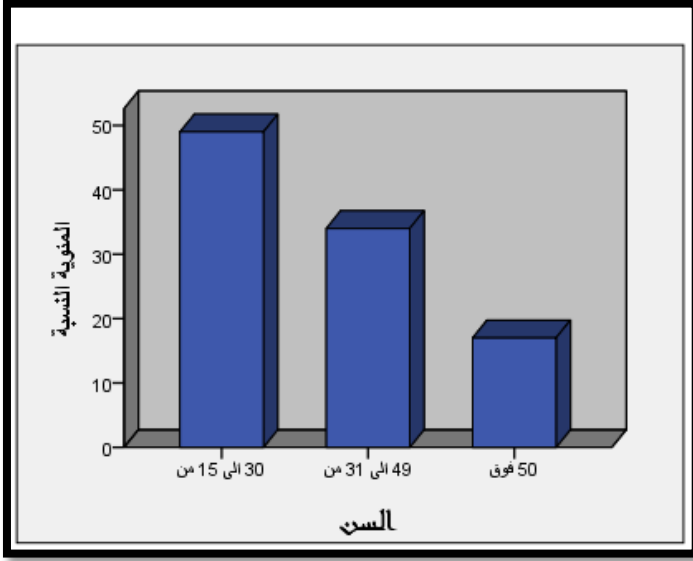
المصدر: برنامج Spss



✓ تقسيم الفئات العمرية:

التمثيل البياني رقم 15: تقسيم الفئات العمرية للعينة

جدول رقم 29: تقسيم الفئات العمرية للعينة



السن		
	التردد	النسبة
من 15 الى 30	49	49,0
من 31 الى 49	34	34,0
فوق 50	17	17,0
المجموع	100	100,0

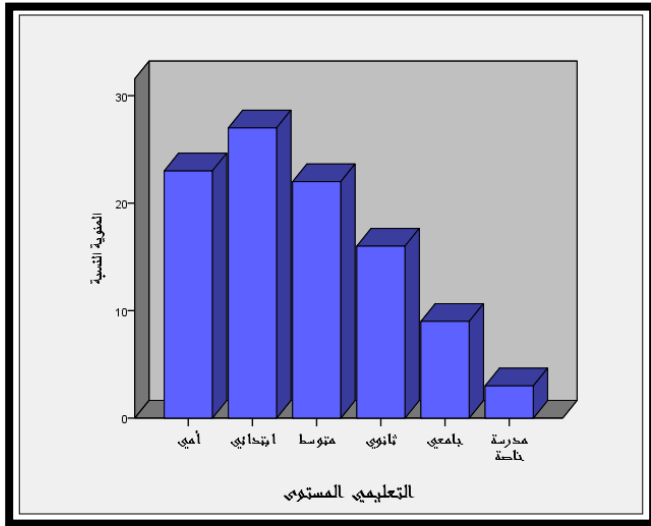
المصدر: برنامج Spss

المصدر: برنامج Spss

✓ المستوى التعليمي لأفراد العينة:

تمثيل بياني رقم 16: المستوى التعليمي لأفراد العينة

جدول رقم 30: المستوى التعليمي لأفراد العينة



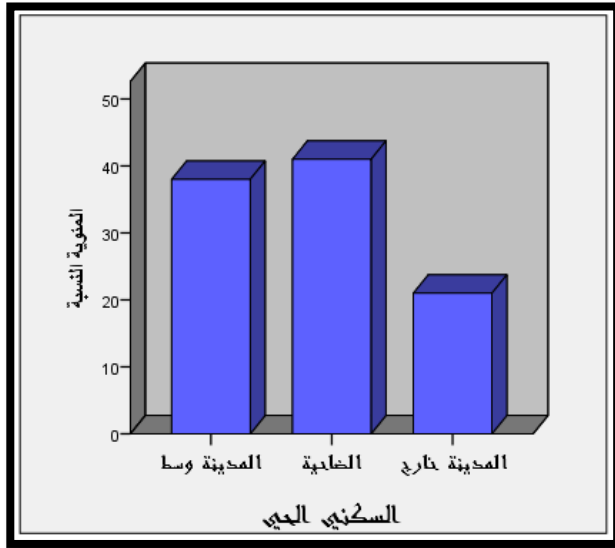
المستوى التعليمي		
	التردد	النسبة المئوية
أمي	23	23,0
ابتدائي	27	27,0
متوسط	22	22,0
ثانوي	16	16,0
جامعي	9	9,0
خاصة مدرسة	3	3,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



✓ المنطقة السكنية:

تمثيل بياني رقم 17: المنطقة السكنية لأفراد العينة



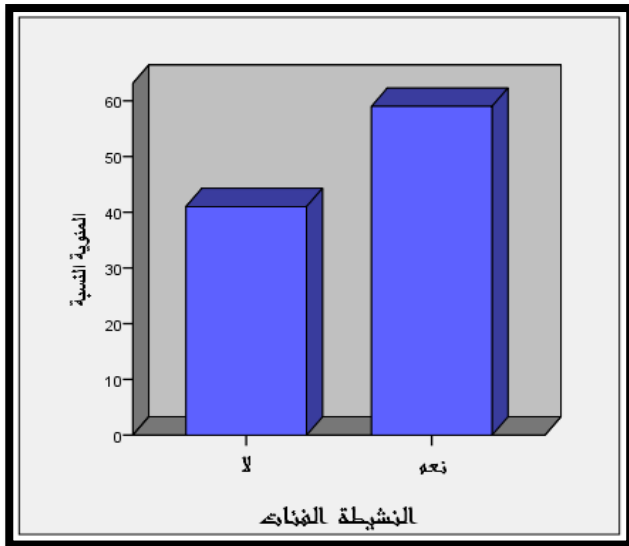
جدول رقم 31: المنطقة السكنية لأفراد العينة

المنطقة السكنية		
	التردد	النسبة المئوية
المدينة وسط	38	38,0
الضاحية	41	41,0
خارج المدينة	21	21,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

✓ هل تمارس أي مهنة في حياتك اليومية؟

تمثيل بياني رقم 18: نسبة الفئة النشيطة من العينة



جدول رقم 32: نسبة الفئة النشيطة من العينة

الفئة النشيطة		
	التردد	النسبة
لا	41	41,0
نعم	59	59,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

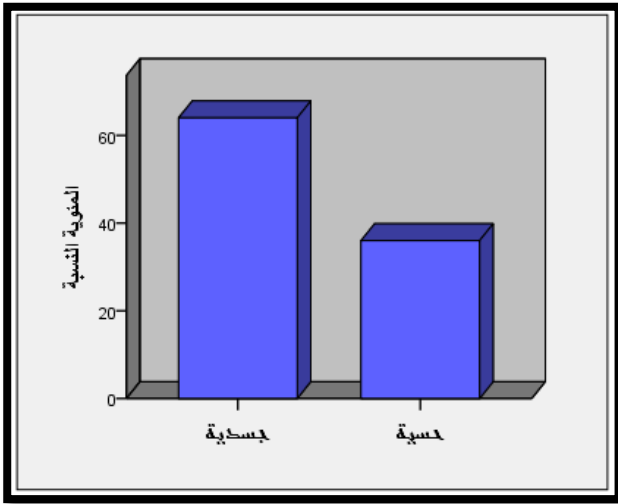


من خلال تحليل الجانب الخاص بالمعلومات الشخصية فقد تبين لنا:

- أن نسبة الذكور أكبر من نسبة الاناث ولا يوجد سبب مباشر لذلك سوى أن أغلب أعضاء الجمعيات والنوادي الرياضية هم من الذكور.
- فيما يخص المستوى التعليمي فنلاحظ هناك تفاوتاً في المستوى التعليمي بحيث لم يتجاوز 50% الطور الابتدائي، بينما بلغت نسبة الذين تجاوزوا الطورين الثاني والثالث 38%، أما المتحصلين على الشهادة الجامعية فلم تتجاوز نسبتهم 10% يعود هذا لعدة أسباب أهمها صعوبة التنقل.
- أكثر من 62% من أفراد العينة مقيمين في ضواحي وخارج المدينة مما يستلزم توفير ما يسهل تنقلات هذه الأخيرة.

✓ ما هو نوع الإعاقة التي تعاني منها وما طبيعتها؟

تمثيل بياني رقم 19: طبيعة الإعاقة التي يعاني منها أفراد العينة

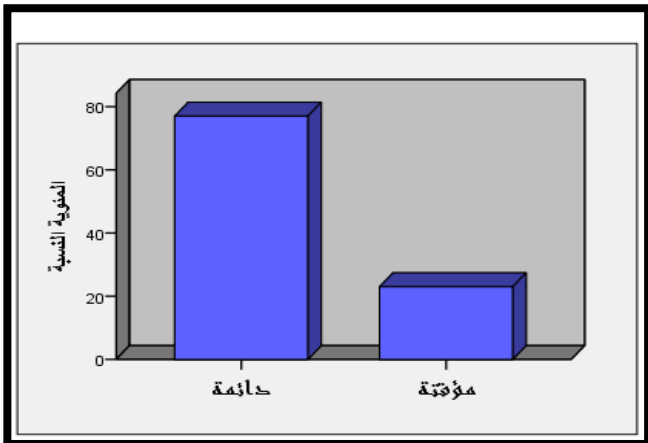


جدول رقم 33: طبيعة الإعاقة التي يعاني منها أفراد العينة

طبيعة الإعاقة		
	التردد	النسبة
جسدية	64	64,0
حسية	36	36,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

تمثيل بياني رقم 20: نوع الإعاقة التي يعاني منها أفراد العينة



جدول رقم 34: نوع الإعاقة التي يعاني منها أفراد العينة

نوع الإعاقة		
	التردد	النسبة
دائمة	77	77,0
مؤقتة	23	23,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



من خلال العين المدروسة فقد اتضح لنا أن أكثر من 60% هم من ذوي الإعاقات الجسدية، وهي أكثر فئة متضررة من حيث التنقل اذ تستلزم تجهيزات ووسائل خاصة في تنقلاتها وهو ما يفرض علينا تهيئة المحيط بحيث يسهل عملية استغلالهم له دون الإحساس بنقص أو حرج، أما 36% فهي من ذوي الإعاقة الحسية وهي أقل تضررا من ناحية التنقل اذ لا تستلزم تدخلات كبرى على المحيط. كما توصلنا الى أن أكثر من 70% من ذوي الإعاقة الدائمة مما يستلزم رعاية دائمة لهم.

2.2. السياسة الاجتماعية لذوي الاحتياجات الخاصة في الجزائر: ✓ السؤال الأول: هل أنت مسجل في مصالح النشاط الاجتماعي؟

جدول رقم 35: عدد المسجلين في الضمان الاجتماعي

المسجلين في الضمان الاجتماعي		
	التردد	النسبة
نعم	100	100,0

✓ السؤال الثاني: ماهي الامتيازات التي تستفيدون منها؟

جدول رقم 37: عدد المستفيدين من التخفيضات

الاستفادة من التخفيضات		
	التردد	النسبة
لا	100	100,0

جدول رقم 36: عدد المستفيدين من الاعفاء الضريبي

الاعفاء من الضريبة		
	التردد	النسبة
لا	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

جدول رقم 39: عدد المستفيدين من الأولوية في الادارات

الأولوية في الادارات		
	التردد	النسبة
نعم	100	100,0

جدول رقم 38: عدد المستفيدين من المنحة

الاستفادة من منحة		
	التردد	النسبة
لا	59	59,0
نعم	41	41,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



جدول رقم 41: عدد المستفيدين من مجانية العلاج

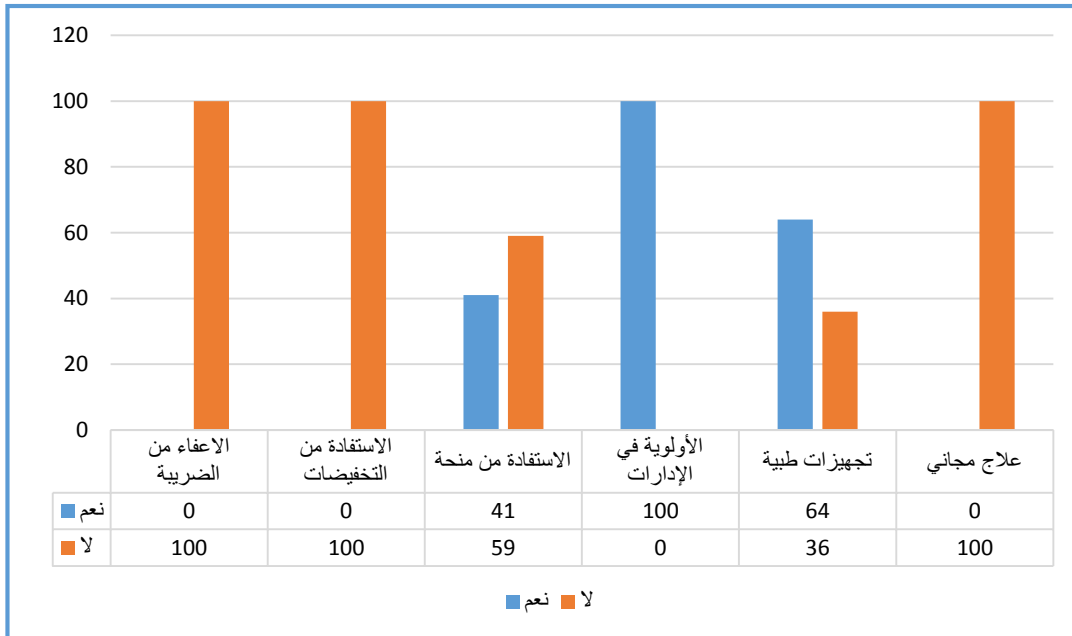
مجانية العلاج		
	التردد	النسبة
لا	100	100,0

جدول رقم 40: عدد المستفيدين من التجهيزات الطبية

تجهيزات طبية		
	التردد	النسبة
لا	64	64,0
نعم	36	36,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

تمثيل بياني رقم 21: الامتيازات الحكومية ونسبة المستفيدين منها



المصدر: إنجاز الباحثة 2016

من خلال تحليل الجانب المتعلق بالسياسة الاجتماعية لذوي الاحتياجات الخاصة في الجزائر نجد أن: نسبة 100% من ذوي الإعاقة مسجلين في مصالح النشاط الاجتماعي للولاية، وهذا ما سمح لهم بالاستفادة من مجموعة من الامتيازات والمتمثلة خاصة في المنحة لذوي الإعاقة بنسبة 100%، وكذا الاستفادة من بعض التجهيزات الطبية لذوي الإعاقة الجسدية.



✓ السؤال الثالث: هل هذه الامتيازات تغطي احتياجاتكم المعيشية؟

جدول رقم 42 : نسبة تغطية الامتيازات الممنوحة للاحتياجات الفعلية للعينة

تغطية الامتيازات للاحتياجات اليومية		
	التردد	النسبة
لا	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

✓ السؤال الرابع: إذا كان جوابك لا. فما هو السبب وراء ذلك في نظرك؟

جدول رقم 44: رداءة الأجهزة الطبية

رداءة الأجهزة الطبية المقدمة		
	التردد	النسبة
لا	73	73,0
نعم	27	27,0
المجموع	100	100,0

جدول رقم 43 : عدم الاكتفاء من الأجهزة الطبية

قلة الأجهزة الطبية المقدمة		
	التردد	النسبة
لا	36	36,0
نعم	64	64,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

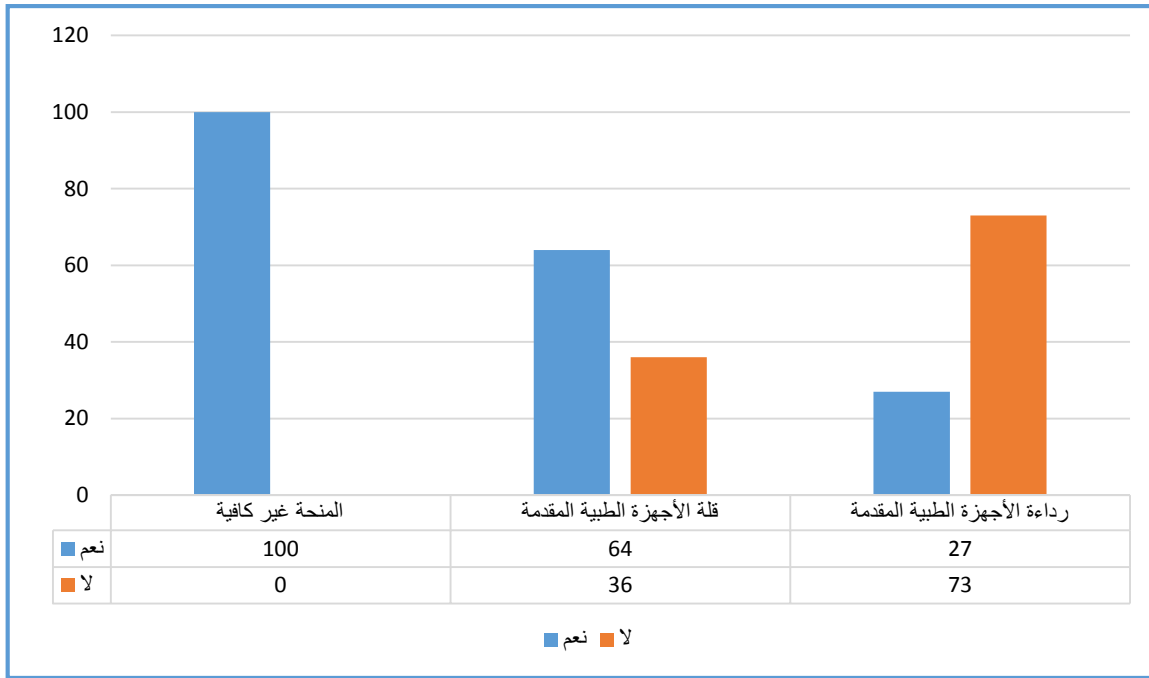
جدول رقم 45 : عدم الاكتفاء من المنحة

منحة غير كافية		
	التردد	النسبة
نعم	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



تمثيل بياني رقم 22: السبب وراء عدم الاكتفاء بهذه الامتيازات



المصدر: انجاز الباحثة 2016

يقر أغلبية المستفيدين والغير مستفيدين من الامتيازات الحكومية بعدم نجاعة هذه الأخيرة وهذا لقلتها سواء بالنسبة للأجهزة الطبية أو المنحة المقدمة، هذا يمكن أن يعود الى الميزانية المسطرة من قبل الدولة والموجهة لرعاية هذه الفئة.



3.2. الجانب الخاص بالنقل وعناصره :

✓ السؤال الأول: فيما تتمثل مختلف تنقلاتك اليومية؟

جدول رقم 47 : نسبة التنقل من أجل الدراسة

الدراسة		
	التردد	النسبة
لا	64	64,0
نعم	36	36,0
المجموع	100	100,0

جدول رقم 46 : نسبة التنقل من أجل العمل

العمل		
	التردد	النسبة
لا	41	41,0
نعم	59	59,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

جدول رقم 49 : نسبة التنقل لأغراض أخرى

أغراض أخرى		
	التردد	النسبة
نعم	100	100,0

جدول رقم 48 : نسبة التنقل من أجل العلاج

العلاج		
	التردد	النسبة
نعم	100	100,0

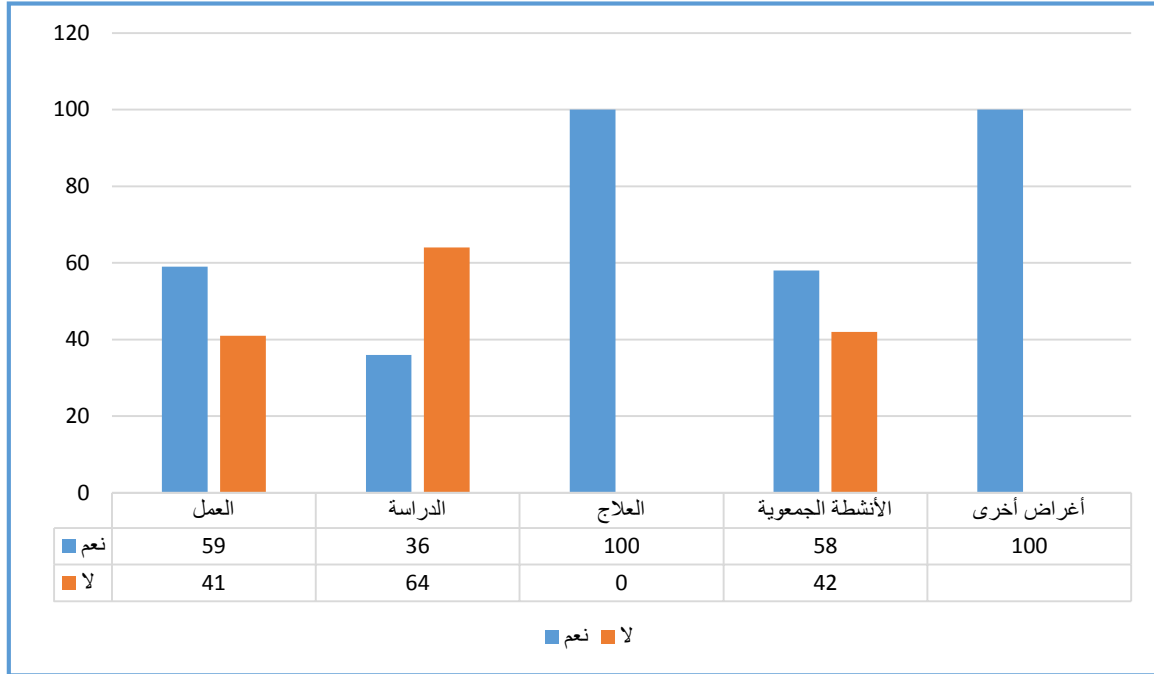
جدول رقم 50 : نسبة التنقل للأنشطة الجموعية

الأنشطة الجموعية		
	التردد	النسبة
لا	42	42,0
نعم	58	58,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



تمثيل بياني رقم 23: تنقلات ذوي الاحتياجات الخاصة في المدينة



المصدر: المجاز الباحثة 2016

من خلال تحليل المعطيات الخاصة بتنقلات ذوي الاحتياجات الخاصة وجدنا أن أغلبية تنقلات هذه الفئة بنسبة 100% موجهة للعلاج وأعراض أخرى، يأتي بعدها التنقل من أجل العمل، الدراسة والنشاطات الجموعية بنسبة 59%، 36%، 58% على التوالي.

منه يستنتج أن للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة في حاجة ماسة للتنقل خاصة من أجل العلاج، هذا ما يستلزم التدخل السريع من أجل منع أي مشاكل قد تحول دون السيورة الحسنة



✓ السؤال الثاني: ما هي الوسيلة التي تستخدمها في هذه التنقلات؟

جدول رقم 52 : نسبة المتنقلين بالحافلة

حافلة		
	التردد	النسبة
لا	41	41,0
نعم	59	59,0
المجموع	100	100,0

جدول رقم 51 : نسبة المتنقلين بالسيارة

سيارة		
	التردد	النسبة
لا	56	56,0
نعم	44	44,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

جدول رقم 54 : نسبة المتنقلين بسيارة الأجرة

سيارة أجرة		
	التردد	النسبة
لا	72	72,0
نعم	28	28,0
المجموع	100	100,0

جدول رقم 53 : نسبة المتنقلين بالدراجة النارية

دراجة نارية		
	التردد	النسبة
لا	67	67,0
نعم	33	33,0
المجموع	100	100,0

جدول رقم 56 : نسبة المتنقلين بالكراسي المتحركة

كرسي متحرك		
	التردد	النسبة
لا	81	81,0
نعم	19	19,0
المجموع	100	100,0

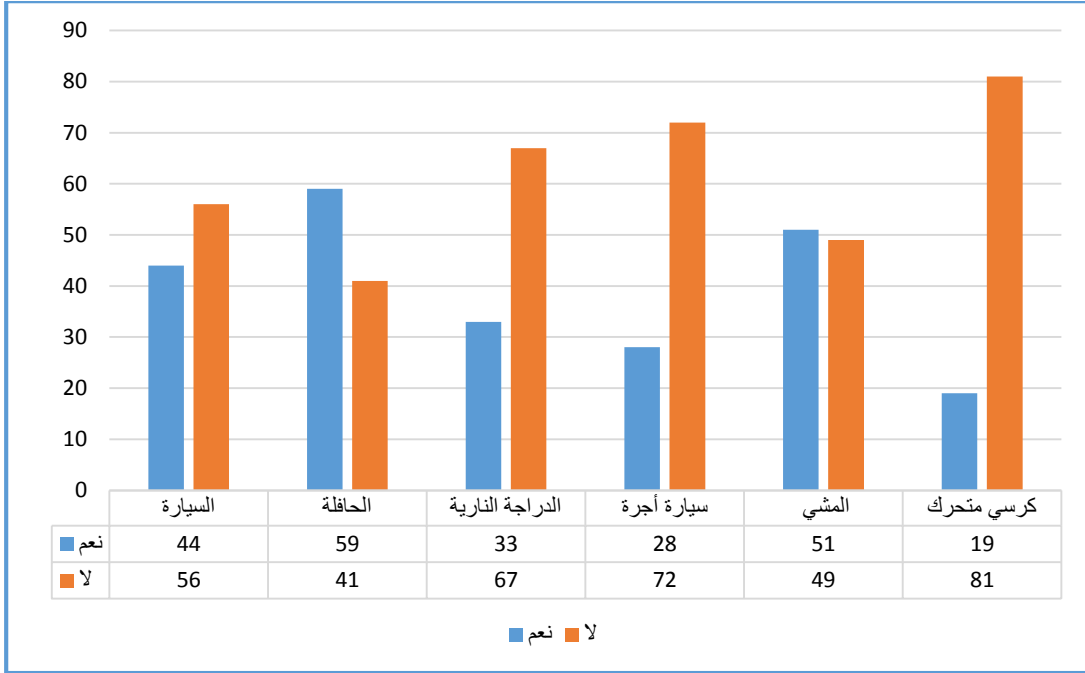
جدول رقم 55 : نسبة المتنقلين مشيا على الأقدام

المشي على الأقدام		
	التردد	النسبة
لا	49	49,0
نعم	51	51,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



تمثيل بياني رقم 24: وسائل التنقل المستخدمة في التنقلات

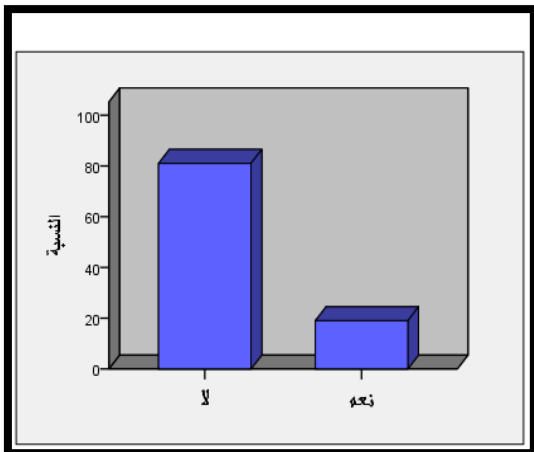


المصدر: انجاز الباحثة 2016

من خلال تحليل المعطيات الخاصة بالوسائل المستخدمة نجد أن الوسائل الأكثر استعمالاً هي الحافلة، والسيارة على التوالي وهذا راجع لعدة أسباب منها التكلفة، السرعة، الأمان.

✓ السؤال الثالث: هل أنت راضٍ على خدماتها؟

التمثيل البياني رقم 25: نسبة الراضين عن خدماتها



جدول رقم 57 : نسبة الراضين عن خدماتها

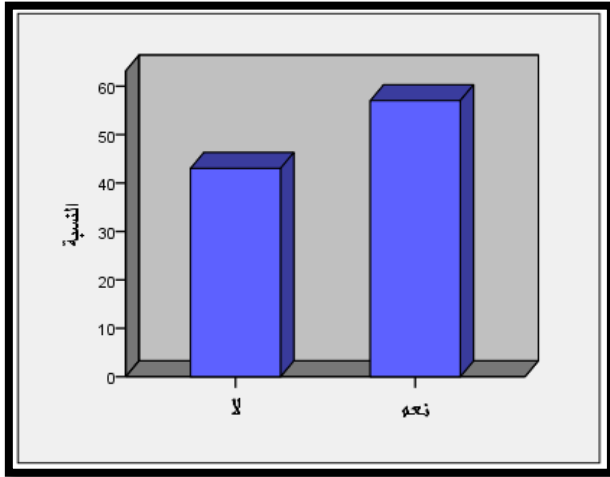
الرضى على خدماتها		
	التردد	النسبة
لا	59	59,0
نعم	41	41,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



✓ السؤال الرابع: هل تتلقى مشاكل أثناء استخدامك لها؟

تمثيل بياني رقم 26 : نسبة ا الذين يواجهون صعوبات



جدول رقم 58 : نسبة المستخدمين الذين يواجهون صعوبات

تلقي صعوبات في الاستغلال		
	التردد	النسبة
لا	43	43,0
نعم	57	57,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

✓ السؤال الخامس: فيما تمثل هذه المشاكل؟

جدول رقم 59_60_61_62: المشاكل التي يواجهها الأشخاص ذوي الإعاقة في النقل

صعوبة في الصعود للوسيلة		
	التردد	النسبة
لا	55	55,0
نعم	45	45,0
المجموع	100	100,0

عدم تهيئة المواقف		
	التردد	النسبة
لا	36	36,0
نعم	64	64,0
المجموع	100	100,0

عدم وجود مسالك خاصة بذوي الاحتياجات الخاصة		
	التردد	النسبة
لا	36	36,0
نعم	64	64,0
المجموع	100	100,0

عدم احترام المقاييس الخاصة		
	التردد	النسبة
لا	36	36,0
نعم	64	64,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



جدوال رقم 63_64_65: المشاكل التي يواجهها الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة في النقل

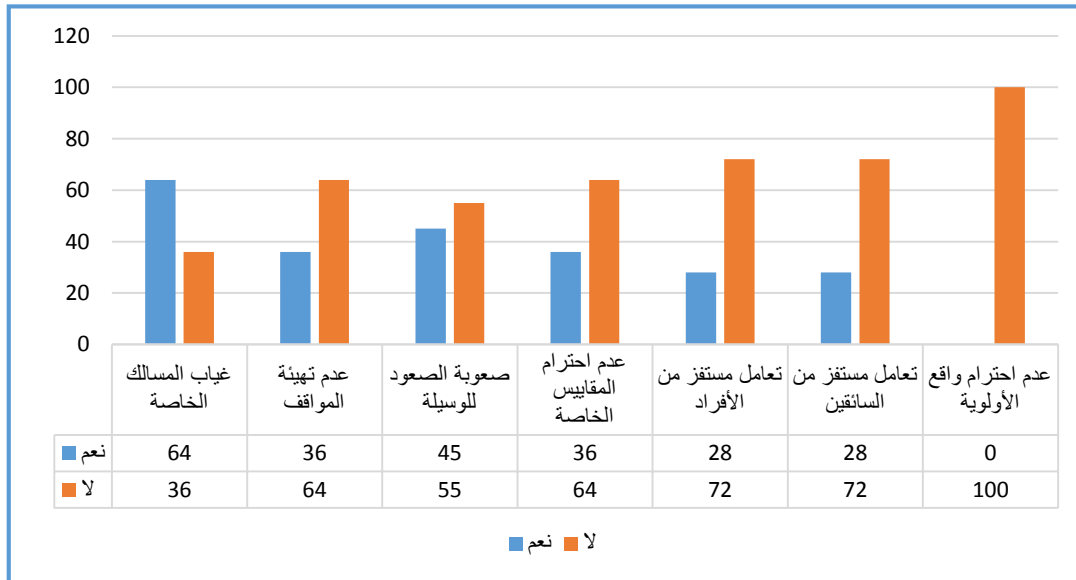
تعامل مستفز من أصحاب وسائل النقل			تعامل مستفز من الأشخاص		
	التردد	النسبة		التردد	النسبة
لا	72	72,0	لا	72	72,0
نعم	28	28,0	نعم	28	28,0
المجموع	100	100,0	المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

عدم احترام الأشخاص لواقع الأولوية الذي تتمتعون به		
	التردد	النسبة
لا	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

تمثيل بياني رقم 27: المشاكل التي يعاني منها ذوي الاحتياجات الخاصة في النقل



المصدر: إنجاز الباحثة 2016



الفصل الثالث:

الدراسة التحليلية للنقل

نلاحظ أن أغلب المعاقين غير راضين على خدمات الوسائل التي يستغلونها وهذا لكثرة المشاكل التي يعانون منها، التقنية والمتمثلة خاصة في عدم تهيئة المواقف، عدم وجود مسالك خاصة تسمح بسهولة الاستغلال وكذا عدم احترام المقاييس والشروط التصميمية الخاصة، وكذا المشاكل المعنوية والمتمثلة في بعض السلوكيات المتطرفة من بعض الأشخاص والسائقين.

✓ السؤال السادس: هل تستفيد من مساعدات حكومية في النقل وما نوعها؟

جدول رقم 66 : نسبة الأشخاص الذين يستفيدون من مساعدات خاصة في النقل

الاستفادة من مساعدات حكومية في النقل		
	التردد	النسبة
نعم	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

جداول رقم 67_68_69 : نوع المساعدات المقدمة في النقل

مجانبة النقل		
	التردد	النسبة
نعم	100	100,0

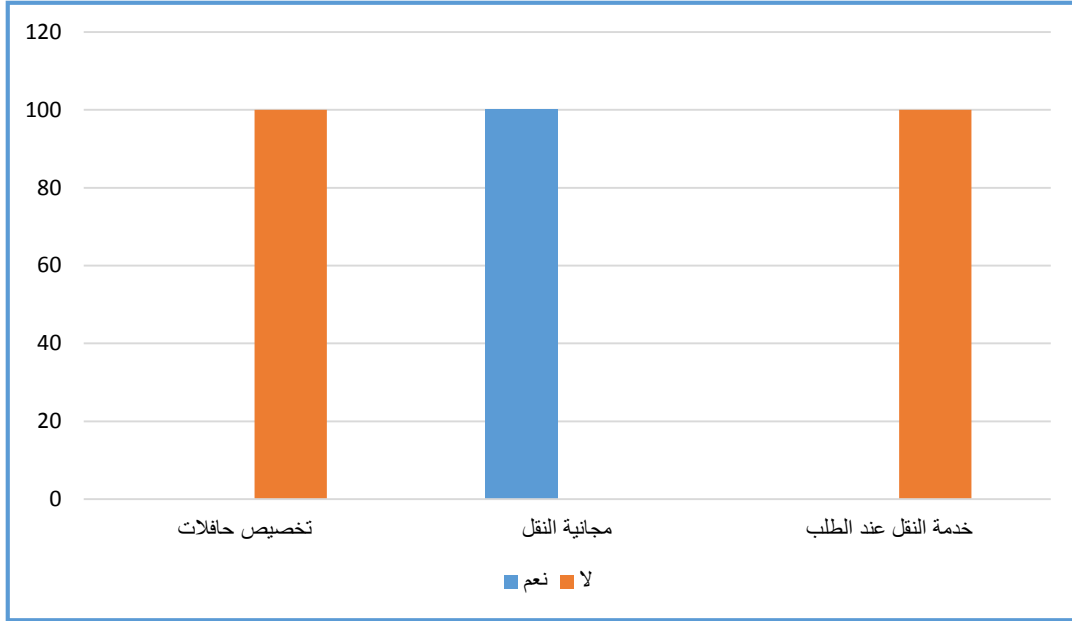
تنصيب حافلات		
	التردد	النسبة
لا	100	100,0

خدمة النقل عند الطلب		
	التردد	النسبة
لا	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



تمثيل بياني رقم 28 : نسبة المستفيدين في المساعدات الحكومية في النقل وأنواعها



المصدر: انجاز الباحثة 2016

نلاحظ أن ذوي الاحتياجات الخاصة المسجلين على مستوى النشاط الاجتماعي للولاية يستفيدون من مساعدات حكومية في النقل، والمتمثلة في مجانية النقل لكن هذه الأخيرة ليست معممة بل مقتصره على خطوط النقل العام فقط.

✓ السؤال السابع: ما هو متوسط استخدامك لوسائل النقل التالية (سارة، حافلة، دراجة نارية، سيارة أجرة)؟

جداول رقم 71: متوسط استخدام السيارة (مرافق)

سيارة مرافق		
	التردد	النسبة
مرة أو عدة مرات في اليوم	50	50,0
مرة أو عدة مرات في الأسبوع	35	35,0
مرة أو عدة مرات في الشهر	15	15,0
المجموع	100	100,0

جداول رقم 70: متوسط استخدام السيارة (سائق)

سائق سيارة		
	التردد	النسبة
لا أستخدامها	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



جداول رقم 73: متوسط استخدام الدراجة النارية

دراجة نارية		
	التردد	النسبة
مرة أو عدة مرات في اليوم	34	34,0
لا أستخدمها	66	66,0
المجموع	100	100,0

جداول رقم 72: متوسط استخدام سيارة الأجرة

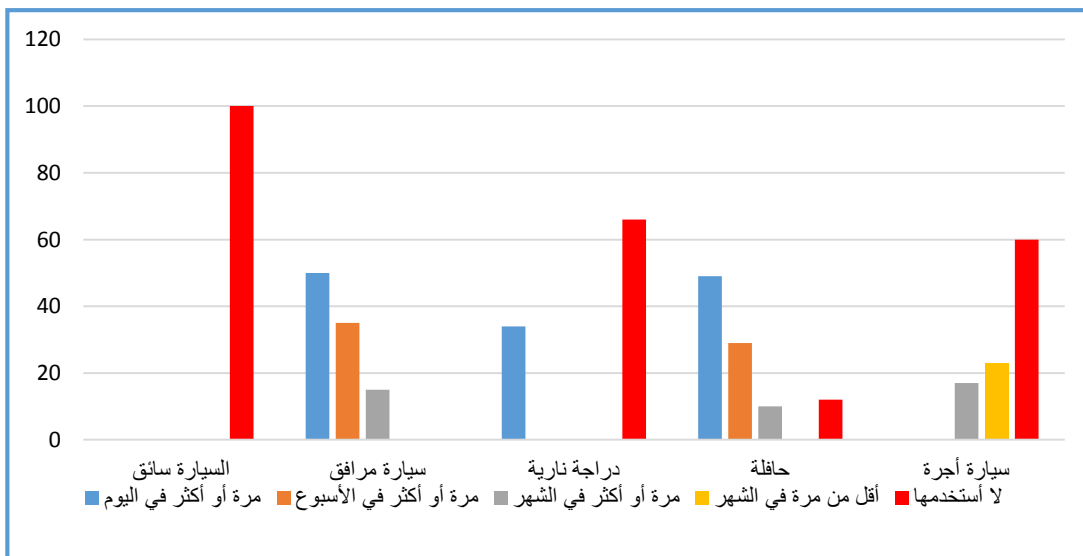
سيارة أجرة		
	التردد	النسبة
مرة أو عدة مرات في الشهر	17	17,0
أقل من مرة في الشهر	23	23,0
لا أستخدمها	60	60,0
المجموع	100	100,0

جداول رقم 74: متوسط استخدام الحافلة

حافلة		
	التردد	النسبة
مرة أو عدة مرات في اليوم	49	49,0
مرة أو عدة مرات في الأسبوع	29	29,0
مرة أو عدة مرات في الشهر	10	10,0
لا أستخدمها	12	12,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

تمثيل بياني رقم 29: متوسط استخدام وسائل النقل



المصدر: إنجاز الباحثة 2016



السؤال الثامن: ما هي الوسيلة التي تفضل استعمالها ولماذا؟

جدول رقم 75: الوسيلة التي يفضل أفراد العينة استخدامها

وسيلتك المفضلة		
	التردد	النسبة
سيارة	63	43,0
حافلة	14	32,0
دراجة نارية	20	25,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

جداول 76_77_78_79: أسباب اختيار هذه الوسائل

أمنة		
	التردد	النسبة
لا	47	47,0
نعم	53	53,0
المجموع	100	100,0

متاحة		
	التردد	النسبة
لا	32	32,0
نعم	68	68,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

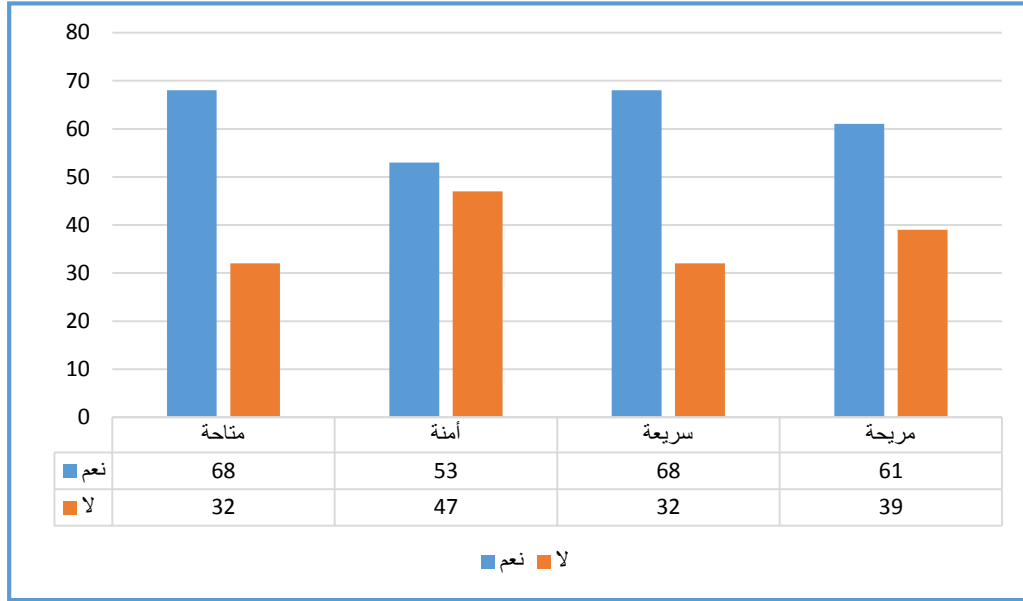
مريحة		
	التردد	النسبة
لا	39	39,0
نعم	61	61,0
المجموع	100	100,0

سريعة		
	التردد	النسبة
لا	32	32,0
نعم	68	68,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



تمثيل بياني رقم 30: أسباب تفضيل وسائل النقل



المصدر: انجاز الباحثة 2016

من دراسة المعطيات الخاصة بالوسيلة المفضلة وأسباب تفضيلها نجد أن أغلبية أفراد العينة ونسبة 43% يفضلون استخدام السيارة الخاصة. هذا لعدة أسباب أهمها كون هذه الوسيلة سريعة ومتاحة بنسبة 68%.

✓ السؤال العاشر: في نظرك الى ماذا يعود السبب في عدم توفير السلطات لتوفير وسائل نقل مصممة حسب احتياجاتكم؟

جداول رقم 80_81: أسباب عدم توفير السلطات لوسائل نقل مجهزة

صعوبة الصيانة		
	التردد	النسبة
لا	58	58,0
نعم	42	42,0
المجموع	100	100,0

صعوبة استيرادها		
	التردد	النسبة
لا	65	65,0
نعم	35	35,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss



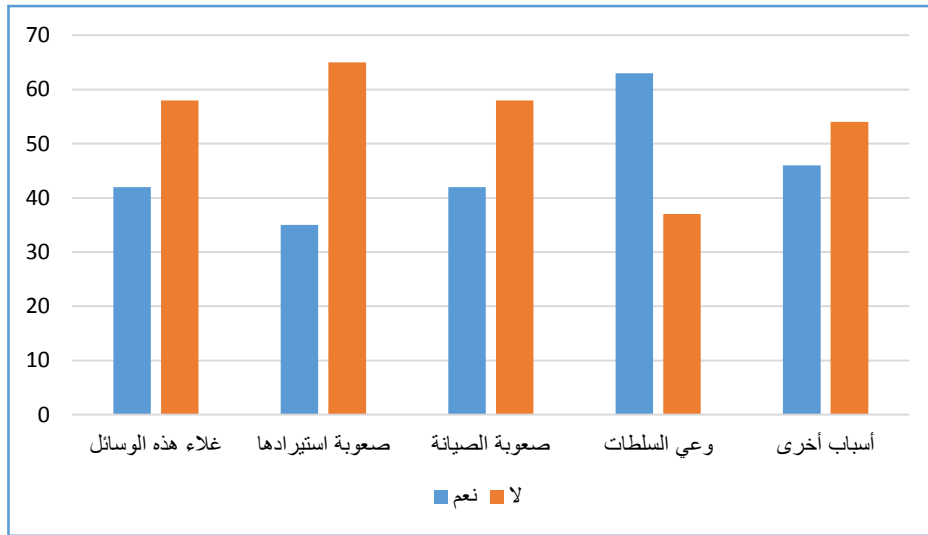
جداول رقم 82_83: أسباب عدم توفير السلطات لوسائل نقل مجهزة

أسباب أخرى		
	التردد	النسبة
لا	54	54,0
نعم	46	46,0
المجموع	100	100,0

وعي السلطات		
	التردد	النسبة
لا	37	37,0
نعم	63	63,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

التمثيل البياني رقم 31: أسباب عدم توفير السلطات لوسائل نقل مجهزة



المصدر: انجاز الباحثة 2016

من تحليل المعطيات الخاصة بأسباب عدم توفير السلطات لوسائل النقل المجهزة حسب التوصيات العالمية لذوي الاحتياجات الخاصة نجد أن أغلبية أفراد العينة اتفقوا على أن السبب الرئيسي يعود لغياب الوعي لدى السلطات المعنية بضرورة ومدى الحاجة لتوفيرها بنسبة 63%، لأن الأسباب الأخرى في نظرهم مجرد أعذار تخلو من أي صحة.



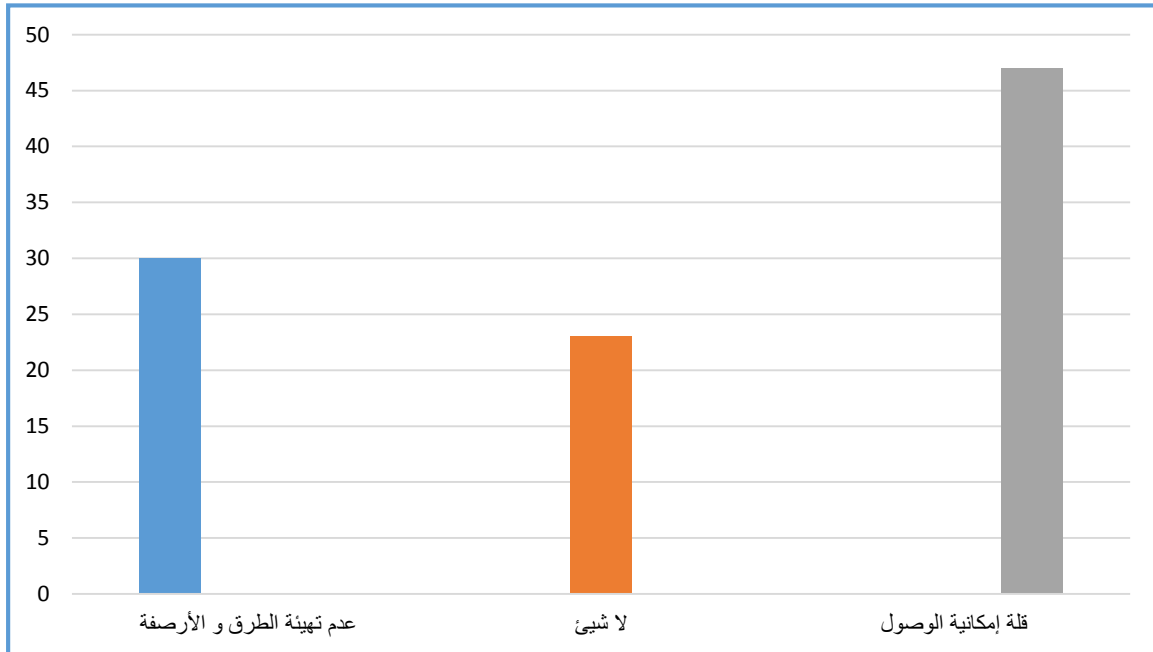
السؤال الحادي عشر: هل لديك انشغال لم نتطرق له في الاستمارة تود طرحه؟

جدول رقم 84: انشغالات ذوي الاحتياجات الخاصة

وسيلتك المفضلة		
	التعداد	النسبة
عدم تهيئة الطرق	30	43,0
لا شيء	23	32,0
قلة إمكانية الوصول	47	25,0
المجموع	100	100,0

المصدر: برنامج Spss

تمثيل بياني رقم 32: انشغالات ذوي الاحتياجات الخاصة



المصدر: إنجاز الباحثة 2016



نلاحظ أن أغلب ذوي الاحتياجات الخاصة اتفقوا على أن أهم انشغال ومعيق لحياتهم اليومية هو قلة إمكانية الوصول وكذا عدم تهيئة الأرصفة والطرق، مما يشكل حاجزا أمام ممارستهم لحياتهم اليومية ويعيق تقدمهم في المجتمع.

3. التأكد من صحة الفرضية:

بغية معرفة وضع ذوي الاحتياجات الخاصة في النقل لمدينة بجاية، تبين لنا تحقق الفرضيتين الأولى والتي تنص على " م غياب الرقابة أدى الى التسبب الكبير في تحقيق ما جاءت به القوانين الجزائرية والتي تضمن تنقل ودمج الفئات المهمشة وذوي الحركة المحدودة في المجتمع والحياة اليومية." والثانية والتي تنص على: "عدم ملائمة مخططات التنقل لتنقلات ذوي الاحتياجات الخاصة للقصور الكبير من الناحية التصميمية للعناصر المكونة له"، وذلك من خلال الوصول الى أنه:

- ✓ بالرغم من توفر القوانين والمراسيم التي تخدم الموضوع الا أن هذه الأخيرة غير مطبقة وهذا قد يعود لفقدان عامل الرقابة أو للتسبب الكبير من قبل المسؤولين القائمين على ذلك.
- ✓ يعتبر عدم تهيئة مواقف الحافلات سببا وراء عدم راحة الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة أثناء عملية استغلالهم لهذه الأخيرة.
- ✓ تعتبر المعايير التصميمية للحافلات (الأبواب الضيقة، وجود السلام) من معيقات استغلالها خاصة لذوي الاعاقات الحركية.
- ✓ يعتبر النقص من الناحية التصميمية للمسالك (الطرق والأرصفة) وهذا بانعدام الخاصة بهذه الفئة السبب الرئيسي وراء قلة تنقلات هذه الفئة.



الخلاصة:

من خلال الدراسة التحليلية للنقل في مدينة بجاية تبين لنا ان للمدينة شبكة نقل جد واسعة تغطي كافة المدينة، تضم النقلين العام والخاص بمجمل 432 حافلة مقسمة على 34 خطا.

أما فيما يخص ذوي الاحتياجات الخاصة في النقل فرغم أن القطاع العام يوفر خدمة النقل المجاني لهذه الفئة، لكنها لا تزال تعاني من عدة نقائص خاصة تلك الخاصة بذوي الاعاقات الحركية، فبمقارنة المعايير التصميمية للحافلات والمواقف المستغلة بالاشتراطات التقنية الدولية المعمول بها نجد أننا بعيدين كل البعد عن توفير خدمة لائقة وفي المستوى لهذه الفئة، وهو نفس ما توصلنا اليه من خلال تحليل الاستمارة بحيث اتفقت أغلبية أفراد العينة على أنهم يعانون من مجموعة من المشاكل أثناء استغلالهم لوسائل النقل الجماعية أهمها:

- عدم القدرة للصعود للحافلة لوجود السلم.
- عدم تهيئة مواقف الحافلات حسب المعايير الخاصة لتسهيل عملية استغلال الحافلة.
- عدم تهيئة مسالك خاصة تسمح بالتنقل من المنزل الى مواقف الحافلات دون أي مشاكل.



1. الاقتراحات والتوصيات:

1.1. تهيئة المحور الرئيسي للمدينة: الذي يقطعها لقسمين شمالي وجنوبي، المكون من شارع الحرية، شارع

l'A.L.N، شارع حسيبة بن بولعيد والطريق الولائي رقم CW34، نظرا لأهميته الاقتصادية

والخدماتية الكبرى كونه يحتوي على أهم التجهيزات الإدارية والتجارية للمدينة بحيث يسمح بسهولة

استغلاله وبالتالي تحقيق إمكانية الوصول لذوي الاحتياجات الخاصة وهذا من خلال:

- إزالة المعوقات الحركية من على الأرصفة.
- تهيئة الأرصفة بانحدارات العبور.
- تهيئة ممرات المشاة بأجهزة صوتية تخدم الفئات المكفوفة.
- تهيئة المفترقات بإشارات ضوئية مع إمكانية تغييرها بالنسبة للفئات التي تعاني من الإعاقة بالضغط على الأزرار المصحوبة.
- تهيئة جزيرات الطرق بمعايير خاصة بالمشاة مع علامات تحذيرية.
- وضع لافتات ارشادية للمكفوفين بطريقة برايل.
- وضع إشارات مصورة للصم البكم.



مخطط رقم 14: تهيئة المحور الرئيسي للمدينة

تهيئة المحور الرئيسي للمدينة



0 0,125 0,25 0,5 0,75 1 Kilometers

المفتاح:

الخط الأحمر المحور الرئيسي للمدينة المربعات الزرقاء التجهيزات

Coordinate System: GCS WGS 1984
Datum: WGS 1984
Units: Degree

المصدر: إنجاز الباحثة 2016



2.1. انشاء مخطط نقل خاص بفئة ذوي الاحتياجات الخاصة: يكون هذا ب:

- تخصيص حافلات تعمل على تلبية احتياجات هذه الفئة لممارسة الحياة اليومية بسهولة.
- تهيئة مواقف حافلات خاصة بهذه الخدمة يسهل الوصول اليها من قبل المعاق.
- تفعيل خدمة النقل عند الطلب من أبواب المنازل.

3.1. في المنشآت والمباني:

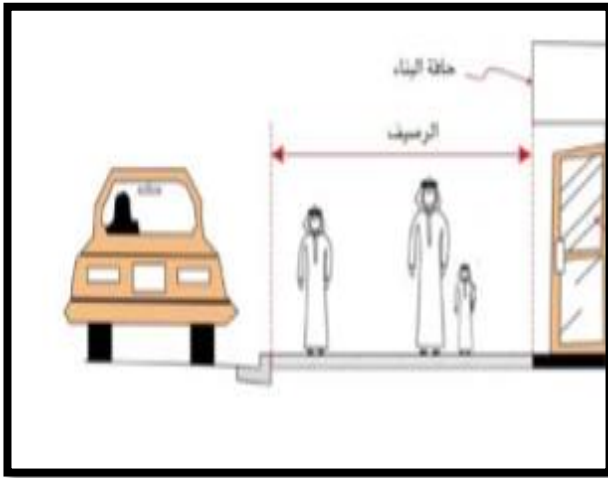
- تعميم تصميم المنحدرات الخاصة بالكراسي المتحركة عند مداخل التجهيزات والمباني وفق المعايير المناسبة لذلك.
- العمل على تجهيز المباني المتعددة الطوابق بالمصاعد الالية، وتكون هذه الأخيرة مجهزة بلوحات تحكم من نوع برايل للمكفوفين.
- العمل على تجهيز التجهيزات الكبرى كالمستشفيات بالمصاعد الالية، وتكون هذه الأخيرة مجهزة بلوحات تحكم من نوع برايل للمكفوفين.
- وضع لوحات توجيهية في ممرات المنشآت الكبرى بخط برايل.
- تجهيز التجهيزات ذات الأبواب الدوارة بأبواب أحادية خاصة بفئة ذوي الاحتياجات الخاصة.

4.1. في الشوارع والطرق:

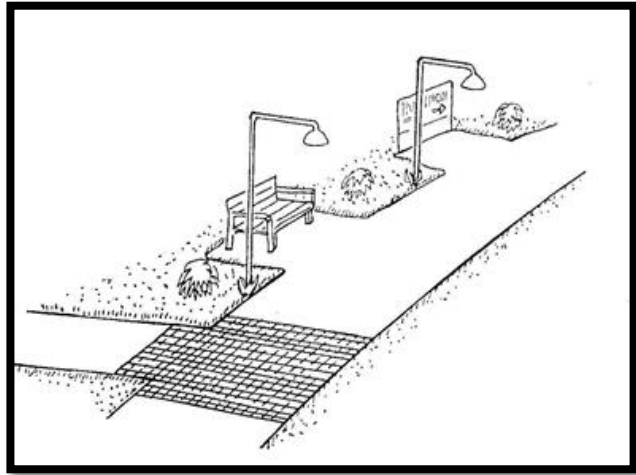
- تهيئة شوارع دون معوقات حركية (أثاث الشوارع).
- تهيئة الشوارع بممرات توجيهية خاصة بالمكفوفين تعمل بحاسة اللمس.
- تهيئة الأرصفة بانحدارات عبور خاصة بالكراسي المتحركة.
- تهيئة الطرق بجزيرات فاصلة للمرور تحتوي على ممرات خاصة بالمشاة عامة والفئات الهشة خاصة.
- استحداث خارطة للطرق بطريقة برايل (الخط البارز) مع الرسوم التوضيحية.
- تخصيص أماكن خاصة لمواقف السيارات الخاصة بجميع الإعاقات مع وضع علامات خاصة بكل إعاقة وليس المعاقين حركياً فقط.
- تهيئة مواقف الحافلات بحيث تمكن الشخص المعاق مستخدم الكراسي المتحركة من الولوج الى وسيلة النقل بكل سهولة.
- وضع تنبيهات صوتية مرئية على إشارات المرور وأماكن عبور المشاة لتساعد المعاقين سمعياً وبصرياً أثناء العبور.



صورة رقم 42: تصميم الأرصفة



شكل رقم 4: تفرغ الممرات من العوائق



المصدر: دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع 1426 هـ ص 67

المصدر: مشروع المواصفة العربية القياسية ص 14

5.1. في وسائل النقل:

- تكييف جميع وسائل النقل العام والخاص لتلبي احتياجات وقدرات المعاق.
- إيجاد حافلات وسيارات أجرة وقطارات وغيرها ويتم تعديلها وفقاً للمعايير التصميمية لوسائل النقل التي تستخدم المعاق.
- تخصيص عدد معين من هذه المواصلات لتكون خاصة بهم مع تكييفها وتعديلها لتلائم متطلباتهم واحتياجاتهم
- مراعاة إن فئة المصابين بالشلل والعجز الجسدي تواجه صعوبة بالغة في فتح أبواب السيارات عامةً ويجب مراعاة ذلك في سيارات النقل العام والخاص.
- تأمين وسائل نقل عام وخاص لذوي الاحتياجات الخاصة وإنشاء شركات تأجير سيارات خاصة ومجهزة برفعات هيدروليكية وكراسي كهربائية ومتحركة تناسب وضع المعاقين حركياً.
- وضع جهاز ناطق ليخبر الكفيف عن مكان سيره وتحديد طريقه تماماً في جميع المرافق الخاصة والعامّة ليكون كخريطة توضيحية له بالصوت.
- تحدد مقاعد خاصة للمكفوفين في جميع وسائل النقل الخاصة والعامّة تزود بلوحات إرشادية يوضع عليها اسم ورقم الحافلة وأرقام الطوارئ للإحساس.
- فرض غرامة على سائقي الأجرة في حالة رفض إركابهم أو التوقف لمساعدتهم بحجة إعاقته.



الخاتمة:

الخاتمة:

يعتبر تنقل ذوي الاحتياجات الخاصة من بين أهم العقبات والحواجز التي تحول دون مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة واندماجهم في المجتمع، هذا ما دفع بالهيئات العالمية المعنية "هيئة الأمم المتحدة" لتخصيص هذه الفئة بالاتفاقية الدولية لحقوق المعاق، اعتبرت فيه أن "أهمية ادماج قضايا الأشخاص ذوي الإعاقة كجزء لا يتجزأ من استراتيجيات التنمية المستدامة"، وقد كانت الجزائر من بين الدول السبقة للتوقيع على هذه الاتفاقية وعليه أسنت بدورها القانون 09/02 الذي يحمي حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة في الجزائر ويضمن ادماجهم الفعال في المجتمع، كما أسنت بعض القوانين التي بمفادها تسهيل عملية وصول وتنقل هذه الفئة تتمثل في الموصفة الجزائرية للوصول NA16227 والمرسوم التنفيذي رقم 06_455.

وفي دراستنا لمدينة بجاية ودراسة لواقع نقل فئة ذوي الاحتياجات الخاصة فيها بمقارنتها مع القوانين الجزائرية وجدنا غيابا واضحا وتجاوزات لهذه القوانين على أرض الواقع وأن هذه الأخيرة تفتقر لأدنى الشروط التي بمفادها تسهيل حياة هذه الشريحة، رغم أن تلك القوانين واضحة كل الوضوح.

هذا ناتج عن سوء مراقبة وتسيير المصالح المعنية بتنفيذ هذه القوانين، ما فاقم من معاناة هذه الفئة التي وجدت نفسها بعيدة كل البعد عن ممارسة الحياة الاجتماعية بشكل سلس، دون أي ضغوطات من الافراد أو إحساس بالنقص بالمقارنة مع من هم أسوياء أو الإحساس بكونهم عالة على المجتمع.

وفي الأخير لا يسعنا سوى ذكر ان هذه الدراسة ماهي الا دراسة أولية حاولنا منها عرض أو الامام بأغلبية النقاط التي تخدم هذا الموضوع الجد حساس لحساسية الفئة المختارة، في انتظار دراسات أخرى تخدمه لتكون أكثر شمولا وايضاها.

قائمة المراجع:

الكتب:

الكتب باللغة العربية:

- السيد علي فهمي "سيكولوجية ذوي الاحتياجات الخاصة، رعاية المتخلفين عقليا وتأهيلهم"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الأزيطة الإسكندرية 2009، ص 9
- حسن محمد نواصرة "ذوي الاحتياجات الخاصة، مدخل في التأهيل البدني" الطبعة الأولى، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر الإسكندرية، 2006، ص 55
- عبد المنصف حسن رشوان "ممارسة الخدمة الاجتماعية مع الفئات الخاصة، ذوي الاحتياجات الخاصة والموهوبين" المكتب الجامعي الحديث، أسوان 2006، ص 2
- عبد المجيد حسن الطائي " طرق التعامل مع المعوقين" الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2006، ص 32، 33
- زكي زكي حسين زيدان "الحماية الشرعية والقانونية لذوي الاحتياجات الخاصة، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي"، دار الكتاب القانوني، جامعة طنطا 2009، ص 55
- مركز الأمير سلمان "الدليل الإرشادي للوصول الشامل في البيئة العمرانية، للمملكة العربية السعودية" سنة 2010
- وزارة الشؤون البلدية والقروية "دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع" الطبعة الأولى 1426هـ

الكتب باللغة الفرنسية:

- Ministres des transports « Améliorer l'accès aux transports pour tous, 20116
- Syndicat mixte d'études pour le schéma de cohérence territoriale de l'Artois « la planification des déplacements »

المذكرات والرسائل الجامعية:

- غنية بودوح "استراتيجية التكوين المتواصل في تنمية الموارد البشرية " أطروحة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في علم الاجتماع، تخصص تنمية الموارد البشرية، جامعة بسكرة 2012_2013، ص 325.
- نجاة ساسي هادف " دور التكوين المهني في تأهيل ذوي الاحتياجات الخاصة من وجهة نظر الإداريين والأساتذة" أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علم الاجتماع تخصص تنمية الموارد البشرية 2013_2014 ص 205_219.
- صديقي عبد الصمد "استعمالات الأرض وتأثيرها على حركة النقل والمرور" مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير، تخصص هندسة المدن، جامعة المسيلة 2014، ص 57.

المقالات:

- علي الغامدي وهذلول الهذلول "اعتبارات هندسة الطرق لذوي الاحتياجات الخاصة: أين نقف؟"
- الهيئة المصرية العامة للمواصفات والجودة "مشروع مواصفة قياسية عربية"

القواميس:

- جرجس ميشال جرجس "معجم مصطلحات التربية والتعليم (عربي، فرنسي، انجليزي) الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان 2005، ص 81



الملاحق



جامعة محمد بوضياف _ المسيلة _

معهد تسيير التقنيات الحضرية

الاخ(ة) الكريمة(ة) السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

اليكم الاستبيان الاتي والذي يتعلق بالدراسة التي سيتم انجازها بعنوان:

" ذوي الاحتياجات الخاصة في تخطيط النقل الحضري بين السياسات والتطبيق "

دراسة حالة مدينة بجاية

وذلك استكمالا لمتطلبات نيل درجة الماستر في المدينة والنقل الحضري تخصص تسيير التقنيات الحضرية جامعة مسيلة.

يرجى التكرم بالاطلاع على هذا الاستبيان المرفق وملئه بدقة وعناية واختيار الاجابة التي واختيار الاجابة التي ترونها مناسبة كما نعلمكم

ان اجابتم ستحاط بالسرية التامة ولن تستخدم الا لأغراض علمية.

كما نرجو منكم ان تجيبوا على هذا الاستبيان بصراحة وموضوعية وبحرية تامة شاكرين لكم حسن تعاونكم واهتمامكم وتقبلوا منا خالص الشكر.

ملاحظة : عند الحاجة يمكن تشطيب أكثر من خانة واحدة

من تأطير الاستاذ :

الباحثة:

نبيل سليمان

مهني شهرزاد

السنة الجامعية 2015- 2016

I. بيانات المستخدم:

1. الجنس: ذكر انثى
2. السن: من 15 الى 30 سنة من 31 الى 49 سنة من 50 فما فوق
3. المستوى التعليمي: ابتدائي متوسط ثانوي جامعي
4. الحالة الاجتماعية: أعزب متزوج مطلق أرمل
5. الحي السكني:
6. هل تمارس أي مهنة في حياتك اليومية: نعم لا . اذا كان نعم
أ. ما نوعه: موظف أجير تاجر أعمال حرة متقاعد
ب. هل يتطلب استعمال النقل: نعم لا .
ت. حدد مساره : من الى
7. هل تعاني من مشكل صحي سبب لك نوع من الإعاقة: نعم لا . اذا كان نعم
أ. ما طبيعتها: جسدية حسية
ب. ما نوعها: دائمة مؤقتة قوية متوسطة خفيفة
ت. هل هي: مكتسبة فطرية

II. بيانات خاصة بالسياسة الاجتماعية لذوي الاحتياجات الخاصة في الجزائر:

8. هل أنت مسجل في مصالح النشاط الاجتماعي: نعم لا . اذا كان نعم

أ. فيما تمثل الامتيازات التي تتحصلون عليها: الاعفاء من الضرائب الحصول على تخفيضات في مختلف المجالات

الحصول على منح خاصة الحصول على امتياز الأولوية في الإدارات الحصول على تجهيزات طبية مجانية

الحصول على أدوات مساعدة على الحركة والتنقل مجانية العلاج

ب. هل تغطي احتياجاتكم المعيشية: نعم لا . اذا كان لا فمن أي ناحية

المنحة غير كافية قلة وصعوبة الحصول على الأجهزة الطبية المقدمة من الدولة رداءة الأجهزة المقدمة

رداءة نوعية الوسائل المقدمة وعدم تحملها لواقع المحيط

III. بيانات خاصة بالنقل:

9. هل لديك نشاطات تدفعك للتنقل في حياتك اليومية: نعم لا . اذا كان نعم

أ. ما نوع هذه التنقلات: التنقل من أجل العمل التنقل من أجل الدراس التنقل من أجل العلاج

التنقل من أجل المشاركة في النشاطات الجموعية التنقل لأغراض أخرى

10. هل تستخدم وسائل النقل في نشاطاتك اليومية؟: نعم لا . اذا كان نعم

أ. ما هي الوسيلة التي تستخدمها: سيارة حافلة سيارة أجرة دراجة هوائية دراجة نارية

المشي على الأقدام استخدام الكرسي المتحرك

ب. هل أنت راض على خدماتها: نعم لا

ت. هل تواجهك مشاكل أثناء الاستخدام: نعم لا

11. ما نوع المشاكل التي تواجهها:

أ. تقنية أي على مستوى وسيلة النقل نفسها: عدم وجود مسالك خاصة تسهل الوصول للوسيلة

إيجاد صعوبة في الصعود للوسيلة عدم تهيأت المواقع بتجهيزات تسهل عملية الاستغلال

عدم احترام المعايير والمقاييس الخاصة لتسهيل عملية تنقلك

ب. معنوية أي على مستوى الأشخاص: تعامل مستفز من الأشخاص تعامل مستفز من أصحاب وسائل النقل

عدم احترام الأشخاص لواقع الأولوية الذي تتمتعون به

12. ما تقييمك لمواقف ومواقع الحافلات: ملائمة جدا ملائمة نوعا ما غير ملائمة غير ملائمة تماما

13. هل تستفيد من امتيازات حكومية في مجال النقل: نعم لا . إذا كان نعم

أ. فما نوع هذه المساعدة: تخصيص حافلات مجانية النقل تخفيضات في النقل

الحصول على امتياز الأولوية في النقل تفعيل خدمة النقل عند الطلب

IV. بيانات خاصة بالتنقل:

14. من أجل تنقلاتك اليومية. ما هو متوسط استخدامك لوسائل النقل التالية:

سيارة (سائق)	سيارة (مرافق)	دراجة هوائية	دراجة نارية	مشي على الأقدام	حافلة	سيارة أجرة
مرة أو عدة مرات في اليوم						
مرة أو عدة مرات في الأسبوع						
مرة أو عدة مرات في الشهر						
أقل من مرة في الشهر						
لا أستخدمها						

15. من أجل تنقلاتك في المدينة. هل لديك وسيلة نقل تفضل استخدامها: نعم لا إذا كان نعم.

أ. ما هي: سيارة سيارة أجرة حافلة دراجة نارية دراجة هوائية

ب. لماذا؟ هل لأنها وسيلة نقل: متاحة آمنة سريعة أقل تكلفة مريحة

V. ابداء الرأي في الموضوع:

16. في نظرك. الى ماذا يرجع السبب وراء عدم قدرة السلطات في توفير وسائل نقل مجهزة حسب احتياجاتكم:

غلائها صعوبة استيرادها عدم وجود فئة مهيأة لصيانتها عدم احترام عملية الاستغلال من قبل المواطن

غياب الوعي الثقافي بضرورة توفيرها لدى السلطات أسباب أخرى

17. في الأخير هل لديك اقتراح أو انشغال لم نتطرق له في الأسئلة السابقة من حيث صعوبة التنقل وممارسة الأنشطة اليومية تود

طرحه:

وفي الأخير تقبلوا منا فائق التقدير والاحترام وشكرا على مساعدتكم

مرسوم تنفيذي رقم 06-144 مؤرخ في 27 ربيع الأول عام 1427 الموافق 26
أبريل سنة 2006، يحدد كيفية استفادة الأشخاص المعوقين من مجانية النقل و
التخفيض في تسعيراته بالجزائر.

إن رئيس الحكومة

- بناء على تقرير وزير التشغيل و التضامن الوطني.
- و بناء على الدستور، لاسيما المادتان 4-85 و 125 (الفقرة 02) منه.
- و بمقتضى الأمر رقم 95-27 المؤرخ في 08 شعبان عام 1416 الموافق 30 ديسمبر سنة 1995 و المتضمن قانون المالية لسنة 1996، لاسيما المادة 160 منه.
- و بمقتضى القانون رقم 98-06 المؤرخ في 03 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل و المتمم.
- و بمقتضى القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت سنة 2001 و المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.
- و بمقتضى القانون رقم 02-09 المؤرخ في 25 صفر عام 1423 الموافق 08 مايو سنة 2002 و المتعلق بحماية الأشخاص المعوقين و ترفيتهم، لاسيما المادة 08 منه.
- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-136 المؤرخ في 29 صفر عام 1425 الموافق 19 أبريل سنة 2004 و المتضمن تعيين رئيس الحكومة.
- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 05-161 المؤرخ في 22 ربيع الأول عام 1426 الموافق أول مايو سنة 2005 و المتضمن تعيين أعضاء الحكومة.
- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 96-469 المؤرخ في 07 شعبان عام 1417 الموافق 18 ديسمبر سنة 1996 الذي يحدد كيفية تطبيق أحكام المادة 160 من الأمر رقم 95-27 المؤرخ في 08 شعبان عام 1416 الموافق 30 ديسمبر سنة 1995 و المتضمن قانون المالية لسنة 1996.

يرسم ما يأتي:

المادة الأولى: يهدف هذا المرسوم إلى تحديد كيفية استفادة الأشخاص المعوقين من مجانية النقل و التخفيض في تسعيراته تطبيقاً لأحكام المادة 08 من القانون رقم 02-09 المؤرخ في 25 صفر عام 1423 الموافق 08 مايو سنة 2002 و المذكور أعلاه.

المادة 02: يستفيد الأشخاص المعوقون سمعياً و ذهنياً و حركياً و بصرياً و الأشخاص ذوو العاهات و المرضى بداء عضال، المصابون بمرض مزمن و معجز من مجانية النقل الحضري و/أو تخفيض بنسبة 50% من تسعيرات النقل بالسكك الحديدية و النقل البري و النقل الجوي الداخلي.

المادة 03: يستفيد فئات الأشخاص المذكورة في المادة 02 أعلاه من مجانية النقل على الشبكة الحضرية.

المادة 04: تستفيد فئات الأشخاص المذكورة في المادة 02 أعلاه التي تعادل أو تفوق نسبة عجزها 80% من مجانية النقل على شبكات الطرقات و السكك الحديدية.

المادة 05: تستفيد فئات الأشخاص المذكورة في المادة 02 أعلاه التي تفوق نسبة عجزها 50% و تقل عن 80% من تخفيض بنسبة 50% من تسعيرات المسافرين العاديين على شبكات الطرقات و السكك الحديدية.

المادة 06: تستفيد فئات الأشخاص المذكورة في المادة الثانية أعلاه التي تساوي نسبة عجزها 100% من تخفيض بنسبة 50% من تسعيرات المسافرين العاديين على النقل الجوي العمومي الداخلي.

المادة 07: يستفيد أيضا من نفس التدابير الشخص الذي يرافق الشخص المعوق بنسبة 100%.

المادة 08: تخضع الاستفادة من مجانية النقل و التخفيض في تسعيراته كما هو منصوص عليها في هذا المرسوم إلى حيازة بطاقة معوق تسلمها المديرية الولائية المكلفة بالنشاط الاجتماعي.

يجب أن تقدم بطاقة المعوق إلى الناقل عند كل مراقبة.

المادة 09: لا تقصي التخفيضات المنصوص عليها في المادة 05 من هذا المرسوم التخفيضات الأخرى ذات النوع التجاري التي تمنحها مؤسسات النقل.

المادة 10: تتكفل ميزانية تسيير الوزارة المكلفة بالتضامن الوطني بالنفقات المترتبة على تنفيذ المجانية و التخفيضات الممنوحة تطبيقا لأحكام هذا المرسوم.

تدفع المبالغ المستحقة للناقلين طبقا للإجراءات المعمول بها في إطار التشريع و التنظيم المعمول بهما.

المادة 11: لتنفيذ أحكام هذا المرسوم، تقوم الوزارة المكلفة بالتضامن الوطني بإبرام عقود مع المتعاملين المعنيين بنقل المسافرين، في إطار الأحكام التشريعية و التنظيمية المعمول بها.

المادة 12: يعاقب على كل مخالفة لأحكام هذا المرسوم طبقا لقانون العقوبات.

المادة 13: تلغى الأحكام المخالفة لهذا المرسوم، لاسيما المرسوم التنفيذي رقم 96-469 المؤرخ في 07 شعبان عام 1417 الموافق 18 ديسمبر سنة 1996 و المذكور أعلاه.

المادة 14: ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 27 ربيع الأول عام 1427 الموافق 26 ابريل سنة 2006.

أحمد أويحيى

تعاني فئة ذوي الاحتياجات الخاصة في مدينة بجاية من عدة عوائق وحواجر تعترض مشاركتهم في المجتمع، خاصة في ظل انعدام أدنى المعايير التصميمية المقررة عالميا لخدمتهم وتسهيل وصولهم للمحيط الخارجي للمدينة رغم ما أقرته جل القوانين المطروحة من قبل المشرع الجزائري في هذا المجال.

لذا اتجهنا لدراسة هذه الإشكالية لمعرفة مدى تطبيق هذه القوانين على واقع مدينة بجاية وتقديم بعض الحلول والمقترحات فيما يتعلق بنقل وتنقل هذه الفئة، كل هذا للتقليل من مشاكل هذه الأخيرة التي تعتبر "إمكانية الوصول" أهمها وتحقيق العدالة الاجتماعية التي تنص عليها معظم سياسات المدن.

الكلمات المفتاحية: ذوي الاحتياجات الخاصة، عوائق، المحيط الخارجي، المعايير التصميمية، القوانين، إمكانية الوصول، سياسات المدن.

Abstract:

People with spécial needs suffering in the city of Bejaia from several obstacles and hurdies in their participation in society, especially in light of the lack of a minimum design standards globally established to serve them and to facilitate their arrival outside of the perimeter of the city even though approved by the bulk of laws proposed by the Algerian legislature in this area

So we went to study this problem to see how the application of these laws to the reality of the city of Bejaia and provide some solutions and proposals regarding the transfer and movement of this category, all of this to reduce the latter problems, which are considered "access" the most important and the achievement of social justice set forth in most cities policies.

Key words : people with special needs, obstacles, perimeter, design standards, laws, access, urban policies.