

مقدمة الفصل:

نتناول في هذا الفصل الدراسة المقارنة بين مدينتي بسكرة و باتنة، و نتطرق من خلاله إلى أهم العوامل التي تتدخل في زيادة نسبة مشاكل النقل الحضري و كذا في توزيع حركة المركبات في المدينتين و لقد تطرقنا في هذا الفصل إلى :

- تقديم عام لمدينة باتنة، و كذا، المقارنة بين الإحصاءات السكنية و السكانية والمساحة في المدينتين و وظيفتهما.
- البنى التحتية و النقل و لقد تطرقنا خلاله إلى المقارنة بين واقع النقل الحضري في المدينتين و شبكة الطرق الحضرية و كذا خصائص شبكة كل منطقة على حدى.
- خلل الحركة الذي نقوم من خلاله بدراسة مشاكل النقل الحضري في المدينتين(الإكتضاض، النقاط السوداء..).
- النقل الجامعي (عدد الخطوط و الحافلات في المنطقتين).
- نسبة تمركز التجهيزات في مركز المدينتين.
- و في الأخير بعض الحلول و الإقتراحات التي من شأنها التخفيف من الضغط على البنى التحتية و كذا تساعد على الإستهلاك الجيد للهياكل للتقليل من الإزدحام المروري.

تقديم لولاية باتنة :

تقع ولاية باتنة في الجزء الشرقي من البلاد(شمال شرق)، تتربع على مساحة 12.038.76 كلم² يحدها شمالا أم لبواقي، ميلة و سطيف و جنوبا بسكرة و من الشرق ولاية خنشلة أما من الغرب ولاية مسيلة¹



خريطة 01: الموقع الجغرافي لمدينة باتنة

المصدر: منوغرافيا ولاية باتنة 2016

الموقع الإداري:

قسمت ولاية باتنة إلى 24 دائرة و 61 بلدية، و بلدية باتنة تتربع على مساحة إجمالية تقدر ب 116.41 كلم² يحدها من الشرق عيون العصافير و فسديس، من الغرب بلدية الشعبة، من الشمال كل من بلديتي وادي الماء و سريانة، و من الغرب بلدية تازوولت و وادي الشعبة.²

¹ منوغرافيا ولاية باتنة، 2016

² المرجع نفسه

مخطط 01: الموقع الإداري لمدينة باتنة



المصدر: شبكة الإنترنت

الدراسة المقارنة بين مدينتي باتنة و بسكرة :

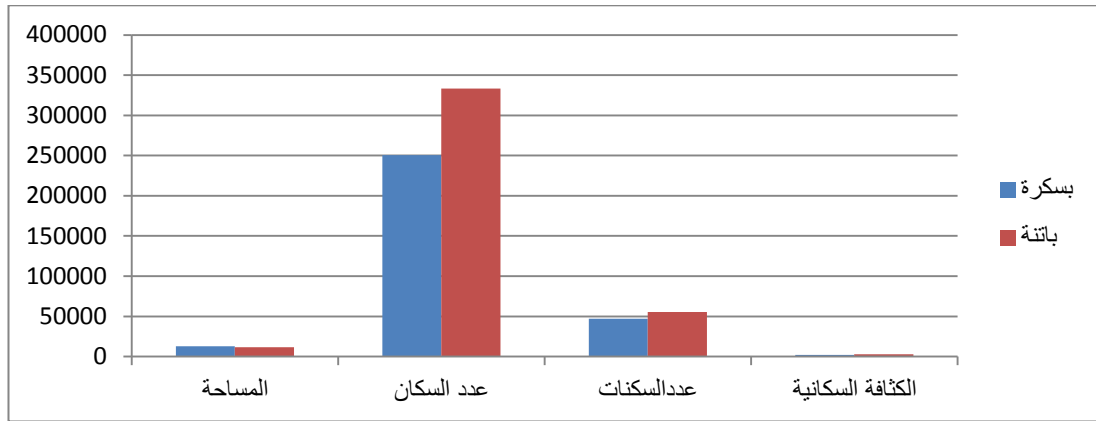
نقوم هنا بحصر أهم العوامل البارزة المتحكمة في توزيع حركة المركبات على الهياكل القاعدية لكل من منطقتي بسكرة و باتنة ومنه مقارنة النتائج المحصل عليها للوصول إلى اسباب مشاكل النقل في مدينة بسكرة و كذا الحلول المناسبة لها.

السكن و السكان :

جدول 01: مقارنة بين خصائص مدينتي بسكرة و باتنة

مدينة باتنة	مدينة بسكرة	المتغيرات
116.41	127.70	المساحة (كلم ²)
333500	250403	تقديرات السكان (ساكن)
74040	55431	السكنات
2865	1961	الكثافة السكانية (ساكن/كلم ²)
تعتبر مدينة باتنة مدينة تجارية خدماتية ترفيهية	تعتبر وظيفة المدينة خدماتية، فلاحية	وظيفة المدينة

المصدر: من إعداد الطالبة إعتامدا على PDAU و منوغرافي ولاية



تمثيل بياني 01 : مقارنة بين الخصائص العامة لمدينتي باتنة و بسكرة

التعليق:

نلاحظ من خلال التمثيل البياني أن بلديتي باتنة و بسكرة تتقاربان في المساحة هذا من جهة و من جهة أخرى عدد سكان باتنة يزيد عن عدد سكان بسكرة بنسبة قليلة هذه النسبة تتوافق مع عدد السكنات و الكثافة السكانية بالمنطقة إلا أن هذه الأخيرة (بسكرة) تعاني من مجموعة من المشاكل على مستوى النقل من هنا نحدد بان المشكل لا يتعلق بالمساحة ولا بعدد السكان و نتوجه إلى دراسة واقع النقل الحضري و خاصة الجوانب التنظيمية و التسييرية في كلتا المنطقتين .

البنى التحتية و النقل :

1) وظيفية النقل الحضري في مدينتي باتنة و بسكرة

في هذه الحالة نقوم بتوضيح الوظيفية الحالية للنقل الحضري وفق الجدول التالي :

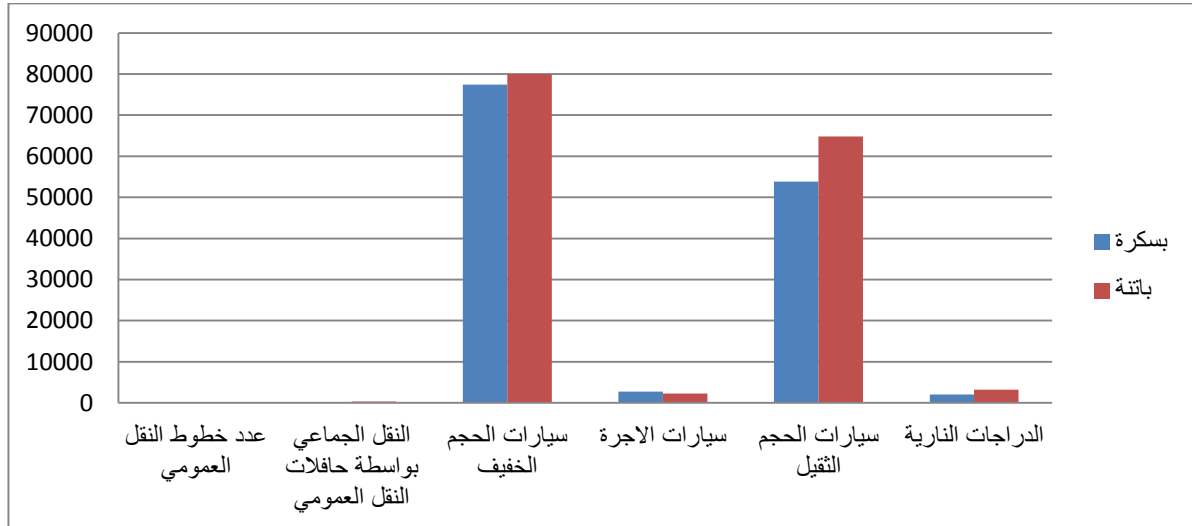
باتنة	بسكرة	المتغيرات
26	20	عدد خطوط النقل العمومي
323	68	النقل الجماعي بواسطة حافلات النقل العمومي خاص+etub
80010	77430	سيارات الحجم الخفيف(الشخصية السياحية و النفعية)

الفصل الثالث الدراسة التحليلية المقارنة لواقع النقل الحضري بين مدينتي بسكرة و باتنة

2292	2740	سيارات الأجرة
64812	53859	سيارات الحجم الثقيل
3250	2077	الدراجات النارية

جدول 02: مقارنة بين حضيرتي المركبات في مدينتي بسكرة و باتنة

المصدر: من إعداد الطالبة إيمادا على معطيات من ولاية بسكرة و مديريةية النقل لولاية باتنة وكذا الإستعانة ببعض طلبة المعهد المعهد .



تمثيل بياني 02: مقارنة بين حضيرتي المركبات في مدينتي بسكرة و باتنة

التعليق :

عند ملاحظتنا للوضعية الحالية للنقل الحضري في كل من بسكرة و باتنة نلاحظ ان هناك اختلاف بينهما من حيث وسائل النقل و الخطوط التابعة للنقل الحضري العمومي، فباتنة تحتوي على عدد أكبر من الخطوط مقارنة مع مدينة بسكرة كذلك الحال بالنسبة للحافلات تفوقها ب 3 اضعاف بينما وسائل النقل الاخرى سيارات ، دراجات نارية، سيارات النقل الحضري يمكننا أن نقول بانها بنسب متقاربة بين المدينتان إذا اخذنا في الحسبان حجم السكان في كلتا المدينتان (لباتنة و بسكرة).

(2) وضعية شبكة الطرق :

الشبكة	باتنة	بسكرة
الطرق الأولية	<p>شبكة الطرق في مدينة باتنة مهيكلة على محورين مهمين هما:</p> <p>المحور شمال-جنوب: يعد هذا المحور من اهم المحاور الرئيسية في المدينة كونه يمثل المحرك الرئيسي و الشريان المغذي للحركة و الاتصالية داخل المدينة و خارجها، ويتشكل هذا المحور من الطريق الوطني رقم 03، طريق بسكرة، نهج الجيش، نهج الإستقلال، و شارع قسنطينة.</p> <p>المحور شرق-غرب: يتشكل من المحور شرق غرب مخترقا وسط مدينة باتنة عن طريق ممرات محمد بوضياف، طريق تازولت، و شارع عبد المجيد عبد الصمد، و الطريق الوطني رقم 31</p>	<p>شبكة الطرق في المدينة تحتوي على 7 شوارع اولية هي شارع الأمير عبد القادر الذي هو إمتداد للطريق الوطني رقم 03 من الناحية الشمالية الغربية ومن الناحية الشرقية يلتقي بطريق شتمة الذي هو امتداد للطريق الوطني رقم 31، طريق سيدي عقبة الذي هو إمتداد للطريق الوطني رقم 83، شارع الزعاطشة الذي هو إمتداد للطريق الوطني رقم 03 من الناحية الجنوبية، أما بالنسبة لطريق بوسعادة فهو إمتداد للطريق الوطني رقم 46، و شارع الحكيم سعدان هذه الطرق تضمن الموصولية في المدينة مع بقية أطرافها</p>
الطرق الثانوية	<p>هي الطرق التي تظم الأحياء عن طريق الشبكة الرئيسية، تعتبر الطرق معبدة و في حالة جيدة عرضها يتراوح بين 7 و 12م تتكون شبكة الطرق الثانوية من عدة محاور و طرق مزدوجة و محفوفة بالأشجار و المساحات الخضراء تتمثل في : ممرات بن بولعيد تشكل مزيج من وسط المدينة، ممرات مناصريه (حي شيخي)، شارع الأوراس</p>	<p>تعتبر الطرق معبدة و في حالة متوسطة معظمها تعامد الطرق الرئيسية من بينها : شارع الإخوة صاولي، شارع اول نوفمبر، شارع 5 جويلية، شارع ابن باديس، شارع الإخوة مناني، شارع سي الحواس</p>

الطرق الثالثة	هي عنصر ربط بين الأحياء (حي كشيدة، حي أفراج) يتراوح عرضها ما بين 5 و 6 متر ¹	هي عنصر ربط داخل الأحياء تتميز بأنها قليلة الحركة
---------------	--	---

جدول 03 : شبكة الطرق في مدينتي بسكرة و باتنة

المصدر: من إعداد الطالبة إعتامدا على التحقيق الميداني و مذكرة تخرج للطالبة ربيعة حواس

خصائص شبكة الطرق :

خصائص المحاور (شمال - جنوب)،(شرق -غرب) لمدينة باتنة : يمكننا حوصلة هذه الخصائص كالتالي :

عرض القارعة	الطول	المحور	
12	1125	شارع طريق قسنطينة	المحور المهيكل شمال / جنوب
10	1050	نهج الإستقلال	
10	1350	نهج الجيش	
12	1950	طريق بسكرة	
16	1275	الطريق الوطني رقم 03	
12	2738	شارع الحاج عبد المجيد عبد الصمد	المحور المهيكل شرق / غرب
10	1650	طريق تازولت	
17	1725	ممرات محمد بوضياف	
16	1275	الطريق الوطني رقم 31	

جدول 04: خصائص الطرق الأولية في مدينة باتنة

المصدر: من إعداد الطالبة إعتامدا على معطيات مديرية النقل لولاية باتنة

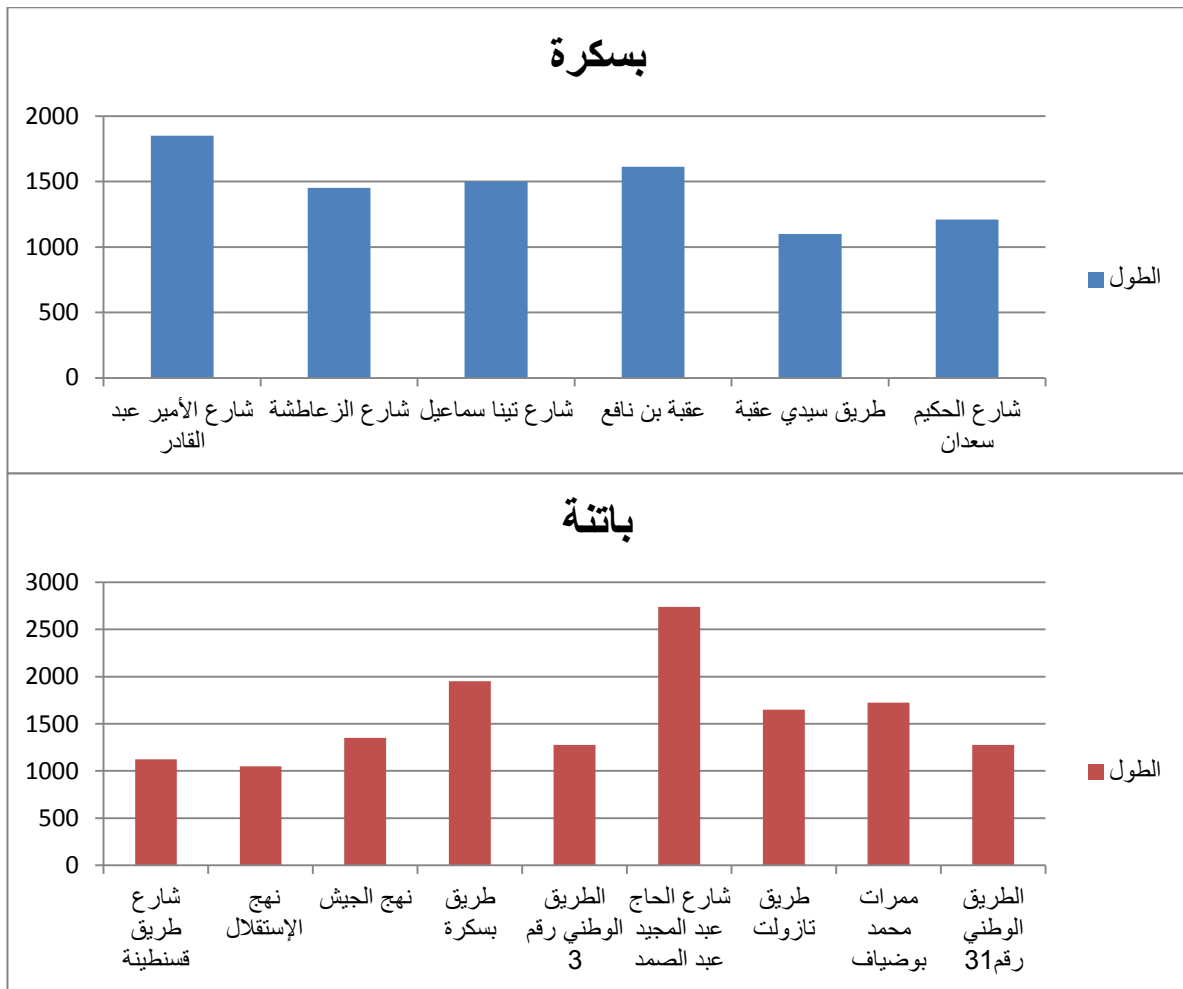
¹ ربيعة حواس، دراسة تقييمية لمخطط النقل الحضري بمدينة باتنة، 2010/2011، ص 132،133،134

خصائص الطرق الأولية لمدينة بسكرة :

عرض الفارعة	الطول	الطريق
12	1850	شارع الأمير عبد القادر
12	1453	شارع الزعاطشة
20	1500	شارع تينا سماعيل
25	1614	عقبة بن نافع
18	1100	شارع طريق سيدي عقبة
9	1210	شارع الحكيم سعدان

جدول 05: خصائص الطرق الأولية في مدينة بسكرة

المصدر: من إعداد الطالبة إعتامدا على معطيات مديرية النقل لولاية بسكرة



تمثيل بياني، 03،04: خصائص الطرق الأولية في مدينتي بسكرة و باتنة

التعليق :

نلاحظ بان باتنة تعتمد على محورين رئيسيين في الحركة و هما اللذان يوجهان حركة المركبات وسط المدينة هذه المحاور تضم الطرق الرئيسية و مجموعة الطرق الثانوية التي يمكننا إعتبارها تشمل و تحتضن جميع أطراف المدينة، في المقابل بسكرة تعتمد على مجموعة من المحاور الرئيسية الذين من شأنهم تخفيف الضغط على المحاور الأخرى لكن هذا لم يتحقق و كذلك الحال بالنسبة للطرق الثانوية التي رغم كثرتها لم تخفف من الإزدحام الذي تعاني منه المنطقة (مركز المدينة) بل التدفقات كلها تصب فيه بإختلاف أنواع الآليات و منه فان المدينة تتوفر على البنى التحتية اللازمة لكن الإشكال في طريقة إستعمال و إستغلال هذه الهياكل.

خلل الحركة :

عندما نتحدث عن خلل الحركة يتبادر إلى ذهننا الكثير من المشاكل التي يعكسها النقل الحضري على المحيط الحضري بصفة عامة و على الإنسان و البيئة بصفة خاصة هذه المشاكل لاتعد تنطرق في الجدولين 06،07 إلى بعض منها على مستوى المدينتين :

نقاط الازدحام	
مدينة باتنة	مدينة بسكرة
تكدس هذه النقاط تتعدم فلقد كانت هناك نقطة سوداء ظاهرة هي وسط المدينة مكان انطلاق جميع حافلات النقل الحضري العمومي لكن قامت البلدية بمحاولة التخلص منها سنة (2008-2012) و قامت بتغيير كل نقاط انطلاق الخطوط تكونت بعدها 4 نقاط ازدحام خاصة في أوقات الذروة وهي تشمل : طريق عبد المجيد عبد الصمد، طريق مصطفى قودة، شارع الجيش الوطني الشعبي، الطريق الوطني رقم 3 .	تبلغ عدد نقاط الازدحام الموجودة في بسكرة 10 نقاط حسب ما قاله مدير المديرية العامة للأمن الحضري و هي كالتالي : جسر جبلون(حي المجاهدين)، مفترق طرق لعزيلات، مفترق الجامعة، نهج الزعاطشة، نهج التحويط الجنوبي(1) الحوزة، حي البخاري، شارع بوسنة مختار (ثانوية العربي بن مهدي)، مفترق المحكمة، الجزء الثاني من منطقة العالية نحو الشؤون الدينية

جدول 06 : نقاط الازدحام في مدينتي بسكرة و باتنة

المصدر: من إعداد الطالبة إعتامدا على معطيات المديرية العامة للأمن الحضري لولاية بسكرة و مديرية النقل لولاية باتنة

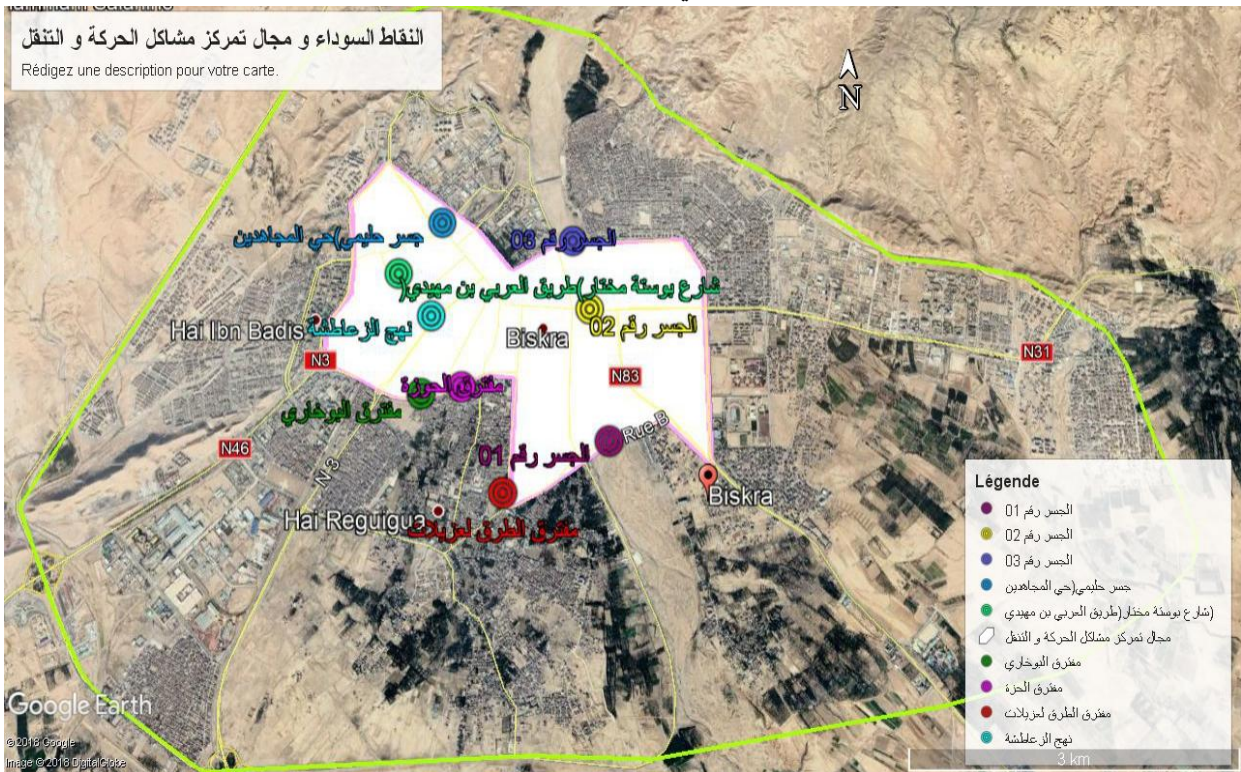
الخلل	بسكرة	باتنة
الإكتضاض	تعاني بسكرة من الإكتضاض في حركة المركبات على مستوى الطرق الأولية (نهج الأمير عبد القادر، نهج الزعاطشة...)، و كذا بعض الطرق الثانوية (5 جويلية..) في جميع الاوقات مما يؤدي إلى عرقلة السير والحركة في مركز المدينة و كذلك بين قطبيها(العالية و المركز) بحكم أن وادي زرزور يقسم المدينة إلى نصفين و لاتوجد مسارات كافية للحركة و الربط بينهما غير الجسور الاربعة.	صحيح أن هناك إكتضاض في مدينة باتنة لكن في أوقات الذروة و العطل الأسبوعية و الصيفية نظرا لتوافد المواطنين عليها سواء للتبضع أو للترفيه وكون المدينة تعتمد على وسائل النقل الجماعي (الحافلات) بكثرة هذا بحد ذاته يخفف من شدة تدفق حركة الآليات على المحاور.
التأخيرات	بما أن هناك إكتضاض أكيد هناك تأخيرات لأن الإكتضاض و حركة السير الرديئة تنعكس و تؤثر على عامل الوقت من جهة و الجانب المادي من جهة أخرى(الوقود..) .	بالنظر إلي وعي المواطنين و توافدهم على وسائل النقل الجماعي لا نلاحظ بان هناك مشكل التأخير بدرجة كبيرة إلا الأقلية الصغرى لان معظم المواطنين (العاديين، العمال) و الطلبة يصلون في الوقت المحدد.
الأمن(الرقابة، الحوادث)	يمكننا القول بأنه لا توجد رقابة في مدينة بسكرة بالرغم من أن نسبة الحوادث التي بالمنطقة ليست كبيرة إلا أن المنطقة اهتمت جانب الرقابة و هذا لقلة الإمكانيات حسب تصريح مدير النقل البري بمديرية النقل و غياب الجانب العلمي في الميدان .	ان هناك رقابة دورية في ساعات الذروة على الحافلات و كذا المركبات الأخرى . شرطة المرور أيضا في محاور الحركة ذات التدفق العالي و موزعين على الطرق الأولية و التقاطعات توجد الحوادث لكن بنسبة قليلة مقارنة مع بسكرة كما تتكون شبكة المراقبة في باتنة من 16 وكالة

معتمدة	شرطة المرور موجودة في النقاط و محاور الحركة ذات التدفق العالي	
تعتبر باتنة أكثر تنظيماً في مساراتها و خطوطها في مجال للنقل الحضري لذا فهي معرضة صحيح لوجود خلل في الحركة لكن لا يمكننا اعتباره خلل بل مشكلة صغيرة لها نستطيع تجاوزها لا تؤثر بشكل كبير على حركة سير المركبات لانها تغير مسارات الحافلات حسب الحاجة بالرغم من عدم إمتلاكها لمسارات خاصة بالحافلات حسن التسيير ساعدها على تفادي مجموعة كبيرة من المشاكل.	هذا الجانب يظهر لنا جليا عند ملاحظتنا لسير المركبات فلا توجد مسارات مخصصة للحافلات ولا للدراجات النارية سيارات الحجم الخفيف.. إلح هذا ما ينعكس بالسلب على حركة سير هذه المركبات و يؤدي إلى حدوث خلل و تجاوزات في الحركة داخل المحيط الحضري.	خلل الحركة

جدول 07: مشاكل النقل الحضري في مدينتي بسكرة و باتنة

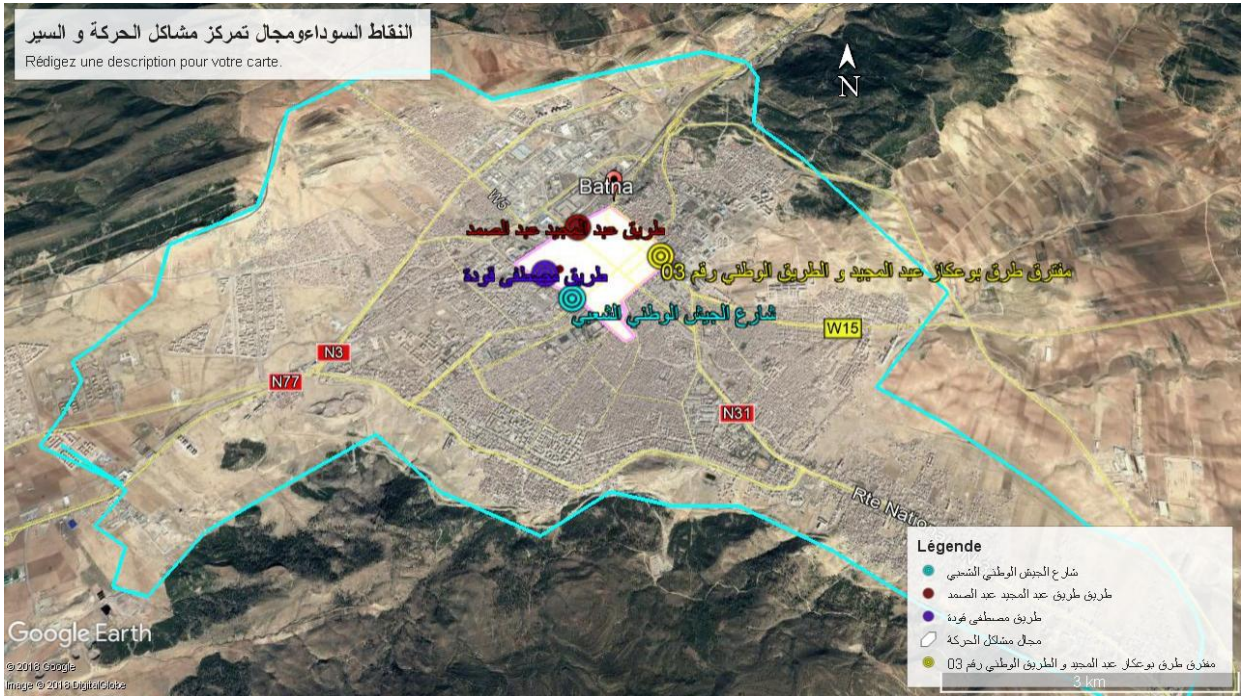
المصدر: من إعداد الطالبة إعتامدا على التحقّق الميداني ومعطيات المديرية العامة للأمن الحضري لولاية بسكرة و مديرتي

النقل لولايتي بسكرة و باتنة



مخطط 01: نقاط الإزدحام و مجال تركز مشاكل حركة المركبات في مدينة بسكرة

المصدر: من إعداد الطالبة إعتامدا على معطيات من المديرية العامة للأمن الوطني بإستخدام برنامج google earth



مخطط 02: نقاط الإزدحام و مجال تركز مشاكل حركة المركبات في مدينة باتنة

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على معطيات من مديرية النقل باتنة بإستخدام برنامج google earth

التعليق :

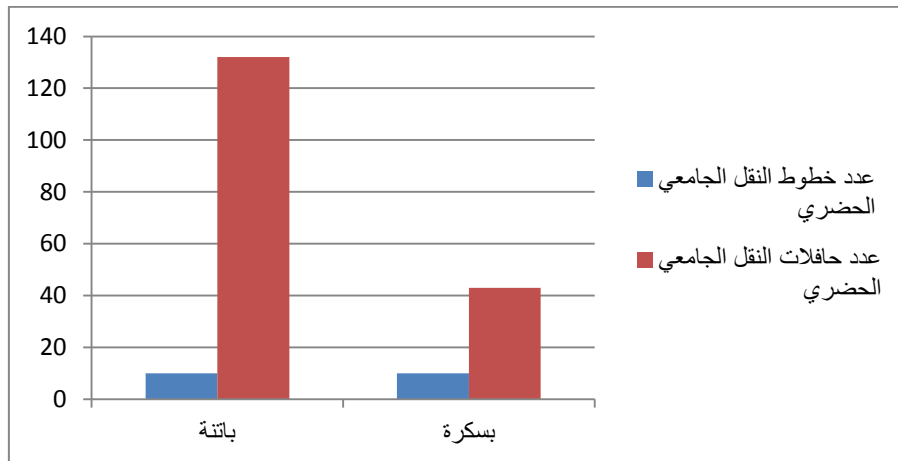
تبين لنا من خلال الجدول و المخططات ان بسكرة تعاني من مجموعة من المشاكل على مستوى قطاع النقل (الإكتضاض ، نقاط الإزدحام، خلل على مستوى الحركة) كذلك الحال بالنسبة لنقاط الإزدحام خاصة في المركز و بشكل مساحي يمتد إلى أن يصل إلى الحزام المتوسط المكون للمدينة ذلك نظرا لتتركز معظم التجهيزات و الإدارات، وهذا واضح من خلال العين المجردة لا يتطلب دراسة عميقة لمعرفة و تحديد الإشكال و مازالت هذه المشاكل في النمو والتوسع إن لم يتم التدخل عليها، في المقابل باتنة تعاني من بعض نقاط الإزدحام يمكن أن نقول بأن هذه النقاط تتولد جراء دخول العطل الأسبوعية و الصيفية لإقبال المواطنين عليها الى اقطابها الترفيهية بينما مشاكل الحركة بها زمنية(ظرفية) .

النقل الجامعي :

المتغيرات	باتنة	بسكرة
عدد خطوط النقل الجامعي الحضري	10	10
عدد حافلات النقل الجامعي الحضري	132	43

جدول 08: النقل الجامعي الحضري في مدينتي بسكرة و باتنة

المصدر: من إعداد الطالبة إعتامدا على التحقيق الميداني بإستخدام برنامج google earth



تمثيل بياني 05: النقل الجامعي الحضري في مدينتي بسكرة و باتنة

التعليق :

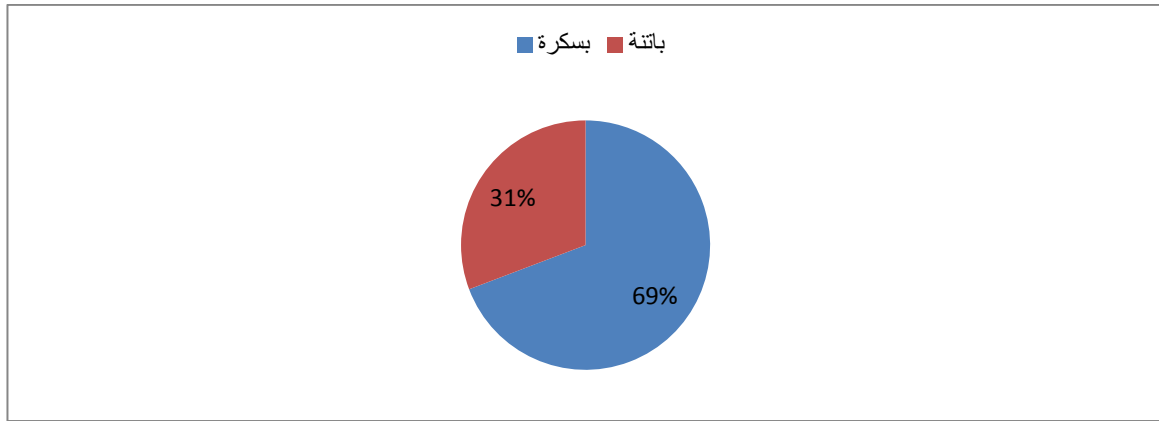
من الملاحظ أن عدد خطوط النقل الحضري الجامعي متساوية في المنطقتين إلا أن عدد حافلات النقل الجامعي لمدينة باتنة 3 أضعاف عدد حافلات مدينة بسكرة و مع ذلك باتنة تسير النقل الجامعي بإحكام و لا تعاني من الإشكال الذي تعاني منه بسكرة في قدرة إستيعاب البنى التحتية لمجموع الآليات .

تمركز التجهيزات و المرافق :

التجهيزات و المرافق	باتنة	بسكرة
مركز المدينة	31 %	69 %

جدول 09: نسبة تمركز التجهيزات في مركز مدينتي بسكرة و باتنة

المصدر: من إعداد الطالبة إعتقادا على معطيات من الولاية و منوغرافيا ولاية باتنة 2016 وكذا منوغرافيا ولاية بسكرة 2016



تمثيل بياني 06: نسبة تمركز التجهيزات في مركز مدينتي بسكرة و باتنة

التعليق :

نلاحظ من خلال الجدول أن معظم التجهيزات و المرافق تتركز بمركز المدينة بسكرة بنسبة 69 % أما بالنسبة لباتنة فإن التجهيزات و المرافق تتوزع على مختلف انحاء المدينة فتوجد بنسبة 31 % فقط في المركز هذا يخفف في شدة الإزدحام لأن معظم تنقلات المواطنين هو بإتجاه هذه المرافق و التجهيزات سواءا للعمل أو لقضاء حاجاتهم (البريد، البلدية، المديرية ..) هذا مايعكس الجانب التقني و التسييري المنظم.

الإستنتاج :

من خلال ما تطرقنا له في التحليل المقارن بين مدينتي بسكرة و باتنة وجدنا أن مدينة بسكرة تحتل أكبر مساحة من حيث عدد الهياكل القاعدية و المساحة الإجمالية من باتنة لكن نسبة مشكل النقل الحضري تعاني منه مدينة بسكرة بصفة اكبر و من خلال تحليلنا لشبكة النقل الحضري للمنطقتين إرتئينا أن نركز على أهم الطرق في المنطقتين و مشاكل الحركة و النقل فيهما و ركزنا على نقاط الإزدحام و مسبباتها لاحظنا أن هناك مشكل في توزيع المرافق و التجهيزات على مستوى مدينة بسكرة هذا يعكس لنا صورة اخرى هي الجانب التسييري التنظيمي في المدينة لمختلف المحاور و مدى خدمتها للمدينة فنلاحظ أن الطريق الوطني رقم 31 الذي يقسم المدينة من الشرق إلى الغرب عن طريق طريق شتمة و شارع الأمير عبد القادر يعاني من إكتضاض كبير نظرا للحركة و التدفق الكبير الذي يشهده بصفته يربط بين قطبين(العالية -مركز المدينة) و كذا نهج الزعاطشة الذي هو كذلك إمتداد للطريق الوطني رقم 03 و الملاحظ أن في كل أزمة حركة تتوجه البلدية إلى إقتراح مسالك و هياكل و مسارات جديدة و قد أهملت جانب التنظيم و التسيير .

الخطوط و الإقتراحات :

بعد التحليل الذي قمنا به لبلدية بسكرة و كذا الدراسة المقارنة لمدينتي بسكرة و وباتنة لشبكة النقل الحضري بمختلف أنواعها (النقل الحضري بسيارات الأجرة، النقل الحضري الجماعي بالحافلات، النقل الجامعي) و التطرق إلى أبرز العناصر التي تتحكم في توزيع حركة هذه الآليات كان علينا التدخل من أجل تحسين سيرأداء شبكة النقل الحضري في المدينة و ذلك التدخل يكون بعد عملية تجديد مخطط الحركة للمدينة و يكون إعدادة مبني على دراسة علمية و ميدانية من قبل إختصاصيين في المجال، الإقتراحات كالاتي :

- ✓ المستوى الأول : إعادة توزيع المجال الوظيفي .
 - ✓ المستوى الثاني : الحافلات(حافلات النقل العمومي و حافلات النقل الجامعي) .
 - ✓ المستوى الثالث : المواقع .
 - ✓ المستوى الرابع : الخطوط .
 - ✓ المستوى الخامس : الإشارات
 - ✓ المستوى السادس : الإمتيازات .
- الهدف من هذه التدخلات يتجلى في :
- ✓ تخفيف الضغط على مركز المدينة .
 - ✓ التخفيف من إستعمال السيارات الخاصة .
 - ✓ تشجيع إستعمال النقل الجماعي بشتى أنواعه .
 - ✓ محاولة وضع عتبة لرخص الإستفادة من النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة .
 - ✓ توفير لجنة متابعة و مراقبة عملية سير النقل الحضري و السهر على السير الحسن لهذه الشبكة .
 - ✓ توفير مواقف و أماكن توقف خاصة بالسيارات في أماكن التدفق العالي مرخصة من مديرية النقل .
 - ✓ التغطية الجيدة و الشاملة لمختلف الأحياء بالمدينة .

المستوى الأول : إعادة توزيع المجال الوظيفي

عندما نتحدث عن إعادة توزيع المجال الوظيفي يكون هدفنا هو تغيير أماكن بعض التجهيزات التي يتوافد عليها المواطنون بكثرة التي تصب في مركز المدينة كالمدينة والمحكمة و البريد و المخطط التالي يبين التجهيزات التي تم التدخل عليها و ذلك بالإعتماد على طبيعة العلاقة بينها و بين باقي التجهيزات في المحيط الحضري:

لقد تم التركيز على مركز المدينة أي التجهيزات التي يتنقل المواطن لأجلها بين القطبين من أجل توزيع الحركة بشكل منتظم على الجسور و منه محاور الحركة وسط المدينة(البريد المركزي، المحطة البرية للنقل الحضري و شبه الحضري، المحكمة، مديرية التهيئة و التعمير، مركز الدراسة عن بعد، بلدية 5 جويلية).

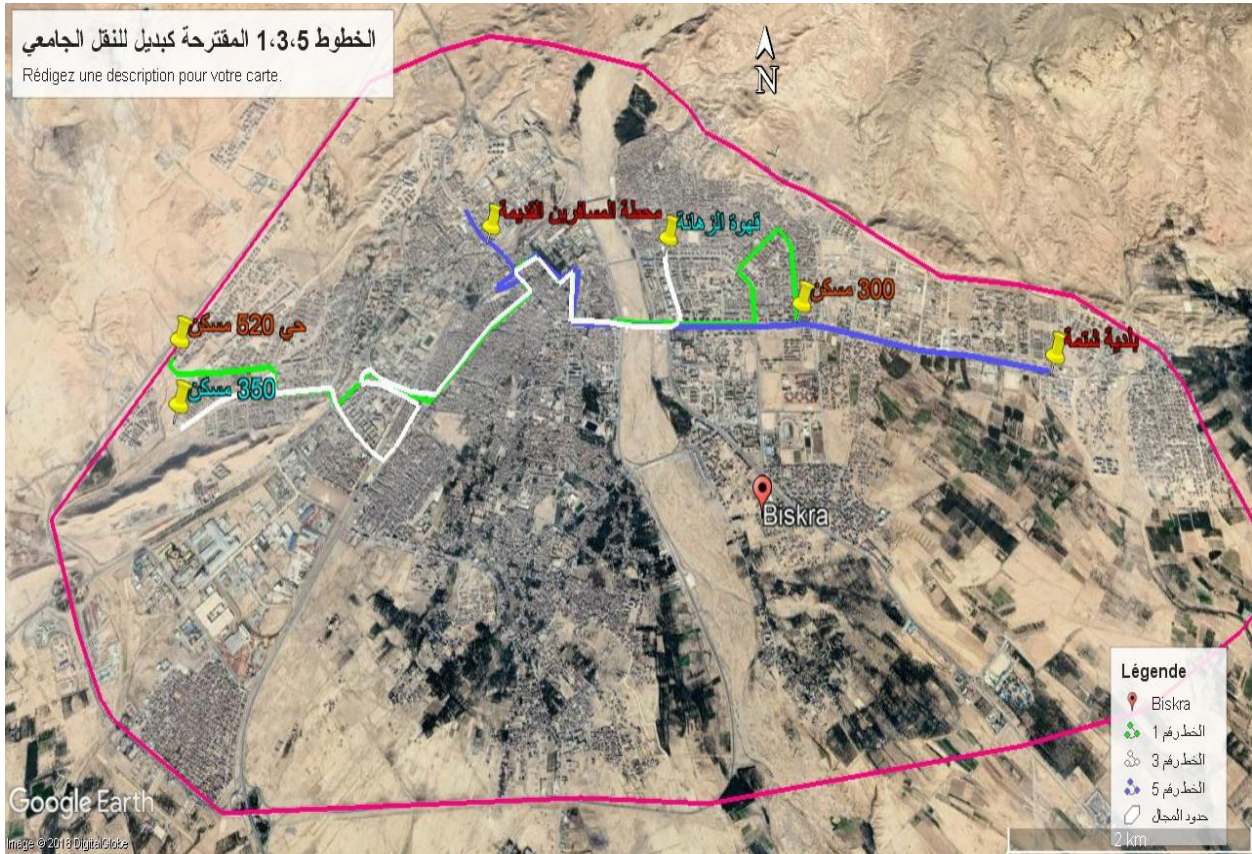


مخطط 03: المخطط المقترح لإعادة توزيع المجال الوظيفي

المصدر: مقترح من إعداد الطالبة باستخدام برنامج google earth

المستوى الثاني : حافلات النقل العمومي و حافلات النقل الجامعي

من الملاحظ أن حافلات النقل الحضري(الخواص و كذا حافلات التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه الحضري) تتشارك مع بعضها و مع حافلات النقل الجامعي في نفس المسارات و المواقف من هنا نقترح أن تلغى بعض خطوط النقل الجامعي مع توفير امتيازات للطلبة الجامعيين و هو عبارة عن بطاقة إلكترونية تجدد كل سنة مع دفع نفس الرسوم التي يدفعونها للنقل الجامعي و ذلك في الخطوط التالية (حي 1000 مسكن، حي السعادة، محطة المسافرين القديمة) و ادماجهم ضمن خطوط النقل الحضري التالية: (الخط 01، الخط 03 ، الخط 05) هنا نكون قد استغنيا عن أكثر من 20 حافلة تابعة للنقل الجامعي .



مخطط 04: مسارات الحافلات 1،3،5، المقترحين كبديل للنقل الجامعي

المصدر: مقترح من إعداد الطالبة بإستخدام برنامج google earth

المستوى الثالث : المواقف

في هذه الحالة نقترح أو نعيد تهيئة أماكن توقف السيارات لأن تكون معظمها بالقرب من التجهيزات و المرافق لتقديم خدمة أكبر و تخفيف الضغط على الهياكل من خلال بقاء المواطن في مجال الحركة للبحث عن مواقف معينة لركن سيارته و نركز في هذه العملية على المحاور التي تكثر فيها الحركة (شارع الأمير عبد القادر و نهج الزعاطشة اللذان تتدفق فيهم حركة المركبات بشكل كبير) و المخطط التالي يوضح المواقف التي تم التدخل عليها مع توفير عنصر الأمن أكيد :

تم اقتراح إعادة تهيئة المواقف التالية : الموقف الموجود خلف البريد المركزي، الموقف الموجود خلف محكمة بسكرة، الموقف المحاذي لمؤسسة عموري بنهج الزعاطشة، الموقف المقابل له (مرخص و غير مهياً)، الموقف المحاذي لولاية بسكرة



مخطط 05: المخطط المقترح لوظيفية المواقف المراد تهيئتها

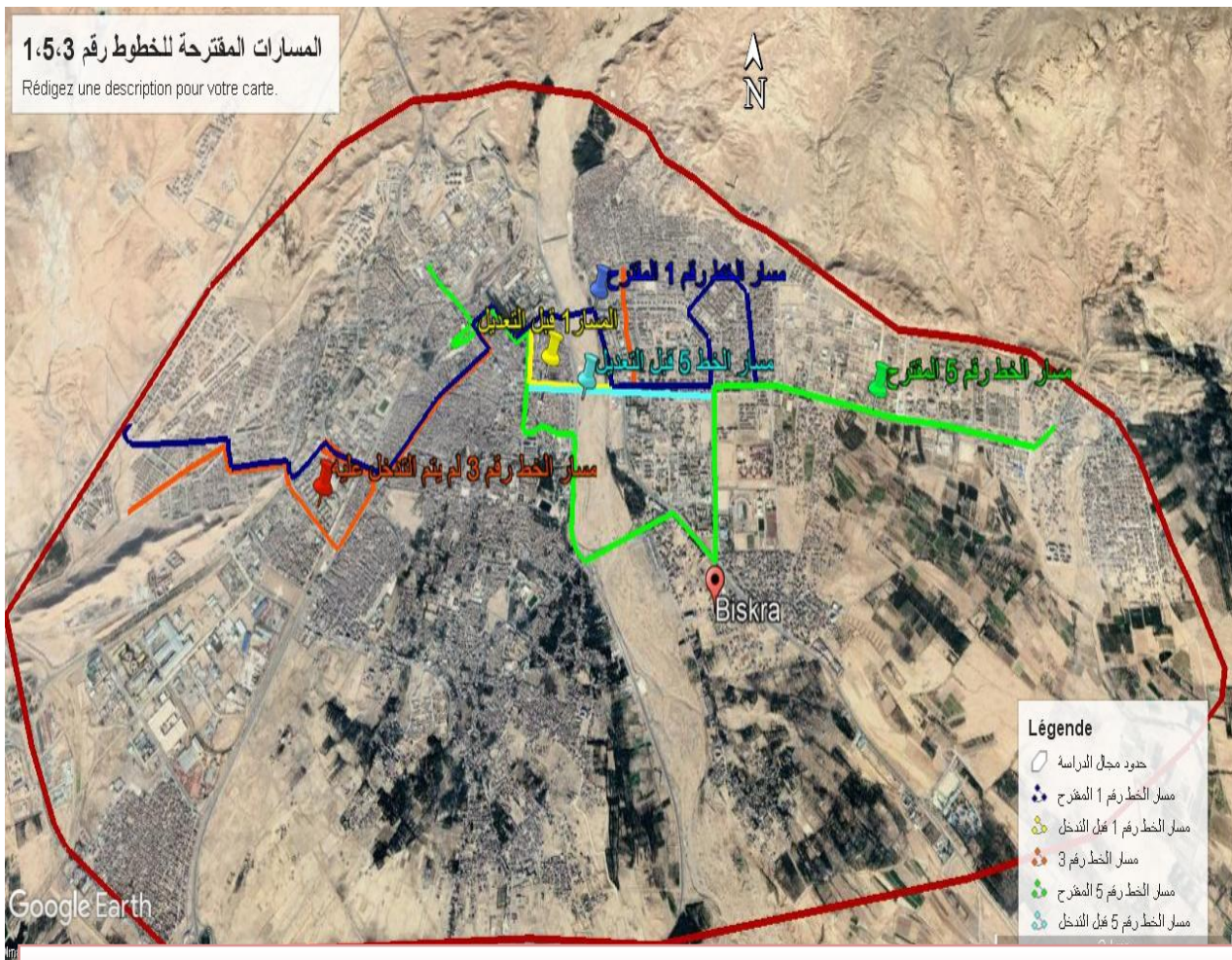
المصدر: مقترح من إعداد الطالبة بإستخدام برنامج google earth

المستوى الرابع : الخطوط

نقوم هما بتغيير مسارات بعض الحافلات للتخفيف من التدفقات على بعض المحاور، ابرزها شارع الأمير عبد القادر و الجسر رقم2، اللذان يحتويان و تصب فيهم معظم الطرق في المدينة و هذه المسارات لتغطية أكبر للأحياء كما نلاحظه في المخطط التالي :

تغيير مسار الخط رقم 5 ليعبر من شتمة إلى حي 300 مسكن ثم مفترق طرق الجامعة، باب الجامعة، موقف لمصلى، لاشالام موبيليس، ليصل في الأخير إلى محطة المسافرين القديمة.

الخط 01: حي 300 مسكن، العالية الشرقية، cnas العالية،موقف الحديدية،و يغير مساره عند الجسر 2 ليتجه إلى الجسر 3 مع توفير موقف على طول الطريق بين الجسرين،مديرية الغابات،الصندوق الوطني للتوفير و الإحتياط و يكمل مساره الإعتيادي إلى غاية وصوله إلى حي 520 مسكن.

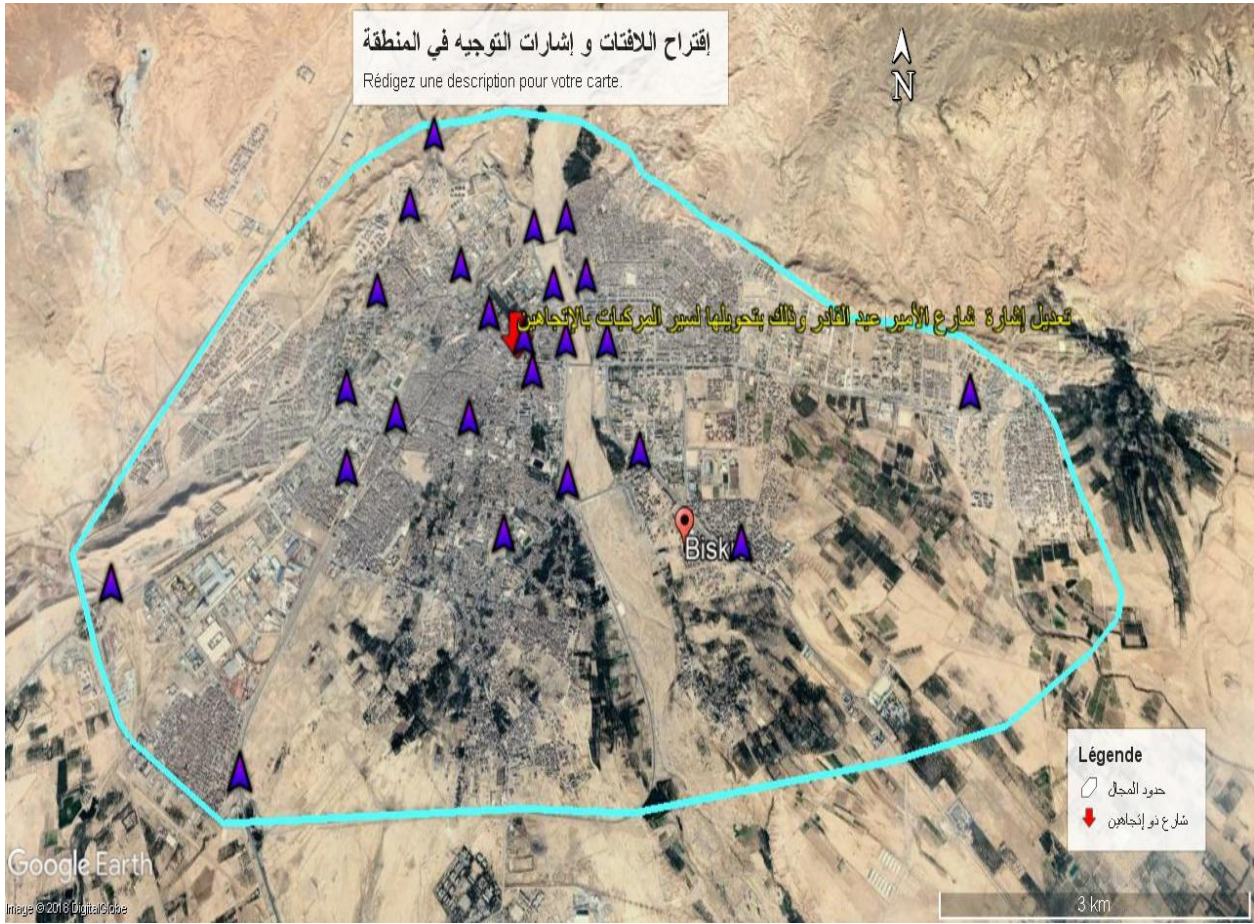


مخطط 06: مقترح تغيير مسارات بعض الخطوط(الخطين،1،5)

المصدر: مقترح من إعداد الطالبة بإستخدام برنامج google earth

المستوى الخامس : الإشارات

تمثل عملنا هنا بالتركيز على وضع إشارات توجيهية في المدينة لمساعدة الزوار على معرفة اهم الهياكل و التجهيزات في المدينة لكي يعرف الزوار إتجاهاتهم و لا يعيقوا الحركة خلال مرحلة بحثهم و كذا تغيير بعض إشارات المرور مثل شارع الأمير عبد القادر و تحويله إلى مسار بإتجاهين .



مخطط 07: مقترح توزيع الإشارات التوجيهية

المصدر: مقترح من إعداد الطالبة بإستخدام برنامج google earth

المستوى السادس : الإمتيازات

هذه الإمتيازات تمنح للسائقين و المواطنين على حد سوا من أجل التقليل من إستعمال السيارات الخاصة و الإقبال على وسائل النقل الجماعية أي أنها تعتبر إغراءات للتنقل بوسائل النقل الجماعي الهدف منها إقناع المواطنين بأن هذه الوسائل بإمكانها إيصالهم إلى نقطة الوصول المطلوبة في وقت قياسي و بمقابل زهيد و في نفس الوقت تشجع على تهميش إستخدام السيارات الخاصة تتمثل هذه الإمتيازات في :

- ✓ منح المواطنين أصحاب السيارات بطاقة إلكترونية بمبلغ رمزي ذات إشتراك سنوي .
- ✓ توفير حافلات في الادارات و المؤسسات لنقل العاملين في المؤسسات الحكومية .

حلول أخرى :

- ✓ تهيئة الطرق بإضافة الممرات الأرضية (les tunnel) للتخفيف من الضغط.
- ✓ توفير وسائل النقل الجماعية كالترامواي يمر بالمحاور الرئيسية و على الأحزمة المكونة للمدينة .
- ✓ تخصيص مسارات خاصة بالحافلات (ومنه الوصول في الوقت المناسب و للمكان المطلوب)

الخلاصة:

من خلال ما تطرقنا له في هذا الفصل لاحظنا بأن مدينة باتنة أقل مساحة من مدينة بسكرة، ولديها إمكانيات تؤهلها لأن تكون لها العديد من المشاكل على مستوى قطاع النقل الحضري (عدد المركبات، الحافلات، الخ) غير أن هذه الأخيرة لا تعاني من هذا الجانب بدرجة كبيرة، هذا ما يؤكد بأن مشكل النقل في مدينة بسكرة هو مشكل تسييري تنظيمي و لقد قدمنا بعض الإقتراحات التي يمكن أن تقلل من هذه المشاكل أبرزها:

- إعداد مخطط الحركة للمدينة و التوزيع الجيد و المدروس للمركبات على مختلف الخطوط.
- إعادة توزيع المجال الوظيفي.
- اقتراح مسارات جديدة مع دمج بعض الخطوط (خطوط النقل الحضري العمومي بواسطة حافلات النقل الجماعي مع حافلات النقل الجامعي المشتركة في نقاط التوقف.
- تشجيع و الاستثمار في النقل الجماعي.
- الاستعانة بذوي الخبرة العلمية في قطاع النقل مع توفير الرقابة و الأمن.

هذه الاقتراحات تساعد على تخفيض نسبة الإزدحام و الحل الأولي لبعض مشاكل الحركة.