

مقدمة:

ان الشوارع هي المكون الأساسي والشرياني للمدينة، وناظما مهما وبوصلة للحركة السكانية والفيزيائية في المدينة، ويمكن القول إن تخطيط الشوارع من أهم الأمور التي يجب الاهتمام بها وذلك بإنجاز المخططات العمرانية وبكفي القول أن الدراسات في الاتحاد السوفياتي السابق أثبتت أن 70% من حوادث السير تعود سببها إلى سوء تخطيط الطرق (رؤية سيئة، تقاطعات عديدة، تغييرات مفاجئة في الاتجاه، ..الخ)، وأشار باحث فرنسي إلى أن النسبة المذكورة أعلاه هي في الأصل 80%. كما تعتبر المدينة شكلا ومضمونا ينعكس انعكاسا واضحا لتطور النقل و وسائله ، وبالتالي فإن شبكة المواصلات تتلاءم مع تطور في نوعية هذه الوسائل ، حيث نجد في المدن الرومانية أن لضرورات الحركة السريعة لا بد لها من تنفيذ شوارع مستقيمة ذات ميل محدودة بعرض كاف لمرور العربات السريعة بالاتجاهين، ولتجنب الأخطار التي يتعرض لها المشاة كان لا بد أيضا من فصل حركة العربات عن حركة المشاة في الشارع.

وفي المرحلة الإقطاعية في أوروبا الغربية عندما تفوقعت المدينة على نفسها وأصبحت قرية مسورة ذات اكتفاء ذاتي واختفت عناصر الحركة والاتصال السريعين فيها وتحولت طرق هذه المدينة إلى أزقة وحواري ضيقة، لم يزد عرضها في بعض الأحيان عن 70 سنتمرا إلى أن كان عصر النهضة واكتشاف التجارة والتطور في الصناعة الذي فتح الآفاق من جديد أمام مسافات بعيدة المدى بين المدن في البلد الواحد أو مع الخارج، فكان لا بد من تطور شرايين المواصلات لتواكب هذا التطور وتستوعب التطور التقني الذي حققته وسائل النقل التي كانت تزداد سرعتها باستمرار، وهكذا أصبحت المدينة بحاجة إلى ممرات لخطوط السكك الحديدية أولا والسيارات فيما بعد، وبدأت تتهاوى أبنية لتحل محلها ساحات تنتصب عليها شوارع تزداد عرضا باستمرار، وأصبحت شرايين المواصلات تشغل مساحات متزايدة في المدينة تصل إلى 40% من كامل مساحتها، كما أن الحوادث كانت تزداد باستمرار خصوصا وأن زوايا الرؤيا لم تكن تتلاءم وازدياد سرعة

وسائط النقل وتطور أعدادها، ونتيجة للتطور الصناعي الكبير ازداد عدد وسائط النقل الخاصة في المدن ووصل أحيانا إلى 500 سيارة لكل 1000 من السكان، ولقد أدى هذا العدد إلى قطع التوازن بين ما هو مخصص لوسائط النقل الخاصة ووسائط النقل المشتركة وازداد التعقيد في شبكة المواصلات في المدن، وتطلب تخصيص مساحات لشوارع كبيرة جدا لتكفي هذا السيل المتزايد من السيارات خصوصا وأن النقل الخاص يتطلب مساحات شوارع تزيد ب (20) مرة عن المساحات اللازمة للنقل المشترك وهذه تحتاج بدورها إلى مساحات وتعادل المساحات اللازمة للمشاة.

ونظرا لكون الدراسات حول التحسين الوظيفي للشوارع الرئيسية، يختلف من مجتمع لآخر، فما يثبت فعاليته في أحد المجتمعات قد لا يكون فعالا في مجتمع آخر، (الاجتماعي) حيث ان شبكة النقل تعتبر من العناصر المتغيرة من مجتمع لآخر مما يثبت عدم تعميم الاستراتيجية.

وعلى غرار هذا النوع من الدراسات الخاصة بالتحسين الوظيفي للشوارع الرئيسية مسى العديد من الدول ومن بينها الجزائر التي لم تعمل به بصورة محكمة الا بعد الظواهر السلبية التي عرفت ولا زالت تعرفها المدن الجزائرية سواء الكبيرة منها، المتوسطة أو الصغيرة، وكان هذا لعدة عوامل تزايد عدد المركبات ... بالاضافة الى التطبيق السيئ للقوانين المتعلقة بتصميم الشوارع الرئيسية.

ولا شك أن مدينة بسكرة وبالخصوص شارع الزاب كغيره من الشوارع الرئيسية يعرف اليوم مجموعة من المشاكل التي تظهر جليا من خلال تطور متطلبات السكان العصرية وكذلك سوء التخطيط الذي نتج عنه شارع غير وظيفي ، وأدى الى استهلاك المجال العمراني بطريقة غير عقلانية.