

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة



ميدان : هندسة معمارية ، عمران  
ومهن المدينة

معهد: تسيير التقنيات الحضرية

فرع : تسيير التقنيات الحضرية

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

قسم : المدينة والنقل الحضري

تخصص : المدينة والنقل الحضري

رقم : .....

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالب: روان عبد القادر

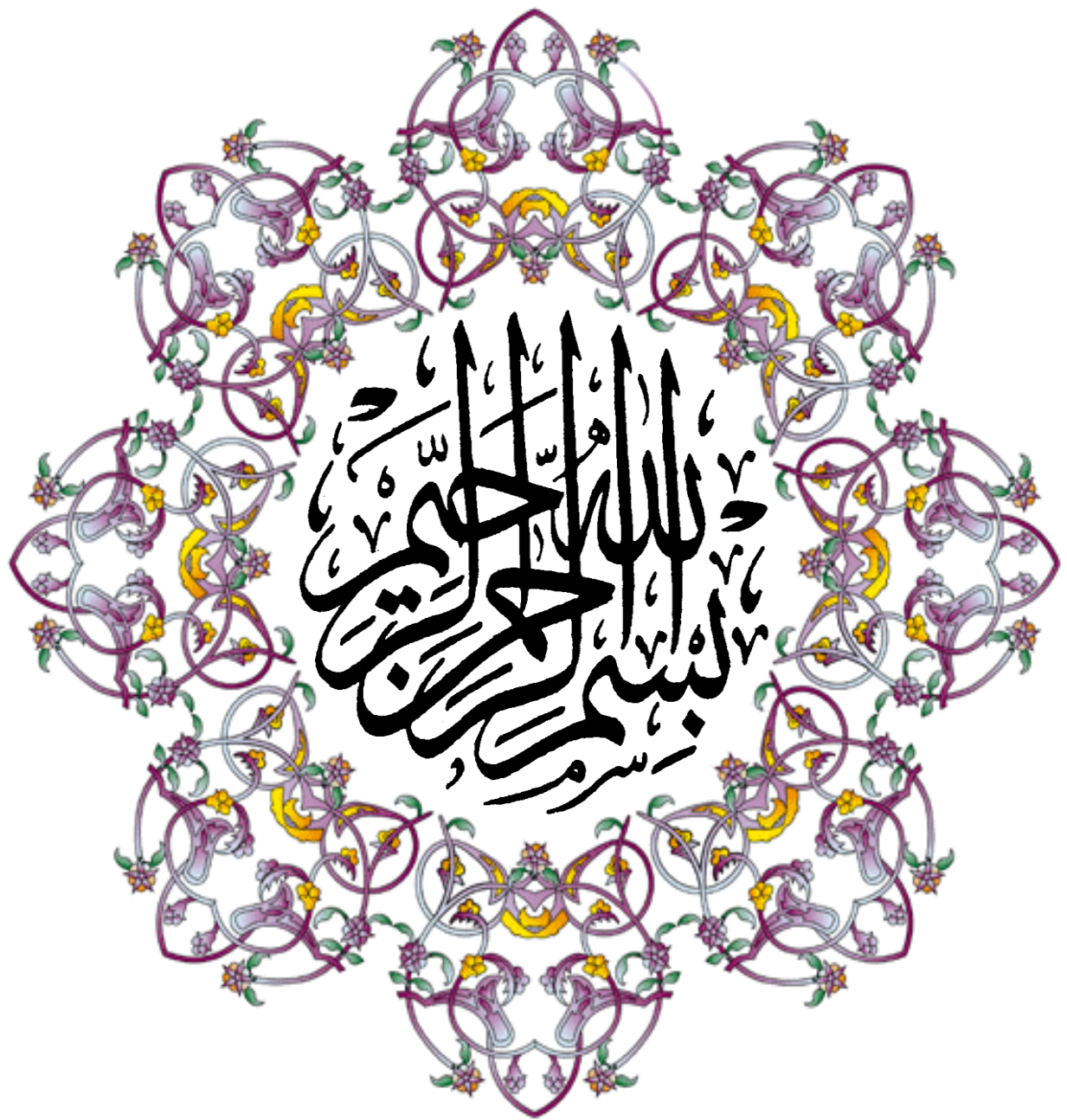
تحت عنوان

## تأثير النشاطات التجارية على حركة المشاة دراسة حالة حي (عماري محمد) بمدينة السوق

لجنة المناقشة :

رئيسا	جامعة مسيلة	اسم ولقب الأستاذ: حمدون علي
مشرفا ومقررا	جامعة مسيلة	اسم ولقب الأستاذ: عادل بديار
مناقشا	جامعة مسيلة	اسم ولقب الأستاذ(ة): صوشي سليمة

السنة الجامعية 2017/2016



# الإهداء



الحمد لله الذي أمدني بالقوة والصبر لإنجاز هذا العمل المتواضع حمدا كثيرا مباركا فيه.  
لم يكن إهدائي إلا عرفانا لمن كان لهم الفضل في ما وصلت إليه إلى روضة العز وغصن المحبة  
إلى من كان لنا مصباح النور ومثال الكرامة إلى من حبها سرى في دمي ورضاهما كل همي،  
إلى من عاش معي حلمي وزادا من عزيمتي ومددا أملني. إليك يا من وهبتني الحياة وكنت  
شمعة تنير طريقي، إليك يا من غمرتني بالحب و العطف و الحنان، إليك يا قرة عيني أي  
العزيزة **بن جازية خيرة** - إليك يا من كنت مصدر العطاء بلا حدود، إلى من وشحنني  
بأسمى و أرق و أنبل سلوك و أعظم توصية أن أسير بخطى إيمانية، إليك يا من كنت سندي  
وعوني في حياتي الدراسية بمختلف مراحلها، إليك يا مجرى الحب وهدية القدر التي لا تقدر  
بثمن أبي العزيز - **منصور** - إلى من قاسموني حياتي و كان وجودهم امتدادا لسعادتي إخواني  
و إلى جميع من يحمل لقب **روان**،

وإلى أعلى هدية ورفقة دربي الدراسي الجامعي

وإلى أعز أصدقائي

وإلى كل سكان مدينة **السوقر**. إلى كل من ساهم في هذا العمل من قريب أو بعيد و إلى من  
نسيهم قلبي ولم ينساهم قلبي أهدي ثمرة جهدي



## تَشْكُرَات

و نحن نضع اللمسات الأخيرة لهذا البحث لا يسعنا إلا أن  
نحمد الله و نشكره الشكر الجزيل على توفيقه لنا على إتمام هذا العمل.

لقوله تعالى : "و إن شكرتم لأزيدنكم..."

أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذ المشرف: عادل بديار.

و الأستاذ فايد البشير الذي لم يبخل علينا في تقديم الدعم العلمي

و كذا طلبة تخصص المدينة و النقل الحضري دفعة جوان 2017.

كما لا ننسى كل من قدم الدعم سواء كان علميا أو معنويا، و كذا كل من

يسّر لنا سبل الحصول على المعلومات الضرورية لهذا العمل من إدارات

أو مكاتب دراسات، و كل أفراد أسرتي الأعزاء ، الذين قدموا لي الدعم،

و جميع من ساهم من قريب أو بعيد في إعداد هذه المذكرة.

## الملخص:

اضحى التطور الحضري الذي تشهده المدن و نسيجها الى تداخل كبير بين حركة المشاة والحركة الميكانيكية داخل المدينة خاصة على مستوى الأحياء التجارية التي تعرف حركة كثيفة للمشاة مع أنها تعاني من عدة مشاكل أبرزها إستغلال التجار للأرصفة .

وكمثال على هذه المدن نجد مدينة السوق والتي تعاني من مشاكل مرورية لحركة المشاة، لذلك كان سؤال هذه الدراسة ماهي الاسباب وراء عدم استخدام المشاة للفضاءات المخصصة لحركتهم وقد استخدمنا المنهج الوصفي التحليلي.

واعتمدنا ايضا على الزيارات الميدانية والتصوير الفوتوغرافي، وكانت منطقة الدراسة هي حي (عماري محمد). و اظهرت النتائج ان من اهم اسباب عدم التزام بعض المشاة من السير على الارصفة هو التعديت للباعة او المحلات، ومن اهم التوصيات والاقتراحات التي اشارنا اليها هي ضرورة فصل حركة المشاة عن الحركة الميكانيكية على مستوى الحي .

**كلمات الدالة:** المشاة، الأرصفة، الأنشطة التجارية

الفهارس

# فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
	إهداء
	شكر وعرهان
	الملخص
I	فهرس المحتويات
II	فهرس الجداول
III	فهرس الأشكال البيانية
IV	فهرس الأشكال
XI	فهرس المخططات والخرائط
XII	فهرس الصور
	<b>الفصل التمهيدي: مدخل عام</b>
1	مقدمة عامة
2	1_الإشكالية
3	2_الفرضيات
3	3_أهمية الموضوع
3	4_أهداف الدراسة

3	5_مبررات إختيار الموضوع
3	6_دراسات سابقة
4	7_منهجية البحث
5	8_تقنيات البحث المستعملة
7	9_هيكله العامة للمذكرة
	<b>الفصل الأول: السند النظري</b>
9	تمهيد
10	1_التنقلات الحضرية
10	2_التنقلات الحضرية داخل المدينة
11	3_المشاة
11	3_1_مناطق المشاة
11	3_2_شوارع المشاة
11	4_مرافق المشاة
11	4_1_مجال المشاة
12	4_2_مسار المشاة
12	4_3_كثافة المسار
12	4_4_ظروف السير
13	4_5_الرصيف
13	4_5_1_تمديد الرصيف

13	4_5_2_عرض الأرصفة
14	4_5_3_العرض التصميمي للأرصفة
14	4_5_4_العرض الفعال للأرصفة
14	4_5_5_المسافة الخالية
15	4_5_6_العرض الأدنى الفعال
17	4_5_7_الميل العرضي للأرصفة
17	4_5_8_الميل الطولي للأرصفة
17	4_5_9_أ_الحيز الراسي
18	4_5_9_ب_الارتفاع الحر
18	5_التصميم للمشاة
19	5_1_الممر
20	5_2_المعبر
20	6_معابر المشاة
21	6_1_معابر عرضية مخططة
21	6_2_معابر مزودة بإشارات ضوئية
21	6_3_معابر منفصلة على مستويين
21	6_4_معابر المشاة السطحية عند التقاطعات
21	6_5_معابر المشاة في منتصف الطريق
22	6_6_معابر المشاة المرتفعة

23	7_مرافق ذوي الاحتياجات الخاصة
23	7_1_متطلبات ممرات الأرصفة لذوي الاحتياجات الخاصة
25	8_حركة المشاة
25	9_مبادئ مدينة المشاة
26	9_1_مختلف التوجهات للفصل بين حركة المشاة و حركة المركبات
27	9_2_تخصيص المحاور التجارية لحركة المشاة
29	10_المناطق التجارية
30	10_1_الشوارع التجارية
30	10_2_بعض المواد و القوانين المتعلقة بممارسة الأنشطة التجارية
31	خاتمة
	<b>الفصل الثاني: دراسة تحليلية لمدينة السوقر</b>
33	تمهيد
34	1_تقديم مدينة السوقر
36	2_الدراسة التاريخية
36	2-1- المرحلة الاستعمارية 1898_1962
38	3_الدراسة الطبيعية
38	_الطبوغرافية
38	3_1_المناخ

38	2_3_التساقط
38	_الأمطار
38	_الحرارة
38	_الثلوج
39	_الصقيع
39	_الرياح
40	4_الدراسة السكانية
40	4_1/تطور السكان خلال الفترة (1966-2007)
40	5_الدراسة العمرانية
42	5_2_دراسة التجهيزات
43	5_3_التجهيزات التجارية
44	6_الهيكل القاعدية
44	6_1_شبكة الطرق
44	المحاور المهيكلية الآتية
44	المحور الرئيسي
44	المحاور المهيكلية الثانوية
44	المحاور المهيكلية الثالثة
44	6_2_مفترقات الطرق

46	3_6 محطات النقل البري
49	4_6_المواقف :
51	7_دراسة الحركة (الميكانيكية)
52	7_1_الحركة الميكانيكية
52	7_1_1_خطوط النقل
54	8_حوادث المرور
58	9_حركة المشاة
62	10_خلاصة الدراسة التحليلية لمدينة السوق
63	الخاتمة
	<b>الفصل الثالث: تحليلية لمنطقة الدراسة حي (عماري محمد)</b>
65	تمهيد:
66	1_تقديم الحي
66	1_1_حدود الحي
66	1_2_بطاقة تعريفية للحي (عماري محمد )
68	2_علاقة الحي بالمدينة
68	2_1_المحاور الرئيسية
69	2_2_خطوط النقل
69	2_3_التجهيزات

69	2_3_1_1 تجهيزات إدارية
69	2_3_2_1 تجهيزات صحية
69	2_3_3_1 تجهيزات تعليمية
69	2_3_4_1 تجهيزات أمنية
69	2_3_5_1 تجهيزات دينية
69	2_3_6_1 تجهيزات تجارية
71	3_الدراسة العمرانية للحي
71	3_1_المحيط المجاور
72	3_2_المنافذ
73	3_3_الإطار المبنى
73	3_3_1_السكنات
74	3_4_الإطار الغير مبني
74	3_4_1_المساحات الخضراء
74	3_4_2_الطرق
76	3_4_3_المواقف
77	4_دراسة الأرصفة
78	4_1_حالة الأرصفة
78	4_2_التغير في مناسيب الارصفة
79	4_3_المسافة الخالية

80	4_4_ الحيز الرأسي
80	5_ دراسة الأنشطة التجارية للحي
80	5_1_ تصنيف الأنشطة التجارية لحي (عماري محمد )
80	5_1_1_ الأنشطة المسجلة
82	5_1_2_ الأنشطة الغير المسجلة (العشوائية )
83	5_2_ إستغلال الأرصفة
84	5_3_ نقاط التعارض
86	6_ تحليل الإستثمار
91	7_ خلاصة تحليل الإستثمار
91	8_ خلاصة الدراسة التحليلية
92	9_ الإقتراحات و التوصيات
95	الخاتمة
XIII	فهرس الملاحق
96	قائمة المصادر و المراجع

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
<b>الفصل الأول : الجانب النظري</b>		
01	العرض الأدنى والعرض المفضل	16
<b>الفصل الثاني : دراسة تحليلية لمدينة السوقر</b>		
02	التطور السكاني لمدينة السوقر خلال الفترة الممتدة بين 1966-2012	40
03	تطور عدد السكان بمدينة السوقر 1992-2012	41
04	تطور الفئات العمرية عدد السكان لبلدية السوقر 1998-2017	41
05	شبكة الطرق	45
06	اهم المفترقات بمدينة السوقر	46
07	محطات النقل البري المتواجدة بمدينة السوقر	49
08	خطوط النقل الفعلية بمدينة السوقر	54
09	معطيات إحصائية حول خطوط النقل الفعلية بمدينة السوقر	54
10	إحصائيات حوادث المرور بمدينة السوقر	58
11	تدفق حركة المشاة لأهم شوارع مدينة السوقر	60
12	تدفق حركة المشاة لأهم شوارع مدينة	61
13	بطاقة تعريفية للحي	66
14	أنواع الأنشطة المسجلة بالحي	81
15	أنواع الأنشطة الغير مسجلة (الفوضوية ) بالحي	82
16	جنس العينة	86
17	عمر العينة	86
18	مستوى العينة	87
19	مقر سكن العينة	87
20	السبب الرئيسي لزيارة الحي	88
21	الصاحب في الزيارة	88
22	وسيلة التنقل بالحي	88
23	اكثر التنقل الى الحي	89
24	أسباب امتناع المشاة من استخدام الأرصفة من (الناحية العمرانية)	89
25	أسباب امتناع المشاة من استخدام الأرصفة من (الناحية القانونية)	90

## فهرس الأشكال البيانية

الرقم	عنوان الشكل البياني	الصفحة
<b>الفصل الأول : الجانب النظري</b>		
01	الميل الطولي للأرصفة بمسافات افقية	24
<b>الفصل الثاني : دراسة تحليلية لمدينة السوق</b>		
02	كمية التساقط ودرجة الحرارة لمدينة السوق	38
<b>الفصل الثالث : دراسة تحليلية لمنطقة الدراسة</b>		
03	الدائرة النسبية للسكنات	73
04	الدائرة النسبية للمساحات	74
05	الدائرة النسبية للطرق	74
06	الدائرة النسبية للأنشطة المسجلة حسب كل نوع	81
07	الدائرة النسبية لجنس العينة	86
08	الدائرة النسبية لعمر العينة	86
09	الدائرة النسبية لمستوى التعليمي للعينة	87
10	الدائرة النسبية لمقر سكن العينة	87
11	الدائرة النسبية لأسباب امتناع المشاة من استخدام الأرصفة	90
12	الدائرة النسبية لأسباب امتناع المشاة من استخدام الأرصفة	91

## فهرس الأشكال

الرقم	عنوان ومضمون الشكل	الصفحة
<b>الفصل الأول : الجانب النظري</b>		
01	مجال المشاة في الطرق	11
02	مجال المشاة في الأزقة	11
03	مسار المشاة	12
04	تمديد الرصيف	13

14	عرض أرصفة المشاة	05
15	العرض التصميمي والعرض الفعال والمسافة	06
17	الميل العرضي للأرصفة	07
18	الحيز الراسي للعلامات المرورية والعوائق الأخرى على الأرصفة	08
19	التصميم للمشاة	09
22	معايير المشاة في منتصف الطريق	10
23	معايير المشاة	11
37	التطور العمراني لمدينة السوقر حالياً	12
39	زهرة الرياح	13
55	مسارات خطوط النقل بمدينة السوقر	13
56	الحركة (الميكانيكية) على مستوى أهم المحاور بمدينة السوقر	14
59	النقاط السوداء بمدينة السوقر	15
<b>الفصل الثالث : دراسة تحليلية لمنطقة الدراسة</b>		
70	تموضع التجهيزات على مستوى الحي	16
71	المحيط المجاور لمنطقة الدراسة	17
72	منافذ منطقة الدراسة	18
75	حالة الطرق بمنطقة الدراسة	19
76	مواقف السيارات بمنطقة الدراسة	20
77	الأرصفة بمنطقة الدراسة	21
85	نقاط التعارض	22

### فهرس المخططات والخرائط

<b>الفصل الثاني : دراسة تحليلية لمدينة السوقر</b>		
35	خريطة الموقع الإداري لمدينة السوقر	01
36	التطور العمراني لمدينة السوقر	01
42	توزيع السكنات بمدينة السوقر	02

43	توزيع التجهيزات بمدينة السوقر	03
45	الطرق المهيكلة لمدينة السوقر	04
47	اهم المفترقات بمدينة السوقر	05
50	توزع محطات النقل البري بمدينة السوقر	06
51	توزع المواقع على اهم المحاور بمدينة السوقر	07
53	تدفق الحركة الميكانيكية على مستوى أهم المحاور بمدينة السوقر	08
57	حوصلة لدراسة النقل بمدينة السوقر	09
67	موقع الحي من المدينة	10
68	تموضع الحي بالنسبة للمحاور المهيكلة	11

### فهرس الصور

الصفحة	عنوان الصورة	الرقم
<b>الفصل الأول : الجانب النظري</b>		
16	مسار المشاة	01
23	معاير المشاة	02
28	شارع ستروكيت في كوبنهاغن مخصص للمشاة	03
28	مركز مدينة بيروت حولت إلى شوارع للمشاة	04
<b>الفصل الثاني : دراسة تحليلية لمدينة السوقر</b>		
46	الطريق الوطني رقم 23	05
46	الطريق الولائي رقم 03	06
47	مفترق عين بوشقيف	07
47	مفترق الدائرة	08
48	وضعيات المواقع المعيقة للحركة بالمفترق	09
48	تداخل حركة المشاة مع حركة المركبات	10
52	مواقف مسموحة ( شارع مولاي بوشريط)	11
52	مواقف ممنوعة ( شارع الأمير عبد القادر)	12

55	تمثل الخط 01	13
55	تمثل الخط 04	14
<b>الفصل الثالث : دراسة تحليلية لمنطقة الدراسة</b>		
73	سكن فردي قديم	15
73	سكن فردي قديم	16
73	سكن فردي حديث	17
78	حالة متدهورة	18
78	حالة متدهورة	19
78	حالة متوسطة	20
78	حالة جيدة	21
78	تغير في مناسب الرصيف	22
79	لمسافة الخالية	23
79	المسافة الخالية مستغلة لعرض السلع	24
79	تموضع عشوائي	25
80	الحيز الرأسي لمظلات	26
80	الحيز الرأسي للإشارة العمودية	27
82	محلات المسجلة	28
82	الأنشطة الفوضوية	29
83	إستغلال الأرصفة من طرف التجار	30
84	استغلال الباعة للأرصفة	31
		32

## مقدمة عامة :

تعتبر ظاهرة المشي ظاهرة اجتماعية متكاملة تدخل ضمن الاعتبارات والسياسات التخطيطية الحضرية والتي تفتقدها مدننا العربية بشكل عام والمدن الجزائرية بشكل خاص ، وذلك لاعتبارات وعوامل عديدة (اجتماعية ، ثقافية ، عمرانية وغيرها) ، فإنه يجب الحرص على تفعيل مفهوم هذه الظاهرة على الأحياء والشوارع الرئيسية والفرعية في مدننا وأهمية تكرار التجربة في أحياء ومناطق مختلفة من المدينة ومن الجدير ذكره أن ظاهرة المشي تعتبر عنصراً أساسياً من عناصر ووسائل حركة النقل المختلفة داخل المدينة وأكثرها سهولة و سرعة داخل المناطق والأحياء السكنية وأعمقها تفاعلاً اجتماعياً وإنسانياً وأنظفها بيئياً على الإطلاق ، وذلك من خلال تفعيل الفرص والمزايا والإيجابيات والتي تساعد على انتشار هذه الظاهرة من جهة ، والحدّ من المعوقات والسلبيات الكثيرة من جهة أخرى .

مدينة السوقر كغيرها من المدن الجزائرية عرفت تزايداً كبيراً في هذه الظاهرة ، وهذا راجع للنمو السريع الذي تشهده المدينة في السنوات الأخيرة خاصة بمركز المدينة وفي اوقات الذروة .

ومن هذا المنطلق تطرقنا في هذه الدراسة لمعرفة تأثير النشاطات التجارية على حركة المشاة وتتألف هذه المذكرة من مدخل عام.يشمل المدخل العام كل من الإشكالية الفرضيات و أهداف الدراسة و المنهجية المتبعة، ويضم الفصل الأول(الجزء النظري) نظرة شاملة حول المشاة بالإضافة للمعايير الهندسية للأرصفة ، كما يضم الفصل الثاني. (التحليلي) فهو يضم تقديم لمدينة السوقر كما يتم من خلاله التعرف على اهم الخصائص التي تتميز بها مدينة السوقر ثم دراسة تحليلية للمدينة اما الفصل الثالث يحتوي على دراسة تحليلية لمنطقة الدراسة حي (عماري محمد ) ثم دراسة الأنشطة التجارية بالحي للخروج بأهم المشاكل التي تعاني منها فئة المشاة بالحي وفي الأخير يختم البحث بخاتمة عامة. ووضع أهم الاقتراحات و التوصيات التي رأينا بأنها مهمة ويجب أخذها بعين الاعتبار.

# الفصل التمهيدي : مدخل عام

1. الإشكالية.

2. الفرضيات.

3. أهمية الموضوع

4. أهداف الدراسة

5. مبررات إختيار الموضوع

6. دراسات سابقة.

7. منهجية البحث

8. تقنيات البحث المستعملة.

9. هيكلية العامة للمذكرة

## 1\_الإشكالية :

ان الأنشطة التجارية لأي منطقة تأتي من خلال زيادة الاعمال التجارية على أي عمل اخر من الاعمال تسمى بالمنطقة التجارية وهذه المناطق تتميز بتركيز كثيف للمحلات التجارية حيث ان هذه المناطق التجارية تتعامل بمختلف السلع والبضائع وكذلك نظم بعض الصناعات الخفيفة والحرف اليدوية إضافة الى انها تشمل بعض الخدمات، و الوظيفة التجارية هي من الوظائف الرئيسية التي مارستها المدينة منذ نشأتها (1)<sup>1</sup>. فأضحت المناطق الرئيسية لحركة المشاة تمثل مناطق ثانوية لحركة المركبات على مستوى الأحياء التجارية لما لها من أهمية بالغة فمسارات المشاة من أهم عناصر الحركة داخل المناطق التجارية وهي مرتبطة بشكل وثيق بطبيعة ووظيفة النسيج العمراني وأسباب الحركة ، وتظهر هذه المشكلة بشكل واضح في الأحياء التي تركز بها الأنشطة التجارية والتي تتسم بخصائص مميزة انعكست سلبا على المشاة خلال تنقلاتهم ونلاحظ أن الاهتمام بدراسة حركة المشاة في المدن الجزائرية ليس بالقدر الكافي في عملية تنظيم حركة المشاة على الطرق و الأحياء فمدينة السوقر تعاني من مشاكل مرورية بالمناطق التجارية تتمثل في استغلال الأنشطة التجارية للفضاءات المخصصة لحركة المشاة مما يشكل خطر عليهم خاصة على مستوى حي (عماري محمد) الذي يعرف حركة كبيرة للمشاة كما تلتقي به أهم المحاور بالمدينة ،وكذا وجود مختلف التجهيزات الخدماتية مما ينجم عنه عدة نقاط تعارض يمكن أن تؤدي إلى حوادث مرورية .

ومن خلال ما ذكر لمسنا تساؤل حول تدهور حركة المشاة على مستوى الحي:

\_ ماهي الأسباب الأسباب التي أدت باستغلال فضاء المشاة من طرف التجار ؟

<sup>1</sup> محمد أزهر - السماك وزميله، استخدامات الارض في مدينة الموصل بين النظرة والتطبيق، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، بغداد، 1983.

**2\_الفرضيات :****الفرضية الرئيسية :**

أسباب عدم استغلال المشاة للرصيف ترجع إلى تعدي أصحاب المحلات التجارية و الباعة الموجودة على مستوى هذا الأخير .

**3\_أهمية الموضوع :**

تكمن أهمية موضوع الدراسة في كونه يبرز مشكل من المشاكل التي تعاني مدنتنا حالياً خاصة في مراكز المدن والأحياء ذات الكثافة العالية لحركة المشاة .

\_ معالجة وتنظيم النشاطات التجارية على مستوى المدينة وإرتباطها بحركة المشاة

\_ يتسنى لنا من خلال دراسته البحث عن أهم الحلول الواقعية .

**4\_أهداف الدراسة :**

\_ تحقيق الراحة والأمان للفئة المستهدفة (المشاة) بتنظيم النشاطات التجارية ومنع استغلال الأرصفة .

\_ فصل حركة المشاة عن حركة المركبات.

**5\_مبررات اختيار الموضوع :**

\_ الاستغلال الذي يشهده الشارع لفضاءات حركة المشاة في ممارسة الأنشطة التجارية

**6\_دراسات سابقة:**

يوجد العديد من الدراسات التي اهتمت بدراسة حركة المشاة وقد شملت هذه الدراسات مواضيع مختلفة تخص

المناطق التجارية و حركة المشاة مثل التصميم و تنظيم حركة المشاة و قياس مستوى الخدمة لمرافق المشاة

وهي كالآتي :

1\_ تقييم كفاءة الوظيفة التجارية في قضاء الدجيل د. طه مصعب حسين الخزرجي م.م. قاسم نصيف جاسم

الحداد جامعة تكريت/ كلية التربية

تم التطرق فيها الى دراسة حالة مدينة الدجيل حيث احتوت المذكرة على دراسة الأنشطة التجارية على مستوى الأحياء و الشوارع الرئيسية و الهدف من هذه الدراسة هو معرفة أنواع الأنشطة التجارية وتصنيفها ومدى تأثيرها على حركة المشاة

2\_ مذكرة الطالب (سالمي مولاي عبد الله ) بعنوان مدن المشاة مبادئ ورهانات دراسة حالة شارع العربي

بن المهدي بأدرار حيث احتوت المذكرة على دراسة تصادم حركة المشاة مع الحركة الميكانيكية على مستوى الشارع تم الوصول الى مجمل المشاكل التي تعاني منها فئة المشاة بالشارع .

والهدف من هذه الدراسة هو الوقوف على اهم المشاكل ووضع اقتراحات على شكل تدخلات نقطية على مستوى الحي و ثم إعطاء حلول تنظيمية

لحركة المشاة وذلك من خلال تحديد السرعة على مستوى الشارع ووضع إشارات افقية وعمودية على طول الشارع لتوفير الأمان للمشاة خلال تنقلهم بالشارع .

## 7\_ منهجية البحث:

تعد المنهجية عنصراً أساسياً وإستراتيجياً في هذا النوع من الدراسات من حيث تكاملها وشموليتها على كافة الفرضيات و البيانات المستخدمة في دراسة التأثيرات الحالية و المستقبلية .

ارتأينا أن نعتمد في دراستنا على المنهج الوصفي بحيث تبين ذلك من خلال جمع المعطيات والإحصاءات وهذا من الجانب النظري وفي الجانب الميداني قمنا بوصف الوضع القائم وتحليله واستخلاص النتائج .

كما تم تقسيم العمل الى مراحل وهي كالتالي:

**7\_1\_مرحلة البحث النظري :** قمنا بالإطلاع على مختلف الوثائق التي تخدم الموضوع والكتب و المذكرات التي تناولت واهتمت بدراسة حركة المشاة داخل المدينة و الأحياء التجارية .

### **7\_2\_مرحلة البحث الميداني :**

تم الاعتماد على الملاحظة الميدانية التي تعتبر تقنية مباشرة في جمع المعطيات والمعلومات عن الظاهرة وتتميز بالجوانب الملموسة في معايشة الموضوع ، والهدف من التقنية هو التعرف أكثر على المجال المدروس وقمنا كذلك بعملية التصوير الفوتوغرافي لمنطقة الدراسة من أجل التقريب و التوضيح .  
كما قمنا بفرز وتحليل المعطيات المستقاة من العمل الميداني و النظري للحصول على تفاصيل دقيقة وإسقاطها في جداول وخرائط في محاولة للإجابة على الإشكالية وتم تقسيم هذه المرحلة إلى جزئين:

**\_ الجزء الأول :** يتناول قراءة عمرانية لمدينة السوفر

**\_ الجزء الثاني :** تحليل منطقة الدراسة

**7\_3\_مرحلة تنظيم وتحليل المعطيات :** تعتبر كمرحلة مكملية حيث تتناول الإستنتاجات والنتائج ومجمل الحلول المقترحة والنتائج .

### **8\_التقنيات المستعملة:**

تقنيات البحث المستعملة تفرضها طبيعة العمل و النتائج المراد الوصول اليها و الأهداف المسطرة حيث اعتمدنا التقنيات التي تساعد في الحصول على المعلومات والمعطيات حول موضوع الدراسة واللازمة للتحليل تتمثل في ما يلي :

**8\_1\_ الصور الفوتوغرافية :** تساعدنا في عملية التحليل.

**8\_2\_ الوثائق :** وتشمل كل الكتب والمذكرات التي تناولت و اهتمت بدراسة حركة المشاة ، كما قمنا بجمع عدة وثائق بيانية تتعلق بموضوع الدراسة ومختلف الإحصاءات والتقارير الخاصة بالمدينة والتي تخدم المذكرة .

**8\_3\_الاستمارة :** تعد الاستمارة من بين أهم الوسائل المعتمدة في دراسة وتفسير العلاقات بين

الظواهر.

وقد تم اختيار هذه الوسيلة من أجل معرفة تأثير الأنشطة التجارية على حركة المشاة وهي موجهة إلى الفئة المستهدفة .

## الهيكل العامة للمذكرة

**الموضوع:** تأثير النشاطات التجارية على حركة المشاة دراسة حالة حي (عماري محمد)  
بمدينة السوق

## الفصل التمهيدي: مدخل

- . الإشكالية
- . الفرضيات.
- . أهداف الدراسة.
- . أهمية الموضوع
- . مبررات اختيار الموضوع
- . دراسات سابقة
- . منهجية البحث
- . تقنيات البحث المستعملة
- . هيكل العامة للمذكرة

## الفصل الأول: الجانب النظري

## مفاهيم عامة

## الفصل الثاني: دراسة تحليلية لمدينة السوق

## الفصل الثالث: دراسة تحليلية لمنطقة الدراسة حي (عماري محمد)

## خلاصة التحليل

## التوصيات و الاقتراحات

## الخاتمة

# الفصل الأول: الجانب النظري

تمهيد

1\_ التنقلات الحضرية

2\_ التنقلات الحضرية داخل المدينة

3\_ المشاة

4\_ مرافق المشاة

5\_ التصميم للمشاة

6\_ معابر المشاة

7\_ مرافق ذوي الاحتياجات الخاصة

8\_ حركة المشاة

9\_ مبادئ مدينة المشاة

10\_ المناطق التجارية

11\_ خاتمة

**تمهيد:**

لا شك أن للمفاهيم وتعريفاتها أهمية كبيرة في الصياغة النظرية لأي بحث أو دراسة من ناحية، وتوجيه سيرها من ناحية أخرى، وذلك لأن لها دور كبير في تحديد الإطار النظري الذي يوجه الدراسة ويحدد مبادئها، بدون المفاهيم والتعريفات الدقيقة لها لا نستطيع أن نقدم التعريفات الإجرائية للمفاهيم التي نستخدمها في دراستنا، خاصة أن تلك المفاهيم ما تزال تحتاج لمزيد من الوضوح وذلك لتحديد الإطار النظري للموضوع، فهي مرتبطة بالكلمات المفتاحية لعنوان المذكرة .

سأحاول من خلال هذا الفصل تقريب مفاهيم بعض المصطلحات المستعملة في البحث.

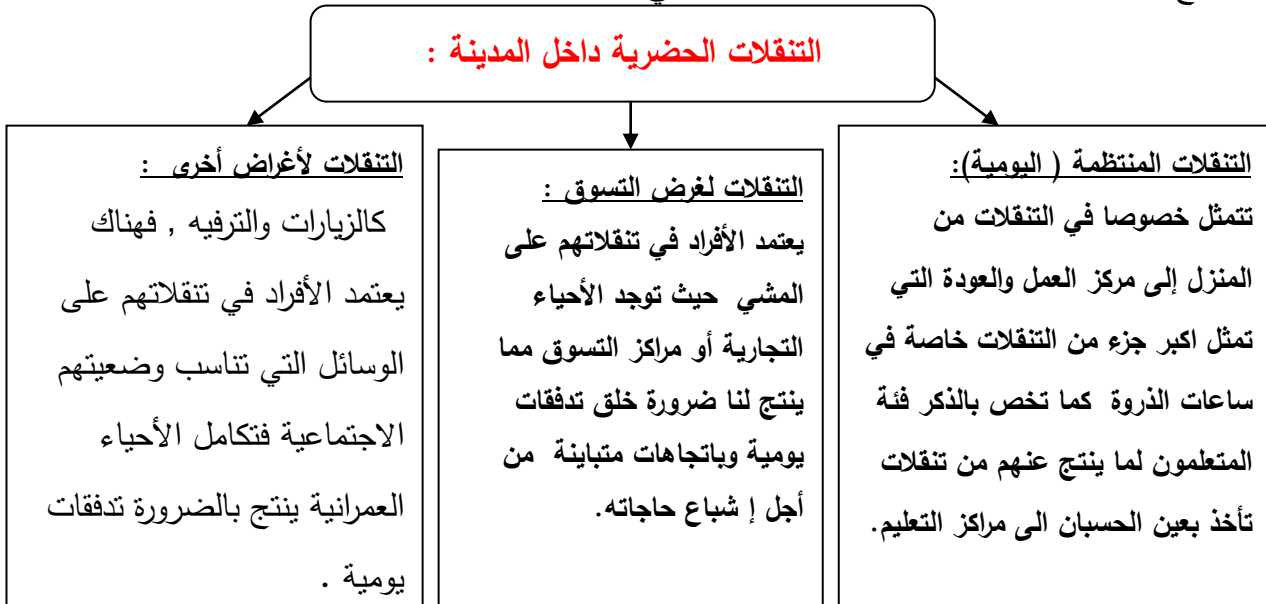
## 1\_ تعريف التنقلات الحضرية :

" تعبر عن تنقلات الأفراد لمختلف الأسباب وتسمح لهم بتلبية حاجاتهم المختلفة ، والحركة الحضرية هي بدورها هي مجموع التنقلات في المحيط الحضري متضمنة السبب في ذلك والوسيلة المتخذة نقطة انطلاق الحركة ووقتها وسببها<sup>1</sup>

من خلال هذا التعريف يمكن القول أن التنقلات الحضرية هي تنقلات الأفراد داخل المدينة سواء منتظمة ( مرنة ) أو غير منتظمة لعدة أسباب هي كالعامل أو التسوق وهي مرتبطة كثيرا بالوسائل المستخدمة في ذلك ويعتبر الرصيف أحد العناصر المهمة في تسهيل هذه التنقلات التي تعتمد بشكل أساسي على التجمعات السكانية والنشاطات المؤثرة فيها كالنشاطات التجارية والخدمات السياحية ، أي على حسب أهمية المنطقة ، وهي بهذا تؤدي إلى تسهيل حركة المشاة وتنقلاتهم بتلك المنطقة<sup>2</sup>

## 2\_ التنقلات الحضرية داخل المدينة :

نظرا لتداخل النسيج العمراني للمدينة وتوسعه المستمر ، فإنه يتطلب تنقلات تضمن دورة الحياة وهذا النسيج مختلف بحسب نوعية الأنشطة والوظائف هي :



<sup>1</sup> سليم بوقنة ،دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري لجماعي : دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة - جامعة منتوري قسنطينة ،

2005. ص109

<sup>2</sup> سليمان الشامي استاذ بكلية الهندسة المدنية جامعة دمشق (كتاب هندسة الطرق و الشوارع في المدينة 1989-1990)ص48

## 3\_ المشاة :

هي عبارة عن التنقلات بواسطة الأرجل عبر الأرصفة والممرات<sup>1</sup>

3\_1\_ مناطق المشاة<sup>2</sup>: و هي مناطق مخصصة لاستخدام المشاة فقط وقد تكون فيها حركة السيارات

محظورة وضعت من قبل مجتمعات يشعرون أنه من المستحسن أن يكون هناك مناطق مخصصة لحركة

المشاة فقط ، وهي تحويل شارع أو منطقة الى استخدام للمشاة فقط ويمكن التنقل في هذه المناطق بإستخدام

المركبات التي تعمل بالطاقة البشرية مثل الدرجات أو السير على الأقدام .

## 3\_2\_ شوارع المشاة :

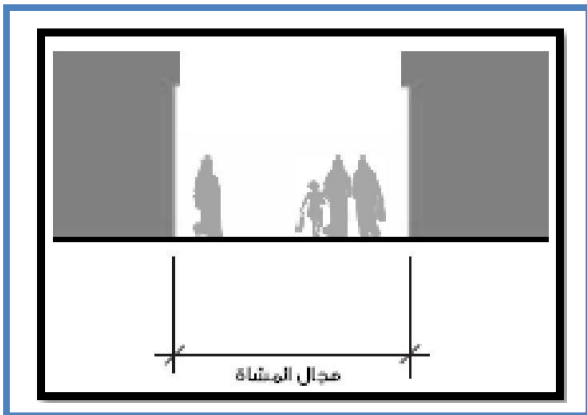
وتتوضع في الأحياء السكنية بحيث تصل بأقصر مسافة بين مناطق السكن و مناطق الخدمات التجارية و

الترفيهية و المحلية .

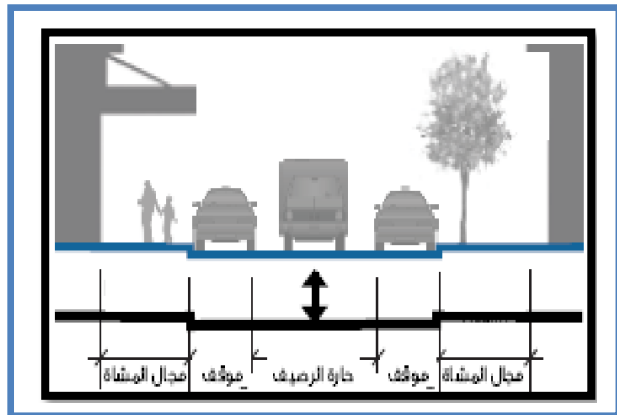
## 4\_ مرافق المشاة

4\_1\_ مجال المشاة : المنطقة العامة بين الرصيف وحد حرم الطريق والتي تكون متاحة للمشاة.

شكل رقم (02) : مجال المشاة في الأزقة



شكل رقم (01) : مجال المشاة في الطرق



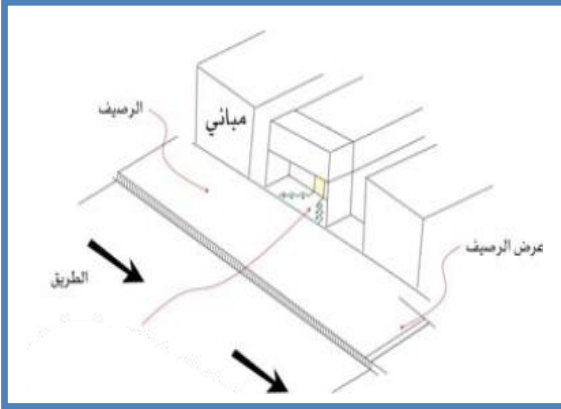
المصدر : دليل تصميم الشوارع الحضرية ، أبو ظبي، ص 29.

1 مجلس أبوظبي للتخطيط العمراني، "دليل تصميم الشوارع الحضرية في أبوظبي"ابوظبي،(2009)، ص153

2 مجلس أبوظبي للتخطيط العمراني، "دليل تصميم الشوارع الحضرية في أبوظبي"ابوظبي،(2009)، ص30

**4\_2\_ مسار المشاة:**

هو مسار السير المتوقع للمشاة ، وهو جزء من حرم الطريق يؤمن منطقة مستقلة ومخصصة لسير المشاة على الأقدام ويمر من خلاله ممرات المشاة وأساليب التحكم المروري المختلفة.<sup>1</sup>

**شكل رقم (03) : مسار المشاة****الصورة رقم (01) : مسار المشاة**

المصدر: دليل تصميم الشوارع الحضرية أبو ظبي ص66.

المصدر: دليل تصميم الشوارع الحضرية ، أبو ظبي، ص 88

**4\_3\_ كثافة المسار<sup>2</sup> :**

تعرف كثافة المسار بحساب عدد الأشخاص المترجلين و المتواجدين في لحظة واحدة على مساحة متر مربع واحد ومعدل كثافة المسار المرغوب فيه و المسموح به عادة يصل إلى (3)/م<sup>2</sup> والكثافة أعلى من ذلك تعني التزاحم و عدم قدرة المسار على استيعاب حركة المشاة.

**4\_4\_ ظروف السير:** تتمثل في تسهيلات أو العوائق ومن هذا المنطق تنتوع ظروف السير و يختلف وقت السير و مكانه من مدينة إلى الأخرى ومن منطقة إلى أخرى ، بل تختلف ظروف السير وحالاته من جزء لآخر خلال نفس المسار ، مكان و وقت السير يختلف أيضا ومن يوم لآخر ومن ساعة إلى الأخرى.

<sup>1</sup> د. محمد صبحي، "دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع" ط1 ، وزارة الشؤون البلدية والقروية ، المملكة العربية السعودية، (2005).ص67.

<sup>2</sup> عبد الحميد عبد الواحد (مقدمة في تخطيط وتصميم المناطق الخضراء ) ، القاهرة / دار غريب للطباعة ، ص 181

**4\_5\_ الرصيف :**

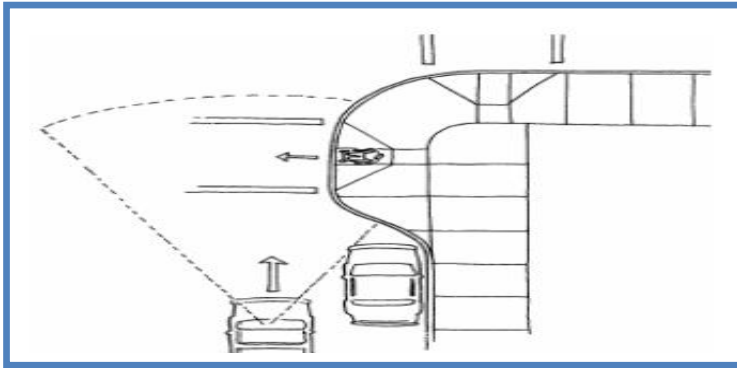
يعتبر الرصيف ذو أهمية بالغة كعنصر عمراني في المدن، ويعتبر جزءا مكمل للطرق والشوارع داخلها حيث ينظم حركة المشاة ويوفر لهم الحماية اللازمة من أخطار المركبات، ولقد أخذت الأرصفة اهتمام المخططين والمهندسين وذلك بتطويرها و وضع المواصفات الهندسية لها لتحسين مظهرها وتوفير عنصر الراحة والأمان بها، تعرف على أنها فاصل عمودي بين الطريق المخصص لسير المركبات ومجال المشاة<sup>1</sup>.

**4\_5\_1\_ تمديد الرصيف :**

تمديد لمجال المشاة في طريق السير وعادة ما يكون في المعابر ومفارق الطرق بجوار موقف على جانبي

شكل رقم (04) : يمثل تمديد الرصيف

الشارع<sup>2</sup>.

**4\_5\_2\_ عرض الأرصفة :**

المصدر: دليل تصميم الشوارع الحضرية ، أبو ظبي، ص59

تتغير خصائص عناصر تصميم الأرصفة(ممرات المشاة) وذلك حسب عرض الطريق في وكذلك حسب طبيعة المنطقة (طبيعة استخدام المناطق المجاورة )<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> د. سمير ابو عيشة، "دليل معايير ومقاييس إعداد المخططات العمرانية" ط1، وزارة الحكم المحلي، الإدارة العامة للتنظيم و التخطيط العمراني ، فلسطين،(2013). ، ص5.

<sup>2</sup> نفس المرجع السابق ، ص5.

<sup>3</sup> د. محمد صبحي، "دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع" ط1 ، وزارة الشؤون البلدية والقروية ، المملكة العربية السعودية، (2005). ص.2.

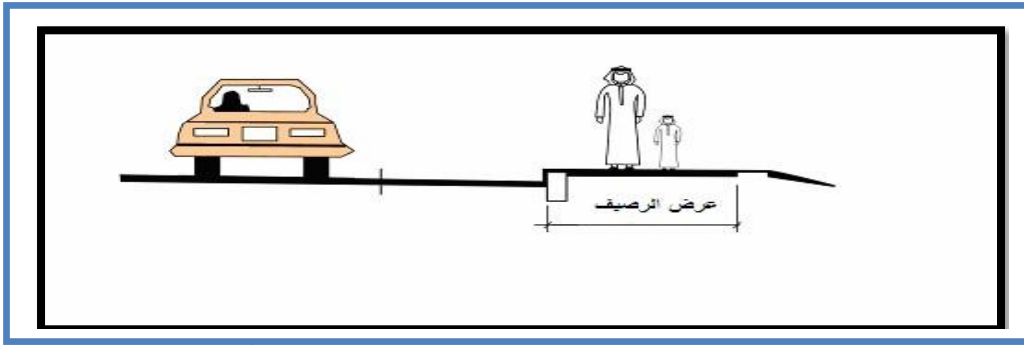
**4\_5\_3\_ العرض التصميمي للأرصفة:**

هو العرض الذي يجب أن تحققه أرصفة المشاة، وهو المسافة بين الحافة (أو شريط النبات و الأشجار) والمباني في الجانب الآخر من الرصيف، ويجب أن يكون كافياً لأن يتسع لشخصين بشكل مريح. وان يكون كذلك كافياً لعبور ذوي الاحتياجات الخاصة، وذلك بين الطرف الداخلي للحافة وطرف أي أشغال جانب المباني بما فيها مظلات المحلات التجارية.<sup>1</sup>

**4\_5\_4\_ العرض الفعال للأرصفة:**

هو العرض بين الشريط النباتي والمسافة الخالية.<sup>2</sup>

شكل رقم (05) : عرض أرصفة المشاة



المصدر : دليل تصميم الأرصفة و الجزر..... ، ص3

**4\_5\_5\_ المسافة الخالية:**

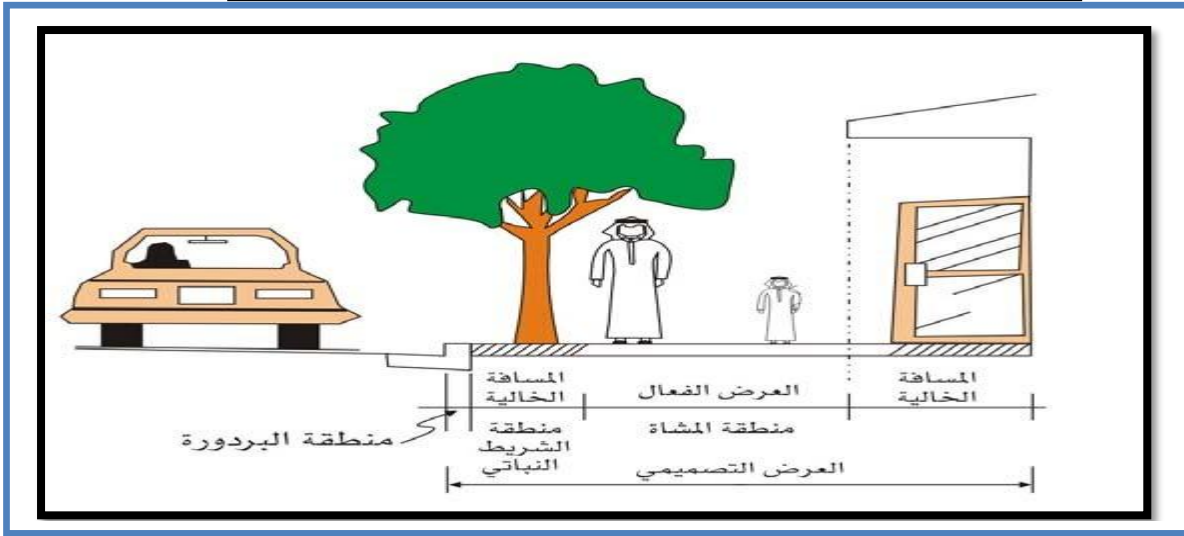
هي الجزء من الرصيف القريب من المباني والأسوار وحوائط الصد وغيرها أو منطقة الشريط النباتي، التي يتجنب المشاة السير فيه، ويتغير عرض هذه المسافة حسب النشاط الجانبي للمباني وذلك وفقاً لدليل حساب السعة (حسب دليل حساب السعة حركة المشاة عن المركبات HCM).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> نفس المرجع السابق ، ص2.

<sup>2</sup> د سمير ابو عيشة، "دليل معايير ومقاييس إعداد المخططات العمرانية" ط1، وزارة الحكم المحلي، الإدارة العامة للتخطيط والتنظيم والتخطيط العمراني ، فلسطين، (2013). ، ص9.

<sup>3</sup> نفس المرجع السابق ، ص3.

## شكل رقم (06) : العرض التصميمي والفعال والمسافة



المصدر : دليل تصميم الأرصفة و الجزر .... ص 3

## 4\_5\_6\_ العرض الأدنى الفعال:

العرض الذي يجب أن تحققه أرصفة المشاة في أضيقة منطقة من الممر ،وتظهر عدم كفاية العرض عندما توجد بالرصيف بعض العوائق مثل الأعمدة التي تقلل من عرضه التصميمي.<sup>1</sup> يعتمد إنشاء الممرات الجانبية (الأرصفة) في الطرق الحضرية على عدة عوامل منها:

-المعايير التخطيطية

-كثافة المشاة

-طبيعة استخدام المناطق المجاورة

يجب إنشاء الأرصفة على جانبي الطرق التي يكون فيها حجم مرور المشاة عاليا. وفي طرق الخدمة تنشأ الأرصفة على طرف واحد ويجب أن تكون مستمرة على طول مسار المشاة بينما في مناطق القرى فإن كل حالة معينة يجب أن تصمم بشكل خاص ومنفرد تبعا للظروف المحيطة ، وقد يتطلب الأمر عمل أرصفة للطرق في بعض المناطق التي لا تتوفر فيها إضاءة كافية وعليها سرعات عالية وذلك للحفاظ

<sup>1</sup> د. محمد صبحي، "دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع" ط1 ، وزارة الشؤون البلدية والقروية ، المملكة العربية السعودية، (2005). ، ص3.

على حركة آمنة .والجدول رقم(01) يبين العرض الأدنى وكذلك المفضل للأرصفة بوجود الشريط الزراعي الجانبي ،حسب تصنيف الطريق بحيث لا يقل العرض الأدنى للأرصفة عن (1.8م).

**جدول رقم(01): العرض الأدنى والعرض المفضل**

تصنيف الطرق	عرض الرصيف في الطرق الحضرية		الطرق البرية
	الأدنى(متر)	المفضل التشجير(متر)	
طريق محلي	1.8	أكثر من 3م	يكون ضمن حرم الطريق ويعرض
طريق تجمعي	1.8	أكثر من 3م	من 1.8متر الى 3متر
طريق شرياني ثانوي	1.8	أكثر من 3.5م	
طريق شرياني رئيسي	1.8	أكثر من 4.5م	
طريق سريع(حر)		لا يوجد	لا يوجد

المصدر : دليل تصميم الأرصفة و الجزر .....ص5

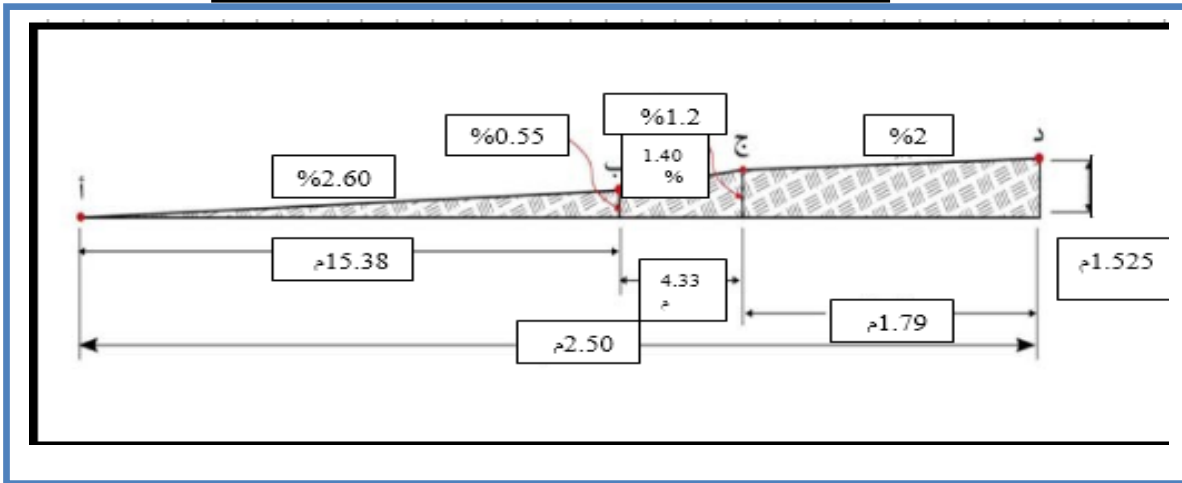
يتعلق عرض الرصيف بالعرض المتوفر للطريق ويجب ألا يتضمن عرض الرصيف العرض اللازم لزراعة الأشجار أو النباتات أو أثاث الأرصفة مثل أعمدة الإنارة أو اللوحات الإرشادية أو جلسات انتظار الحافلات أو سيارات الأجرة ، وفي المناطق التجارية يجب أن يكون الرصيف معزولا عن حركة مرور المركبات من خلال مواقف المركبات الجانبية ، بينما في المناطق الغير التجارية فانه من المفضل عزل وفصل حركة المشاة عن حركة المركبات بشريط فاصل يكون من النباتات بعرض (1.2م) أو من الكتل الخرسانية والنباتات القصيرة أو الأسيجة و الأسوار ، ويتم إضافة هذا العرض للأعرض الأدنى للرصيف . حيث أن عرض الطريق يتغير حسب عدد الحارات أو عرض الرصيف أو عرض المواقف والجزيرة الوسطية ، ونلاحظ أن اقل عرض للرصيف هو(1.8م).

**4\_5\_7\_ الميل العرضي للأرصفة:** هو الميل الذي يقاس بالاتجاه المتعاقد مع اتجاه السير وهو ليس كالانحدار ويمكن فقط قياسه في نقطة محددة. ويجب أن تنشأ الأرصفة بميول عرضية بسيطة ،وذلك حتى يتم تصريف المياه الى المصارف الجانبية بمحاذاة الطريق وعدم تجمعها على سطح الرصيف .

**4\_5\_8\_ الميل الطولي للأرصفة:**

يعرف الميل الطولي للأرصفة بأنه الميل الذي يوازي اتجاه السير ويحسب بقسمة التغير الراسي في الارتفاع على المسافة الأفقية المقابلة، مثلا الرصيف الذي يتغير ارتفاعه بمقدار (2م) في مسافة أفقية (5م) يكون ميله (4%).<sup>1</sup>

شكل رقم (07) : الميل العرضي للأرصفة



المصدر: دليل تصميم الأرصفة و الجزر..... ، ص7

**4\_5\_9\_ الحيز الراسي:**<sup>2</sup>

**أ\_ الحيز الراسي:** هو اقل مسافة راسية تتوفر فوق المشاة على طول الممر دون وجود عوائق ،وعادة يحدد الخلوص الأقصى بأفرع الأشجار وأجزاء المباني البارزة والعلامات والمظلات وغيرها .

<sup>1</sup> نفس المرجع السابق ، ص19.

<sup>2</sup> د. محمد صبحي، "دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع" ط1 ، وزارة الشؤون البلدية والقروية ، المملكة العربية السعودية (2005)، ص9.

ب\_ الارتفاع الحر: الارتفاع الراسي فوق ممرات المشاة والمقيد بالأشجار والعلامات المرورية والعوائق

الأخرى يجب أن لا يقل عن (2.4م) من سطح الرصيف وأسفل أغصان الأشجار ولا يقل عن (2.1م)

بالنسبة للعلامات المرورية وفي المناطق ذات الأعمال التجارية الكثيرة فان ارتفاع المظلات.

يجب أن لا يقل عن (2.7م). وارتفاع أسقف المباني السكنية فوق الممرات لا يقل عن (3.6م). وفي

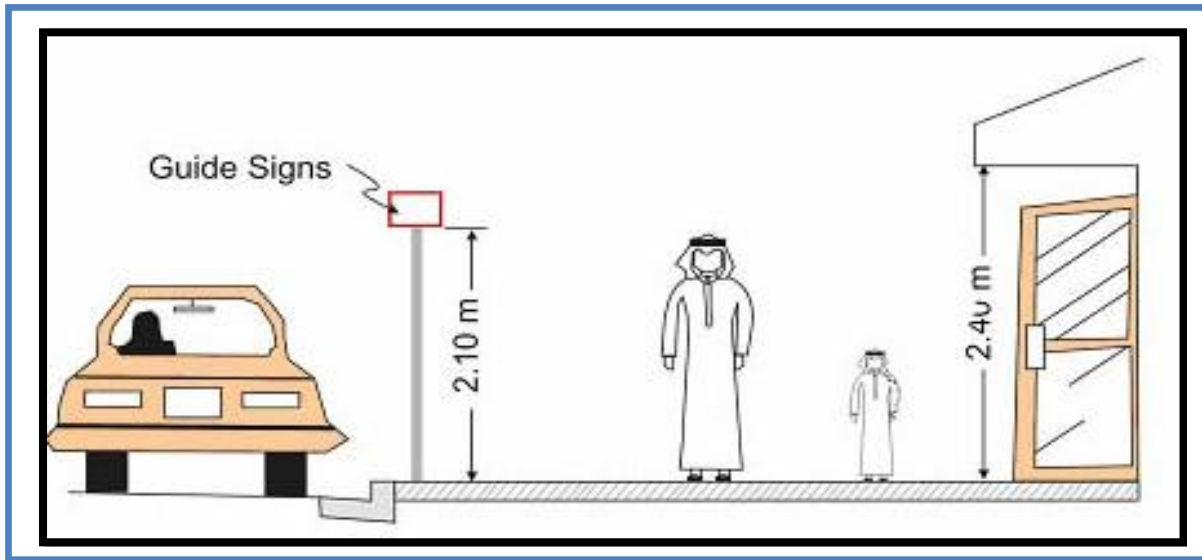
حال وجود المواقف بين المباني و الرصيف فيجب وضع مصدات حاجزة بقرب الرصيف من الداخل وعند

مواقف السيارات لتحول دون وصول السيارات للرصيف المستخدم للمشاة وذلك على مسافة لا تقل

عن (60سم). وتكون أبعاد تلك المصدات بارتفاع لا يقل عن (13سم) وعرض القاعدة السفلى لا يقل عن

(20سم) .

شكل رقم (08) : الحيز الراسي للعلامات المرورية والعوائق الأخرى على الأرصفة



المصدر: دليل تصميم الأرصفة و الجزر..... ، ص10

##### 5- التصميم للمشاة :

لا يحتاج المشاة إلى التحرك فقط في مجال المشاة على طول الشارع ولكن أيضا في مناطق التفاعل

حيث يعبر مختلف أنواع المستخدمين وحيث أن المشاة هم الأكثر تعرضا للخطر من بين جميع

مستخدمي الشوارع. فانه يتعين توخي الحرص وأخذهم بعين الاعتبار لتحديد المشاكل المحتملة وتصميم

المرافق على ضوءه.<sup>1</sup>

شكل رقم (09) : التصميم للمشاة



المصدر: دليل تصميم الأرصفة و الجزر..... ، ص10

\_ يجب أن تكون الإضاءة هادئة دون أن تكون خافتة ، كما يجب ألا تصبح قوية فتسبب إبهارا في عين

المشاة

\_ يجب أن تتنوع ألوان وأنواع مصادر الإضاءة حتى لا تسبب مللا للمشاة أثناء سيرهم مراعاة تغطية

وحدات الإضاءة بشبكة لحمايتها من السرقة أو العبث بها.

5\_1\_ الممر:

ممر للإنتقال يسمح بحركة الأشخاص والسلع فيما بين مراكز الأنشطة وفي داخلها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مجلس أوطيبي للتخطيط العمراني، "دليل تصميم الشوارع الحضرية في أوطيبي"بوطيبي،(2009). ص30.

<sup>2</sup> د. سمير ابو عيشة، "دليل معايير ومقاييس إعداد المخططات العمرانية" ط1، وزارة الحكم المحلي، الإدارة العامة للتنظيم و التخطيط العمراني ، فلسطين،(2013). ، ص13..

5\_2\_ المعبر: الامتداد الجانبي للممشى عبر طريق السير (من رصيف إلى رصيف). وقد يكون أو لا يكون مميزًا بعلامات وإشارات<sup>1</sup>.

## 6- معابر المشاة: 2

تعتبر معابر المشاة المناطق الحرجة في شبكات حركة المشاة، وهي ذلك الجزء من الطريق الذي صمم لعبور المشاة بشكل متعامد من حركة المركبات. و يمكن أن يكون محدد بخطوط الدهان أو غير ذلك. وتعتبر المعابر المتقاطعة والمميزة بالعلامات أكثر فعالية بحيث يستطيع السائقون تحديدها بسهولة ، كما أن المشاة بمن فيهم ضعيفي البصر يمكنهم الاستفادة من علامات معابر المشاة الواضحة يمكن إيجاز العوامل الهامة في اختيار مكان معابر المشاة عند التقاطعات كما يلي:

- 1- أن يعطي مكان خط التوقف الإحساس بالأمان للمشاة وعدم الخوف من احتمال تجاوزه من قبل المركبات، بحيث يبعد خط التوقف (2م) عن معبر المشاة ليعطي مسافة خالية آمنة.
- 2- يجب أن يكون المعبر مفصولا عن حركة المرور الموازية بمسافة كافية ، وهذا يتحقق بان يتم تقصير الجزيرة الوسطية بمسافة لا تقل عن (1م) من طرف حارة المرور الجانبية الموازية لمعبر المشاة
- 3- عند المعابر ذات الإشارة الضوئية تكون مسافة الرؤية هي مسافة التوقف الآمنة حسب السرعة التصميمية للطريق الداخل إلى التقاطع .
- 4- يجب تأمين مسافة رؤية كافية عند المعابر التي لا يوجد فيها إشارات ضوئية لكي يرى المشاة السيارات القادمة إلى التقاطع ، وبالتالي يجب أن تكون مسافة الرؤية الآمنة لعبور الطريق حسب السرعة التصميمية .

<sup>1</sup> نفس المرجع السابق، 13.

<sup>2</sup> مجلس أبوظبي للتخطيط العمراني، "دليل تصميم الشوارع الحضرية في أبوظبي" ابوظبي، (2009)، ص.30.

**6\_1\_ معابر عرضية مخططة:**

وتكون ممرات محددة بخطوط دهان ابيض حسب المواصفات الموضحة في دليل التحكم المروري .هذه المعابر يجب أن تكون في الطرق التي سرعتها التشغيلية اقل من أو تساوي ( 60كم/سا)، أو في التقاطعات ذات الإشارة الضوئية واتجاه اليمين فيها مفتوح بشكل دائم ،حيث مسافة الرؤية تكون كافية ،كما هو موضح في البند السابق .

**6\_2\_ معابر مزودة بإشارات ضوئية :**

وتكون مزودة بإشارات ضوئية لتعطي الأمان للمشاة بعبور الطريق وتكون مخططة بدهان ابيض حسب المواصفات الموضحة في دليل التحكم المروري .تكون هذه الممرات عند التقاطعات أو على الوصلات بشرط وضع إشارة تحذيرية وبحيث لا تزيد السرعة عن (80كم/سا).

**6\_3\_ معابر منفصلة على مستويين :**

وتكون أما أنفاق أو جسور للمشاة وتعتمد على كثافة حركة المشاة ومدى الخطورة التي يتعرض لها المشاة في ذلك الطريق. وغالبا ما يتم إنشاؤها على الطرق الحرة والسريعة، أما في الطرق الشريانية فإنها تعتمد على حجم المرور والسرعة وكثافة المشاة وطبيعتهم و أنماطهم .

**6\_4\_ معابر المشاة السطحية عند التقاطعات :**

يعتبر تنظيم عبور المشاة عند التقاطعات من الأمور الحيوية الهامة لان التقاطعات تعتبر مناطق اتصال بين أكثر من منطقة ،بالإضافة إلى السهولة النسبية للمشاة لاستخدام منطقة .

**6\_5\_ معابر المشاة في منتصف الطريق :**

تعتبر معابر المشاة بين التقاطعات ذات أهمية بالغة لسلامة حركة المشاة. ويختلف تصميم المعبر وفق اعتبارات عديدة أهمها السرعة المحددة للطريق ، فالمعبر السطحي غير امن للسرعات التي تزيد عن (60كم/سا)، إلا إذا تم توفير إشارة ضوئية . ويجب على المصمم في هذه الحالة وضع معابر علوية

أوسلفية مع الأخذ في الاعتبار المبررات والحاجة إلى المعبر ليكون ذو جدوى . والمؤشر الأساسي هو انه فانه يفضل فصل عندما يزداد عدد المشاة التصميمي للمعابر عن (30شخص/دقيقة) (حسب دليل حساب السعة حركة المشاة عن المركبات HCM) . وفي كل الأحوال فان على المصمم عند اختيار موقع المعبر بين التقاطعات أن يأخذ بعين الاعتبار اقصر طريق يسلكه المشاة إلى هذا المعبر حتى يجذب المشاة لاستخدامه بدلا من العبور العشوائي. و يجب ألا تزيد المسافة الفاصلة بين المعابر عن (250م) في المناطق السكنية والتجارية.

### شكل رقم (10) : معابر المشاة في منتصف الطريق

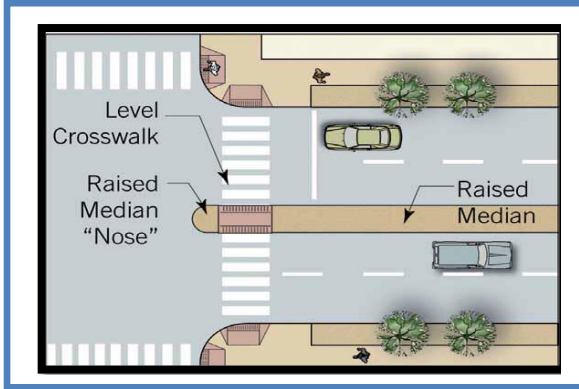


المصدر : لمحة عن دليل التصميم الشوارع الحضرية ، أبو ظبي ص 76.

### 6\_6\_ معابر المشاة المرتفعة :

يمثل هذا النوع من المعابر نموذجا خاصا من معابر المشاة والتي تؤدي وظيفة المطب الانسيابي ويتميز بوجود سطح علوي مستوي بطول لا يقل عن (2م) يخصص عادة لحركة المشاة عند المعابر .

شكل رقم (11) : معابر المشاة



صورة رقم (02) : معابر المشاة



المصدر : دليل التصميم الشوارع الحضرية ، أبو ظبي ص 31.

المصدر : دليل التصميم الشوارع الحضرية ، أبو ظبي ص 31

## 7\_مرافق ذوي الاحتياجات الخاصة

إن مستخدمي الرصيف ليس بالضرورة مشاة سالمين، حيث تعاني فئة من مستخدمي الأرصفة من عجز جسدي يحول دون استخدامها لهذه الأرصفة بنحو طبيعي ما يستلزم تزويدها بالتصاميم والعلامات الضرورية التي تجعل من استخدام هذه الفئة له ممكناً و آمناً معاً، والعجز ليس بالضرورة حركياً فقد يكون بصرياً وبالتالي فإن التعامل مع هذين النوعين من العجز يتطلب معالجة هندسية خاصة في تصميم الطريق .

### 7\_1\_ متطلبات ممرات الأرصفة لذوي الاحتياجات الخاصة: <sup>1</sup> تحدد الاشتراطات أن عرض الأرصفة

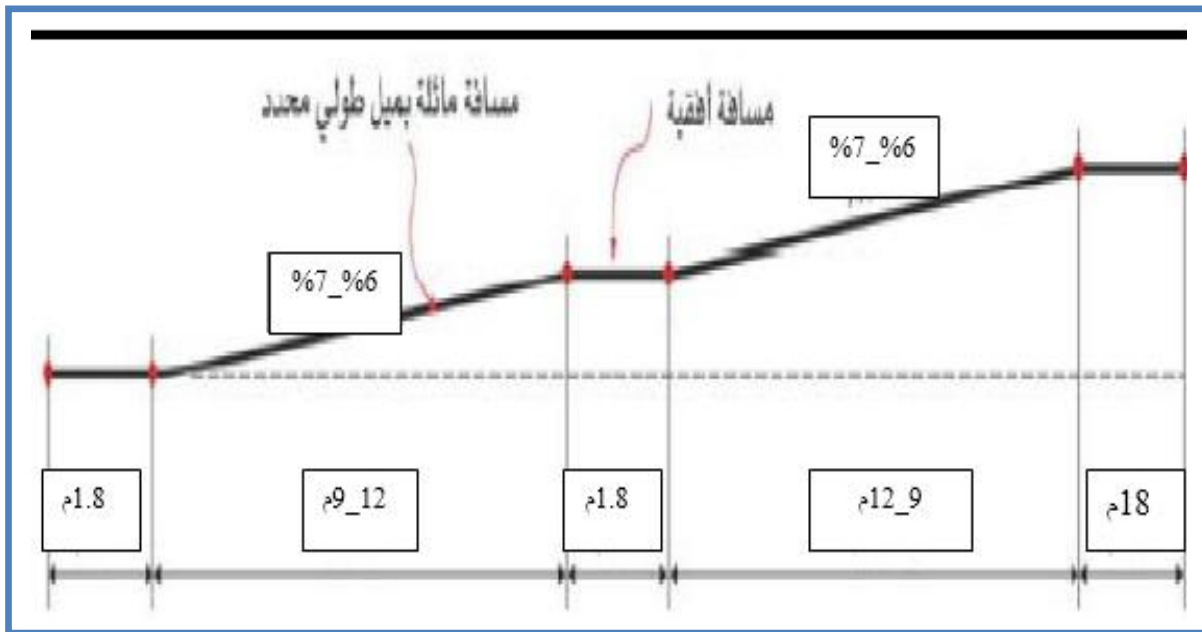
يجب ألا يقل عن (1.80م) وهو كاف بالنسبة لمتطلبات المعوقين وخاصة بالمسبة لمستخدمي الكراسي المتحركة لكي تسمح بمرور الكراسي المتحركة بجوار بعضها أو بمرور كرسي متحرك إلى جانب شخص يقود عربة طفل. وتتلخص المتطلبات و الاشتراطات في التالي :

- يجب ألا يقل عرض ممرت الأرصفة عن (1.80م).

<sup>1</sup> الادارة العامة للتشغيل والصيانة "الاشتراطات الخاصة بالخدمات البلدية المتعلقة بالمعاقين"، وزارة الشؤون البلدية والقروية ، المملكة العربية السعودية،(1981). ، ص35.

- يجب ألا يزيد الميل الطولي لممرات المشاة عن (7%) ، (12:1) ، وفي حالة زاد عن ذلك يلزم الفصل بين طول الممرات ذات الميول الشديدة بسطح أفقي لا يقل عن (1.80م) وعلى مسافات لا تقل عن (9م) في حالة وصول الميول إلى (6%)، ولا تقل عن (12م) في حالة وصول الميول إلى (7%).
- يجب وضع أعمدة الإضاءة و أحواض التشجير بصورة لا تعيق حركة المعاقين وتبقى على عرض كافية لعبور الكراسي المتحركة

شكل بياني رقم (01): الميل الطولي للأرصفة لمسافات أفقية



المصدر : دليل تصميم الأرصفة والجزر .. ص 35.

- يفضل تزويد الممرات و الأرصفة بأماكن مناسبة لاستراحة المعوقين مزودة بخدمات أساسية.
- يفضل عمل مسارات خاصة بالمعوقين تقلل من تداخلهم مع المشاة في الأماكن المزدحمة.
- يجب مراعاة تصميم الممرات و الأرصفة بحيث تكون بعيدة عن الحوائط الخارجية للمباني و الأسوار بصورة كافية لمنع اصطدام المعاق بأي بروزات حادة أو أجهزة بارزة. كما يجب إزالة أي عوائق قد تؤدي لتضييق الرصيف.

## 8\_ حركة المشاة :

هي طريقة التنقل المتفوقة في المدينة و الملائمة لها، فهذا النوع من التنقلات تخص عموماً الفئات ذات الدخل الضعيف، ففي فرنسا مثلاً 76 % من الراجلين هم من الفئات ذات الدخل الضعيف كما أن مسافة التنقل بهذا النوع تتغير حسب المدينة، إذا كانت جميع طبقات المجتمع هم أشخاص راجلين، فإن بعضهم يكون أكثر مشياً من الآخر، و منه فإن المشي على الأقدام هو الطريق الغالب و المهيمن.

و المشي على الأقدام هي طريقة شاقة و تتطلب طاقة عضلية تجعل بذلك تنقلات الراجلين محدودة من حيث المسافة و الزمن .

9\_ مبادئ مدينة المشاة <sup>1</sup> :

- \_ توفير معايير المشاة من خلال شبكة أولية أو ثانوية تكون آمنة .
- \_ شبكة معايير المشاة على مستوى الأحياء تكون مهيأة وفق معايير السلامة للمشاة .
- \_ إزالة العقبات و الحواجز المعمارية و خاصة للوصول إلى المرافق العامة .
- \_ الإضاءة يجب أن تعتم على جميع الطرق وتكيفها وفقاً لكل حالة .
- يجب أن تضمن شبكة حركة المشاة توفير المبادئ و المعايير العمرانية التالية<sup>2</sup>:
- \_ توزيع سطح الطريق بين المستخدمين بالطريقة التي تحقق الهدف من الطريق وتتنفق وأهداف الحركة لمستخدمي الشبكة .

\_ تقليص الخطر الداهم على المشاة الناتج عن التعارض مع حركة المركبات .

\_ التوزيع الجيد ما بين مواقع " أماكن الانتظار " و " شبكة المشاة " و الربط بينهما .

<sup>1</sup> Plan directeur des chemins pour piétons

<sup>2</sup> عبد الحميد عبد الواحد (مقدمة في تخطيط وتصميم المناطق الخضراء ) ، القاهرة / دار غريب للطباعة ، ص 277

\_ اعتبار المناطق الرئيسية لحركة المشاة هي مناطق " ثانوية " بالنسبة لحركة المركبات.

\_ تخصيص المحور الرئيسي لحركة المشاة بكامله للمتجولين ومنفصلا بذلك عن حركة المركبات .

\_ ضرورة الفصل بين حركة المشاة " و " المركبات " على المستوى الرأسي بإستحداث ممرات علوية

و سلالم ثابتة أو متحركة .

\_ مراعاة طول مسار حركة المشاة ، المعدل المرغوب فيه لمسافة السير 500م مع مراعاة العوامل السائدة

في البيئة المحيطة .

\_ الإهتمام بالنواحي الجمالية في تصميم أرضية المسار و ملائمة موادها ومستخدمي الشبكة مع الأخذ

بعين الإعتبار التنسق المعماري و البصري للعناصر المحيطة بالمسار .

## 9\_1\_ مختلف التوجهات للفصل بين حركة المشاة و حركة المركبات :<sup>1</sup>

من خلال هيكل الحركة في منطقة وسط المدينة تم التعرف على أهمية حركة المشاة وما لها تأثير هام

وسط المدينة تحديدا وكيف تم وضع النظريات و البدائل التخطيطية التي تعتمد على تقليل حجم الحركة

الألية داخل وسط المدينة وكيفية التوجه إلى الفصل بين حركة المشاة و المركبات من خلال التوجهات

التالية :

<sup>1</sup> محمد أحمد سليمان : التشكيل العمراني و المعايير التصميمية لمراكز المدن ، رسالة دكتوراه ، كلية الهندسة بشبرا ، قسم العمارة ، جامعة الزقازيق سنة 1996

## 9\_2\_ تخصيص المحاور التجارية لحركة المشاة :

و يستخدم هذا الإتجاه في حالة وجود محاور تجارية بها مباني ذات قيمة تاريخية يجب المحافظة عليها وعلى الطابع العام للمنطقة و ما حولها ، و يتأسس هذا الإتجاه على إستبعاد حركة السيارات من مثل هذه المحاور وتخصيصها كلياً لحركة المشاة ، وقد تم تطبيق هذا الإتجاه في العديد من الدول الأوروبية مثل :

\_ شارع التسوق الرئيسي في كوبنهاغن(شارع ستراجت) الذي تغيرت ملامحه بتخصيصه لحركة المشاة مما يعطي إحساس قويا بالمقياس الإنساني و شعوراً بحرية التنقل في أمان و التمتع خلال التسوق و بالتالي انتعاش الشارع و المنطقة التجارية حوله .

\_ شارع (كالفرستريت) بامستردام وهو مخصص للمشاة فقط .

\_ شارع (غراند رابيد) في (مونريو) بأمريكا حيث تم إستبعاد حركة السيارات منه وتحويلها إلى مسارات للمشاة مع إعادة تأثيثه (التشجير، المقاعد،النافورات ) ، كذلك عمل إغلاق جزئي لبعض محاور الحركة في منطقة المركز أمام السيارات و تحويلها لمسارات مشاة

الصورة رقم: (03) شارع ستروكيت في كوبنهاغن مخصص للمشاة



الصورة رقم (04): مركز مدينة بيروت حولت إلى شوارع للمشاة



المصدر: <http://en.wikipedia.org/wiki/street>

10\_ المناطق التجارية<sup>1</sup>:

ان الاستعمالات التجارية في المدن قد صنفت الى عدة تصانيف من قبل دراسات سابقة مثل تصنيف (بريدفوت) لتجارة المفرد التي تعني بيع السلع للافراد والعائدات الاستهلاكية او استعمالها. وتصنيف (ميرفي) لتجارة المفرد والجملة. وتصنيف (برنس) الذي اعتمد على اساس التسوق لتصنيفه وان هذه الانماط التجارية قد تباينت في هذه التصانيف حسب الاساس المحتمل في التصنيف وكذلك حسب حجم المدينة ونوعها عموما ان اكثر التصانيف التي تتلائم مع دراستنا هو تصنيف (بريد فوت) حيث نميز وجود خمسة مناطق تجارية رئيسة هي :<sup>2</sup>

1- المنطقة التجارية المركزية.

2- المناطق التجارية الخارجية الثانوية.

3- الطرق التجارية المركزية.

4- شوارع الأحياء التجارية.

5- تجمعات المخازن المعزولة.

إن أسباب توزيع الاستعمالات التجارية في المدينة يعود إلى حاجة الفرد للسلعة كما يراها الجغرافيين أي أن الأسواق التجارية تقسم حسب متطلبات الإنسان للسلع وبذلك نلاحظ :

- أن الحاجات اليومية يكون روادها كثيرون والتي تتمثل بالخضروات والمواد الغذائية.
- الحاجات الاعتيادية الشائعة مثل المواد الإثرائية والأقمشة والأحذية والمواد الكهربائية.
- الحاجات الترفيهية والكمالية مثل الأثاث المنزلي والسيارة والأجهزة المنزلية المعمرة.
- هناك حاجات اخرى كالحاجات الدورية مثل الملابس النسائية والرجالية

<sup>1</sup> د. طه مصعب حسين الخزرجي م.م. قاسم نصيف جاسم الحداد مذكرة تقييم كفاءة الوظيفة التجارية في قضاء الدجيل جامعة تكريت/ كلية التربية (العدد/7 مجلة كلية التربية الأساسية/ جامعة بابل اوت2002.12م)

<sup>2</sup> J ,proud foot .city netail structure economic geography vol. 13 1937 p. 420 – 435.

**1\_10\_ الشوارع التجارية :** عبارة عن مراكز جذب قوية لسكان المدينة وإقليمها نظرا لما تقدمه من الخدمات الضرورية اليومية المستمرة تشهد حركة كثيفة للمشاة و تعتبر أكثر شوارع المدينة ازدحاما وتتواجد على المساحة المحيطة بها مختلف النشاطات التجارية.

### **2\_10\_ بعض المواد و القوانين المتعلقة بممارسة الأنشطة التجارية**

المادة 444 مكرر : يعاقب بغرامة من 100 إلى 1000 دج كما يجوز أن يعاقب بالحبس من عشرة أيام إلى شهرين كل من يعيق الطريق العام بان يضع أو يترك فيها دون ضرورة مواد أو أشياء كيفما كانت من شأنها أن تمنع أو تنقص من حرية المرور او تجعل المرور غير مأمون<sup>1</sup>

المادة 452: في الحالات المنصوص عليها في الفقرات 1 و3 و6 و7 و10 من المادة 451 تضبط وتصادر طبقا لأحكام المادتين 15 و16 الأشياء التالية :

\_ البضائع المقدمة أو الموضوعة أو المعروضة للبيع في الأماكن العمومية بالمخالفة للوائح التنظيمية للشرطة في هذه الأماكن

### **الجزاءات الجنائية : حددتها المواد 31 إلى 41 ق 08/04**

-حالة ممارسة نشاط تجار قار دون القيد يعاقب ب : غلق المحل + غرامة مالية (10.000 إلى 100.000)

-حالة ممارسة نشاط تجار غير قار دون القيد يعاقب ب : غلق المحل + غرامة مالية (5.000 إلى 50.000) + يمكن للأعوان حجز السلع وعند الإقتضاء حجز وسيلة النقل

-حالة الإدلاء بمعلومات غير صحيحة بغرامة من 50.000 إلى 500.000 دج

-حالة تزوير مستخرج السجل التجاري بعقوبة الحبس من 6 اشهر إلى 01 سنة و غرامة من 100.000

إلى 1.000.000 دج + غلق المحل كما يمكن منع القائم بالتزوير من ممارسة التجارة لمدة أقصاها 5

سنوات

<sup>1</sup> القسم السادس المخالفات المتعلقة بالطريق ص 136 من (قانون العقوبات ) 2012

-يعاقب الشخص المعنوي على عدم اشهار البيانات القانونية بغرامة من 30.000 إلى 300.000 دج  
أما الشخص الطبيعي فيعاقب بغرامة مالية 10.000 إلى 30.000، ويعاقب الشخص الطبيعي بغرامة من  
10.000 إلى 30.000 دج

-يعاقب على عدم تعديل بيانات مستخرج السجل التجاري في أجل 03 أشهر بغرامة 10.000 إلى  
100.000 دج والسحب المؤقت للسجل التجاري

يعاقب على منح وكالة لممارسة نشاط تجاري للغير باسم صاحب السجل التجاري بغرامة 1.000.000  
إلى 5.000.000 دج (باستثناء الزوج والأصول والفروع من الدرجة الأولى)  
-حالة ممارسة مهنة مقننة دون الحصول على رخصة بغرامة 50.000 دج إلى 500.000 دج + غلق  
المحل

-حالة ممارسة نشاط تجاري خارج عن موضوع السجل التجاري تكون العقوبة بالغلق الإداري المؤقت  
للمحل التجاري لمدة شهر وغرامة من 20.000 إلى 200.000 دج  
الصادر القانونية المعتمد عليها:

أمر 59/75 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري  
قانون 08/04 المؤرخ في 14 غشت سنة 2004 يتعلق بشروط القيد في ممارسة الأنشطة التجارية ج  
ر العدد 52 المؤرخ في 18 غشت 2004

قانون 22/90 مؤرخ في 18 غشت 1990 يتعلق بالسجل التجاري ج ر العدد  
36 (22/08/1990) المعدل والمتمم بالقانون 94/91 المؤرخ في 14 سبتمبر 1991 ج ر العدد  
43 المؤرخة في 18/09/1991

المرسوم التنفيذي 41/97 مؤرخ في 18 يناير 1997 يتعلق بشروط القيد في السجل التجاري  
المرسوم التنفيذي 91/97 المؤرخ في 17/03/1997

## الخاتمة

تطرقنا في هذا الفصل إلى بعض المفاهيم التي تثري موضوع الدراسة ومن خلال هذا الفصل نستخلص انه إذا ما أردنا تحسين بيئة المشي وتشجيع المشاة على استخدام الرصيف فانه يتطلب منا إعادة الاعتبار للفئة المستهدفة (المشاة) وذلك توفير أرصفة أكثر أمانا وملائمة للتنقل، وهذا لا يتحقق إلا إذا قمنا بتطبيق عناصر تصميم هذه الأرصفة على ارض الواقع والحد من الممارسات العشوائية للأنشطة التجارية، حتى تتوفر لهم الراحة، الأمان والأمان.

# الفصل الثاني : دراسة تحليلية لمدينة

## السوق

1\_ تمهيد

2\_ تقديم المدينة

3\_ الدراسة التاريخية

4\_ الدراسة الطبيعية

5\_ الدراسة السكانية

6\_ الدراسة العمرانية

7\_ الهياكل القاعدية

8\_ دراسة الحركة (الميكانيكية)

9\_ حوادث المرور

10\_ حركة المشاة

11\_ خلاصة الدراسة التحليلية

12\_ خاتمة

**تمهيد:**

من خلال الدراسة التحليلية لمدينة السوقر سنحاول الوصول إلى نتائج تساعدنا في معرفة أهمية المدينة وخصائصها من أجل إعطاء صورة واضحة متكاملة على الوضعية الحالية التي تشهدها المدينة مع تقديم عام للمنطقة المدروسة.

و ذلك عن طريق الدراسة التاريخية و العمرانية للمنطقة لأنها تشخص مراحل قيامها وتطورها ، ثم التطرق إلى الدراسة الطبيعية لمعرفة مدى تأثيرها على الجانب العمراني للمدينة خاصة الطرق و الأرصفة .

كما سنتناول الدراسة السكانية للمدينة التي بدورها تساهم في معرفة الأحياء و المحاور التي تحتد بها الحركة الميكانيكية و حركة المشاة و الوقوف على أهم التجهيزات ( التجارية و الخدماتية ) التي تمثل عنصر جاذب للحركة بنوعيتها ثم دراسة المحاور الأساسية و الطرق بالمدينة و أهم المفترقات و خطوط النقل الحضري الجماعي الفعلية ثم سنحاول دراسة حوادث المرور بالمدينة و دراسة حركة المشاة وفي الأخير الخروج بأهم المشاكل التي تعاني منها مدينة السوقر .

**1\_ تقديم مدينة السوقر:**

- تقع بلدية السوقر في الحدود الغربية لجبال السرسو و هي تتوسط مجموعة من السلاسل الجبلية مختلفة الارتفاعات و التراكيب، متوسط ارتفاعها عن سطح البحر 1125م، وهي مركز لبلدية تقع في المنطقة الجنوبية الشرقية لولاية تيارت، و تضم 04 بلديات وهي: توسنينة / النعيمة / سي عبد الغاني / الفايحة.

- يحدها: - شمالا بلدية بوشقيف .

- الشمال الغربي بلدية ملاكو .

- شرقا بلدية سي عبد الغاني .

- جنوبا بلدية النعيمة

- الجنوب الغربي بلدية توسنينة .

- تبعد عن مقر ولايتها ب 27 كلم و تترجع على مساحة تقدر ب 257.82 كلم مربع

- و أصل التسمية بربري استنبط من كلمة (Tassougart) و تعني المنطقة الحمراء نسبة إلى التربة الحمراء الغنية بأكسيد الحديد<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1992

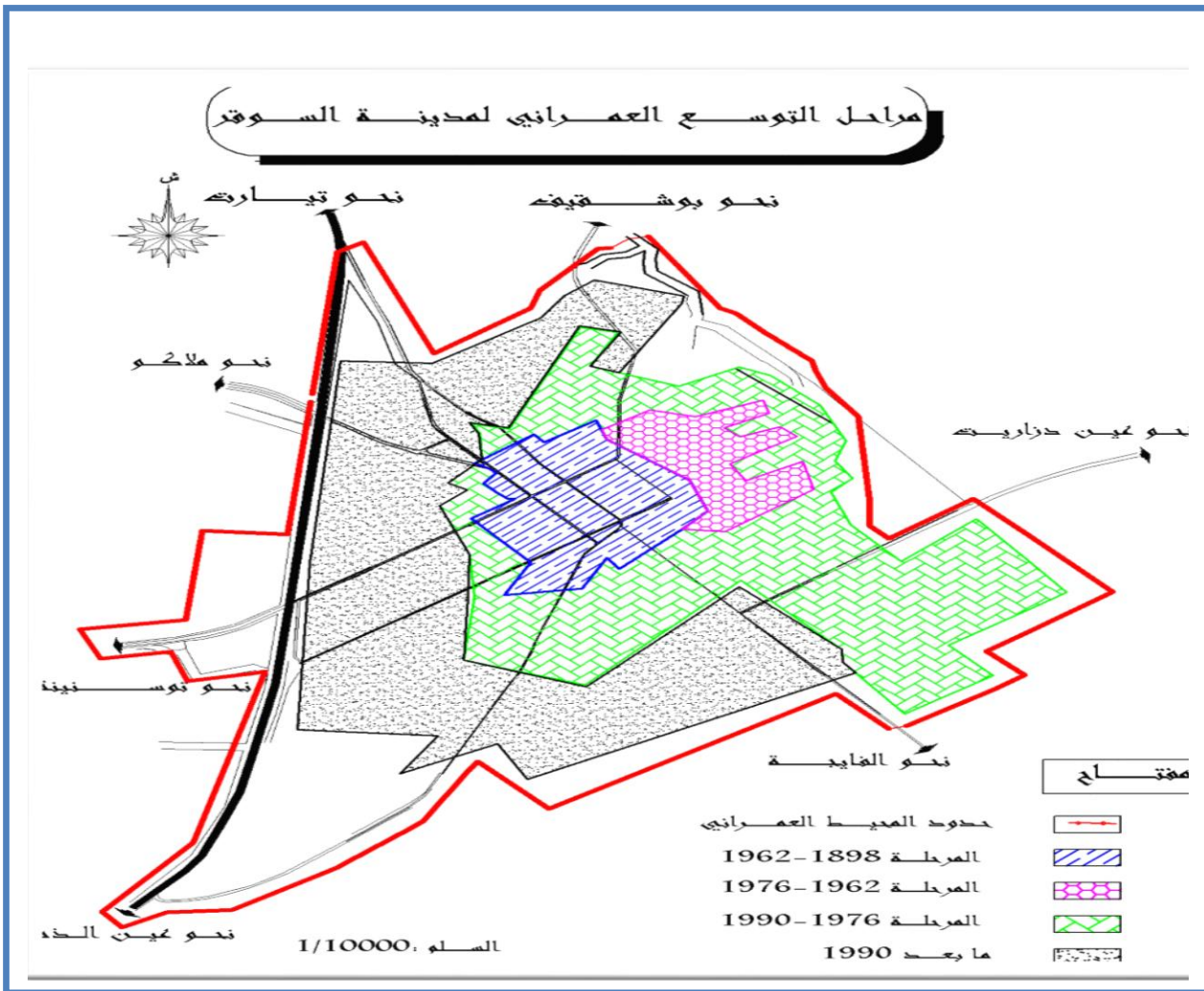


## 2\_ الدراسة التاريخية:

لقد مر التطور العمراني لمدينة السوقر بعدة مراحل : ابرزها

2-1- المرحلة الاستعمارية 1898\_1962: بدأت أهمية التعمير في هذه الفترة إذ ارتقت من مكتب إداري استعماري إلى مقر بلدية استعمارية و التي أطلق عليها اسم جبل الناظور (Trézel)، و أخذت خطة التوسع شكلها الشطرنجي انطلاقا من مركز المدينة الحالي و على الطريق رقم (23) ، وتتربع على مساحة قدرها 25782 هكتار، وخلال المراحل الأخرى شهدت المدينة نمو سريع في عدد السكان واستهلاك كبير للمجال

## المخطط رقم (01): يمثل التطور العمراني لمدينة السوقر



المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1992 لمدينة السوقر +معالجة الطالب 2017

الشكل رقم (12): يمثل التطور العمراني لمدينة السوقر حاليا



المصدر : صورة جوية لمدينة السوقر +معالجة الطالب 2017

## 3\_ الدراسة الطبيعية :

- الطبوغرافية : تتميز طبوغرافية المنطقة بالانبساط حيث يقدر الانحدار من 0% إلى 3%.

3\_1\_ المناخ: يعتبر من العوامل الطبيعية التي تؤثر على شبكة الطرق و المرافق الخاصة بالمشاة

( الارصفة ) وكذلك وسائل النقل حيث يسود مدينة السوقر مناخ شبه جاف

## 3\_2\_ التساقط :

\_ الأمطار: بلغ المعدل السنوي لتساقط الأمطار ما يقدر بـ 300 و 400 ملم وقد سجلت كميات متذبذبة

لسقوط الأمطار خلال الفترة الممتدة بين 1967-1990 بمتوسط سنوي قدره 326.91 ملم / سنة.

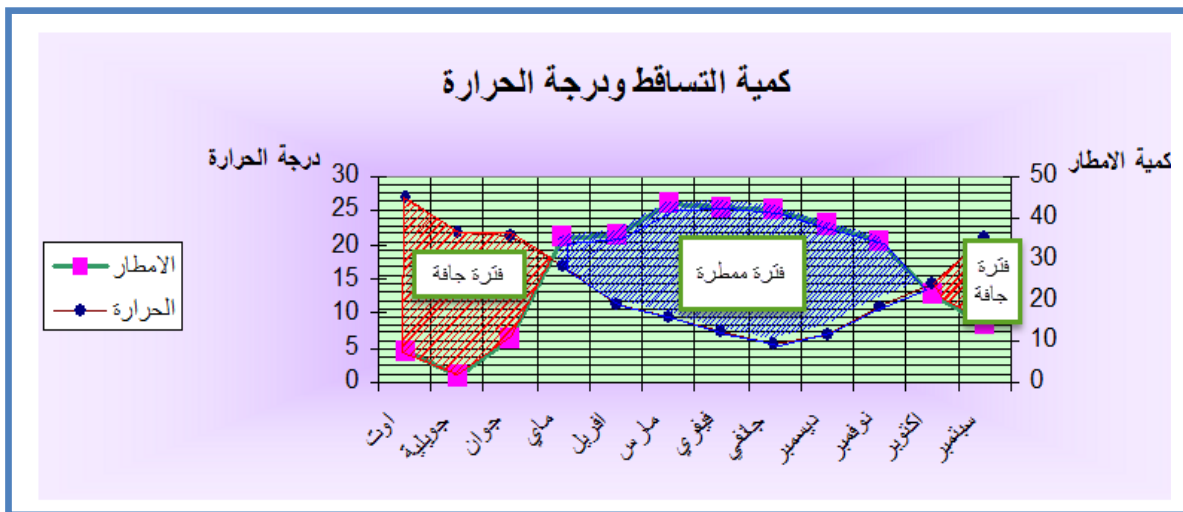
## \_ الحرارة :

بلغ المتوسط السنوي لدرجات الحرارة بين 5°-27° خلال الفترة الممتدة بين 1985-1990، أما المتوسط

السنوي لدرجات الحرارة خلال الموسم الحار فقد بلغ 15° وذلك خلال شهري جويلية وأوت وتصل أحيانا

إلى 35°. أما خلال الفصل البارد فإن متوسط درجة الحرارة يصل إلى 6° ابتداء من شهر نوفمبر إلى

غاية شهر فيفري. الشكل البياني(02): يمثل كمية التساقط ودرجة الحرارة لمدينة السوقر



المصدر : محطة الارصاد الجوية بعين بوشقيف ولاية تيارت 2016. معالجة الطالب 2017

**\_ الثلوج :** ظاهرة سقوط الثلوج مألوفة في المنطقة غير أن كمية التساقط لا تتجاوز 15م، أما الأيام

المثلجة المسجلة فلا تتعدى 11 يوم غير أنها تتجاوز 20 يوم وذلك على مرتفعات جبل الناظور .

**\_ الصقيع :** المتوسط السنوي للصقيع بلغ 51.3يوم/سنة وسجلت القيمة القصوى خلال شهر مارس

قدرها 1.6يوم.

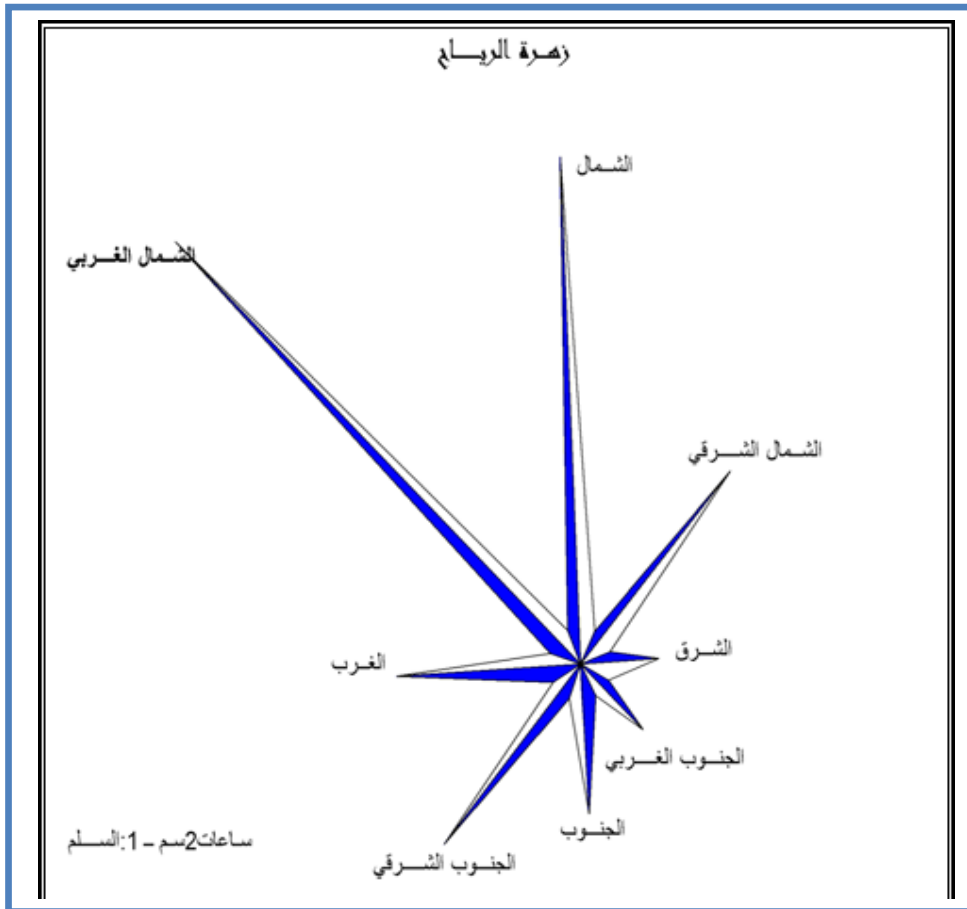
**الرياح :** تسود المنطقة رياح غربية، حيث تكون سرعة الرياح قصوى بعد منتصف النهار أما السرعة

الدنيا

فإنها تسجل خلال بداية اليوم .

**\_ رياح (السير يكو) بلغ معدلها السنوي 20.7 يوم/ سنة بمعدل أقصاه 7.1 يوم خلال شهر جويلية .**

**الشكل رقم (12): يمثل زهرة الرياح**



المصدر: من إعداد الطالب 2017

## 4\_ الدراسة السكانية

كغيرها من المدن عرفت مدينة السوقر تطوراً في مختلف الميادين والقطاعات ويعتبر تطور السكان

أحد أهم العوامل المساعدة على تطور المدينة ، وبالاعتماد على الإحصائيات المسجلة لدى مكتب

الإحصاء لبلدية السوقر تم تسجيل المعطيات التالية :

4\_1/ تطور السكان خلال الفترة (1966-2007) :

جدول رقم(02) : يوضح التطور السكاني لمدينة السوقر خلال الفترة الممتدة بين 1966-2012

السنة	1966	1977	1987	1998	2007	2012
عدد السكان	14635	26300	45347	64970	79615	98282
معدل النمو	/	%5.47	%5.50	%3.20	%2.30	%2.7

المصدر : مكتب الإحصاء لبلدية السوقر سنة 2012.

من خلال تحليل معطيات الجدول نستخلص ما يلي:

\_تطور عدد السكان لمدينة السوقر بسرعة كبيرة حيث تم تسجيل تزايد للسكان خلال كل مرحلة ، غير

أن نسبة الزيادة كانت وفق معدلات مختلفة سجل أعلاها خلال الفترة الممتدة ما بين (1977-1987)

بمعدل %5.5 وهذا راجع إلى عدة أسباب أهمها تحسن الظروف المعيشية والاستقرار الأمني بالإضافة

إلى سياسة الدولة المنتهجة حيال تشجيع الإنجاب .

\_أما الفترة الممتدة ما بين (1987-1998) فقد سجل خلالها انخفاض ملحوظ في معدل النمو بسبب

الأوضاع الأمنية المتدهورة السائدة في المدينة، بالرغم من ارتفاع نسبة الهجرة الايجابية.

-كما أن معدل النمو بقي في انخفاض مستمر في الفترة الممتدة ما بين سنة (1998-2007)

بالرغم من تحسن الظروف الأمنية عكس الظروف المعيشية التي عرفت تدهورا.

## جدول رقم(03) : يوضح تطور عدد السكان بمدينة السوقر 1992-2012

السنوات	1992	1997	2002	2012
مركز المدينة	46847	56557	65915	83639
المنطق الثانوية	986	1175	1400	1989
المناطق المبعثرة	7301	8726	1040	12653
المجموع	55152	66458	77455	98282

المصدر : تقرير مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية السوقر سنة 2010.

من خلال معطيات الجدول رقم 03: نجد ان تطور عدد سكان بلدية السوقر يشهد ارتفاع كبير خاصة

بمركز المدينة

## جدول رقم(04) : يمثل تطور الفئات العمرية عدد السكان لبلدية السوقر 1998-2017

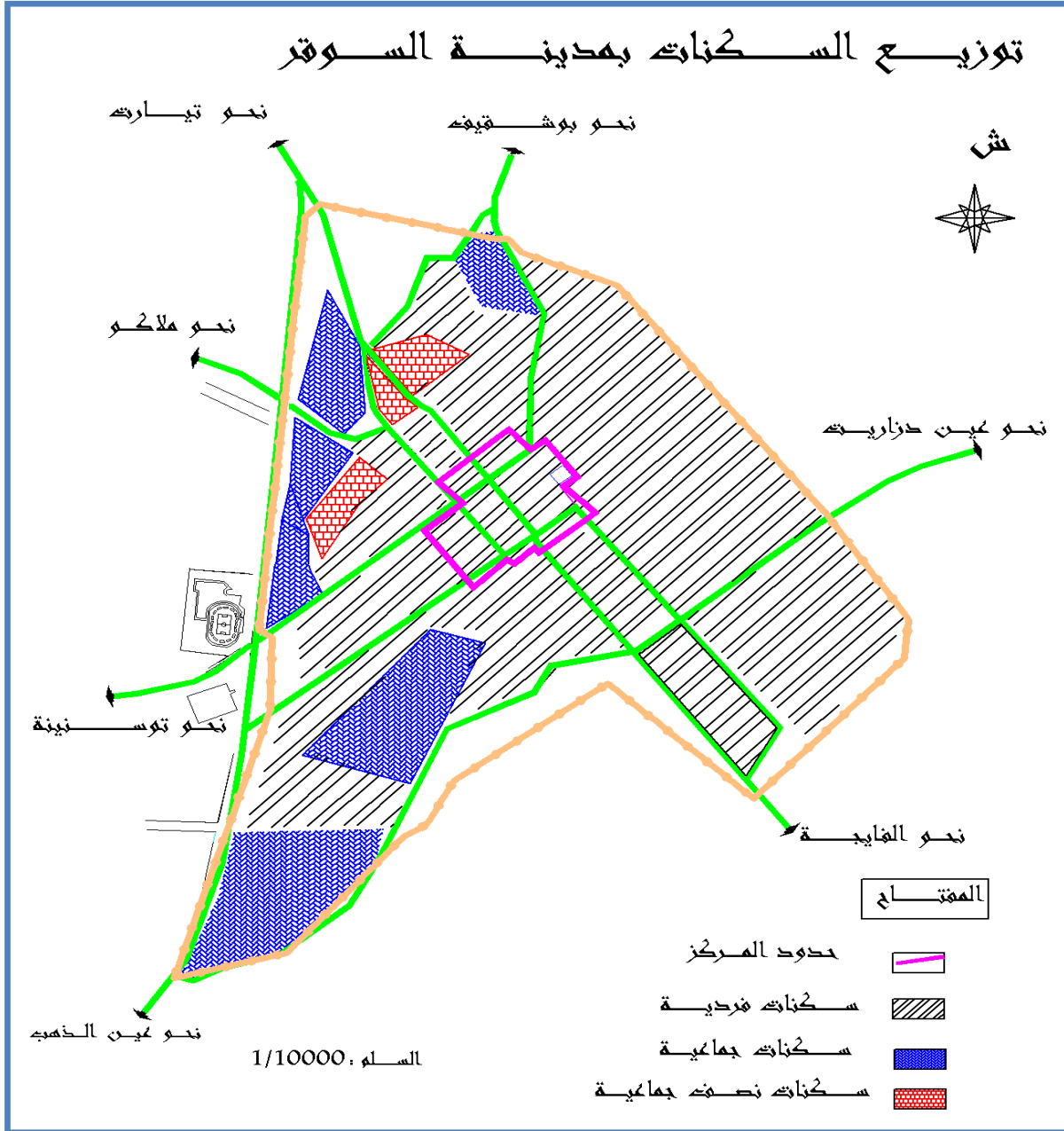
العمر	أقل من 5	من 5_15	من 16_59	اكبر من 60	المجموع
1998	11.8 %	25 %	56.7 %	6.5 %	%100
2007	11.8 %	25 %	56.7 %	6.5 %	%100
2012	11.2 %	22 %	60.2 %	6.6 %	%100
2017	10.1 %	20.1 %	63 %	6.8 %	%100

المصدر : تقرير مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية السوقر سنة 2010

من خلال الجدول نستنتج أن سكان بلدية السوقر تتراوح اعمارهم من 16 إلى 59 بنسبة % 63 سنة 2017

## 5\_ الدراسة العمرانية :

المخطط رقم (02) : يمثل توزيع السكنات بمدينة السوقر



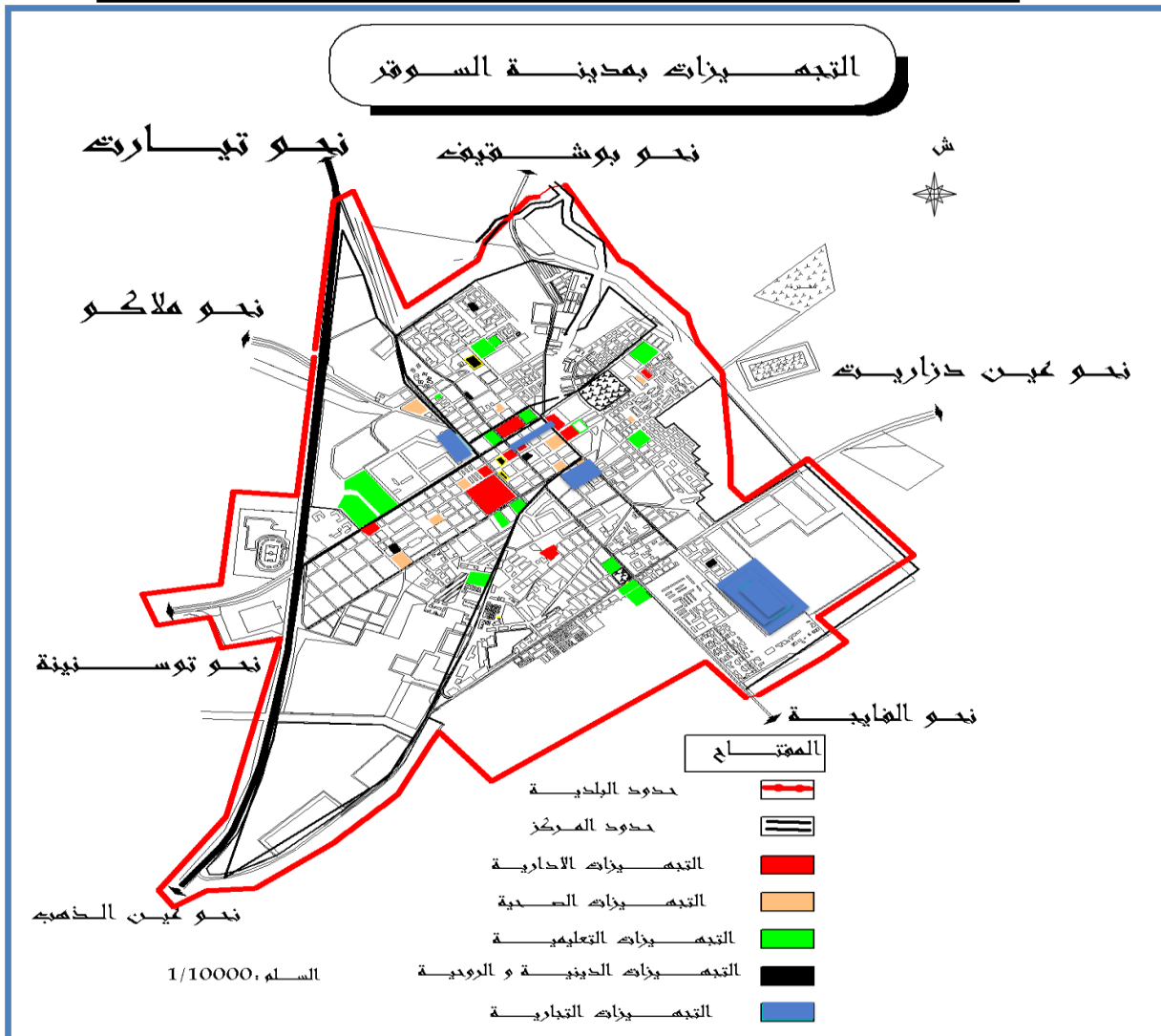
المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1992 للمدينة السوقر + معالجة الطالب 2017

من خلال الشكل السابق نجد ان أغلب السكنات بمدينة السوقر فردية كما تتوزع السكنات الجماعية في اطراف المدين مما يوجد حركة كبيرة نحو المركز للسكان بنوعيتها حيث يمثل وسط المدينة نقطة جذب للحركة .

## 2\_5\_ دراسة التجهيزات : تعتبر التجهيزات العنصر المحرك والجاذب لحركة السكان و للتجمعات

السكنية المجاورة و داخل المدينة وهذا من خلال ما توفره من خدمات (إدارية، تعليمية، اقتصادية، دينية...) كما لها انعكاسا مباشرا على توزيع السكان والحركة و تختلف وظائف التجهيزات باختلاف مجال تأثيرها و مدينة السوق تضم تجهيزات متنوعة.

### المخطط رقم (03) : يمثل توزيع التجهيزات بمدينة السوق



المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1992 لمدينة السوق + معالجة الطالب 2017

نجد ان التجهيزات متمركزة بوسط المدينة وبذلك تمثل عنصر جذب على مستوى المحيط الحضري

للمدينة لتلبية مختلف الخدمات مما يشكل حركية كبيرة على مستوى المحاور المتواجدة بها.

**5\_3\_ التجهيزات التجارية:**

يلعب القطاع التجاري دورا هاما في توفير مناصب الشغل و يمكن من امتصاص جزء معين من البطالة كما يقوم بتنشيط القطاع الاقتصادي و توفير مختلف السلع و المنتجات للسكان ، ومن أهم المرافق التجارية بمدينة السوق الأسبوعي و الذي يعد ثاني أكبر سوق مواشي بالجزائر كما يوجد بمركز المدينة حوالي 417 محل تجاري تتركز معظمها بشارع عماري محمد ومحلات للبيع بالجملة و التجزئة الموجودة بالطوابق الأرضية للبنيات كما يوجد مركز تجاري في طور الانجاز بخمس طوابق.

**6\_ الهياكل القاعدية :****6\_1\_ شبكة الطرق:**

يعتبر النقل أحد العناصر في نظام العلاقات المجالية كما يعتبر أحد العوامل المرتبطة بتنمية المراكز الحضرية ، بالإضافة إلى الدور الذي يلعبه في عملية الربط بين الوحدات و الأنشطة المختلفة كالخدمات الصناعة و أماكن العمل .ويوجد بمدينة السوق . المحاور الهيكلية الآتية:

**المحور الرئيسي:** و هو يتمثل في الطريق الوطني رقم (23) الرابط بين غليزان شمالا و الاغواط جنوبا مرورا بتيارت ، السوق و بلدية افلو.

**المحاور الهيكلية الثانوية:** هناك عدة طرق تتمثل في الطرق الولائية رقم 03 و 06 و هي التي تصل المدينة بالبلديات المجاورة ، حيث يتقاطعان بمركز المدينة و هي طرق تعرف الاكتضاض في حركة المرور

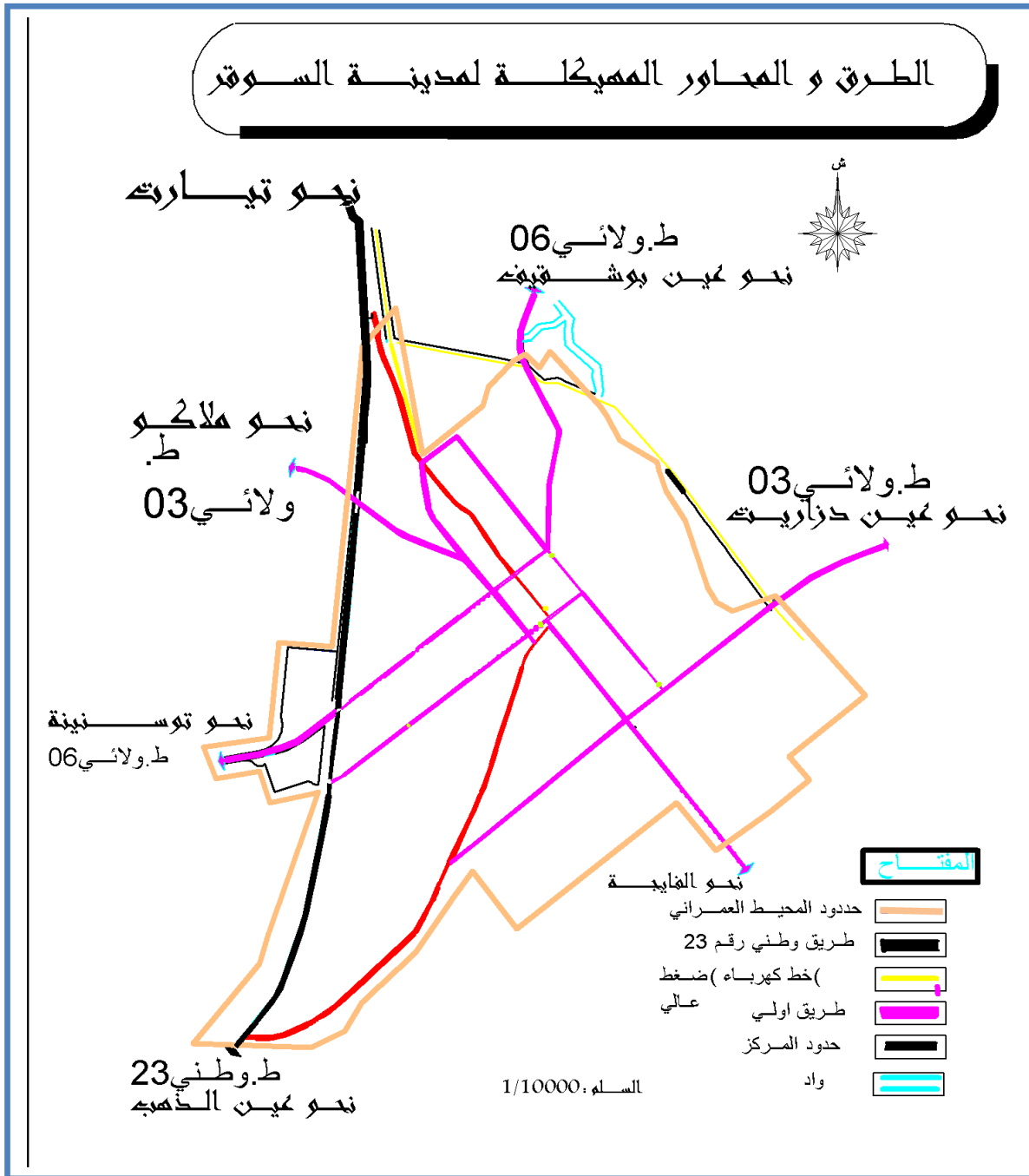
**المحاور الهيكلية الثالثة:** هناك عدة طرق وظيفتها ربط الطرق المحلية بالوحدات الأساس

الجدول (05): يمثل شبكة الطرق.

طرق داخلية	طريق بلدي	طريق ولائي	طريق وطني
55كم	55كم	62كم	15كم

المصدر: مديرية الاشغال العمومية.

المخطط رقم (04): يمثل الطرق المهيكلة لمدينة السوقر



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1992 لمدينة السوقر + معالجة الطالب 2017

الصورة رقم (06): طريق الولائي 03



المصدر: من التقاط الطالب 2017

الصورة رقم (05): طريق الوطني 23



المصدر: من التقاط الطالب 2017

## 6\_2\_ مفترقات الطرق :

لمفترقات الطرق أهمية بالغة ضمن شوارع المدينة لكونها العنصر المسؤول عن اتجاه سير المركبات

و نميز في مدينة السوق عدة تقاطعات لها أهمية بالغة في تحويل الحركة الميكانيكية. ومن خلال

الملاحظة والدراسة الميدانية التي قمنا بها استطعنا تحديد مفترقات الطرق الأكثر أهمية في المدينة وهي

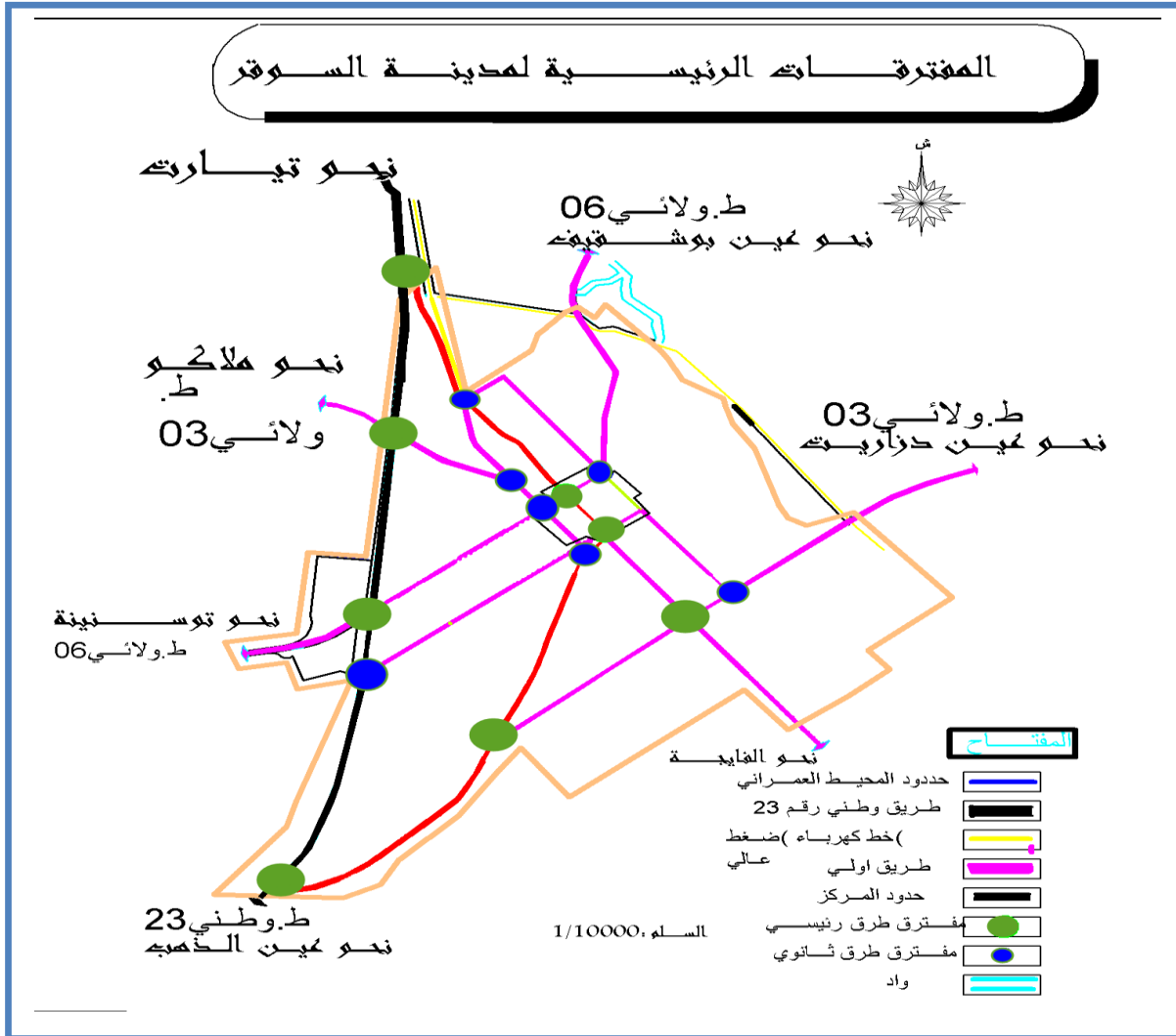
الواقعة على المحاور الرئيسية .

الجدول (06): يمثل اهم المفترقات بمدينة السوق

الرقم	اسم المفترق	الموقع
01	السوق	مدخل المدينة طريق عين دزاريت
02	عين بوشقيف	وسط المدينة
03	الدائرة	شارع مولاي بوشريط
04	عين الذهب	مدخل المدينة
05	اولاد الشيخ	وسط المدينة
06	الحماية المدنية	شارع 1 نوفمبر
07	دار الثقافة	حي شواط عبد القادر
08	السوق المغطاة	شارع سي عبد الغني
09	قطاع 02	طريق تيارت

المصدر: من اعداد الطالب 2017

المخطط رقم (05): يمثل اهم المفترقات بمدينة السوقر



المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1992 لمدينة السوقر + معالجة الطالب 2017

الصورة رقم (08): مفترق الدائرة



المصدر : من التقاط الطالب 2017

الصورة رقم (07): مفترق عين بوشقيف



المصدر : من التقاط الطالب 2017

تشهد مفترقات الطرق في مدينة السوقر إكتظاظاً كبيراً خاصة في أوقات الذروة فهي بدورها تعاني من عدة مشاكل و نقائص وأهم ما يمكن ملاحظته :

- الوقوف المعيق بجوار مفترقات الطرق .

الصورة رقم (09) :وضعيات المواقف المعيقة للحركة بالمفترق



المصدر : من النقاط الطالب 2017

- تداخل حركة المشاة والحركة الميكانيكية .

الصورة رقم (10) :تداخل حركة المشاة مع حركة المركبات



المصدر : من النقاط الطالب 2017

- غياب في الإشارات الأفقية و العمودية النقص في للإشارات الضوئية .

- الحالة السيئة لبعض مفترقات الطرق

**6\_3\_ محطات النقل البري : أن دراسة المحطات أمر ضروري موضوع دراستنا حيث تمثل عنصر**

هام في توزيع تدفق حركة المشاة بالمدينة

يتواجد بمدينة السوقر (08) محطات للنقل البري تتركز 04 منها بوسط المدينة

**الجدول رقم (07) :يمثل محطات النقل البري المتواجدة بمدينة السوقر**

الرقم	اسم المحطة	الموقع	الحالة
01	تيارت (سيارات الأجرة)	القطاع 02	على حافة الطريق
02	تيارت (الحافلات)	شارع الأمير	مهيأة
03	عين بوشقيف (الحافلات)	شارع سي عبد الغني	غير مهيأة
04	توسنية (سيارات الأجرة + الحافلات)	القطاع 05	غير مهيأة
05	عين الذهب (سيارات الأجرة + الحافلات)	حي كاسطور	على حافة الطريق
06	سي عبد الغني (سيارات الأجرة + الحافلات ) مهديّة + عين دزاريت (سيارات الأجرة ) + الفايجة (الحافلات)	حي أولاد الشيخ	مهيأة
07	ملاكو (الحافلات)	شارع مولاي بوشريط	على حافة الطريق
08	النعيمة (الحافلات)	شارع اللواء عميروش	ق على حافة الطريق

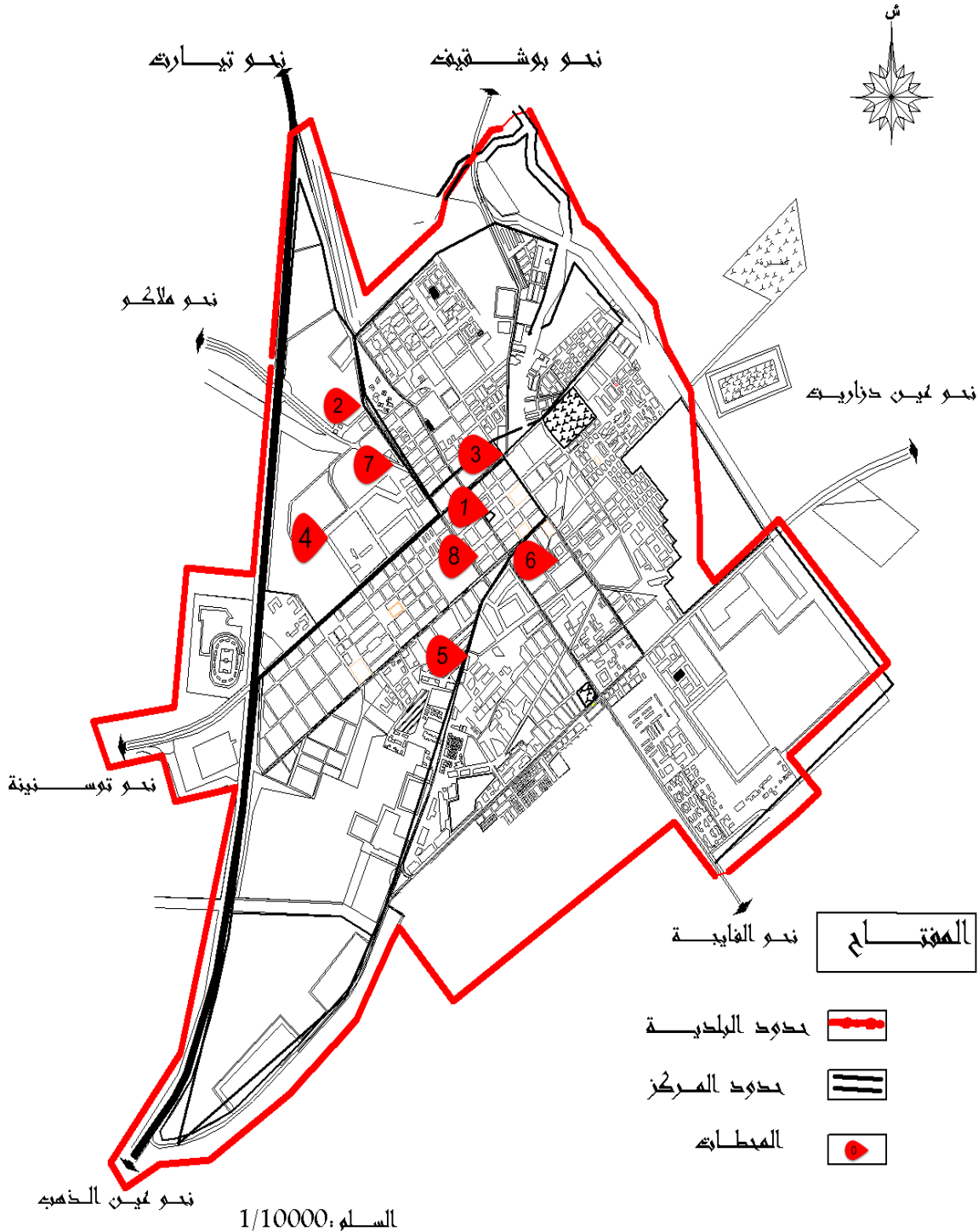
المصدر : من اعداد الطالب 2017

من خلال الجدول نجد أن محطات النقل البري بمدينة السوقر تتركز بوسط المدينة مما يوجد مشاكل

عديدة منها اختناق مروري كبير بالشوارع الرئيسية

المخطط رقم (06): يمثل توزيع محطات النقل البري بمدينة السوقر

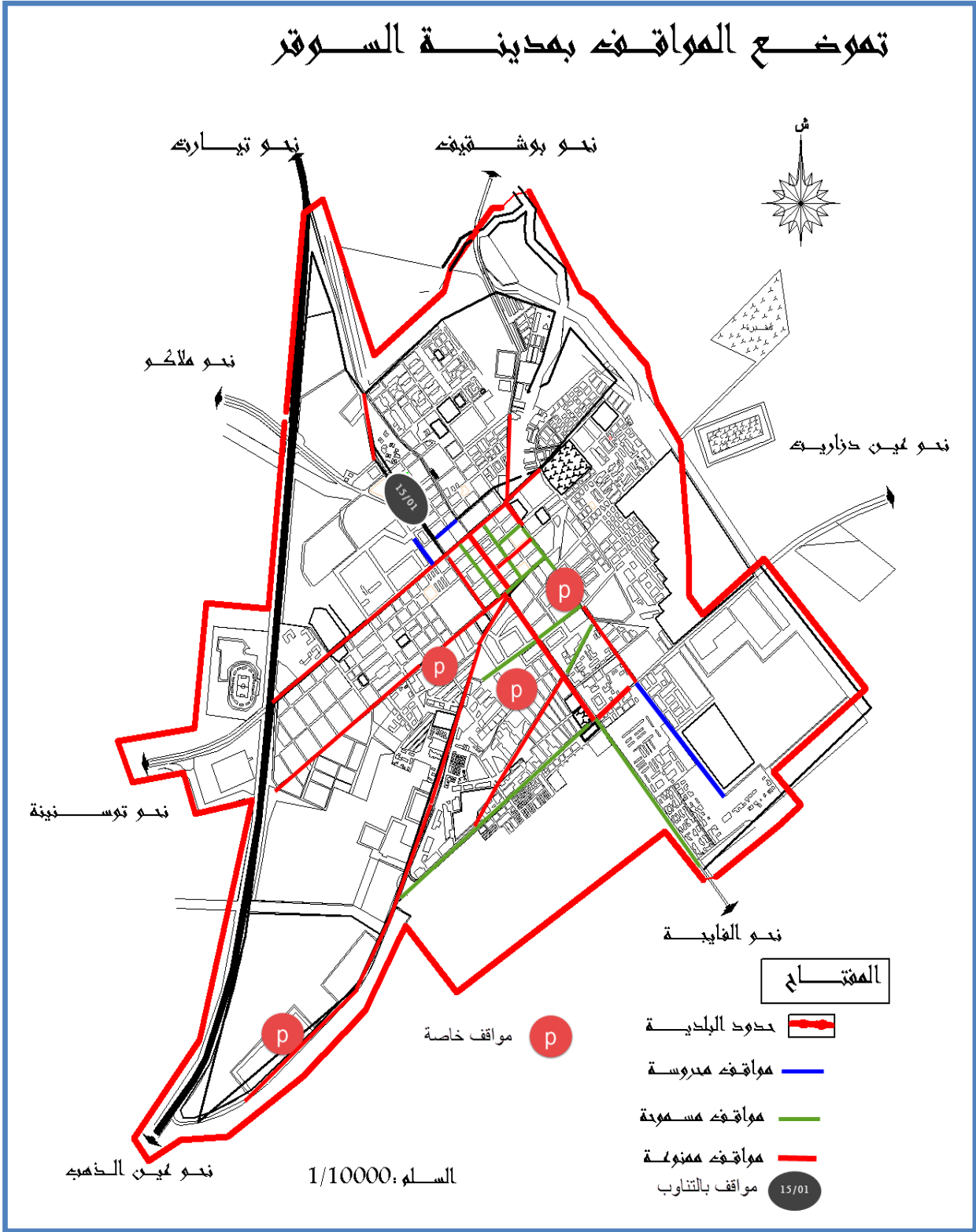
# محطات النقل البري بمدينة السوقر



المصدر: من اعداد الطالب 2017

4\_6\_المواقف :

المخطط رقم (07) :يمثل توزيع المواقف على اهم المحاور بمدينة السوقر



المصدر: من اعداد الطالب 2017

الصورة رقم (12): مواقف ممنوعة ( شارع  
الأمير عبد القادر)



المصدر: من النقاط الطالب 2017

الصورة رقم (11): مواقف مسموحة ( شارع  
مولاي بوشريط)



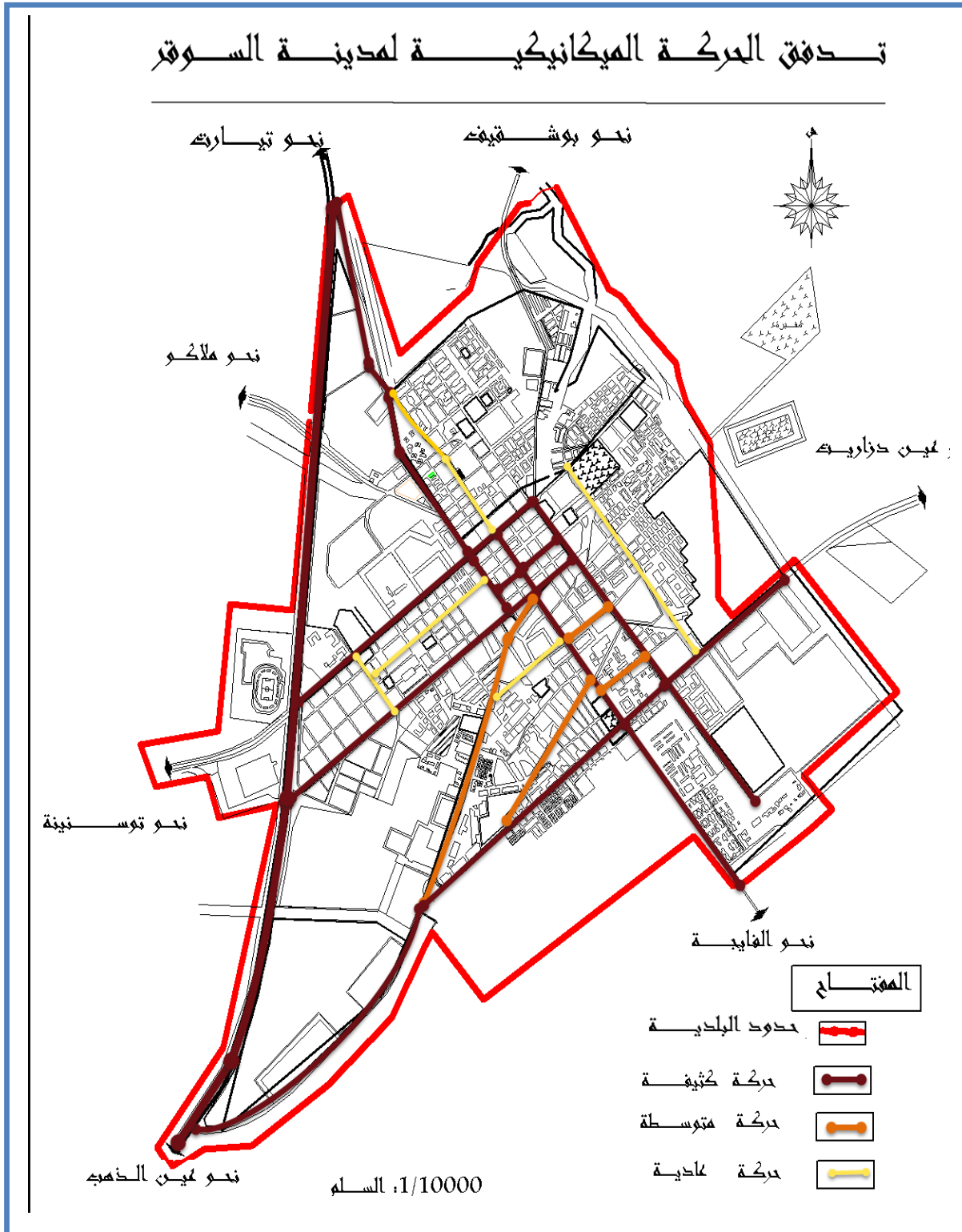
المصدر: من النقاط الطالب 2017

نستنتج من الشكل السابق ان المواقف الممنوعة تنتزع اغلبها على المحاور الرئيسية للمدينة وأخرى مواقف المسموحة و خاصة ،محروسة بجانب التجهيزات كما توجد مواقف بالتناوب على طول الطريق الوطني رقم 23 مما يؤدي الى صعوبة الحركة الميكانيكية وسط المدينة

## 7\_دراسة الحركة (الميكانيكية) :

7\_1\_ الحركة الميكانيكية : تشهد طرقات مدينة السوقر حركة ميكانيكية بكونها اكبر تجمع حضري بعد ولاية تيارت كما توجد بها أنشطة تجارية متعددة أبرزها ومن خلال المعاينة الميدانية لحركة المركبات نجد أن الحركة الميكانيكية كثيفة على طول المحورين (طريق الوطني 23) و محور شارع أول نوفمبر و محور شارع سي عبد الغني (طريق ولائي 03) خاصة في أوقات الذروة وتنخفض على مستوى المحاور الأخرى .

المخطط رقم (08): يمثل تدفق الحركة الميكانيكية على مستوى أهم المحاور بمدينة السوق



**7\_1\_1\_ خطوط النقل :**

تتكون شبكة النقل في مدينة السوقر من :

النقل الحضري الجماعي: تتضمن خطوط النقل الحضري داخل المجال الحضري

لمدينة السوقر خطوط يملكها الخواص

**الجدول رقم (08) :يمثل خطوط النقل الفعلية بمدينة السوقر**

رقم الخط	الانطلاق	الوصول	عدد الحافلات
1	حي 400 مسكن	حي عماري محمد	03
2	حي 450 مسكن	حي قطاع 02	02
3	حي 230 مسكن (قطاع 03)	حي 405 مسكن	01
4	حي الدوك	راس السوق	04

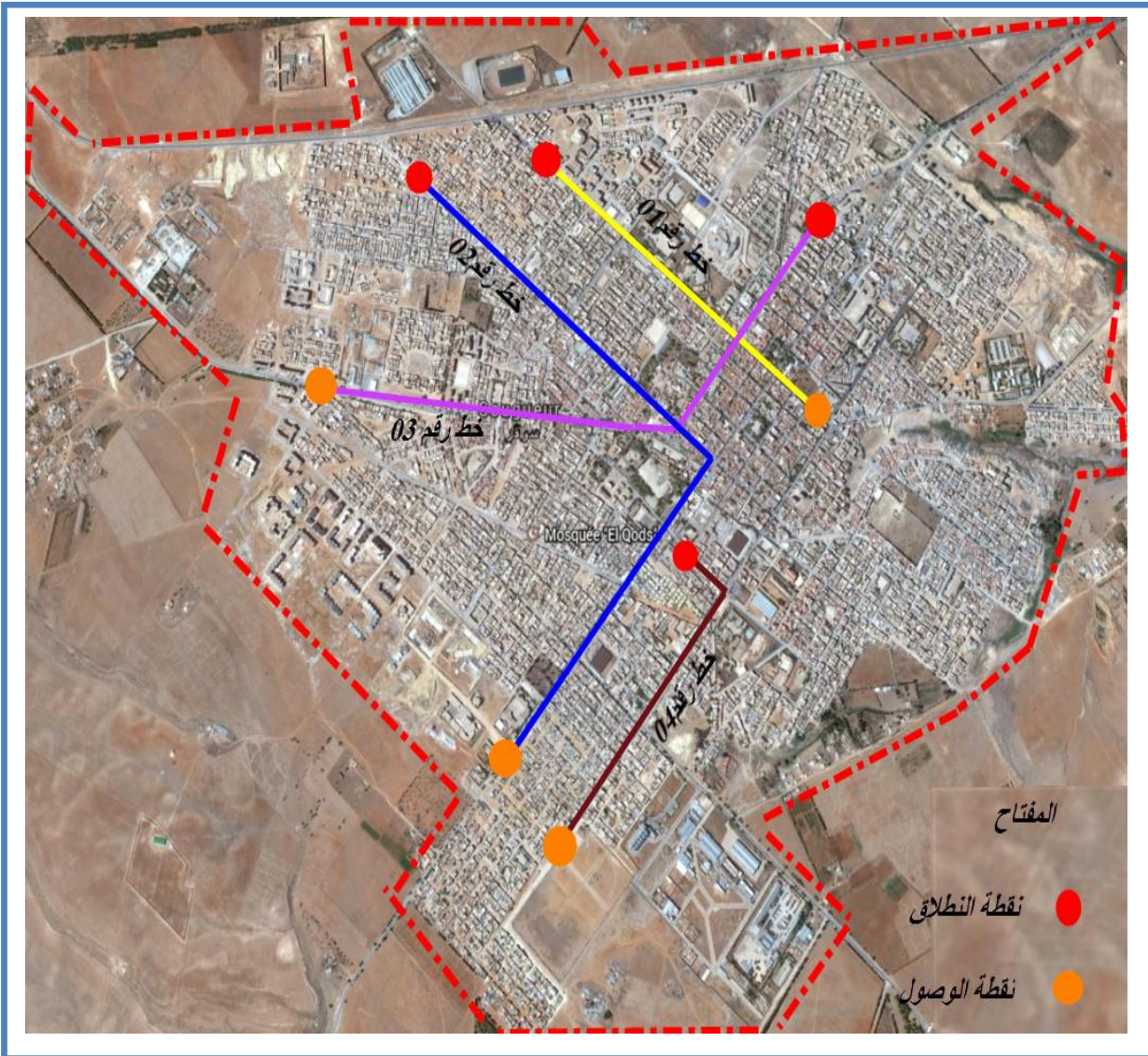
المصدر: خواص النقل الحضري الجماعي +معالجة الطالب 2017

**الجدول رقم (09) :يمثل معطيات إحصائية حول خطوط النقل الفعلية بمدينة السوقر**

الخط	الطول	عدد الحافلات	عدد محطات التوقف	مجال التأثير
01	5.3 كم	03	04	500 م
02	7.8 كم	02	05	500 م
03	6.2 كم	01	04	500 م
04	4.7 كم	04	02	500 م

المصدر: خواص النقل الحضري الجماعي +معالجة الطالب 2017

الشكل رقم (13): يمثل مسارات خطوط النقل بمدينة السوقر



المصدر : صورة جوية لمدينة السوقر + معالجة الطالب 2017

الصورة رقم (14): تمثل الخط 04



المصدر : من التقاط الطالب 2017

الصورة رقم (13): تمثل الخط 01



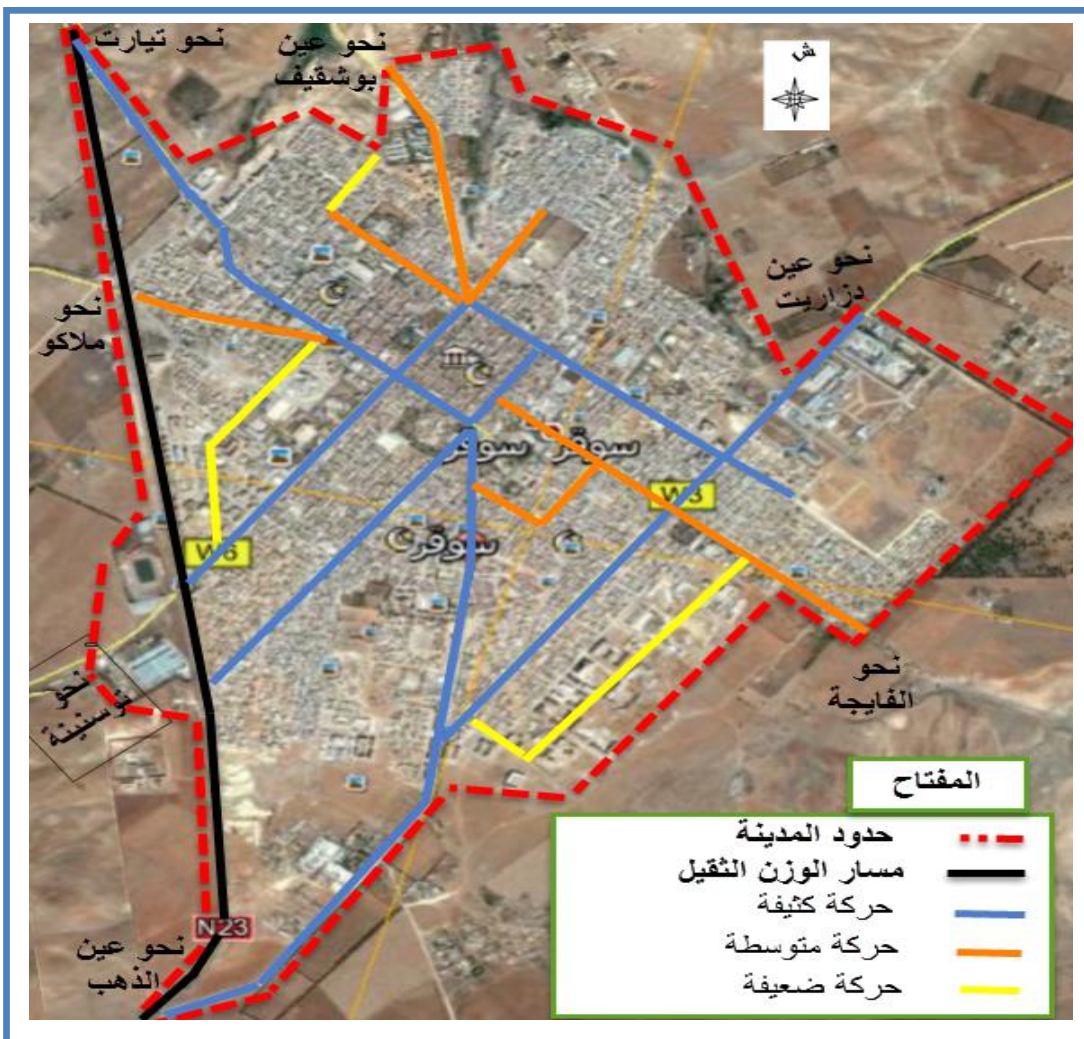
المصدر : من التقاط الطالب 2017

من خلال الجداول (08) و(09) و الشكل (23) نجد أن شبكة النقل الجماعي لمدينة تتميز بالخصائص

التالية :

المسارات تمتد معظمها على أهم محاور حركة المرور ، ووجود نوع واحد القطاع الخاص نجد تركزها في وسط المدينة و انعدامها كليا في الشمال الغربي للمدينة .عجز في عدد الحافلات عدم الوصول إلى كل أجزاء المدينة.

الشكل رقم (14) :يمثل الحركة (الميكانيكية) على مستوى أهم المحاور بمدينة السوقر



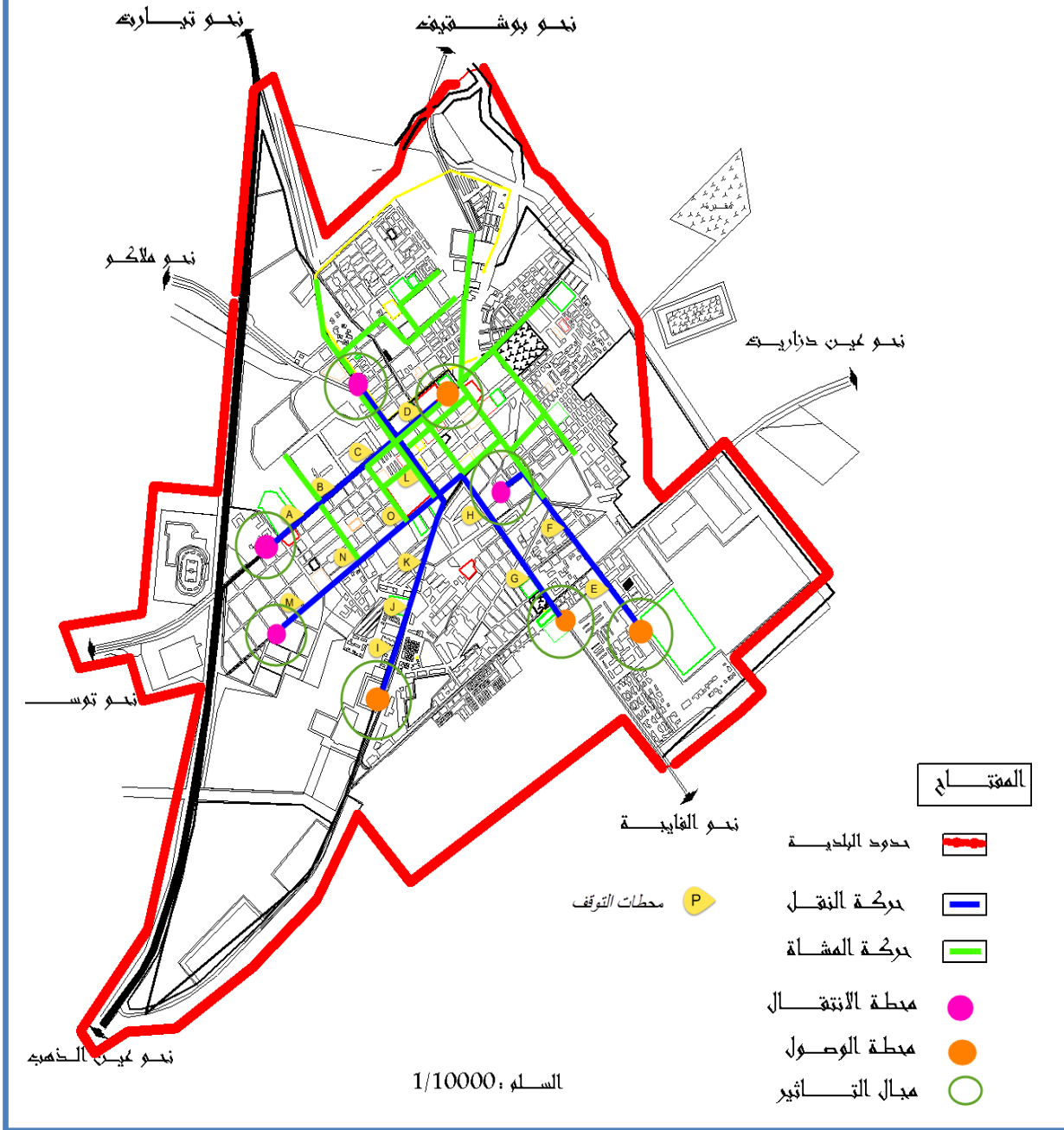
المصدر: تحقيق ميداني للطلاب 2017

بعد المعاينة الميدانية لمختلف الطرق لاحظنا ان الحركة الميكانيكية تتوزع على طول المحاور الرئيسية

للمدينة وتحتد بوسط المدينة كما تنخفض على مستوى الطرق الثانوية و الثالثة

## المخطط رقم (09): يمثل حوصلة لدراسة النقل بمدينة السوقر

## دراسة النقل في السوقر



المصدر: من اعداد الطالب 2017

من خلال الشكل (24) نلاحظ ان الحركة بنوعها تكون اكبر بوسط المدينة مما ينتج اختناق مروري و تصادمات بين الحركة الميكانيكية وحركة المشاة.

## 8\_ حوادث المرور:

تعد دائرة السوقر من بين أكثر المدن تسجيلا لحوادث المرور عبر ولاية تيارت إذا تحتل المرتبة الثالثة في تسجيل حوادث المرور لولاية تيارت وسجلت في السنوات الأخيرة ما يلي:

\_ إحصاء عدد حوادث المرور (المادية / الجسمانية) لمدينة السوقر سنة 2016

الجدول رقم (10): يمثل إحصائيات حوادث المرور بمدينة السوقر

الشهر	قتلى	جرحي	مادي
جانفي	0	4	1
فيفري	0	6	2
مارس	0	5	1
افريل	0	3	2
ماي	01	9	3
جون	0	4	1
جويلية	0	13	4
اوت	0	5	3
سبتمبر	0	5	2
أكتوبر	0	8	1
نوفمبر	0	12	2
ديسمبر	0	10	3
المجموع	01	89	25

المصدر: مصالح الامن لدائرة السوقر

من خلال الجدول يتضح لنا ان عدد حوادث المرور لمدينة السوقر كبير خاصة في الفترة المحصورة

بين شهر ماي و ديسمبر وهذا يرجع إلى مايلي :

\_ عدم احترام السرعة القانونية      \_ فقدان السيطرة

- \_ تورط المارة(المشاة)      \_ عدم احترام الإشارات المرورية
- \_ السياقة في حالة سكر      \_ الوقوف أو التوقف الخطيرين
- \_ المناورة الخطيرة

الشكل رقم (15): يمثل النقاط السوداء بمدينة السوقر



المصدر: معطيات إحصائية لمديرية الشرطة لمدينة السوقر + معالجة الطالب 2017

من خلال الشكل (25) نجد أن اغلب النقاط السوداء تتركز بوسط المدينة و المحاور الرئيسية

وهذا يعود إلى الحركة الكثيفة التي تشهدها المدينة (المركبات/ المشاة)

## 9\_ حركة المشاة :

تعتبر حركة المشاة جزء هام ومكمل لنظام النقل بواسطة المركبات حيث لا يمكننا الاستغناء عن العنصر البشري في النقل والتنقلات الحضرية على مستوى المدينة فهو بدوره يملك مجال مخصص لتنقلاته اليومية (الأرصفة ) لغرض العمل أو التسوق .....الخ

لذا من الضروري دراسة حركة المشاة بمدينة السوقر لايجاد المشاكل التي تعاني منها هذه الفئة والعوامل المؤثرة في حركة المشاة على مستوى الاحياء التجارية الذي هو موضوع دراستنا

تمت عملية الحصر على مستوى أهم الشوارع بمدينة السوقر التي تشهد حركة كبيرة للمشاة لتواجدها بوسط المدينة حيث تمت عملية الحصر لمدة أربعة أيام (20\_21\_22\_23) من شهر فيفري 2017 على فترتين لمدة (ساعة) الفترة الصباحية من (7:45 إلى 8:45 ) ثم منتصف النهار (11:45\_12:45)

الجدول رقم (11) :يمثل تدفق حركة المشاة لأهم شوارع مدينة السوقر

المجموع	8:45_8:30	8:30_8:15	8:15_8:00	8:00_7:45	التوقيت	الشارع
1405	295	328	369	413	اول نوفمبر	اول نوفمبر
1657	355	435	341	526	الأمير عبد القادر	الأمير عبد القادر
2376	491	418	622	845	سي عبد الغني	سي عبد الغني
2347	477	509	730	631	مولاي بوشريط	مولاي بوشريط
7785	1618	1690	2062	2415	المجموع	المجموع

المصدر : من إعداد الطالب 2017

## الجدول رقم (12): يمثل تدفق حركة المشاة لأهم شوارع مدينة

التوقيت الشارع	_11:45 12:00	_12:00 12:15	_12:15 12:30	_12:30 12:45	المجموع	النسبة%
اول نوفمبر	589	867	602	739	2797	28.01%
الأمير عبد القادر	461	673	549	433	2116	21.19%
سي عبد الغني	452	535	912	857	2756	27.6%
مولاي بوشريط	516	720	584	495	2315	23.18%
المجموع	2018	2795	2647	2524	9984	100%

المصدر : من إعداد الطالب 2017

من خلال الجدول رقم (11) و(12) نلاحظ أن :

المحاور ( سي عبد الغني ) و محور ( أول نوفمبر) أكثر كثافة من حيث حركة المشاة خاصة في أوقات الذروة وهذا يعود لتركز التجهيزات الإدارية و التجارية و الترفيهية بوسط المدينة وغيابها بالنسبة للأجزاء الأخرى للمدينة

## 10\_ خلاصة الدراسة التحليلية لمدينة السوقر:

من خلال ما جاء في الدراسة التحليلية يمكن أن نستنتج ما يلي :

\_تطورت مدينة السوقر انطلاقاً من مركزها و هذا يبرز الرابط التاريخي و الاجتماعي للمركز مع باقي التوسعات.

\_ اتباع نظام التجزئات الترابية في أغلب التوسعات التي عرفتها المدينة حيث يتميز هذا النظام بالاستهلاك الواسع للمجال و غياب التجهيزات و هذا ما خلق نوعاً من الاختلال بالمجال حيث عاد بآثره على المركز .

\_المدينة تحتوي على تجهيزات لمختلف القطاعات يقع أغلبها بمركز المدينة و هذا أدى إلى اكتظاظ الحركة به .

\_كما تعاني جل التجهيزات العجز وهذا للتطور العمراني و السكاني السريعين التي عرفتها المدينة خاصة بعد الترقية الإدارية سنة 1984 و الذي وسع من مجال خدمتها.

\_ تقع المدينة على طول الطريق الوطني رقم (23) الرابط بين غليزان شمالاً و الاغواط جنوباً و هو عنصر استقطاب مهم . كما يتقاطع الطريق الولائي رقم 3 و 6 بمركز المدينة و ما يؤثر في حركة المرور و يؤدي إلى تعقدها.

- أخذت المدينة تتطور انطلاقاً من مركزها الحالي و هذا على طول المحاور الرئيسية ( الطرق الولائية رقم (3) و (6) باتجاه الجنوب و بمحاذاة الطريق الوطني رقم (23) .

\_ تركز أهم التجهيزات على مستوى مركز المدينة ، نتج عنه حركة مرور كثيفة.

\_ تعاني من بعض المشاكل مثل ضيق الارصفة في بعض الأحياء مما يعيق حركة الراجلين.

\_ تداخل حركة المشاة مع الحركة الميكانيكية خاصة بوسط المدينة مما يوجد حوادث مرور كبيرة

\_ نقص التهيئة على مستوى المفترقات

## الخاتمة :

إن الهدف من دراسة هذا الفصل هو إبراز العلاقة بين التنقلات الحضرية ( حركة الميكانيكية /المشاة) و المحيط الحضري (الهياكل القاعدية ومختلف الفضاءات المخصصة للحركة) علاقة تكاملية فكل واحد يؤثر في الآخر من خلال معرفة خصائص المدينة التي لها علاقة مباشرة بحركة المشاة و أن لعلاقة المشاة بخصائص الحركة والنقل بمدينة السوق تأثير يتجلى في تركيز حركة المشاة بمركز المدينة لوجود أهم العناصر المكونة للمدينة والتي تنبض بالحركة خاصة في أوقات الذروة التي تتمثل في الأحياء التجارية والإدارية والدور الذي تلعبه في جذب الحركة نحوها لكن توجد مشاكل تعيق سهولة الحركة والتنقل للمشاة داخل هذه الأحياء بالأخص حي عماري محمد والشوارع المحيطة به

# الفصل الثالث : دراسة تحليلية لمنطقة

## الدراسة حي (عماري محمد)

\_تمهيد

1\_تقديم الحي

2\_علاقة الحي بالمدينة

3\_الدراسة العمرانية للحي

4\_دراسة حركة المشاة

5\_دراسة الأنشطة التجارية

6\_تحليل الإستمارة

7\_ خلاصة تحليل الإستمارة

8\_ خلاصة الدراسة التحليلية للحي

9\_ الحلول والإقتراحات

10\_ خاتمة

**تمهيد:**

بعد الدراسة الشاملة لمدينة السوقر ومعرفة الخصائص التي تتميز بها سوف نتطرق في هذا الفصل إلى دراسة تفصيلية لأبرز المشاكل التي تعاني منها فئة المشاة على مستوى المدينة خاصة الأحياء التجارية لما لها من تأثير على حركة المشاة خلال التسوق. واقتصرت منطقة الدراسة على حي (عماري محمد) نظراً لأهميته بالنسبة للمدينة من جهة، و تركز أغلب المحلات التجارية به من جهة أخرى كما سنتطرق الى دراسة تحليلية لمرافق حركة المشاة بالحي و السبب الرئيسي وراء استعمال المشاة للطرق خلال تنقلاتهم اليومية بالحي .

**1\_تقديم الحي :**

يقع حي (عماري محمد ) بوسط مدينة السوق حيث يعتبر من اقدم الأحياء أنشأ خلال الفترة الاستعمارية

1898\_1962 م يتربع على مساحة قدرها 6.3هكتار.

كما تتواجد به حالياً تجهيزات متعددة ابرزها مقر البلدية و البريد المركزي لمدينة السوق ويعرف نشاط تجاري

يومي كبير ، حيث يحتوي على 206 محل تجاري .

**1\_1\_حدود الحي :** يحتل حي عماري محمد موقع هام حيث يحده شمالاً شارع أول نوفمبر وجنوباً حي

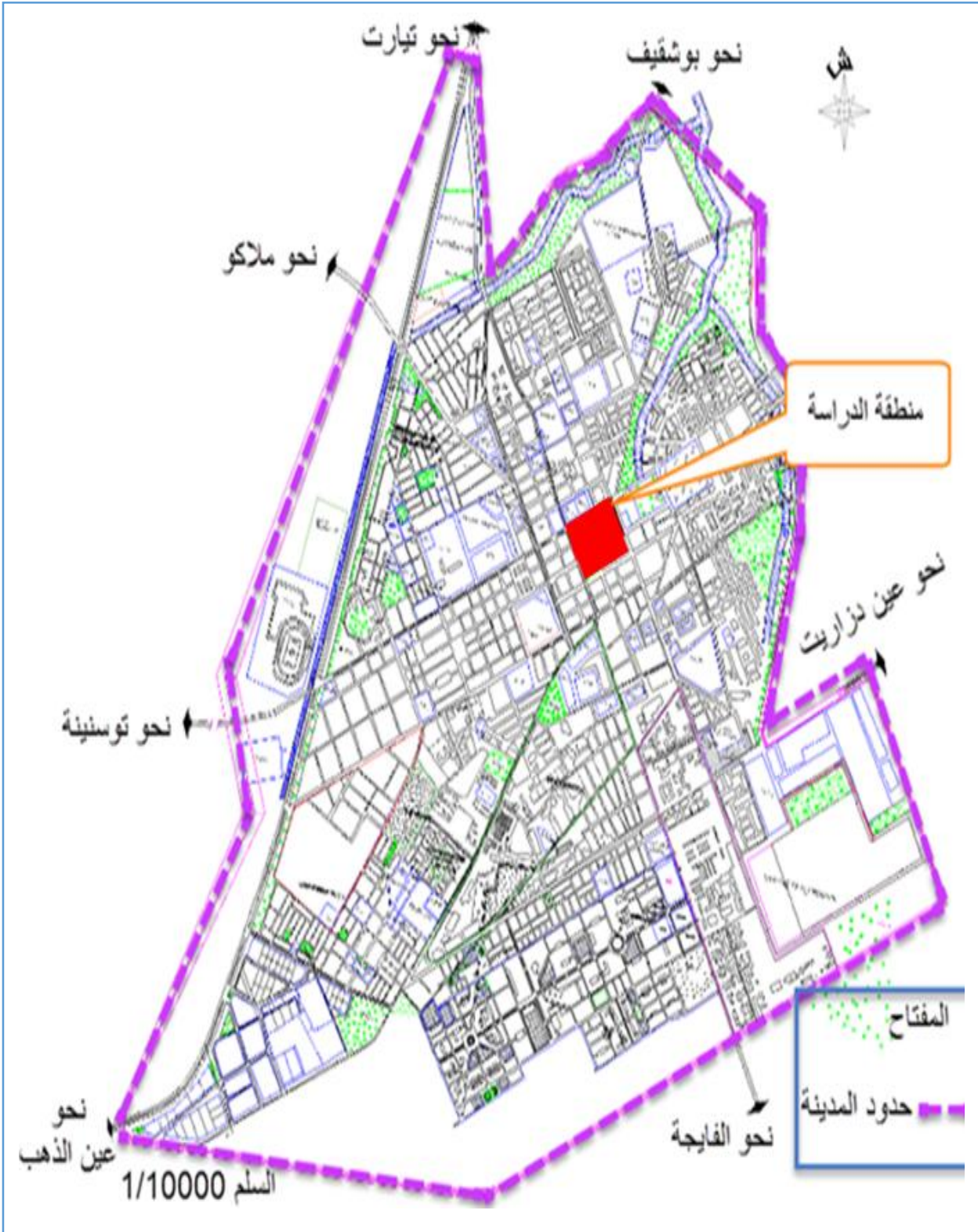
الفرسان وشرقاً شارع سي عبد الغني وحي الحمري كما يحده غرباً شارع الأمير عبد القادر

**1\_2\_بطاقة تعريفية للحي (عماري محمد):****الجدول رقم (13): يمثل بطاقة تعريفية للحي**

المساحة	3.27هكتار
الطول	174.1م
العرض	188 م
عدد المساكن	178 مسكن
عدد السكان	1157
معدل شغل المسكن TOL	5. 6 أفراد
الكثافة السكنية	32.9 مسكن / هكتار

المصدر : مخطط شغل الأرض 01 + معالجة 2017 الطالب

المخطط رقم(10) يمثّل موقع الحي من المدينة



المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2010 + معالجة الطالب 2017

## 2\_ علاقة الحي بالمدينة:

2\_1\_ المحاور الرئيسية : يمر بجانب حي (عماري محمد) اهم المحاور و الطرق المهيكلة للمدينة هي :

الطريق الوطني رقم (23) و الطريق الولائي رقم (03)

المخطط رقم (11):يمثل تموضع الحي بالنسبة للمحاور المهيكلة



المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2010 + معالجة الطالب 2017

**2\_2\_خطوط النقل :**

يمر بمحاذاة الحي الخط رقم(01)عبر شارع اول نوفمبر الذي يشهد حركة كثيفة حيث يعتبر حي (عماري محمد) نقطة الوصول أنظر الشكل رقم(23) الصفحة (23)

**2\_3\_التجهيزات :**

يتواجد على مستوى مركز المدينة تجهيزات (إدارية، تعليمية، أمنية، دينية، تجارية ) كما تتوزع بعض التجهيزات على مستوى مخطط شغل الارض رقم (01)نذكر منها:

**1\_3\_2 تجهيزات إدارية :** تتمثل في مقر الدائرة و مقر البلدية ، البريد المركزي ، مركز البريد والمواصلات، مديرية التشغيل ، مصلحة الضرائب

**2\_3\_2 تجهيزات صحية :** مركز علاج ، مخبر

**2\_3\_3 تجهيزات تعليمية :** متوسطة طالب عبد الرحمن

**2\_3\_4 تجهيزات أمنية :** نادي الشرطة ، مركز الجمارك

**2\_3\_5 تجهيزات دينية :** مسجد الامير عبد القادر

**2\_3\_6 تجهيزات تجارية :** السوق المغطاة ، السوق بالجملة ، مركز تجاري

يحتل مخطط شغل الارض رقم 01 اهمية كبيرة بالنسبة للمدينة لما يحتويه من تجهيزات متعددة ابرزها التجارية التي تشكل نقطة جاذبة مما يوجد كثافة عالية لحركة المشاة بالحي .

الشكل رقم (16): يمثل تموضع التجهيزات على مستوى الحي



## 3\_ الدراسة العمرانية للحي :

3\_1\_ المحيط المجاور :يتوسط حي عماري محمد مدينة السوق، حيث يعتبر من المناطق الرئيسية

في المدينة حيث تلتقي فيه اهم شوارع المدينة، كما تتوزع على طول شوارعه اغلب تجهيزات بالإضافة الى المرافق التجارية (محلات تجارية) تتوزع على طول الطرق المهيكلة للحي ، وهذا ما يساهم في اعطاء حركية

(ميكانية ، حركة المشاة) كبيرة على مستوى الحي .

الشكل رقم (17):يمثل المحيط المجاور لمنطقة الدراسة

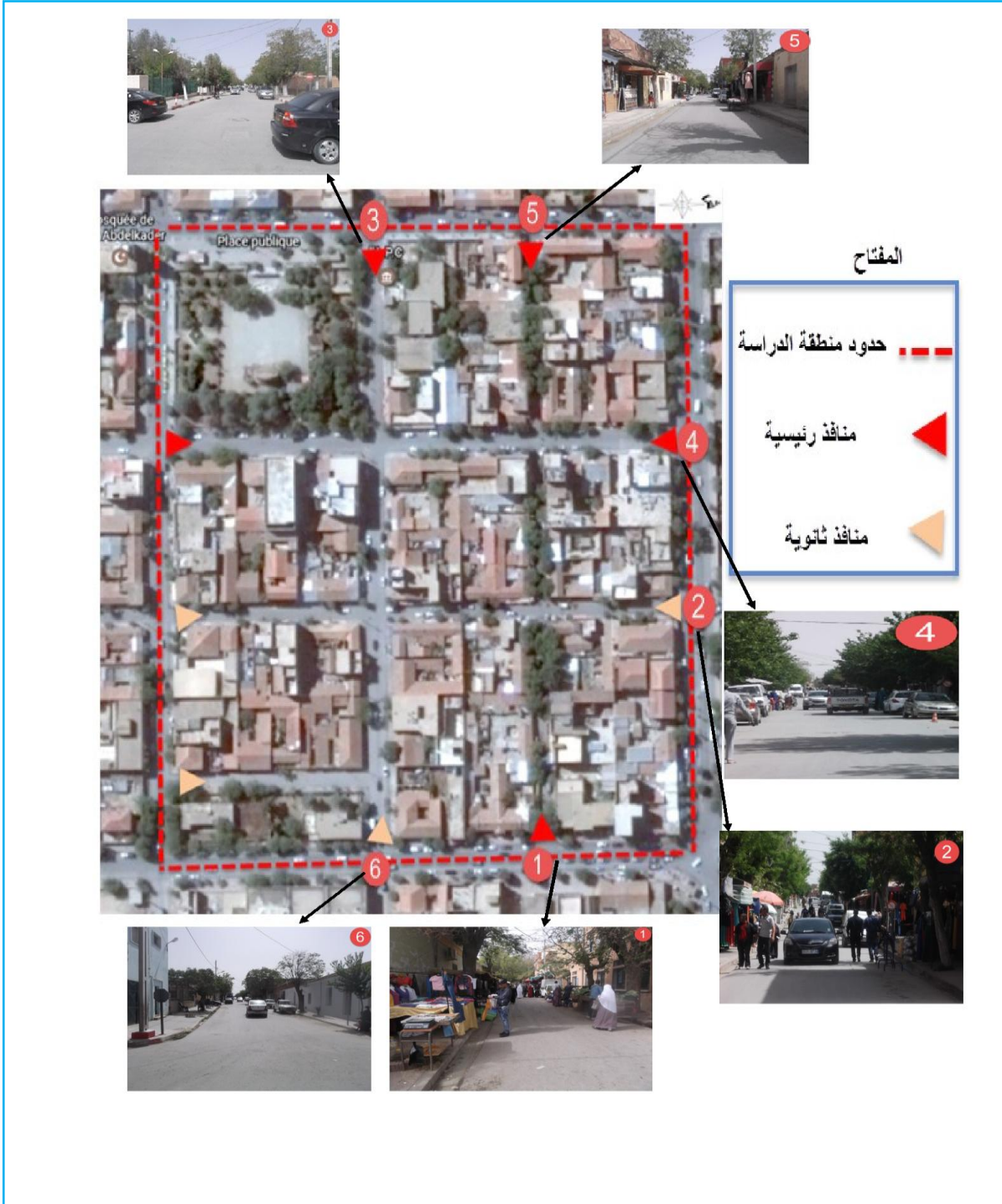


المصدر : صورة جوية +معالجة الطالب 2017

2\_3\_المنافذ : تتميز منطقة الدراسة بوجود منافذ عديدة رئيسية وأخرى ثانوية مما يجعلها في اتصال مباشر

مع الأحياء المجاورة

الشكل رقم (18):يمثل منافذ منطقة الدراسة



المصدر : صورة جوية +معالجة الطالب 2017

**3\_3\_3 الإطار المبني :**

**3\_3\_3\_1 السكنات :** يتميز الحي بوجود نمط واحد من السكنات الفردية القديمة تعود نشأتها إلى الفترة

الإستعمارية و هي في حالة من متوسطة إلى رديئة ماعدا السكنات التي تم التدخل عليها من طرف أصحابها وهذا النمط مبني من الحجارة و الإسمنت مغطى بالقرميد ذات طابق (ط+0، ط+1).

كما نجد السكن الفردي الحديث و هي مساكن متعددة الطوابق، تصل إلى ثلاثة طوابق (ط+2) لها أشكال خارجية مختلفة نتيجة التغيير التقني في التصاميم و المستوى المعيشي لسكانها، يتميز هذا النمط بأسطح إسمنتية تختلف في تقسيماتها الداخلية و أحجامها.

الصورة رقم (16) :تمثل سكن فردي قديم



المصدر: من التقاط الطالب 2017

الصورة رقم (15) :تمثل سكن فردي قديم



المصدر: من التقاط الطالب 2017

تبلغ مساحة السكنات 16760.58م<sup>2</sup> بنسبة 32.9%

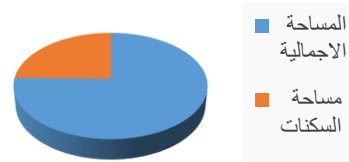
الصورة رقم (17) :تمثل سكن فردي حديث



المصدر: من التقاط الطالب 2017

الشكل البياني رقم (03):يمثل الدائرة النسبية للسكنات

### نسبة السكنات



المصدر: من إعداد الطالب 2017

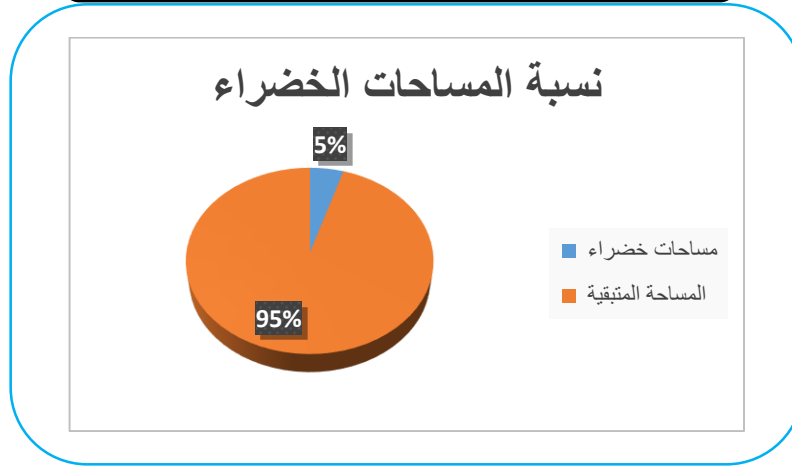
**ملاحظة :** اغلب سكان الحي يستعملون الطوابق الأرضية محلات تجارية

### 4\_3\_4\_ الإطار الغير مبني :

1\_4\_3\_3 المساحات الخضراء : تحتوي منطقة الدراسة على حديقة عمومية فقط مهيئة تقدر مساحتها ب

23066م

الشكل البياني رقم (04):يمثل الدائرة النسبية



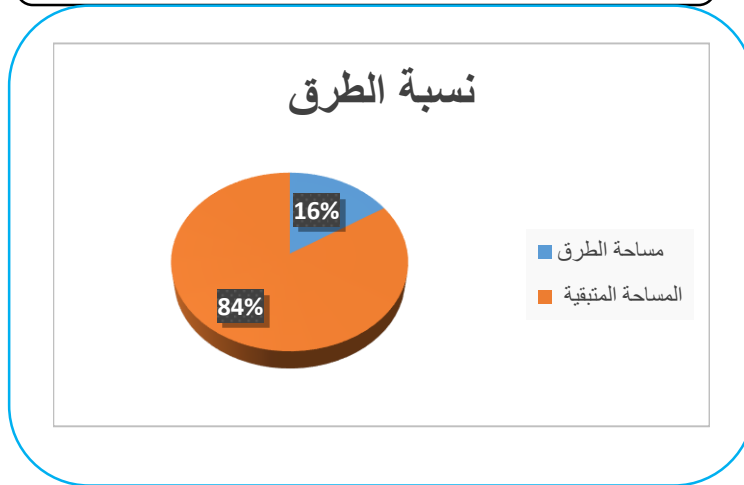
المصدر: من إعداد الطالب 2017

2\_4\_3\_2\_ الطرق : تتواجد على مستوى منطقة الدراسة طرق ثانوية وأخرى ثالثة تتميز بحركة كبيرة

للمشاة وهذا يعود الى انتشار النشطة التجارية على جانبي الطريق كما يتراوح عرض الطريق ما بين (8 الى

12 متر)تبلغ مساحة الطرق بالحي 10039م<sup>2</sup>

الشكل البياني رقم (05):يمثل الدائرة النسبية للطرق



المصدر: من إعداد الطالب 2017

من خلال التطرق للمحاور المهيكلة للحي اتضح أن بها حركة بشرية كبيرة خاصة في الأوقات الحرجة وحركة ميكانيكية مما ينعكس سلبا على سيولة الحركة بالإضافة إلى خلق عدة مشاكل من بينها تداخل الحركة الميكانيكية و حركة المشاة و كذا تشعب الشوارع .

الشكل رقم (19):يمثل حالة الطرق بمنطقة الدراسة



المصدر : صورة جوية +معالجة الطالب 2017

من خلال الشكل نلاحظ ان حالة الطرق على مستوى منطقة الدراسة اغلبها غير مهيئة و ظهور تشوهات عرضية خاصة الطرق كثيفة الحركة كما توجد طرق في حالة متوسطة وأخرى جيدة

### \_3\_4\_3\_ المواقف :

تعاني منطقة الدراسة من مشكل المواقف العشوائية و هذا يعود الى غياب مواقف للسيارات بالمحيط المجاور كما تشهد انتشار للسيارات على طول الطريق مما يعرقل حركة المرور على بمنطقة الدراسة كما تؤثر على حركة المشاة

#### الشكل رقم (20):يمثل مواقف السيارات بمنطقة الدراسة

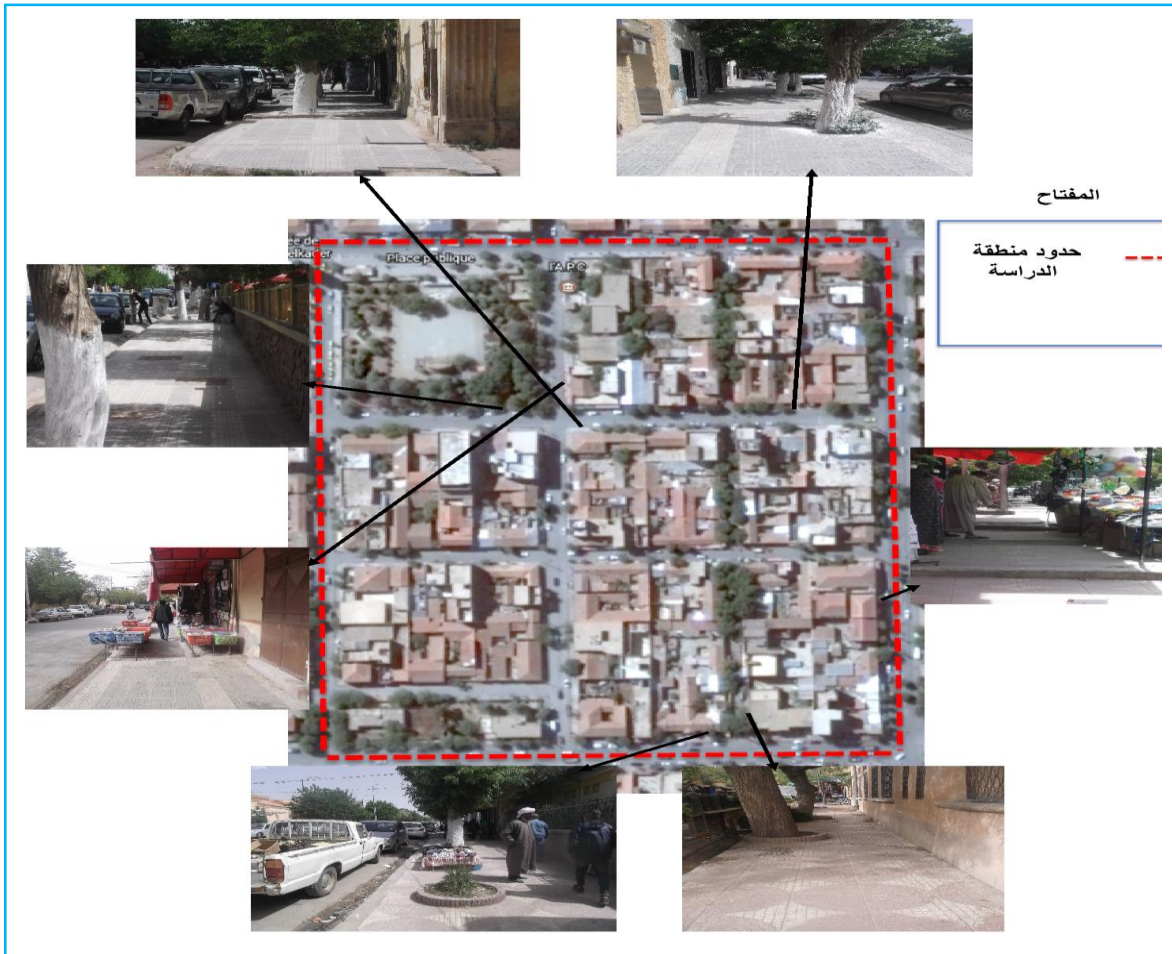


المصدر : صورة جوية +معالجة الطالب 2017

من خلال الشكل (37) و المعاينة الميدانية نلاحظ ان حالات التوقف غير قانونية كما تؤدي الى حوادث على مستوى المفترقات و اكتظاظ في الحركة الميكانيكية بمنطقة الدراسة وهذا يعود الى استغلال جوانب الطريق كمواقف و ممرات المشاة مما يؤدي بالمشاة الى قطع الطريق بطريقة فوضوية مما يعرض حياتهم للخطر.

**4\_ دراسة الأرصفة :** تمثل الأرصفة العنصر الهام في دراستنا حيث تتميز الأرصفة بمنطقة الدراسة بالضيق يتراوح عرض الأرصفة ما بين (1.5 الى 3 متر) كما ان التجار يستغلونها لعرض سلعهم وهذا ما يقلص من سعة استيعابها لحركة المشاة ويؤدي بالمشاة الى استعمال الطريق خلال تنقلاتهم

الشكل رقم (21): يمثل الارصفة بمنطقة الدراسة



المصدر : صورة جوية +معالجة الطالب 2017

1\_4 حالة الأرصفة :

الصورة رقم (19) : تمثل حالة متدهورة



الصورة رقم (18) : تمثل حالة متدهورة



الصورة رقم (21) : تمثل حالة جيدة



الصورة رقم (20) : تمثل حالة متوسطة



المصدر : من التقاط الطالب 2017

من خلال الزيارة الميدانية لمنطقة الدراسة نلاحظ بأن الحالة الفيزيائية للأرصفة في حالة متدهورة كما توجد أرصفة جيدة عادة في بعض المناطق.

2\_4\_ التغيير في مناسيب الارصفة:

الصورة رقم (22) : تمثل تغير في مناسب الرصيف

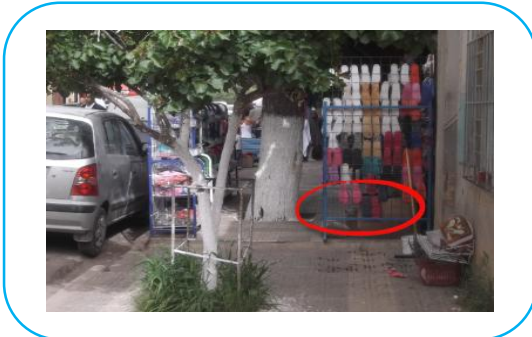


المصدر : من التقاط الطالب 2017

من خلال الدراسة التحليلية لأرصفة المشاة اتضح انها تعرف تغير كبير في المناسب وتباين بين ارتفاع الاسطح المتجاورة نتيجة تواجد بعض العوائق على سطح الرصيف مثل اختراق جذور الأشجار لسطح الرصيف مما يجعل المشاة يقومون بتجنبها والمشي في قارعة الطريق وكذلك عدم استخدام الميل الطولي للرصيف بدل الدرجات كما تشهد الأرصفة بمنطقة الدراسة عدم مراعاة حركة ذوي الاحتياجات الخاصة.

#### 3\_4 المسافة الخالية :

الصورة رقم (24) : المسافة الخالية مستغلة لعرض السلع



المصدر: من التقاط الطالب 2017

الصورة رقم (23) : المسافة الخالية



المصدر: من التقاط الطالب 2017

الصورة رقم (25) : تمثل تموضع عشوائي



المصدر: من التقاط الطالب 2017



المصدر: من التقاط الطالب 2017

من خلال الصور والمعايينة الميدانية لاحظنا بأن الأرصفة تحتوي على مسافة خالية غير مطابقة للمعايير

الهندسية للتصميم وهذا لتواجد أحواض الأشجار بشكل عشوائي على الرصيف وعدم احترام المسافة

الخالية .

#### 4\_4\_ الحيز الرأسي :

الصورة رقم (27) : تمثل الحيز الرأسي للإشارة العمودية

الصورة رقم (26) : تمثل الحيز الرأسي لمظلات



المصدر: من التقاط الطالب 2017

المصدر: من التقاط الطالب 2017

من خلال الزيارة الميدانية و الصور نجد ان الارتفاع الراسي للعلامات المرورية اقل من المعيار المسموع به (الارتفاع المسموع به) كما أن ارتفاع مظلات المحلات التجارية اقل من 2.7م مما يعرقل حركة المشاة

#### 5\_دراسة الأنشطة التجارية للحي :

يحتوي حي ( عماري محمد) على 206 محل تجاري يحمل سجل تجاري من أصل 417محل بمركز المدينة أي بنسبة 49.1% مع وجود تجارة فوضوية وهذا ما يدل على أن النشاط الغالب في الحي هو النشاط التجاري الذي بدوره اصبح يؤثر على حركة المشاة خلال التسوق من خلال الممارسات الغير قانونية . وذلك بإستغلال الأرصفة لعرض السلع

#### 1\_5 تصنيف الأنشطة التجارية لحي (عماري محمد) :

يشهد الحي تطور كبير للأنشطة التجارية الممارسة سواء المسجلة او العشوائية حيث تتوزع على مستوى الحي أنشطة متنوعة تصنف الى :

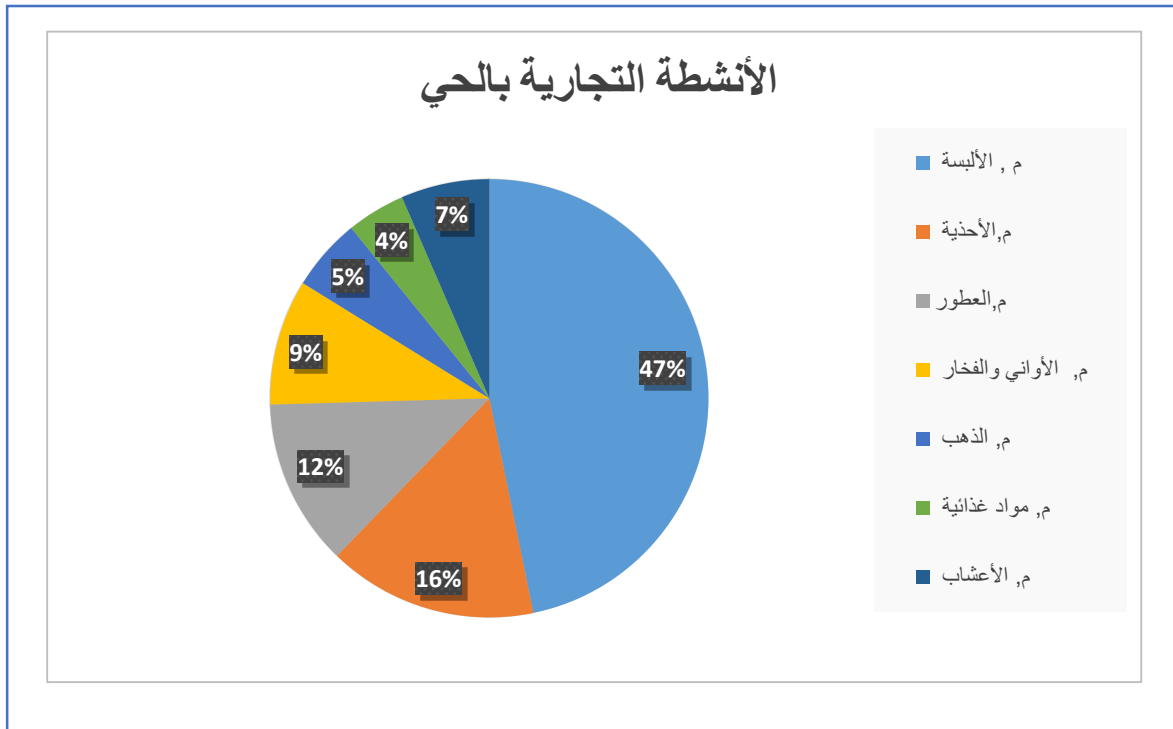
#### 1\_1\_5 الأنشطة المسجلة : يتواجد بالحي (7) أنواع من المحلات التجارية وهي مصنفة كالآتي :

## الجدول رقم (14): أنواع الأنشطة المسجلة بالحي

النوع	محلات الألبسة النسائية و الأطفال	محلات الأحذية	محلات الأواني و الفخار	محلات الأعشاب	محلات العطور	محلات المواد الغذائية	محلات بيع الذهب	المجموع
عدد الأنشطة التجارية	96	32	19	13	26	9	11	206
النسبة	46.6%	15.4%	9.23%	6.5%	12.62%	4.3%	5.33%	100%

المصدر: مديرية التجارة +معالجة الطالب 2017

## الشكل البياني رقم (06):يمثل الدائرة النسبية للأنشطة المسجلة حسب كل نوع



المصدر: مديرية التجارة +معالجة الطالب 2017

من خلال الجدول رقم (14) و الشكل (39) نجد ان نوع المحلات الغالب هو محلات بيع الألبسة النسائية والأطفال بنسبة 46.6% من إجمالي المحلات المسجلة على مستوى الحي

كما تستحوذ محلات بيع الأواني على نسبة 16% و محلات بيع العطور ومواد التجميل بنسبة 12% مما يؤكد ان الفئة المستهدفة من المشاة أغلبها نساء و الأطفال بالحي

### 5\_1\_2\_ الأنشطة الغير المسجلة ( العشوائية ) :تنتشر على مستوى الحي مجموعة من الأنشطة

التجارية الغير قانونية في شكل باعة على الأرصفة و الطرق ، يقدر عددها ب 123 بائع .

#### الجدول رقم (15): أنواع الأنشطة الغير مسجلة (الفوضوية ) بالحي

النوع	الأبسطة النسائية و الأطفال	الأحذية	الأواني و الفخار	الخضر و الفواكه	لمجموع
عدد الأنشطة التجارية	53	21	27	22	123
النسبة	43%	17%	22%	18%	100%

المصدر: تحقيق ميداني 2017

الصورة رقم (29) : تمثل الأنشطة الفوضوية



الصورة رقم (28) : تمثل محلات المسجلة



المصدر: من النقاط الطالب 2017

المصدر: من النقاط الطالب 2017

من خلال الجدول نجد أن الأنشطة العشوائية للباعة تعرف انتشار واسع على مستوى الحي حيث بلغ

عددها 123 مما يؤدي الى عرقلة حركة المشاة بالحي خلال التسوق ويعرض حياتهم للخطر .

## 5\_2\_إستغلال الأرصفة : يشهد حي (عماري محمد) تجاوزات للتجار المسجلين و الباعة رغم وجود قوانين

تمنع استغلال الأرصفة لعرض السلع التي بدورها تؤدي بمتادي الحي الى استعمال الطريق مما يشكل نقاط

تعارض خاصة على مستوى مداخل الحي

الصورة رقم (30) : تمثل إستغلال الأرصفة من طرف التجار



محل لبيع الأحذية



محل لبيع الألبسة



محل لبيع الأحذية



محل لبيع الأواني



محل لبيع الأعشاب



محل لبيع مواد الأغذية

المصدر: من التقاط الطالب 2017

من خلال الصور نجد أن التجار المسجلين يستغلون الأرصفة كليا لعرض السلع و هذا يعود لغياب المراقبة

القانونية لمديرية التجارة على مستوى الحي .

## الصورة رقم (31) : تمثل استغلال الباعة للأرصفة



باعة الخضّر والفواكه



باعة الألبسة



باعة الألبسة



باعة الألبسة

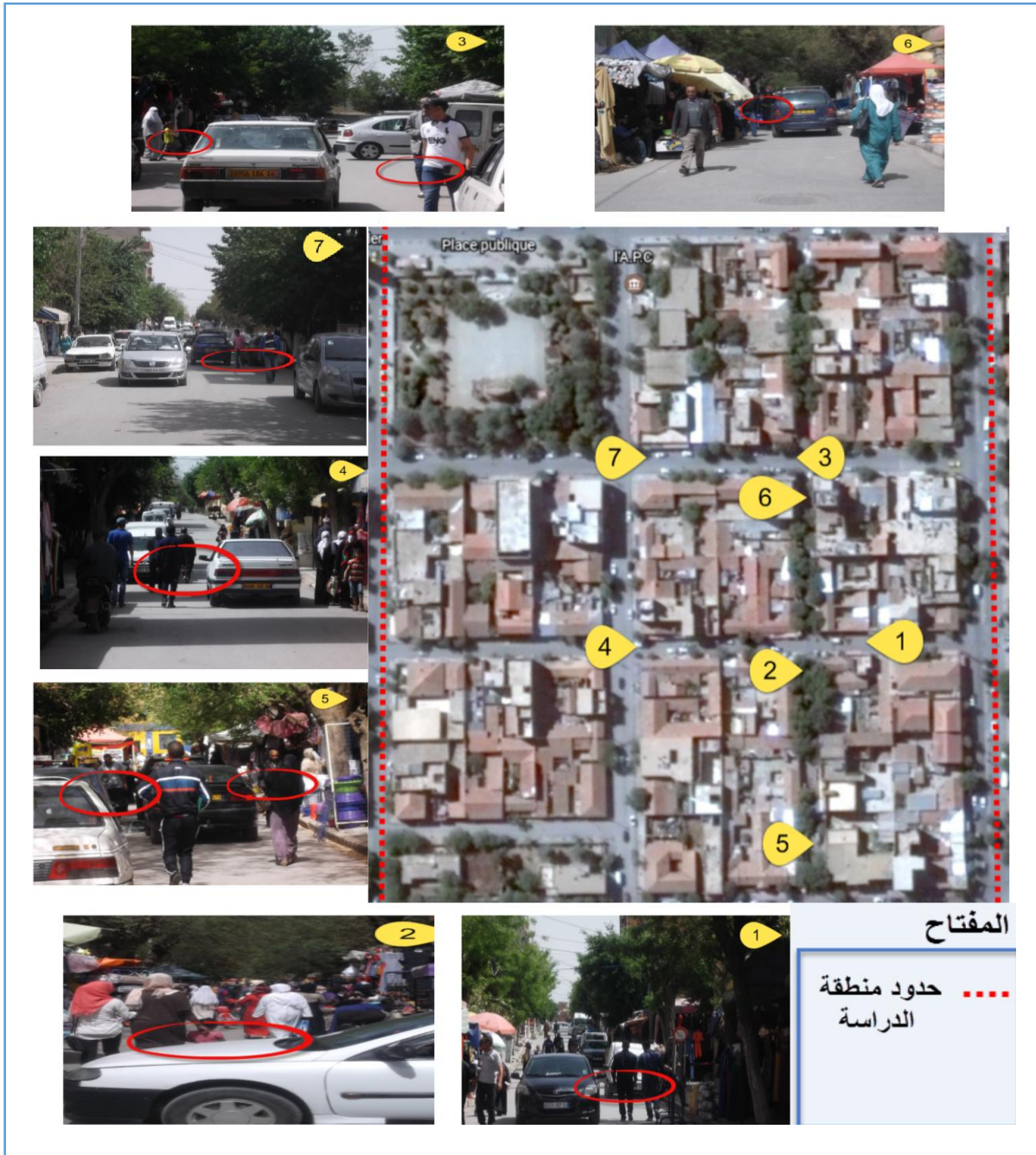
المصدر : من التقاط الطالب 2017

من خلال الصور نجد أن التجارة العشوائية تستغل الأرصفة تماما خاصة عند المفترقات كما توجد حالات تستغل جزء من الطريق مما يوجد فئة المشاة في خطر خلال التسوق وسبب هذه الممارسات يعود الى غياب السلطات المحلية و مصالح الأمن

**5\_3\_ نقاط التعارض :** تشهد منطقة الدراسة حركة للمشاة كثيفة لتركز معظم المحلات التجارية بها كما توجد حركة للمركبات اثناء التنقل داخل الحي او على مستوى الطرق المجاورة له التي تمثل بدورها طرق رئيسية لمركز المدينة مما يجعل الفئة المستهدفة في خطر .

بسبب الاستغلال الغير قانوني للأرصفة من طرف التجار و الباعة يعرف الحي عدة نقاط تعارض لحركة المشاة مع الميكانيكية .

الشكل رقم (22): يمثل نقاط التعارض



المصدر: إعداد الطالب 2017

من خلال الزيارة الميدانية و الصور نجد نقاط التعارض تتوزع على اغلب شوارع الحي لما يشهده من إقبال كبير لحركة المشاة ووجود حركة ميكانيكية به وهذا يعود الى النشاط التجاري و الممارسات التي تعرقل حركة المشاة جراء استغلال الأرصفة من طرف التجار .

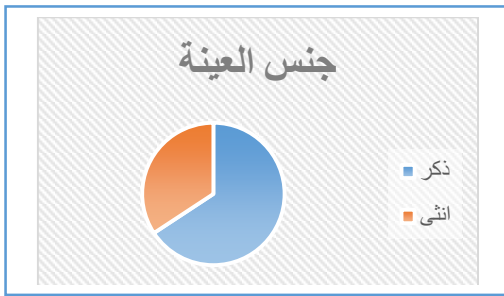
## 6\_تحليل الإستمارة :

تم وضع إستمارة الإستبيان لتعباً من طرف الفئة التي تتراد الحي من أجل معرفة آرائهم عن طريق الإجابة عن الأسئلة الموجهة اليهم بدون ذكر الأسماء مما يعزز حرية الإجابة دون أدنى حرج كما انها تعطي المشارك وقت كافي للإجابة عن الأسئلة حيث كانت الأسئلة على جزئين الجزء الأول يتعلق بالبيانات الشخصية اما الجزء الثاني يخص بيانات حول تنقلات الأفراد خلال زيارتهم للحي .

**العينة :** تم توزيع 200 استمارة حيث أجاب 102 شخص على الإستمارة فكانت أجابة العينة كالتالي :

### 1\_جنس العينة :

الشكل البياني رقم (07):يمثل الدائرة النسبية لجنس العينة



المصدر: إعداد الطالب 2017

الجدول رقم (16): يمثل جنس العينة

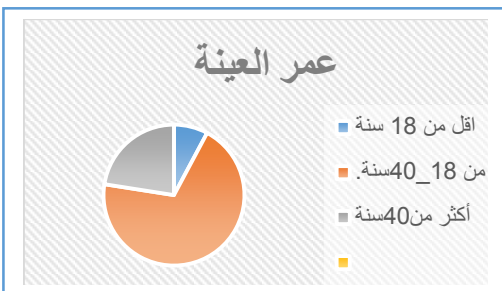
الجنس	العدد	% النسبة
ذكر	67	65.86
أنثى	35	34.31
المجموع	102	100

المصدر: الستمارة الاستبيان 2017

من خلال الجدول يتضح أن شريحة الرجال هي الشريحة الغالبة وهذا لسهولة الاتصال بها أثناء عملية الاستبيان.

الشكل البياني رقم (08):يمثل الدائرة النسبية لعمر العينة

### 2\_عمر العينة :



المصدر: إعداد الطالب 2017

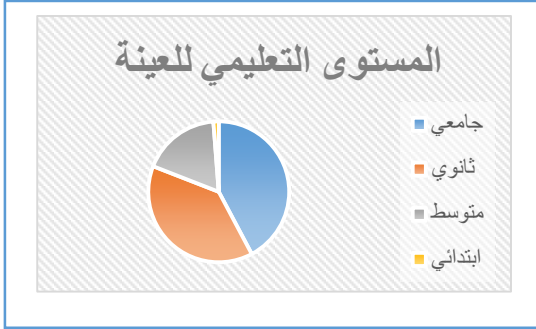
الجدول رقم (17): يمثل عمر العينة

العمر	العدد	% النسبة
أقل من 18 سنة	08	7.8
من 18_40 سنة	71	69.6
أكثر من 40 سنة	23	22.5
المجموع	102	100

المصدر: الستمارة الاستبيان 2017

من خلال الجدول يتضح أن الشريحة العمرية الغالبة هي من 18 إلى 40 سنة وهي الفئة التي تنتقل الى الحي بكثافة عالية.

الشكل البياني رقم (09): يمثل الدائرة النسبية لمستوى التعليمي للعيينة



المصدر: إعداد الطالب 2017

3\_ مستوى العينة :

الجدول رقم (18): يمثل مستوى العينة

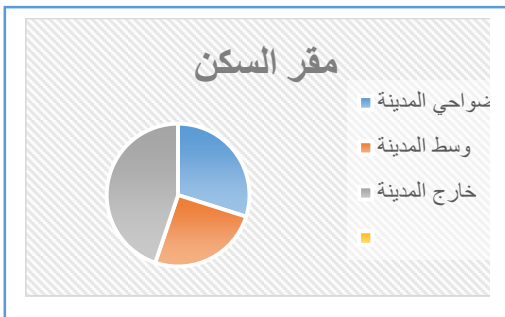
المستوى التعليمي	العدد	% النسبة
جامعي	42	41.7
ثانوي	39	38.2
متوسط	18	17.64
ابتدائي	3	2.9
المجموع	102	100

المصدر: السمتارة الاستبيان 2017

من خلال الجدول يتضح أن المستوى التعليمي الغالب على الحي هو المستوى الجامعي، يمكن استغلال هذه الأخيرة .

4\_ مقر السكن :

الشكل البياني رقم (10): يمثل الدائرة النسبية لمقر سكن العينة



المصدر: إعداد الطالب 2017

الجدول رقم (19): يمثل مقر سكن العينة

مقر السكن	العدد	(%) النسبة
ضواحي المدينة	31	30
وسط المدينة	26	25.4
خارج المدينة	45	44.11
المجموع	102	100

المصدر: السمتارة الاستبيان 2017

من خلال الجدول يتضح أن أغلب زوار الحي هم ينتقلون من خارج المدينة و هذا عائدا لتركز الأنشطة التجارية على مستوى الحي قصد قضاء حوائجهم.

## 5\_ ماهو السبب الرئيسي لزيارتك الى الحي ؟

الجدول رقم (20): يمثل السبب الرئيسي لزيارة الحي

الإجابة	(%) النسبة
شراء	79.6
إستبدال	8
ترفيه	9
غير ذلك	4

ماهو السبب الرئيسي لزيارتك الى الحي

المصدر: الستمارة الاستبيان 2017

من خلال الجدول نجد أن السبب الرئيسي لزيارة الحي هو شراء المستلزمات بنسبة 79.9%

## 6\_ من صاحبك في هذه الزيارة ؟

الجدول رقم (21): يمثل صاحب في الزيارة

الإجابة	النسبة %
بمفردك	30.6
أفراد العائلة	59.3
أصدقاء	10

من صاحبك في هذه الزيارة

المصدر: الستمارة الاستبيان 2017

يوضح الجدول رقم 14 أن اغلب زوار الحي يأتون مع أفراد العائلة بنسبة 59.3% لغرض التسوق .

## 7\_ ماهي وسيلة تنقلك بالحي ؟

الجدول رقم (22): يمثل وسيلة التنقل بالحي

الإجابة	النسبة %
على الأقدام	79.8
سيارة خاصة	12.2
سيارة أجرة	8

وسيلة تنقلك بالحي

المصدر: الستمارة الاستبيان 2017

من خلال الجدول نلاحظ أن معظم المنتقلون الى الحي يتنقلون على الأقدام و هي الوسيلة الأكثر فاعلية خلال التسوق على غرار الوسائل الأخرى المستعملة في الحي ، لتأتي السيارة الخاصة في المرتبة الثانية .

8\_ أكثر الاوقات التي تنتقل فيها الى الحي :

الجدول رقم (23): يمثل أكثر التنقل الى الحي

النسبة %	الإجابة	أكثر أوقات التنقل
34	صباحا	
26	منتصف النهار	
40	مساءً	

المصدر: الستمارة الاستبيان 2017

من خلا الجدول رقم (14) يتبين لنا ان أكثر أوقات التنقل الى الحي هي الفترة المسائية بنسبة

40% مما يدل على ان الحي يشهد حركة كثيفة خاصة في الفترة المسائية

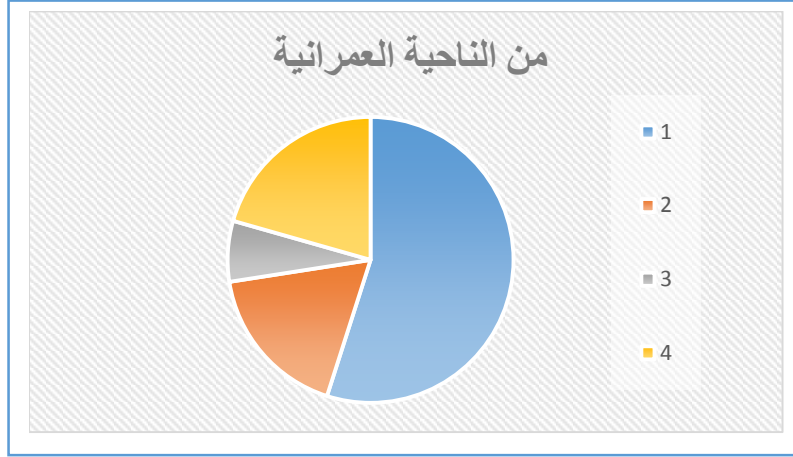
9\_ ما هو السبب أو الأسباب التي قد تكون وراء عدم استخدام المشاة الأرصفة ؟

(جدول رقم(24): أسباب امتناع المشاة من استخدام الأرصفة من (الناحية العمرانية

النسبة %	العدد	الإجابة
54.9	56	(تعديات الباعة أو أصحاب المحلات على الأرصفة 1)
17.6	18	(وجود أعمدة أو أشجار على الأرصفة تعيق المشاة 2)
6.86	7	(ازدحام الأرصفة بالمشاة 3)
20.58	21	الحالة الفيزيائية للأرصفة المتدهورة (عدم وجود التبليط، الحفر ..)( 4 )
100	102	المجموع

المصدر: الستمارة الاستبيان 2017

الشكل البياني رقم(11):يمثل الدائرة النسبية لأسباب امتناع المشاة من استخدام الأرصفة



المصدر: إعداد الطالب 2017

إن اغلبية المشاة وبنسبة 54.9% أجابوا ان أسباب امتناعهم من استخدام الأرصفة هو تعديات الباعة وأصحاب المحلات كما أجاب اخرون بان الحالة الفيزيائية للأرصفة هي السبب الثاني في امتناع المشاة من استخدام الأرصفة بنسبة 20.58% اما السبب هو وجود أشجار و أعمدة تعيق حركة المشاة فكانت الإجابة بنسبة 17.6%

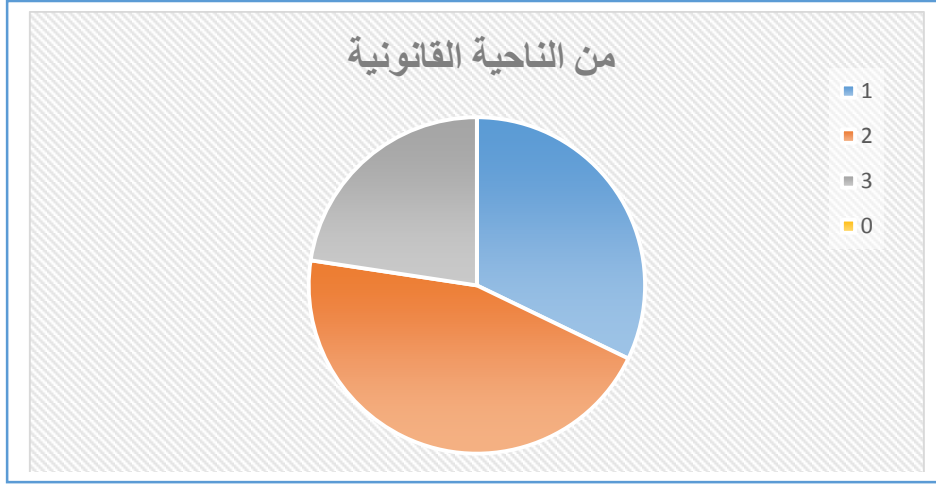
من الناحية القانونية:

( جدول رقم(25): أسباب امتناع المشاة من استخدام الأرصفة من (الناحية القانونية

النسبة %	العدد	الإجابة
32.35	33	(غياب مراقبة مديرية التجارة 1)
45	46	(عدم فرض عقوبات على المخالفين 2)
22.54	23	(تقصير مصالح الأمن 3)
100	102	المجموع

المصدر: الستمارة الاستبيان 2017

الشكل البياني رقم (12): يمثل الدائرة النسبية لأسباب امتناع المشاة من استخدام الأرصفة



المصدر: إعداد الطالب 2017

كانت معظم إجابات المشاة عدم فرض عقوبات على المخالفين بنسبة 45% أما 32.35% من المشاة أقرروا أن غياب مراقبة مديرية التجارة هو السبب وكانت اجابات 22.5% منهم هي تقصير مصالح الأمن .

### 7\_ خلاصة تحليل الإستمارة :

من خلال الدراسة التحليلية لأراء المواطنين الذين يرتدون على الحي (عمارى محمد) فقد كان لكل رأي حيث استخلصنا ما يلي :

\_أغلبية المشاة الذكور من فئة الشباب ذو مستوى تعليمي جيد.

- الوافدون الى الحي اغلبهم يقيمون خارج المدينة بنسبة كبيرة يرتادون الحي من اجل الشراء

\_اشار اغلب المشاركين في الاستمارة بان السبب الرئيسي لإمتناع المشاة من استعمال الأرصفة يعود الى

تعديات الباعة واصحاب المحلات على الأرصفة كما أن عرض الأرصفة غير كافي لحركة المشاة

- من الناحية القانوني غياب المراقبة وعدم تنفيذ القوانين

**8\_ خلاصة الدراسة التحليلية :**

يتضح لنا من الدراسة التحليلية لمنطقة الدراسة مجموعة من الإيجابيات ومجموعة من السلبيات:

**8\_1\_ الإيجابيات:**

\_الموقع الإستراتيجي المهم للحي في وسط المدينة يعطيه أهمية بالغة.

\_يعتبر نقطة إستقطاب لحركة المشاة

\_يتصل بأهم المحاور المهيكلية للمدينة

\_ترتكز بالحي معظم المحلات التجارية .

**8\_2\_ السلبيات:**

\_تداخل الحركة الميكانيكية مع حركة المشاة

\_الحي يشهد حركة كبيرة للمشاة

\_تواجد بعض التجهيزات التي لا تتوافق مع وظيفة الحي

\_ضيق الأرصفة وهو ما يسمح للمشاة باستعمال الطريق مما يعرض حياتهم للخطر

\_الحالة الفيزيائية المتدهورة للأرصفة توجد صعوبة التنقل عليها.

\_استغلال الأرصفة من طرف التجار.

\_عدم استخدام الميل الطولي على الأرصفة بدل الدرجات لتأمين حركة ذوي الاحتياجات الخاصة.

\_عدم توفر الأرصفة على حواجز مخصصة للمشاة تقوم بحمايتها وفصل حركة المشاة على الحركة الميكانيكية.

\_غياب أو عدم وضوح ممرات المشاة على طول الطريق وهذا ما يسبب خطر على المشاة أثناء قطع الطريق.

## 9\_الإقتراحات و التوصيات :

بعد التطرق لحركة المشاة وما يتعلق بها على مستوى الارصفة ومن خلال ما تم تناوله في الفصول السابقة سنقوم بربط الافكار قصد الخروج بحلول مناسبة يمكن اخذها بعين الاعتبار .ومن هذا المنطلق قمنا بدراسة مدينة السوقر حيث تطرقنا إلى جميع مقوماتها, بعد ذلك قمنا بتحليل منطقة الدراسة (حي عماري محمد) لنخرج بعد ذلك باقتراحات الهدف منها توفير الراحة والأمان لحركة المشاة.

## 9\_1\_الإقتراحات

\_الفصل بين حركة المشاة و حركة المركبات .



\_تحديد اوقات معينة خلال اليوم لدخول المركبات الى الحي

\_توفير الأرصفة بعروض ملائمة بالنسبة لمستوى الطريق القائمة عليه

\_رصف مداخل الحي برصف المشاة مثل البلاط المعشق وذلك لإعطاء معنى الأولوية لحركة المشاة



\_ تحديد السرعة القصوى ب 30 كم/ سا على طول الشارع

## 2\_9\_ التوصيات:

\_ ضرورة وجود شبكة لحركة المشاة يتم تخطيطها بالتكامل مع شبكة حركة المركبات.

\_ الفصل بين حركة المشاة وحركة المركبات أفقياً بوجود معابر للمشاة وإشارات تنظيمية.

\_ يجب توفر الحماية والأمن والوقاية من الأخطار المحلية بالنسبة للمشاة.

\_ توفير الميول الطولية والبعد عن أي منحنيات أو خشونة في سطح الرصيف لتسهيل حركة ذوي الاحتياجات الخاصة.

\_ عناصر التشجير والتأثير على الأرصفة يجب أن تكون ملائمة لأبعاد الرصيف.

\_ إزالة عوائق حركة المشاة مثل السلع ، أعمدة الإعلانات .

\_ ضرورة وجود ممرات عبور المشاة عند التقاطعات

\_ مراقبة الأنشطة التجارية وفرض عقوبات على المخالفين

## الخاتمة:

في ختام دراستنا هذه التي ارتكزت أساسا على الأرصفة وحركة المشاة داخل المناطق التجارية لما لها من أهمية كبيرة داخل النسيج العمراني للمدينة وخاصة في الوقت الراهن بعد التضخم الكبير الذي تشهده المدن، فقد أصبحت اهتمام الباحثين لتحقيق الراحة و الأمان للمشاة خلال تنقلاتهم.

فمن هذا المنطلق قمنا بدراسة وتحليل الارصفة و النشاطات التجارية بحي (عماري محمد) بمدينة السوقر خاصة من الجانب التقني والميداني لها ووجدنا انها لا تحظى باهتمام كبير من طرف المسؤولين حيث تشهد الارصفة تعدي كبير من طرف التجار وهذا ما افترضناه في دراستنا في ظل غياب السلطات المعنية بالإضافة لتدهورها في بعض المناطق ،وهذا ما يسبب عائق كبير امام مستعمليه من رواد الحي وتوصلنا الى اقتراح حلول التي نراها مناسبة وقريبة للواقع قابلة للتجسيد على الحي التي تتمثل في اعادة ترميم بعض الارصفة ومنع استغلالها من طرف التجار حتى نسمح بتنقل المشاة وتستوعب أكبر عدد بالإضافة لتوفير اشارات ضوئية، اشارات مرور خاصة بالمشاة،

التي يمكن أن تساهم في توفير الأمن لحركة المشاة وتبقى الإشارة الى تواصل الابحاث والدراسات في هذا الموضوع حتى يبقى المجال مفتوح لإيجاد الحلول الكفيلة لتشجيع على المشي ،ونخلص في الأخير إلى أمل توفر أرصفة وممرات مشاة امنة ومريحة لكل فئات المجتمع بمدينة السوقر.

**قائمة المصادر و المراجع :****الكتب بالعربية :**

"دليل تصميم الشوارع الحضرية في أبوظبي" (2009).

د. محمد صبحي، "دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع" ط1 المملكة العربية السعودية، (2005).

سليمان الشامي استاذ بكلية الهندسة المدنية جامعة دمشق (كتاب هندسة الطرق و الشوارع في المدينة 1989-1990).

سليم بوقنة ,دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري لجماعي : دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة.

د. سمير ابو عيشة، "دليل معايير ومقاييس إعداد المخططات العمرانية" ط1، وزارة الحكم المحلي، الإدارة العامة للتنظيم و التخطيط العمراني ، فلسطين،(2013).

**الكتب بالفرنسية :**

J ,proud foot ،city netail structure economic geography

Plan directeur des chemins pour pietons

**مقالات :**

عبد الحميد عبد الواحد (مقدمة في تخطيط وتصميم المناطق الخضراء ) ، القاهرة / دار غريب للطباعة .

الإدارة العامة للتشغيل والصيانة "الاشتراطات الخاصة بالخدمات البلدية المتعلقة بالمعاقين"، وزارة الشؤون البلدية والقروية ، المملكة العربية السعودية،(1981).

#### القرارات :

القسم السادس المخالفات المتعلقة بالطريق من ( قانون العقوبات ) 2012

#### تقارير الدوائر المؤسسات:

الإحصاء العام لعدد السكان 2013

تقرير مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة السوق

#### الرسائل:

محمد أحمد سليمان :التشكيل العمراني والمعايير التصميمية لمراكز المدن ،رسالة دكتوراه ،كلية الهندسة بشبرا ،قسم العمارة جامعة الزقايق سنة 1996

#### المجلات :

د طه مصعب حسين الخزرجي ، م،م قاسم جاسم الحداد مذكرة تقييم كفاءة الوظيفة التجارية في قضاء الدجيل جامعة تكريت /كلية التربية (العدد 7 مجلة كلية التربية الأساسية / جامعة بابل أوت

(2002\_12م)

نعم بجزء الله