

جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية العلوم الانسانية والاجتماعية
قسم العلوم الاجتماعية



مذكرة ماستر

العلوم الاجتماعية
علم الاجتماع
حضري

رقم: أدخل رقم تسلسل المذكرة

إعداد الطالب:
صفية قدري
يوم://

انعكاس الازدحام المروري على سلوك سائقي المركبات- مدينة بسكرة نموذجاً-

لجنة المناقشة:

العضو 1	الرتبة	الجامعة	الصفة
العضو 2	الرتبة	الجامعة	الصفة
العضو 3	الرتبة	الجامعة	الصفة



شكر وعرفان

أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذة الفاضلة التي أشرفت على هذا العمل

المتواضع الدكتور: تمرسيك فتية .

وشكري الجزيل للأساتذة الكرام بكلية العلوم الانسانية والاجتماعية قسم

العلوم الاجتماعية على سهرهم على إعادة فتح تخصص علم الاجتماع

البحري ببسكرة.

إهداء

إلى كل من بذل

جهداً في سبيل

الله بالعلم والعمل

صفحة

فهرس المحتويات

الصفحة	العناوين
	فهرس المحتويات
	إهداء
	شكر وعرقان
أ-ب	مقدمة عامة
	فصل تمهيدى :مدخل عام
1	ا. الإشكالية
3	اا. أهداف الموضوع ودوافع اختياره
4	ااا. المنهج، العينة وأدوات الدراسة
7	اااا. الدراسات السابقة
13	ااااا. تحديد المفاهيم
	الفصل الثانى :النقل فى الأوساط الحضرىة
18	ا. وسائل النقل الحضرى
18	ا.ا وسائل النقل الجماعى
19	ا.ا.ا قطار الأنفاق (المترو)
19	ا.ا.ا.ا قطار الحضرى
19	ا.ا.ا.ا.ا قطار
19	ا.ا.ا.ا.ا.ا الحافلة
20	ا.ا.ا وسائل النقل الفردى
20	ا.ا.ا.ا.ا السىارة الخاصة
20	ا.ا.ا.ا.ا.ا سىارة الأجرة
21	ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا الدراجة النارىة
21	ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا الدراجة الهوائىة
21	ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا مشكلات النقل الحضرى
22	ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا.ا الازدحام المرورى

22	2.11 حوادث المرور
22	3.11 تلوث بيئة المدينة
23	4.11 نقص المواقف والمرائب
23	5.11 الاستعمال المفرط للسيارات
25	6.11 خرق الأنظمة والقوانين
25	7.11 التكاليف العالية لمستعمل النقل
26	8.11 صعوبة النقل في منطقة الأعمال المركزية
26	11.11 حلول عالمية

الفصل الثالث: الازدحام المروري وسلوك مستعملي الطريق

31	1. عوامل الازدحام المروري
31	1.1 عوامل ديمغرافية
32	2.1 عوامل اقتصادية
32	3.1 عوامل عمرانية (تخطيطية)
34	4.1 عوامل ثقافية
34	11. آثار الازدحام المروري
34	1.11 آثار مادية
35	2.11 آثار معنوية
36	11.11 سلوك مستعملي الطريق
36	1.11.1 الانتباه إلى بيئة السير
36	2.11.1 احترام قانون المرور
37	3.11.1 المراقبة الميكانيكية للمركبة
37	4.11.1 السلوك داخل المركبة
	الفصل الرابع: الجانب الميداني
38	1. مجالات الدراسة
38	1.1 المجال المكاني
42	2.1 المجال الزمني
43	3.1 المجال البشري

43

II. تحليل الجداول والبيانات

60

III. نتائج الدراسة

ج

IV. خاتمة

V. الملاحق

VI. ملخص الدراسة

فهرس الجداول

الصفحة	الجدول
43	جدول رقم 01 :أعمار أفراد العينة
44	جدول رقم 02 :الحالة العائلية لأفراد العينة
45	جدول رقم 03 :مقر إقامة أفراد العينة
46	جدول رقم 04 :مدة العمل في المهنة
47	جدول رقم 05 :نمط ملكية المركبات
49	جدول رقم 06 :وجود ازدحام مروري
49	جدول رقم 07 :أوقات ذروة الازدحام في اليوم
51	جدول رقم 08 :مواصلة العمل أثناء أوقات الازدحام
51	جدول رقم 09 :قبول أو رفض طلبات الزبائن المتجهين نحو الاحياء المزدهمة
52	جدول رقم 10 :تأثير الازدحام على تكلفة النقل
53	جدول رقم 11 :تغيير تسعيرة الرحلة حسب حالة الطرقات
54	جدول رقم 12 :تصرفات السائقين أثناء الازدحام
56	جدول رقم 13 :الوقت الضائع في الازدحام المروري
56	جدول رقم 14 :تعويض الوقت الضائع
58	جدول رقم 15 :اقتراح حلول

فهرس الأشكال البيانية والخرائط

الصفحة	الأشكال
39	خريطة رقم 01 :الخريطة الإدارية لولاية بسكرة
42	منحنى بياني يمثل نمو سكان مدينة بسكرة منذ 1966
44	دائرة نسبية تمثل أعمار أفراد العينة
45	دائرة نسبية توضح الحالة العائلية للمبحوثين
46	دائرة نسبية تمثل محل إقامة أفراد العينة
47	دائرة نسبية توضح توزيع مدة العمل على أفراد العينة
48	دائرة نسبية توضح نمط ملكية المركبات
49	منحنى بياني يمثل أوقات ذروة الازدحام حسب أفراد العينة
50	أعمدة بيانية تمثل المناطق التي تعاني من ظاهرة الازدحام المروري بمدينة بسكرة حسب أفراد العينة
52	دائرة نسبية تمثل نسب قبول أو رفض طلبات الزبائن للمناطق المزدحمة
53	دائرة نسبية تمثل رأي السائقين حول تأثير تكلفة الرحلة بالازدحام المروري
53	دائرة نسبية توضح نسب تغير أو ثبات تسعيرة الرحلات أثناء الذروة
54	أعمدة بيانية تمثل تصرفات السائقين أثناء الازدحام
56	دائرة نسبية تمثل توقيت الرحلة أثناء الازدحام حسب السائقين
57	دائرة نسبية تمثل السائقين الذين يعوضون الوقت الضائع في الازدحام
58	أعمدة بيانية تمثل الحلول المقترحة من طرف المبحوثين

المقدمة

مقدمة عامة :

يعتبر موضوع الازدحام المروري موضوع متشعب ، لما يميز به من ارتباطات بمختلف جوانب المدينة والنقل الحضري، فهو مشكلة حضرية بامتياز لكونها ذات بعد عالمي، إذ تكاد لا توجد مدينة في العالم لا تشكو من كثرة الاختناقات المرورية وخاصة في أوقات الذروة ، كما أن لهذه المشكلة تداعيات عديدة على المستوى الاجتماعي، الاقتصادي، البيئي، والصحي .لذا فقد بُذلت جهود عديدة في عدة دول ، من خلال سياسات النقل التي تطبقها ، أو من خلال تطبيق بعض الإجراءات البسيطة المنظمة لسير المركبات ، ورغم ذلك ، يبقى القضاء على هذه الظاهرة السلبية أمرا صعب نوعا ما، خاصة في الدول النامية .

ومن خلال بحثنا هذا، صادفتنا دراسات عديدة حول ظاهرة الازدحام المروري، منها الاقتصادية، التي تناولت أثر هذه الظاهرة على اقتصاد الدول بشكل عام، وعلى كلفة النقل بشكل خاص، ومنها السيكولوجية، التي تبحث عن الآثار النفسية التي يخلفها الازدحام على مستعملي الطريق وعلى ساكني المدن بصفة عامة، وأخرى بيئية، ركزت على آثاره على بيئة المدن والمراكز العمرانية، لكن قليلة هي الدراسات التي تناولت هذا الموضوع من الناحية السوسولوجية، لذا جاءت دراستنا هذه لتعزيز هذا الجانب العلمي، ولو بالقليل، خاصة في ميدان علم الاجتماع الحضري، فتناولنا موضوع الازدحام المروري، من حيث أثره على سلوك سائقي المركبات، وقد اخترنا مدينة بسكرة مجالا للدراسة، وسائقي سيارات الأجرة للنقل الحضري مجتمعا للدراسة، بما أن هذه الفئة أكثر تمثيلا لمجمل فئة سائقي المركبات بشكل عام .وعليه فقد كانت دراستنا على النحو التالي:

الفصل الأول: وهو عبارة عن مدخل عام للدراسة، تضمن الإشكالية وتساؤلات الدراسة، ثم أهداف الموضوع ودوافع اختياره، ثم تحديد المنهج المتبع، والعينة وكيفية اختيارها، وأدوات البحث، ثم تطرقنا فيه للدراسات السابقة، حيث تضمن دراسة أجنبية، دراسة عربية، ودراستين

جزائريتين، وأخيرا تحديد المفاهيم التي لها علاقة بموضوع الدراسة، كمفهوم النقل الحضري، ومفهوم الازدحام المروري، ومفهوم شبكة الطرقات.

الفصل الثاني: بعنوان النقل في الأوساط الحضرية، وقد اشتمل على مشكلات النقل الحضري كعنصر أول، ضمناه أهم المشاكل التي يواجهها النقل في المدن، والتي من أهمها مشكلة الازدحام المروري. وثاني عنصر وسائل النقل في الوسط الحضري، وفيه تحدثنا عن أهم الوسائل المستعملة في المدن الكبرى، وخاصة بالجزائر، وقد صنفناها إلى وسائل نقل جماعي كالقطار الحضري والترامواي، ووسائل نقل فردي كالسيارة الخاصة وسيارة الأجرة. ثم العنصر الثالث الذي جاء على شكل حلول عالمية لبعض دول العالم كاليابان، المجر، الولايات المتحدة الأمريكية، ...

الفصل الثالث: ركزنا فيه على متغيري الدراسة، وهما الازدحام المروري وسلوك سائقي المركبات، حيث تطرقنا في العنصر الأول إلى عوامل الازدحام المروري، حيث صنفناها إلى عوامل ديمغرافية، اقتصادية، تخطيطية وثقافية. وفي العنصر الثاني تطرقنا لآثار الازدحام المروري، حيث صنفناها كذلك إلى آثار مادية وآثار معنوية. وأخيرا عنصر سلوك مستعملي الطريق أثناء الازدحام، والذي هو عبارة عن مجموعة من النقاط التي تمثل سلوك سائقي المركبات أثناء الازدحام.

الفصل الرابع: وهو الفصل الميداني، في العنصر الأول حددنا مجالات الدراسة المتمثلة في المجال المكاني، المجال الزمني، والمجال البشري. أما العنصر الثاني فهو لتحليل بيانات جداول الاستبيان وتفسيرها، والعنصر الثالث والأخير وهو لنتائج الدراسة والإجابة عن التساؤلات.

ثم خاتمة عامة في آخر الدراسة.

الفصل الأول: مدخل عام

- .I الإشكالية
- .II أهداف الموضوع ودوافع اختياره
- .III المنهج، العينة، وأدوات الدراسة
- .IV الدراسات السابقة
- .V تحديد المفاهيم

1- الإشكالية :

تعكس زيادة مستويات التحضر والتوسعات العمرانية في المدن بصفة عامة مدى تطور وتعدد الحياة الاجتماعية للكائن البشري منذ وجوده على هذه البسيطة إلى يومنا هذا، ويعكس هذا التطور رغبة الإنسان المستمرة في البحث عن سبل الراحة والأمان والعيش بأفضل طريقة وأجودها قدر الإمكان من خلال توفير سبل العيش المريح كاختراع الآلات والأدوات ووسائل الاتصال والنقل التي تساعد الإنسان على توفير الجهد والوقت للحصول على أساسيات الحياة من مأكّل وملبس ومأوى، وكذا ابتكار طرق وأنظمة جديدة لتنظيم العلاقات بين البشر كالعدالة والتعليم والتجارة والصحة..

لكن، ورغم توفر وسائل العيش المريح بالمدينة إلا أنها لا تخلو من المشاكل، وهي مشاكل ناجمة عن كبر حجم المدينة ، وارتفاع عدد السكان ، وتعدد طريقة الحياة بها وصعوبتها، كمشكلة الإسكان، البطالة، انتشار أشكال الجريمة، وازدحام الطرقات بالمركبات، أو ما يعرف بالازدحام المروري ، الذي أصبح ظاهرة ملازمة للمدينة، إذ لا تخلو - تقريبا - أي مدينة في العالم من هذه الظاهرة التي تعتبر مشكلة حضرية بالفعل، كونها تؤثر بشكل سلبي على التنمية الوطنية ،وعلى مجال الحفاظ على البيئة ، رغم جهود المخططين والسياسيين في إيجاد حلول لها، وهي تنتج عموما عن زيادة الكثافة السكانية لمنطقة جغرافية معينة، بفعل عوامل الجذب وبفعل الزيادة الطبيعية، وبالتالي زيادة في الحركة والتنقل لهؤلاء الأفراد عبر وسائل المواصلات، وفي كثير من الأحيان ، تشكل هذه الزيادة عبئا على بعض الطرقات الضيقة، التي لا تتحمل كمية الأعداد الهائلة من المركبات المارة عبرها ، كونها صممت لتستقبل عددا أقل، وعادة ما نجد نقاط الازدحام المروري في مراكز المدن الضخمة، وهذا راجع للفترات الزمنية التي تشكلت فيها هذه المراكز، حيث لم تكن فيها أعداد المركبات بهذا الكم . واليوم تشهد مدننا تزييدا مستمرا في أعداد المركبات بمختلف أشكالها ،

والتي تتجول عبر شبكة الطرقات بالمدينة ذهابا وإيابا ، في فترات زمنية متقاربة ، وهي في معظمها فترات الذهاب إلى الدراسة والعمل، والعودة منهما .

وفي الجزائر ، بدأت المدن تعاني من هذه الظاهرة شيئا فشيئا، خاصة منذ سنوات التسعينات من القرن الماضي، حيث عانت البلاد من وضع أمني صعب ، شجع سكان القرى والمدن على النزوح نحو المدن ، بحثا عن الأمن والاستقرار ، ما تسبب في اكتظاظ المدن بالسكان، وبعد ذلك تحسن الوضع الأمني للبلاد ، ومع الوضع الاقتصادي ، وبالتالي تحسن القدرة الشرائية للأفراد، الذين تمكنوا من اقتناء سياراتهم الخاصة، لاسيما بعد تشجيع الحكومة لهذا الأمر ، عبر منح القروض الاستهلاكية لاقتناء السيارات الخاصة، وتشجيع الاستثمار في مجال النقل الحضري ، كتنبي نظام وكالات سيارات الأجرة من طرف الخواص، ومنح تراخيص النقل الحضري لذوي الحقوق، وغيرها من الآليات الاقتصادية التي زادت من اكتظاظ الحظيرة الوطنية للمركبات، وبالمقابل فإن وتيرة التنمية الاقتصادية ومشاريع التنمية التي من المفترض أن تتكيف مع المتغيرات الجديدة ، لم تستطع مواكبة سرعة هذا النمو ، والزيادة السريعة في عدد المركبات، فكانت النتيجة ظهور نقاط مرور سوداء ، عبر مختلف طرقات وشوارع المدن الجزائرية، شكلت هاجس يومي لمعظم السائقين ، خاصة العمال والموظفين أثناء تنقلهم من مقر سكنهم إلى أماكن عملهم، وإلى مدارس أبنائهم ، والجامعات، ودور الحضانة، وكذا بالنسبة للسائقين من غير العمال ، كناقلي المسافرين، وناقلي البضائع، الذين يعانون من ارتفاع في تكلفة النقل وطول مدته .

ومدينة بسكرة، باعتبارها إحدى المدن الجزائرية ، فإنها ليست بمنأى عن هذه التغيرات الحاصلة في الكثافة السكانية ، التي ازدادت بفعل الهجرة الداخلية إليها، خاصة في ظل ظروف العشرية السوداء ، التي دفعت بسكان القرى وسكان سفوح جبال مشونش ، وعين زعوط، وأريس، وحتى سكان المدن المجاورة كخنشلة ، وبانتة، ومسيلة، للهجرة نحو مدينة بسكرة، التي كانت تنعم حينذاك بقدر من الأمن ، الذي سمح لهم بالاستقرار فيها، كما أن

اتساع النسيج العمراني للمدينة بفعل الهجرة إليها ، زاد من استعمال الطرق ، للتنقل من شرقها إلى غربها ، ومن جنوبها إلى شمالها ، مفضلين التنقل بواسطة سياراتهم الخاصة، أو سيارات الأجرة للنقل الحضري أكثر من وسائل النقل الجماعي، الأمر الذي شجع اتخاذ سيارة الأجرة للنقل الحضري كمهنة في مدينة بسكرة، والتي لوحظ عليها في السنوات الأخيرة ارتفاع عدد السيارات بها، لدرجة أنها ساهمت في ظهور مشكلة الازدحام المروري ولو بنسبة ضئيلة.

ومن خلال هذه المعطيات تكون لدينا تساؤل رئيس تمثل في :

- كيف ينعكس الازدحام المروري على سلوك سائقي المركبات في مدينة بسكرة؟

وتحت هذا التساؤل تتدرج التساؤلات الفرعية التالية :

- هل يعمل سائقو سيارات الأجرة للنقل الحضري في أوقات ذروة الازدحام المروري؟

- هل تتأثر أجرة النقل بالازدحام المروري بمدينة بسكرة؟

- هل يحترم سائقو سيارات الأجرة للنقل الحضري قانون المرور أثناء ازدحام الطرق؟

II- أهداف الموضوع ودوافع اختياره:

II-1 أهداف الموضوع:

1. التعرف على أثر الازدحام المروري على الحياة اليومية لسائقي المركبات بمدينة

بسكرة

2. تحديد مدى تأثير سائقي المركبات بهذه الظاهرة وخاصة سائقي مركبات الأجرة

3. تحديد أهم نقاط الازدحام عبر شبكة طرقات مدينة بسكرة

4. التعرف على أهم مسببات هذه الظاهرة واقتراح حلول لها

II-2 دوافع اختيار الموضوع :

1. قلة الدراسات الاجتماعية حول مشاكل النقل بصفة عامة وحول مشكلة الازدحام

المروري بشكل خاص

2. تفاقم وضع الطرقات ونقاط الازدحام في مدينة بسكرة
3. لفت انتباه الجهات المعنية لظاهرة الازدحام المروري في مدينة بسكرة
4. الرغبة في المشاركة في تحسين ظروف الحياة اليومية لسكان مدينة بسكرة

III - المنهج والعينة وأدوات الدراسة :

III-1 المنهج المتبع :

طبيعة موضوع الدراسة تفرض علينا إتباع المنهج الوصفي ، الذي "يعتمد على دراسة الظاهرة كما توجد في الواقع، ويهتم بوصفها وصفا دقيقا، ويعبر عنها كيفيا بوصفها وتوضيح خصائصها، وكميا بإعطائها وصفا رقميا من خلال أرقام وجداول توضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها أو درجة ارتباطها مع الظواهر الأخرى" (أحمد خضر، 2013، ص195)، فموضوع أثر الازدحام المروري على سلوك سائقي المركبات ، يتطلب وصفا كيفيا لظاهرة الازدحام ولسلوك السائقين، ووصفا كميا من خلال جمع الإحصاءات والبيانات، حول عدد المركبات التي تجول عبر شوارع مدينة بسكرة وعدد سيارات الأجرة ونقاط الاختناقات المرورية.

III-2 العينة وكيفية اختيارها :

اعتمدنا في دراستنا هذه على العينة الغرضية ، "وهي العينة التي يكون أفرادها من المتطوعين في إعطاء المعلومات المتعلقة بالبحث ، ولم يُسحبوا في مجتمع البحث حسب الطريقة العشوائية، ولا توجد هناك قائمة بأسماء المبحوثين ، أو توفر خريطة جغرافية لمجتمع البحث، ولا يُعرف حجم مجتمع البحث، كما يتم اختيار العينة الغرضية طبقا للغرض الذي يهدف إليه البحث" (السعدي الغول السعدي، ص 9)، وهو الأمر الذي ينطبق على مجتمع البحث لدينا ، الذي تصعب معرفته، فهو يتمثل في سائقي المركبات ، الذين يصعب كذلك تحديد عددهم لعدم ثباتهم ولتقلهم من وإلى المجال المكاني للبحث (مدينة بسكرة)، كما أن تعدد أنواع المركبات بين جماعية وفردية، وبين حكومية وخاصة، وبين الثقيلة والخفيفة يزيد

من هذه الصعوبة بما كان .لذا فقد تعمدنا اختيار سائقي سيارات الأجرة للنقل الحضري في مدينة بسكرة ، والذين يعتبرون أكثر ممثلي مستعملي الطريق لكونهم أكثر تضررا بالاختناق المروري ، بحكم امتهانهم للسياسة وتعاملهم مع الطريق ومشاكله بصفة مستمرة ، وبما أن التطوع من صفات أفراد العينة الغرضية ، فإن العينة المختارة من سائقي سيارات الأجرة للنقل الحضري هم من المتطوعين الذين قبلوا بمنحنا بعضا من وقتهم للإجابة على أسئلة الاستبيان، حتى وإن تطلب منهم الأمر التضحية بزبون للسائق الذي يليهم في الدور .

III-3 أدوات الدراسة:

لكل بحث أدواته وتقنياته التي يعتمد عليها الباحث ، من أجل الوصول إلى النتائج المحققة من الميدان، حيث أن نجاح هذه العملية مرتبط بمدى فعالية الأدوات المنهجية المستخدمة، وذلك لأنها تساهم في إعطاء النتائج الدقيقة والعلمية، وقد استعملنا لأجل هذه الدراسة ثلاث أدوات أساسية، وهي :

III.3.1 الملاحظة:

وتعني الربط بين المُشَاهَد والمسموع، أثناء القيام بالدراسة و البحث أو السلوك أو الشيء الملاحظ، ويعرفها محمد طلعت عيسى على أنها الأداة الأولية لجمع المعلومات، وهي النواة التي يمكن أن يعتمد عليها للوصول إلى المعرفة العلمية .والملاحظة في أبسط صورها هي النظر إلى الأشياء، وإدراك الحالة التي هي عليها .(تمرسيت،2016/2015، ص 129 .) وقد استخدمنا هذه الأداة في محاولة معرفة سلوك سائقي مركبات الأجرة ،، أثناء سياقتهم وسط الازدحامات المرورية، سواء ملاحظة بسيطة خارج المركبة ، أو داخلها بصفة زبون، وقد أفادتنا هذه التقنية في التعرف عن قرب على سلوكات سائقي مركبات الأجرة ، باعتبارهم عينة البحث، وربط ما لاحظناه مع ما تم جمعه من بيانات بواسطة الاستبيان، وهو التقنية الثانية المستعملة في هذا البحث .

2.3.iii الاستبيان:

ويعتبر من أهم التقنيات وأحد الأدوات الأساسية للاستقصاء العلمي، كما أنه الإجراء الأكثر أهمية للعمل الميداني للباحث، وهو يستعمل لجمع البيانات من المبحوثين ، بواسطة أسئلة مكتوبة يقدمها الباحث بنفسه ، أو بواسطة البريد (علي غربي، 2006، ص ص 120-121).

وصممت استمارة الاستبيان عن طريق الاعتماد على محاور الدراسة ، من أجل الوصول إلى بيانات تتفق وأهدافها، حيث ضمناها مجموعة من الأسئلة ، تنوعت بين الأسئلة المغلقة والأسئلة المفتوحة ، جميعها في ثلاث محاور ، إضافة إلى محور البيانات العامة حول المبحوثين .

المحور الأول: العمل بساعات الذروة**المحور الثاني: تكلفة النقل****المحور الثالث: احترام قانون المرور**

ولقد استخدمنا هذه التقنية لجمع المعلومات من المبحوثين ، الذين يمثلون سائقي سيارات الأجرة، بغية التعرف أكثر عن رأيهم ونظرتهم لظاهرة الازدحام المروري، وكذلك بغية معرفة المزيد عن سلوكهم أثناءها .

3.3.iii المقابلة:

حسب موريس أنجرس ، المقابلة هي تلك التقنية المباشرة التي تستعمل لمساءلة أفراد على انفراد ، وفي بعض الحالات مجموعات ، بطريقة نصف موجهة .أما معن خليل عمر فيرى أنها عملية سبر غور حياة فرد ، غير معروف للباحث، من خلال تحفيز وتذكير ذاكرة المبحوث، حول المعلومات التي ترجع إلى الماضي ، أو فيما يتعلق بحياته الشخصية ، أو محيطه الاجتماعي، وتحدث هذه العملية وجها لوجه، وتكون إجابتهم بشكل شفوي، دون إلزام رسمي أو غير رسمي .وخلصة لهذه التعاريف ، يمكن تعريف المقابلة بأنها حوار لفظي

مباشر، هادف، وواعي، يتم بين شخصين (باحث ومبحوث) ، أو بين شخص ومجموعة من الأشخاص، بغرض الحصول على معلومات دقيقة ، يتعذر الحصول عليها بالأدوات والتقنيات الأخرى .ويتم تقييد الحوار بالكتابة، أو التسجيل الصوتي، أو المرئي .

المقابلة العلمية هي أداة من أدوات البحث العلمي، يستعملها الباحث للحصول على معلومات تساعده، أو تمكنه من الإجابة على تساؤلات بحثه ، أو اختبار فرضيات دراسته . وتعتمد على مقابلة الباحث للمبحوث وجها لوجه ، بغية طرح مجموعة من الأسئلة ، تكون محددة من قبل بدقة ، أو على شكل نقاط من قبل الباحث ، ويجيب عليها المبحوث .(نبيل حميدشة، 2012، العدد 8).

وفي دراستنا هذه، استعملنا تقنية المقابلة مع أحد إطارات مديرية النقل لولاية بسكرة، من خلال جلسة حوار ، تمت بعد أخذ موعد مسبق، حيث تم خلالها طرح بعض الأسئلة المفتوحة، التي تسمح للمبحوث بالإجابة بإسهاب ، من أجل الحصول على أكبر قدر من المعطيات، حول النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة بمدينة بسكرة، وتم تسجيل المعطيات المتحصل عليها كتابيا، للاستعانة بها لاحقا في تحليل نتائج الدراسة.

IV- الدراسات السابقة :

إن صفة العالمية التي تتصف بها مشكلة الازدحام المروري ، لم تفرض علينا التطرق للدراسات الجزائرية وحسب، بل حتى العربية والأجنبية .

1.IV الدراسات الأجنبية:

دراسة بعنوان "الازدحام المروري بالمدن الكبرى لإفريقيا الغربية ومشاكله: حالة مدينة كوتونو البينينية"، من إعداد: أوفان لي روفان أكيو، جوليان أدونك، شارل لمبار باباجيد، إكيليلو أكوي، بينوا نيبسا*

1.1.1V منهج الدراسة: المقاربة المتبعة في الدراسة هي مقارنة تعددية، تأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل التي تسمح بتحليل أفضل لظاهرة الازدحام بمدينة كوتونو .

2.1.1V وسائل جمع البيانات:

تمثلت في الاستبيان، المقابلة والملاحظة .

3.1.1V مجتمع الدراسة:

تمثل في جميع الفاعلين في الطريق، كسائقي الدراجات النارية، سائقي السيارات، رجال الشرطة، ...في مدينة كوتونو البينينية .

4.1.1V نتائج الدراسة:

خلصت هذه الدراسة إلى أسباب ظاهرة الاختناق المروري بمدينة كوتونو، حيث حددتها في :

- تركز المؤسسات الحكومية والاقتصادية في مركز هذه المدينة
- عدم احترام قانون المرور من طرف مستعملي الطريق
- ضعف النقل العام
- ضعف البنية التحتية للنقل
- النمو الديمغرافي والهجرة الريفية

كما حصرت آثارها السلبية في الآثار الاقتصادية المتمثلة في كلفة الوقت الضائع للمركبات في الازدحام، والآثار السوسيو-بيئية المتمثلة في تلوث الهواء بدخان المركبات واسوداد

*المجلة السوسولوجية الإفريقية، العدد الأول، المجلد 20، 2016، ص ص 87-110.

واجهات البناءات، واللافتات الإشهارية والأعمدة الكهربائية والمصابيح.

2.1.1.1 الدراسات العربية:

"دراسة اقتصادية لمشكلة الازدحام المروري في مدينة البصرة " من طرف الأستاذ: وائل قاسم راشد*

1.2.1.1 تساؤل الدراسة:

ما هي العوامل الاقتصادية المساهمة في ظهور الازدحام المروري وما هي النتائج الاقتصادية له؟

2.2.1.1 أهمية الدراسة :

زيادة وعي وفهم أصحاب القرار والمختصين بأبعاد وآثار هذه المشكلة واقتراح الحلول المناسبة والممكنة لها .

3.2.1.1 وسائل جمع البيانات:

المقابلة (مع شخصيات في الإدارة العليا للمرور)، الاستبيان، إحصاءات صادرة عن مديرية المرور العامة للبصرة .

4.2.1.1 مجتمع الدراسة:

سكان مدينة البصرة .

5.2.1.1 نتائج الدراسة: خلصت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

1. تعد العوامل الاقتصادية من العوامل المهمة المسببة في الاختناقات المرورية، خاصة عاملي التكلفة، وطبيعة الطلب على النقل العام.

*مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة، العدد 13، 2012، ص ص 268-297.

2. تتوقع الدراسة أن تنتمي حدة الازدحام المروري إذا اعتمد المستهلك في طلبه للمركبة الخاصة على الكلفة الحدية الخاصة به ولم يأخذ بعين الاعتبار الكلفة والأضرار الاجتماعية.
3. تسبب الازدحامات المرورية أضرار نفسية وصحية على الركاب ومستخدمي المركبات.
4. ساعات الذروة للازدحام المروري في مدينة البصرة صباحية ومسائية، وأشد الرحلات ازدحاما هي الرحلات المتوجهة إلى العمل والمدارس.
5. أكثر أنواع السيارات المسببة للازدحام المروري هي النقل الخاص والذي تعود مزاياه بالنفع على المستهلك ولا تحل مشاكل الازدحام المروري، بينما مزايا النقل العام تساهم في حل هذه المشكلة.

3.IV الدراسات الجزائرية:

IV . 1.3 الدراسة الأولى: "مشكلة الازدحام المروري الحضري وأثره على مدينة قسنطينة" للباحث عيشور بوجمعة*

1.1.3.IV تساؤل الدراسة: هل تؤثر ظاهرة الازدحام المروري الحضري على نوعية الحياة لدى سكان مدينة قسنطينة؟

2.1.3.IV منهج الدراسة: منهج مقارنة بين تجربة مدينة غرونوبل الفرنسية ومدينة قسنطينة الجزائرية، اعتمد فيها على مقارنة تحليلية شاملة لجميع النواحي العمرانية، التخطيطية، الاقتصادية والاجتماعية .

3.1.3.IV أدوات الدراسة: الاستبيان، المقابلة .

4.1.3.IV نتائج الدراسة: خلص الباحث إلى إثبات صحة فرضياته وهي :

- الازدحام المروري مفهوم مهيم على النموذج الأساسي للتخطيط الحضري والنقل.

*مذكرة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه دولة في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة قسنطينة، 2008.

- لا يمثل الازدحام المروري ظاهرة حضرية بنظام النقل، بل يعتمد على العديد من التخصصات الحضرية وهو جزء من سياق أكثر تعقيد وشمولية .
- للازدحام نتائج على مستوى العديد من الأنظمة الحضرية والتي على التقنيين التنبؤ بها أثناء التخطيط .

2.3.IV الدراسة الثانية: " العلاقة بين توزيع وتوطين المؤسسات الخدماتية وظاهرة

الازدحام في المراكز الحضرية -دراسة حالة مدينة برج بو عريريج - للطالبة: بن شعبان نهى.*

1.2.3.IV التساؤل الرئيسي: هل لتوزيع المؤسسات الخدمية في المركز الحضري للمدينة علاقة بظاهرة الازدحام على مستواه؟

2.2.3.IV الفرضيات :

- تعتبر المؤسسات الخدماتية أهم عامل استقطاب وجذب للسكان وتوطينهم في مركز المدينة مما يجعل من ظاهرة الازدحام نتيجة حتمية على مستواه .
- إنّ فعالية المركز الحضري مرتبطة بنوعية المؤسسات الخدماتية ومدى احتياج السكان لها وليس بعددها الذي يعتبر ذا تأثير مزدوج سلبي وإيجابي.
- ظاهرة الازدحام لا تقتصر على المراكز الحضرية فقط إنّما تبرز على مستواه التركز المؤسسات الخدماتية الرئيسية فيها .
- إن نقص المعايير وعدم التوازن في توزيع المؤسسات الخدماتية في مدينة برج بو عريريج أدى إلى عدم تلبية متطلبات السكان مما يجعل منها سياسة فاشلة.

3.2.3.IV أهداف الدراسة :

- التعرف على العلاقة بين موقع المؤسسات الخدماتية وظاهرة الازدحام .

* مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة الماستر في تسيير التقنيات الحضرية تخصص تسيير المدينة، جامعة محمد بوضياف مسيلة، 2016/2015.

- تأثير اختيار موقع المؤسسات الخدماتية على المجال الحضري.
- تحديد نوعية الخدمات والمرافق في المركز الحضري لمدينة برج بوعريريج.
- الكشف عن جوانب الخل واقتراح أساليب معالجتها.
- تحسين ظروف الحياة اليومية لسكان مدينة برج بوعريريج.
- رفع المستوى التسييري خاصة في اختيار موقع ونوع المؤسسة الخدماتية وإدراك دورها في تنظيم المجال الحضري للمدينة.
- إعطاء صورة لائقة للمدينة ومركزها والتي من شأنها إبراز هويتها والتعرف على واقعها.

4.2.3.IV المنهج المتبع: هو المنهج الوصفي التحليلي .

5.2.3.IV أدوات الدراسة :

الملاحظة: وصف وتشخيص وضعية وتوطن المؤسسات الخدماتية في مركز مدينة برج بوعريريج .

المقابلة: مع الهيئات المشرفة على التسيير والتخطيط لتموضع المؤسسات الخدماتية بمركز مدينة برج بوعريريج.

استمارة استبيان: لجمع المعلومات المتعلقة بالحالة المدروسة (العينة العشوائية البسيطة بنسبة 5%)

إضافة إلى الوثائق البيبليوغرافية (الكتب، المجلات، الدوريات)، والمونوغرافيا كوسيلة لجمع المعطيات النظرية، وكذا الوثائق الميدانية (المخططات) التي تتطلبها الدراسات العمرانية.

6.2.3.IV نتائج الدراسة :

وقد خلصت هذه الدراسة إلى أن مركز المدينة يشهد كثافة سكانية متوسطة وفي نفس الوقت يعاني من ازدحام مروري كبير، وهذا الأمر راجع لتكدس جميع المؤسسات الخدماتية به .

V. تحديد المفاهيم:**1.7 مفهوم النقل الحضري:**

في البداية يجب أن نعرف أن النقل الحضري قد ولد في ظل النمو السكاني الحضري المتزايد، الذي رافقه توسع مساحي واسع أدى إلى ظهور مشكلات عديدة ترتبط بتزايد وسائل النقل المختلفة التي هي نتاج الطلب العالي في ظل تزايد المجتمعات الحضرية خصوصا المليونية منها في العالم، والتي أفرزت بدورها قصور في شبكات النقل على تلبية الحاجات المرورية. (مجيد السامرائي، 2015، ص 215).

ويعرف الدكتور مصطفى يوسف كافي النقل الحضري أنه مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحركي في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة وأمان. وهو يعالج التنقل الجماعي كالحافلة، القطار الحضري، ... وكذلك النقل الفردي الذي يتم بواسطة السيارة الخاصة والدراجة وغيرهما، فالنقل الحضري يضم جميع وسائل النقل التي تتلاءم مع خصائص الوسط الحضري كالكتافة السكانية التي تتطلب تنظيما جيدا لحركة الأشخاص والبضائع وتواجد الأنشطة الاقتصادية التي تجعل من المدينة مكانا لبث واستقبال الحركة. (مصطفى كافي، 2017، ص 95).

وهو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص نقل الأفراد وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام، والهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين (روابي سناء، 2008/2009، ص 64).

والنقل الحضري في الجزائر هو "نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيون أو اعتباريون مرخص لهم لهذا الغرض" (الجريدة الرسمية، العدد 44، ص 46).

2.7 مفهوم الازدحام المروري:

إن تحديد مفهوم الازدحام المروري يُبنى بشكل كبير على مفهوم الازدحام بشكل عام وعلى مفهوم ازدحام المدن أو الازدحام الحضري بشكل خاص. كما أن عملية تحديد هذا المفهوم تكشف عن مسميات أخرى لهذه الظاهرة كالاختناق المروري، الانسداد المروري، التكدس المروري، الاحتقان المروري،... إلخ، وقليلة هي المراجع التي نجد فيها تعريفاً دقيقاً لمفهوم الازدحام المروري، ولعل هذا راجع لطبيعة الظاهرة بحد ذاتها، ولهذا استعنا في تحديد مفهوم الازدحام المروري بتعريف مفهوم الازدحام لغة ثم اصطلاحاً بغية تعزيز عملية تحديد هذا المفهوم .

1.2.V مفهوم الازدحام:

- **لغة:** كلمة ازدحام اسم مفرد وهو مصدر للفعل **ازدحم** أي امتلأ وتكدس حتى ضاق (الموقع الإلكتروني قاموس المعاني).
- **اصطلاحاً:** يعرفه **ستوكوليس** على أنه: "الحالة التي يوجد عليها الفرد عند إدراكه نقص الحيز المتاح له، أو أن مطلبه من ذلك الحيز يزيد عما هو متاح فعلاً. ويرى أن الازدحام متغير سيكولوجي بالدرجة الأولى، فلا تتوقف معاشة الازدحام على الكثافة السكانية فحسب، بل تتوقف أيضاً على الظروف التي في ظلها تحدث الكثافة السكانية والاختناقات المرورية"، كما ربط **التمان** بين الازدحام ونقص الخصوصية، واعتبر الازدحام على أنه الموقف الذي لا يتحقق فيه مستوى الخصوصية المرغوبة لدى الأفراد" (موقع الغد الإلكتروني .2011).

كما يعرف المتخصصون في النقل الحضري الازدحام بدرجة سهولة الاتصال والحركة، فالإتصال يشير إلى عدد الفرص أو مواضع النشاطات المتاحة خلال مسافة معينة أو زمن محدد، وتشير الحركة إلى القدرة على الحراك بين مواقع النشاطات المختلفة بسهولة، ومع زيادة المسافات بين مواضع النشاطات بسبب أنماط كثافات الاستيطان المختلفة فقد أصبح

الاتصال يعتمد بشكل أكبر على الحراك، خاصة باستخدام السيارة الخاصة، وعليه فإن ضيق المكان بالسكان -حسب المختصين -وصعوبة الاتصال والحركة هو ما يمثل لب مشكلة الازدحام الحضري.) مجموعة مؤلفين - محمد شوقي إبراهيم مكي، 2014، ص7.

2.2.V مفهوم الازدحام المروري:

يعد الازدحام المروري أول مشكلة تتبادر إلى الأذهان عند الحديث عن مشاكل النقل (مصطفى كافي، 2017، ص 109). إذ تتركز رحلات سكان المدينة إلى العمل أو التسوق أو التزاور أو الترفيه في ساعات معينة من اليوم، وهذا ما يؤدي إلى حركة مرور كثيفة لوسائط النقل خصوصاً السيارات في المدن، وبالتالي يحصل الزحام المروري (مجيد السامرائي، 2015، ص 249).

ويعرفه الدكتور **خلف الله بوجمعة** على أنه: "من أكثر مشكلات النقل الحضري انتشاراً في المدن خاصة في أوقات الذروة، ..ويكون سببها على الأرجح ضعف الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق، وعدم كفاءة نظام النقل في تلبية الاحتياجات المطلوبة من حجم المرور". (خلف الله بوجمعة، 2017، ص79).

كما تعرفه هيئة الطرقات الأردنية بأنه "تباطؤ غير طبيعي لحركة السير المروري على مقطع من الطريق أو على شبكة طرق معينة، وانحسار المسافات الآمنة بين المركبات .." (الموقع الإلكتروني لإدارة السير المركزية بالأردن).

ويصف المقدم **الدكتور صالح بن محمد السديس** الأزمة المرورية بأنها خلل في مكونات المعادلة المرورية (السائق + المركبة + الطريق وبيئته + رجل المرور) نتيجة لتشابك وتعدد العلاقة بين تلك الأطراف المسؤولة عن اطراد مكونات تلك المعادلة لأي سبب كان. (مجموعة مؤلفين -صالح السديس، 2014، ص 154).

ويمكن تلخيص هذه الظاهرة في التقرير الذي نشره بوتشانان فيما يتعلق بموضوع حركة المرور في المدن الحضرية والذي من ضمن ما ورد فيه ما يلي: "إن مشاكل النقل الحضري مشاكل مألوفة حتى أننا لسنا في حاجة إلى تأكيد ما يثيره ازدحام المرور من إحباط وضيق وضياح للوقت والوقود وتبديد جهد المسؤولين عن تنظيم حركة المرور، وفي الوقت الذي تستطيع فيه أثقل العربات وأكبرها حجماً قطع مسافة ميل واحد في الدقيقة فإننا نجد أن متوسط سرعة حركة المرور في المدن الكبرى لا تزيد عن إحدى عشر ميل في الساعة الواحدة تقريباً، فالى أي مدى من التناقص بلغته مشكلة الاختناق طبقاً للحدود القياسية" (السيد عبد العاطي السيد، 1997، ص 314).

3.2.V التعريف الإجرائي للازدحام المروري :

حسب التعريفات السابقة وحسب ما هو ملاحظ ومعاش ميدانياً فإن الازدحام المروري هو تباطؤ سير المركبات المستعملة للطريق أو توقفها تماماً مع انحصار مسافة الأمان بينها إلى حد أدنى بشكل دائم أو مؤقت عبر نقاط مختلفة من شبكة الطرق في المدينة .

3.V مفهوم شبكة الطرق:

وتعني انتظام مجموعة من الطرق في صورة عقدة تنظمها مجموعة من الوصلات (المحاور)، وتمثل الشبكة أربع عناصر التي لا يتم النقل بدونها وهي الطريق، الشبكة، وسائط النقل، والمواد المنقولة. (طريفة محمد، 2017، ص 127).

1.3.V مفهوم الطريق :

لقد تعددت التعاريف المحددة لمعنى الطريق وأهمها أن الطريق هو كل إنشاء خاص مهياً بصفة جيدة على الأرض موجه للسيارات والراجلين، ويعتبر الطريق شريان الحياة الاقتصادية والاجتماعية والحضرية، إذ يلعب دوراً هاماً وفعالاً بالنسبة للسكان والمستعملين . (طريفة محمد، 2017، ص 127).

2.3.7 مفهوم الشبكة :

إن مفهوم الشبكة يكمل مفهوم الطريق، فإذا كان الطريق يعني النقل بين نقطتين اثنتين فإن الشبكة تعني النقل ضمن مساحة أو مجال في بعدين هما الطول والعرض، لذا فإن دراسة شبكات النقل والمواصلات للكشف عن التنظيم المكاني لمنطقة معينة لا تقتصر على الخصائص الإجمالية للشبكة، بل تشمل معرفة العلاقة الرابطة بين العقد والطرق التي تتألف منها الشبكة. (طريفة محمد، 2017، ص 127)

3.3.7 مفهوم وسائل النقل الجماعي :

النقل الجماعي أو النقل المشترك للأشخاص هو توفير مركبات مهيأة لاستقبال الأشخاص والتكفل بنقلهم من مكان إلى مكان آخر معلوم بمقابل يتمثل في شراء تذكرة أو بطاقة اشتراك وذلك عبر مسالك معينة وفي أوقات محددة. (طريفة محمد، 2017، ص 127.)

4.4.7 مفهوم سلوك مستعملي الطريق :

1.4.4 مفهوم السلوك :

لغة: السلوك في اللغة حسب ما ورد في لسان العرب هو من المصدر للفعل سَلَكَ طريقاً، وسَلَكَ المكان يسلكه سلكاً، وسَلَكَتُ الشيء في الشيء أي أدخلته فيه .

اصطلاحاً: هي الاستجابة الكلية التي يبديها كائن حي إزاء أي موقف يواجهه (الموقع

الإلكتروني قاموس المعاني) وهو سيرة الفرد واتجاهاته ومذهبه، حيث يُقال أنّ شخصاً

سيء السلوك أو حسن السلوك، كما أنّ السلوك من الأعمال الإرادية التي يقوم بها

الإنسان كالصدق، والكرم، والبخل، ونحوها، غالباً ما يرتبط السلوك بالبيئة

المحيطة بالفرد، فقد يكون السلوك واعياً أو غير واعٍ، واختياري أو غير اختياري، كما أنّ

للسلوك تأثيرات مباشرة في محيط الكائنات الحية، ويوجد أنواع من السلوك كالسلوك

الإجرائي والذي يعتمد على مؤثرٍ معيّن في البيئة المحيطة، بالإضافة إلى السلوك الفضولي، والسلوك المدير، والسلوك المتعمد (هايل الجازي، 2018/07/21، موقع موضوع الالكتروني).

ويعرفه الدكتور عبد الحسين رزوقي الجبوري بأنه تلك الحوادث الجارية في حياة الفرد اليومية، والأنشطة التي يقوم بها الفرد ويتفاعل مع مجموعة من الأفراد ويتفاعلون معه . والسلوك حسبه يتضمن :

أ - السلوك الظاهري: ونستطيع ملاحظته موضوعياً ويظهر على شكل تعبيرات لفظية أو غير لفظية وهناك اختلافات ببعض التعبيرات غير اللفظية وخاصة الإشارات حسب ما هو سائد في ثقافة الشعوب، ومثال على ذلك طريقة السلام والتحية التي تختلف من مجتمع لآخر.

ب - السلوك الداخلي: هو أي عملية عقلية يتبعها الفرد كالتفكير والتذكر والإدراك والتخيل وغيرها ولا نستطيع أن نلاحظها مباشرة، وإنما نستدل على حدوثها عن طريق ملاحظة نتائجها .

ووفق تصرفات الفرد إذا كان سلوكاً ظاهرياً، أو وفق نتائج العمليات العقلية إذا كان سلوكاً داخلياً و الذي يصدر عن الفرد .ونقول ذاك سلوك اجتماعي وذاك سلوك لا اجتماعي وفق ما هو سائد ومتعارف عليه، فالسلوك الاجتماعي في مجتمعنا يتطلب احترام الأنظمة والقوانين و الالتزام بالدين والأخلاق والقيم الاجتماعية المستمدة من التراث العربي الإسلامي ويمكن تحديد من يسلك سلوك اجتماعي إذا امتاز بنظرة إيجابية متفائلة تتسم بالتفكير العلمي ويتصف بشخصية قوية متعاونة مع تفضيل مصلحة المجموع على مصلحته الشخصية يعمل الخير يحافظ على الممتلكات العامة وممتلكات الآخرين (عبد الحسين الجبوري، السلوك الاجتماعي، موقع كنان أون لاين).

2.4.V مفهوم مستعملي الطريق:

يعرف المشرع الفرنسي مستخدم الطريق أنه شخص، حيث لا يعتبر المركبة أو الحيوان مستعمل طريق .

ويصنف مستخدمي الطرق إلى نوعان: المشاة والسائقون .وينقسم السائقون إلى سائقي المركبات والسائقين الذين يركبون حيوانات.(حيوانات الجر، الشحن، الركوب والماشية) (permis de conduire ONLINE –les usagers de la route) .

كما صنف المشرع المغربي مستعملي الطريق إلى صنفين كما يلي:

أولاً: شخص غير محمي كالراجل أو سائق مركبة ذات عجلتين

ثانياً: شخص محمي وهو سائق أو راكب مركبة ذات محرك

الراجلون: إن المشي هو أحد التنقلات المستعملة بشكل واسع (بنسبة 35 إلى 52 % من التنقلات)، والأطفال هم الراجلون الأكثر عرضة لحوادث السير بسبب سهوهم نتيجة لقلة إدراكهم بالخطر وحادثة سنهم .

كما أن تصرفات بعض المشاة تؤدي في بعض الأحيان إلى مخاطر عديدة مثل عدم احترام إشارات المرور أو أوامر شرطي المرور أو عدم المشي على الرصيف.(مدونة السائق المغربي، السلامة الطرقية) .

السائقون: يخضع سائقو السيارات إلى تأثيرات مختلفة سواء متوقعة أم لا، كما أن لتصرفاتهم وحالاتهم النفسية دور كبير في مجريات الحركة المرورية (السهو، التعب، التعصب، التأثير بدواء أو مخدر أو خمر، سوء رؤية،...).

5.V الثقافة والوعي المروريين :

1.5.V الثقافة المرورية :

يمكن أن نُعرف الثقافة المرورية على أنها كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعياً تاماً ويطبقها باهتمام، وتتمثل في ما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور،

وما لديه من إحساس بالمسؤولية وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق حميدة تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين .(محمد بن سعيد الغامدي، ص 23).

2.5.7 الوعي المروري :

يمثل الوعي المروري شكلا من أشكال الوعي الكلي، فهناك ذات بشرية (السائقون، المشاة، ورجال المرور) تتفاعل مع محيط خارجي ومع واقع موضوعي له معطياته وقواعده ونظمه وقوانينه، فمعرفة معطيات هذا الواقع (المجال المروري)، ومعرفة نظمه وقوانينه ومن ثمة السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة هو ما يعكس الوعي المروري ويجسده . وللوعي المروري شقان، الأول يشمل اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة بكل ما يتعلق ويضمن السلامة المرورية، والشق الثاني هو النزوع إلى التصرف وفق ما تقتضيه تلك المعارف .

كما أن هناك وعي فردي مرتبط بالفرد وظروفه، ووعي جماعي مرتبط بالمجتمع ككل وظروفه، وثمة علاقة تأثير متبادل بينهما وغالبا ما يكون الطرف الأقوى في هذه العلاقة هو الوعي الجماعي الذي يمارس تأثيره القوي لكن ليس بالضرورة الحاسم على الوعي الفردي الذي يتأثر بعوامل سيكولوجية معينة كالعدوى، الإيحاء، الاقتداء .

وللفروق بين درجات الوعي المروري مبررات حسب بعض المختصين الذين لمسوها عند المقارنة بين درجات الوعي المروري في الدول المتقدمة والدول النامية فخلصوا إلى جملة من العوامل المؤثرة منها مستوى التعليم، المستوى الثقافي، دور مدارس تعليم السياقة، ونقص الإحساس بالانتماء الاجتماعي(سبع محمد، 2009/2008، ص ص 129- 131).

الفصل الثاني: النقل في الأوساط الحضرية

أ. وسائل النقل الحضري

ب. مشكلات النقل الحضري

ج. حلول عالمية

إذا كانت مشكلات النقل الحضري ظاهرة منتشرة بكل مدن العالم، بغض النظر عن الخصائص المميزة لكل مدينة على حدا، فإن أكثر جوانب المشكلة وضوحا تبدو فيما يعرف بساعة الذروة التي تتكدس فيها السيارات العامة والخاصة، وبالذات في منطقة الأعمال المركزية أو عند مواقع التقاطعات التي تتلاقى عندها شبكة وسائل النقل. إلى جانب صعوبات الحصول على مواقع لانتظار السيارات، يضاف إلى ذلك الآثار التي تخلفها الحركة على بيئة المدينة ذاتها وحركة المشاة فيها وما يترتب على ذلك من حوادث وكوارث .

ورغم تداخل العوامل المسببة للمشكلة وتسلسل نتائجها، وآثارها واحدة بعد أخرى لدرجة أصبحت كسلسلة متصلة الحلقات من المشاكل والصعوبات، يصعب معها تعيين حدود فاصلة بين جانب وآخر من جوانب المشكلة، إلا أننا سنحاول التعرض لكل مشكلة من مشكلات النقل الحضري على حدا (عبد العاطي السيد، 1999، ص 314).

1. وسائل النقل في الوسط الحضري :

يعتبر اختيار وسيلة النقل الملائمة اختيارا مهما إذ يتوقف ذلك على مجموعة من الخصائص كسرعة وسيلة النقل ومستوى الراحة الذي توفره ومدى تدفق المسافرين، كما يمكن أن يتوقف على المركز الاجتماعي للأفراد ومستوى دخلهم أو حتى طبيعة الوسط الحضري وجودة خدمات النقل العام (مصطفى كافي، 2017، ص 96). وتصنف هذه الوسائل حسب الطبيعة الجغرافية لاستعمالها كالوسائل البرية، النهرية، والجوية. وهناك من يصنفها إلى وسائل نقل جماعي ووسائل نقل فردي وهو التصنيف الذي يهمننا في هذه الدراسة باعتبارها دراسة سوسيولوجية .

1.1 وسائل النقل الجماعي :

يرتبط شكل ونوع هذا النقل بعدد الركاب والمسافات المطلوب قطعها للوصول، وأهم وسائل النقل الجماعي :

1.1.1 قطار الأنفاق :

يشكل قطار الأنفاق أو المترو أحد أهم وسائل النقل الجماعي فاعلية في المدن الكبرى، خاصة إذا كانت مسافات التنقل تزيد عن 10 كم، وتبلغ سرعته أكثر من 500 كم/سا، وهو أكثر وسائل النقل الحضري تكلفة (تكلفة إنجازها) إلا أنه يمثل نمط النقل المثالي في الوسط الحضري للمدن التي يتجاوز عدد سكانها مليون نسمة (مصطفى كافي، 2017، ص 96).

2.1.1 القطار الحضري :

أصبح القطار الحضري أو الترامواي مؤخرًا شعبيًا جدًا، وذلك لكونه يجمع بين مزايا قطار الأنفاق الذي يعمل بشكل دائم ومنتظم، وبين مزايا الحافلات التي تسير فوق سطح الأرض مباشرة، وهو الأمر الذي يفضله الناس بشكل كبير. يتم استخدامه في المسافات التي تزيد عن 2 كم وتقل عن 10 كم، وتبلغ سرعته 45 كم/سا، وهو اقتصادي وغير ملوث لأنه يعمل بالكهرباء (مصطفى كافي، 2017، ص 97).

3.1.1 القطار :

هو عبارة عن محرك قوي يجر وراءه عربات متصلة به ويسير على قضبان حديدية تحدد مساره تسمى سكة الحديد وله أشكال عديدة (مصطفى كافي، 2017، ص 97). وما يهمني في أشكال القطارات هو قطار الضواحي (الشبه حضري) وهو يربط بين ضواحي المدن الكبرى، وكذلك بين المدينة والمناطق شبه الحضرية، تخصص له خطوط سكرية مستقلة عن قطار المسافات الطويلة، وغير ملوث للبيئة لأن محركاته كهربائية (بوطالبي الهاشمي، الموقع الإلكتروني للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق)

4.1.1 الحافلة :

هي وسيلة للنقل الحضري بامتياز في أغلب المدن، ابتداءً من المدن الصغيرة والقرى إلى المدن الكبيرة، مرنة ويمكنها نقل عددا لا بأس به من الركاب، كما يمكنها أن تعبر الشوارع

الملتوية والضيقة والمنحدرة بشكل جيد، إلا أنها ملوثة للبيئة (مصطفى كافي، 2017، ص97). معظم هذه الحافلات مزودة بتجهيزات داخلية خاصة تتيح للركاب التحرك داخلها بحرية وسهولة، ولا تحتوي بداخلها إلا على عدد قليل من المقاعد لتسع عدد أكبر من الركاب الواقفين، ولها أبواب عديدة لتسهيل حركة الصعود والنزول في فترة وجيزة (بوطالبي الهاشمي، الموقع الالكتروني للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق).

2.1 وسائل النقل الفردي :

1.2.1 السيارة الخاصة :

السيارة الخاصة هي مرادف للحرية وللمركز الاجتماعي، وهي وسيلة النقل الفردي بامتياز، لها مجموعة من المزايا مقارنة مع وسائل النقل الجماعي إذ يمكنها أن تنقل شخصا واحدا كما يمكنها أن تنقل خمسة أشخاص، وحتى بعض المعدات، كما يمكن استخدامها في المسافات القصيرة والطويلة على حد سواء، وفي مختلف الأماكن والاتجاهات حتى التي يتطلب الوصول إليها سلك طرق وعرة أو صحاري أو مناطق نائية نتيجة لعدم تقيدها بخطوط محددة أو مواعيد منتظمة. (مصطفى كافي، 2017، ص101).

2.2.1 سيارة الأجرة :

تعمل سيارات الأجرة على النقل الخاص وحسب الرغبة، أو النقل العام عن طريق انتظامها في مواقف معينة (مسار خط ثابت) وينسب قليلة مقارنة بالنوع الأول، أما طبيعة نظام عملها فتعمل بشكل عشوائي، من خلال التجوال المستمر بالمدينة باستثناء بعض الحالات حيث تمتلك بعض الشركات أسطول من سيارات الأجرة تستند إلى فكرة الحجز المسبق (مجيد السامرائي، 2015، ص236)، لكن هذا النمط من النقل يصعب تصنيفه، حيث يمكن اعتباره كنمط نقل فردي في حال نقل راكب واحد فقط، كما يمكن تصنيفه ضمن النقل الجماعي في حال تعدد الركاب المنقولين خلال نفس الرحلة ونحو نفس الوجهة. وفضلا عن مزايا السيارة الخاصة توفر سيارة الأجرة مزايا إضافية فهي تريح المسافرين من القيادة لأنه

لا يقود بنفسه كما في السيارة الخاصة، كما أن المسافر ليس بحاجة للبحث عن مكان لركن سيارته، وبالتالي فإن سيارة الأجرة تجمع بين مزايا السيارة الخاصة ومزايا أخرى إضافية (مصطفى كافي، 2017، ص 101-102).

3.2.1 الدراجة النارية :

هذا النمط من النقل في غاية الأهمية لأنها توفر تقريبا نفس مستوى المرونة الذي توفره السيارة الخاصة لا سيما من حيث المسار المتبع، وتختلف عن السيارة الخاصة فقط من ناحية الطاقة التحميلية والأمان، وفي كونها لا تشغل حيزا حضريا كبيرا، كما انها أقل استهلاكاً للطاقة. وعرف استخدام الدراجات النارية في السنوات الأخيرة تعرجا بين السيارات أثناء التنقل لذا أصبح هذا النمط من النقل يؤخذ بين الاعتبار أثناء تخطيط المدن لتحسين حركة السير والمحافظه على مساحات الحيز الحضري .

4.2.1 الدراجة الهوائية :

يتميز هذا النمط من النقل بأنه واسطة نقل اقتصادية للغاية، ولا تشغل مكانا كبيرا من الحيز الحضري، فضلا عن كونها غير ملوثة للبيئة ومشجعة للنشاط البدني لسكان المدينة (مصطفى كافي، 2017، ص 102).

هذا، وتجدر الإشارة هنا أن وسائل النقل المذكورة في الكتب والمراجع عديدة عبر مدن العالم، لكن اقتصرنا على ذكر أنواع الوسائل المتوفرة في الجزائر .

II. مشكلات النقل الحضري :

يعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة ومن دونه يمكن أن تصاب المدينة بالشلل، إذ أن حياة الأفراد والجماعات داخل المدن قوامها الوقت المضبوط، لكن النقل الحضري يعاني مشاكل متعددة ومتداخلة الجوانب التي يصعب التمييز بينها (مصطفى كافي، 2017، ص 108).

1.11. الازدحام المروري :

يعد الازدحام المروري أول مشكلة تتبادر إلى الأذهان عند الحديث عن مشاكل النقل (مصطفى كافي، 2017، ص 109). إذ تتركز رحلات سكان المدينة إلى العمل أو التسوق أو التزاور أو الترفيه في ساعات معينة من اليوم، وهذا ما يؤدي إلى حركة مرور كثيفة لوسائل النقل خصوصاً السيارات في المدن، وبالتالي يحصل الزحام المروري (مجيد السامرائي، 2015، ص 249).

2.11. حوادث المرور :

تعتبر حوادث المرور من أهم تحديات النقل الحضري، وهي تزداد مع تزايد الحركة المرورية، فهي إحدى الآثار السلبية الناجمة عن الازدحام المروري الرهيب وخاصة في المدن الكبرى والمتوسطة، كما أنها تمثل عبئاً اقتصادياً يتقل كاهل الاقتصاد الوطني في الدول التي يرتفع فيها عدد الحوادث خاصة الدول النامية. ويمكن حصر أهم أسباب حوادث المرور في الوسط الحضري في الزيادة المرتفعة للسكان أولاً، وفي القصور في التخطيط لاستخدام الأرض ثانياً، كذلك الزيادة في معدلات استخدام السيارة الخاصة مقابل انخفاض معدلات استخدام وسائل النقل الجماعي. كما لا يستثنى القصور في سلوكيات مستخدمي الطريق نتيجة للتهور أو عدم الوعي المروري (مصطفى كافي، 2017، ص 111).

3.11. تلوث بيئة المدينة :

يتسبب النقل من خلال حركة المركبات وخصوصاً السيارات التي غزت المدن بشكل غير مسبوق عبر التاريخ في تلوث بيئة المدينة من حيث تلوث الهواء وإثارة الضوضاء . إن الدخان المنبعث من عوادم السيارات يؤدي إلى عدم توازن مكونات الغلاف الجوي القريب من سطح الأرض، حيث تزداد نسبة غاز ثاني أكسيد الكربون إضافة إلى الرطوبة ما يؤدي إلى تشكل ما يسمى الضباب الدخاني، إضافة إلى زيادة بعض المركبات كالرصاص

والنتروجين وثنائي أكسيد الكبريت، وهي مركبات ضارة بالجلد وبالجهاز التنفسي والعصبي والبلعوم والعينين خصوصا لدى كبار السن والأطفال وحديثي الولادة .
وتتباين مستويات التلوث زمانيا ومكانيا في المدينة الواحدة، فمستوى تلوث الهواء يكون أعلى في مركز المدينة وعند الشوارع الرئيسية والتقاطعات وفقا لكثافة حركة مرور المركبات، كما ترتفع في أوقات محددة من اليوم وهي أوقات ذهاب السكان للعمل وعودتهم منه، كما يزداد ارتفاعها في أيام العمل عن أيام العطل (مجيد السامرائي، 2015، ص ص 251-252).

4.11 نقص المواقع والمرائب :

كذلك من مشاكل النقل الحضري مشكلة إيجاد أماكن لوقوف سيارات المواطنين في وسط هذه المدن قريبا من الإدارات والهيئات الحكومية والأسواق والمؤسسات الخدمية والثقافية والتعليمية سواء للسكان أو العاملين أو الزوار من أطراف المدينة أو خارجها (مصطفى كافي، 2017، ص ص 111-112). ومع الانتشار الواسع لاستخدام السيارات الخاصة فإن غالبية مالكي السيارات مضطرون أو راغبون في زيارة مركز المدينة وبشكل دوري ولغايات شتى، ولكن تواجههم دائما مشكلة إيجاد أماكن لإيقاف سياراتهم دون أن يخالفوا قانون المرور وأنظمة السير المعمول بها. ولضمان سير هذه المواقع والمرائب يتطلب توفير جزء من مساحة هذه المدن للنقل ومرافقه، وهذا أمر نادر الحدوث في أي مدينة بالعالم نظرا لضيق مساحات الأرض وارتفاع أثمانها في مراكز المدن (مجيد السامرائي، 2015، ص ص 252-253).

5.11 الاستعمال المفرط للسيارات :

مع تزايد أحجام المدن يزداد ثراء سكانها وتزداد الحاجة لامتلاك السيارة الخاصة نظرا لزيادة المسافة بين أماكن العمل والخدمات وأماكن قضاء وقت الفراغ، وبذلك تزداد تحركاتهم اليومية والأسبوعية .

وتشير الإحصائيات إلى أن عدد السيارات في العالم سنة 2007 قد بلغ حوالي 750 مليون سيارة، أكثر من 65% منها بالمدن الكبرى. وإذا كان مقابل كل 7,5 نسمة في العالم توجد سيارة واحدة فإن ما يقابل كل سيارة واحدة في المدن الكبرى وحدها أقل من ذلك لتصبح النسبة بين 1,2 و 2 نسمة مقابل كل سيارة، خاصة بالمدن الكبرى بالدول المتقدمة .

ولمقارنة أوضح، فإنه لم يكن في العالم أجمع في نهاية الحرب العالمية الأولى (1917) سوى 20 مليون سيارة، بينما ما يطرح اليوم سنويا في السوق العالمية للسيارات يقدر بنحو 50 مليون سيارة .

ففي الجزائر ارتفع مجموع المركبات من أقل من 3 ملايين مركبة سنة 1999 إلى حوالي 6 ملايين مركبة سنة 2006. إذ تميل جل الدراسات إلى الربط بين زيادة المركبات والطلب على النقل وتعدد أزمة النقل في الاتجاه المقابل. فالتقدم الاجتماعي والاقتصادي يؤدي لزيادة الطلب على النقل ومن ثمة زيادة الطلب على ملكية سيارات خاصة لمقابلة تلك الاحتياجات المتزايدة للنقل، وزيادة عدد السيارات يؤدي إلى تعقد مشاكل المرور (ازدحام مروري، بطء الحركة، حوادث المرور) ومقابلة هذه المشكلة تكون عن طريق توفير تسهيلات أكثر لحركة المرور من خلال توسيع شبكة الطرقات ووضع التنظيمات العلمية المناسبة لضبط حركة المرور، الأمر الذي يساهم في رفع كفاءة النقل وخفض التكلفة النسبية الناتجة عن تعقد حركة النقل. (محمد سبع، 2009/2008، ص 108).

إن هذه الزيادة الهائلة في أعداد السيارات أدت إلى تردي طاقات الشوارع الاستيعابية في المدن، وإلى نقص كبير في مواقف الشوارع والمرائب مما أدى لحصول الازدحامات وازدياد مستويات التلوث وحصول الحوادث والتأخير في حركة السير والمرور مما له مضاعفات على ضياع الوقت وزيادة التكاليف الهائلة للصيانة والرعاية الصحية بفعل زيادة أعداد السيارات (مجيد السامرائي، 2015، ص ص 254-255).

6.11 خرق الأنظمة والقوانين :

يعد عدم الالتزام بالأنظمة والقوانين والتعليمات التي تنظم حركة السير والمرور لوسائل النقل، ومنها السيارات وكذلك حركة المشاة، من أهم المشكلات المعرّقة لمنظومة النقل الحضري، سواء كانت تلك المخالفات تحصل من قبل السائقين أو من قبل المسؤولين عن الحركة والنقل في المدن، بفعل تهاونهم في تطبيق تلك الأنظمة. ومعظم تلك المخالفات تتمثل في القيادة بسرعات عالية وعدم الانتباه والتوقف عند الإشارات الضوئية وممرات عبور المشاة. كما تتمثل كذلك في مخالفات من قبل المشاة كالعبرور من الأماكن غير المخصصة للعبرور. إن كل ذلك يؤدي إلى حصول الحوادث وفقدان الأرواح وزيادة التكاليف المرتبطة بالأضرار الجسيمة لوسائل النقل والممتلكات. ويرتبط ذلك بحركة وسائل النقل دون مراعاة للأنظمة والقوانين والذي يزداد سنة بعد أخرى، يضاف إلى ذلك تردي صلاحية السيارات من النواحي الفنية طبقاً للمواصفات القياسية العالمية (مجيد السامرائي، 2015، ص ص 255-256).

7.11 التكاليف العالية لمستعمل النقل :

ويمثل ارتفاع نفقات النقل مشكلة أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها، ولقد تم وضع العديد من المقاييس التي استخدمت في مجال التحديد الإجرائي لنفقات النقل بالنسبة للسيارات، وتأتي في مقدمة هذه التكاليف ارتفاع أسعار الوقود ارتفاعاً سريعاً، وترتبط هذه المشكلة بمشكلة الاختناق المروري ارتباطاً وثيقاً إذا وضعنا في الاعتبار حقيقة أنه كلما ازدادت سرعة السيارات كلما قلت كمية استهلاكها للوقود وانخفضت بالتالي التكاليف الكلية لكل ميل في الساعة، زد على ذلك أوجه الإنفاق الأخرى كالصيانة والإصلاح والتأمين والضرائب، الأمر الذي يجعل من امتلاك السيارة عبئاً ضرورياً إضافياً حتمته ظواهر النمو والامتداد الحضري على ساكن المدينة أو المسافرين إليها (عبد العاطي السيد، 1999، ص 326)

8.11 صعوبة النقل في منطقة الأعمال المركزية :

تتميز المجتمعات الحضرية العريقة في القدم باحتوائها على أجزاء قديمة تتوسطها غالبا وتشكل مدينة ضمن مدينة تسمى بالمدينة القديمة، والتي تعود لمئات وأحيانا آلاف السنين، مع احتوائها على معالم وصروح تاريخية عمرانية فريدة، مثل القلاع، الحصون، القصور، دور العبادة، الأسواق المتخصصة والمسقوفة، المكتبات، السجون، والدور السكنية المميزة... إلخ، وبما أن هذه المدن سابقة لعصر النقل المعاصر فهي لم تراعي متطلباته من حيث عرض الشوارع والأرصفة والمواقف ومحطات الوقود وغيرها، ولذلك فهي تعاني اليوم مشكلات كثيرة متعلقة بالنقل مثل: ضيق الشوارع والتي أغلبها على شكل أزقة لا تمرر أية وسيلة نقل، مع وجود أزقة مسدودة النهاية، واختلاف ساعاتها من جزء لآخر، وصعوبة دخول سيارات الإسعاف والإطفاء إليها (مجيد السامرائي، 2015، ص 256).

III. حلول عالمية :

هناك من يعتبر أن زيادة الطاقة الاستيعابية للطرق يشجع على استخدامها، ويعتبرها دعوة صريحة ومفتوحة ومشجعة للناس لاستخدام الطريق بسياراتهم الخاصة وبشكل مكثف. وأنه في كل محاولة لزيادة الطاقة الاستيعابية للطرق نجدها وقد امتلأت بالمركبات عما كانت سابقا . لذا لجأت بعض الدول حديثا إلى تطبيق بعض القيود على استخدام السيارات الخاصة وتشجيع استعمال مختلف وسائل النقل الجماعي، ومن هذه التجارب نذكر:

III.1 بريطانيا:

- فرض رسوم على المركبات التي تمر وسط المدينة
- فرض رسوم على استهلاك وقود السيارات
- تضيق فرص السماح بتوقف المركبات داخل المدن الكبرى

III.2 فرنسا :

- تضيق مساحة الطرق المخصصة للسيارات، وتوفير مقابله مساحات لصالح الحافلات المخصصة للنقل الجماعي

3.iii اليابان :

- لا يسمح للمواطنين بشراء السيارة في طوكيو إلا بعد أن يثبتوا أن لهم مكانا مملوكا أو مؤجرا يكون مخصصا لتوقف السيارة خارج الطريق .

4.iii المجر :

- تلجأ السلطات في العاصمة المجرية على فرض رسوم على السيارات التي تدخل وسط المدينة، كما وفرت ممرات خاصة للمتقنين على الدراجات الهوائية تشجيعا لاستخدام وسائل النقل الصديقة للبيئة .

5.iii الولايات المتحدة :

- لجأت إلى تشجيع برامج البحث العلمي في النقل الذي تتكفل به مختلف مراكز الأبحاث والتطوير بالتنسيق مع القطاع الصناعي على تصنيع جيل جديد من السيارات تعتمد على الطاقة الكهربائية أو على التكنولوجيا التي تسمح بتخفيض استهلاك الطاقة إلى مستويات متدنية .
- ولضمان إنجاح هذه التجربة قدمت السلطات الأمريكية تحفيزات ضريبية للسيارات التي تشتغل بغير الطاقة التقليدية .

نستخلص من هذه التجارب أن كل الدول السالفة الذكر تسعى لتحقيق أهداف متماثلة وهي الحد من حركة مرور السيارات الخاصة لتقليل الازدحام وتحسين القدرة على الحركة وبالتالي الحد من التلوث (عقاري زكريا، وبوباكور فارس، 2015، ص ص 154-155).

الفصل الثالث: الازدحام المروري وسلوك مستعملي الطريق

- أ. عوامل الازدحام المروري
- ب. آثار الازدحام المروري
- ج. سلوك مستعملي الطريق

يعد الازدحام المروري أول مشكلة تتبادر إلى الأذهان عند الحديث عن مشاكل النقل الحضري، وهي مشكلة تفسر في كثير من الأحيان في ضوء ظاهرة أصبحت شبه عامة في جميع مدن العالم، وهي زيادة الاتجاه إلى امتلاك السيارات الخاصة، ففي الوقت الذي زادت فيه أعداد السيارات، لم تتحقق نفس الزيادة في الشوارع والطرق الرئيسية، ومن هنا تبدو المشكلة واضحة، فكثير من مدن العالم بلغت مرحلة التطور والنضج بسرعة، حتى أن تصميمها الفيزيقي والايكولوجي لم يعد ملائماً لظاهرة انتشار السيارة، فهنا تتجسد مشكلة التعارض وعدم الملائمة بين البناء الايكولوجي للمدينة، وبين الحالة التي بلغتها من التكسد العمراني، وارتفاع مستويات الإقبال على السيارات، حيث نجد أن بعض المخططين يرون أن إعادة تخطيط المدن بشكل جذري، بحيث تصاغ خططها على أسس جديدة، تأخذ بالحسبان ما هو حادث وما يمكن أن يحدث مستقبلاً، هو الحل الأمثل لمشكلة اختناق المرور.

1- عوامل الازدحام المروري:

عديدة هي أسباب حدوث ظاهرة الازدحام المروري في المدن، فحاولنا تصنيفها إلى: عوامل ديمغرافية، عوامل اقتصادية، عوامل عمرانية (تخطيطية)، وعوامل ثقافية.

1.1 عوامل ديمغرافية:

- **النمو السكاني:** يعتبر نمو السكان من المتغيرات الهامة في التحليل الإحصائي للنقل والمرور، لكونه يؤثر في مجموع الرحلات اليومية لطبيعته الديناميكية. فكلما زاد عدد السكان والكثافة السكانية للمنطقة الحضرية، زاد عدد الرحلات بكل تأكيد. (خلف الله بوجمعة، 2017، ص81).

- **نزوح السكان نحو المدن الكبرى:** تعرف المدن الكبرى توافدا كبيرا للسكان، الذين ينزحون إليها لأسباب عديدة أهمها العمل والتقرب من مختلف المؤسسات للحصول على الخدمات، وهذا ما يؤدي إلى اكتظاظ المدن بالسكان وعدم استيعابها لتلك الأعداد الكبيرة من مستعملي

2.1 عوامل اقتصادية:

- تحسن القدرة الشرائية للأفراد نتيجة لتحسن الوضع الاقتصادي العام وبالتالي زيادة الطلب على المركبات الخاصة، وهذه الزيادة في الطلب على المركبات تؤدي إلى تدفق كبير لهذه المركبات على الطريق، وبالمقابل فإن المعروض من عدد الشوارع والطرق ثابت نسبياً، وهو ما يؤدي إلى حدوث فائض في المركبات بالنسبة للطرق وخاصة المركبات الخاصة لما تتمتع به من مزايا الراحة والخصوصية العائلية والشخصية، كما أنها أكثر مرونة في الحركة والتتقل مقارنة بالنقل العام (وائل راشد، 2012، ص 270).
- ارتفاع الدخل الفردية للأفراد، إلى جانب نظام التقسيط الذي يغري بامتلاك المركبة الخاصة (مجموعة مؤلفين - الأصم عبد الحافظ أحمد - 2014، ص 50).
- ضخامة الأموال اللازمة لتهيئة البنية التحتية للمرور خاصة في دول العالم الثالث
- متوسط دخل الأسرة كذلك من عوامل الازدحام المروري، فكلما زاد دخل الأسرة تنوعت الاحتياجات اللازمة للمعيشة مما يولد عدد أكبر من الرحلات لسد هذه الاحتياجات (خلف الله بوجمعة، 2017، ص 82).

3.1 العوامل العمرانية (التخطيطية):

- **تخطيط المدينة:** عند تخطيط شوارع وأحياء المدينة لابد من أخذ عامل النقل الحضري بالحسبان، لأن تمدد المدينة الكبير واللامتناهي يؤدي إلى زيادة تكاليف ومدة التنقلات (خلف الله بوجمعة، 2017، ص 82).
- **تمركز مختلف المؤسسات الخدماتية داخل المدن:** من أهم العوامل التي تزيد من حدة الاكتظاظ هو تمركز جل المؤسسات الخدماتية في مراكز المدن، وهو ما يجلب إليها عدداً

- **التجارة غير الشرعية:** فزيادة عدد وحجم الأسواق العشوائية والتجارة على الأرصفة والساحات وعلى الممتلكات العامة في الشوارع الرئيسية لمركز المدينة، يسبب تشابك واختناقات كبيرة بين السيارات مع بعضها ومع المارة والباعة والمشتريين وأصحاب العربات الكبيرة والصغيرة الجائلين وغيرهم. (وائل راشد، 2012، ص 272)
- **صعوبة إيجاد مواقف للركن:** تواجه المدن الكبرى تحديا كبيرا في عدم إمكانية توفير أماكن كافية لوقوف السيارات الداخلة للمناطق المركزية، وبالتالي تزداد أنظمة وضوابط الوقوف بأجر أو بدون أجر، مما يقود إلى التوقف غير النظامي الذي يمكن أن يؤثر على انسيابية الحركة. (مجموعة مؤلفين-محمد مكي- 2014، ص 27).
- **عدم إعطاء حركة المشاة أهمية ضمن دراسات النقل الحضري:** مع أن عددا كبيرا من التنقلات تتم مشيا على الأقدام إلا أن حركة المشاة غالبا لا تُضمّن في دراسات واستراتيجيات النقل الحضري، ولهذا فالمشاة غالبا ما يواجهون نوعين من المشاكل، الأولى صعوبة التنقل والوصول، والثانية نوعية بيئة المشاة حيث الممرات القذرة والمتهدمة والتي تحتلها السيارات للوقوف، ناهيك عن التعرض لملوثات الدخان والصوت التي تتزايد تأثيراتها السلبية مع تزايد حجم حركة السيارات والمشاة ما يدفع الراجلين في كثير من الأحيان إلى السير في قارعة الطريق ومزاحمة المركبات. (مجموعة مؤلفين-محمد مكي- 2014، ص 25-26).
- **تضرر مرافق البنية التحتية للنقل:** والمتمثلة في الطرقات والأرصفة ومحطات الانتظار ومركبات النقل العام وغيرها، لانعدام إجراءات الصيانة وعدم متابعة المشاريع حتى بعد انجازها. (عقاري زكريا وبوباكور فارس، 2015، ص 144).

- **كثرة التقاطعات:** إن كثرة تقاطعات الطرق يتسبب في اختناق حركة المرور، خاصة في ظل غياب الجسور والمحولات والأنفاق التي تفك الخناق وتساعد على سيولة الحركة. (مجموعة مؤلفين - الهاشمي بوطالبي - 2014، ص 131).

4.1 عوامل ثقافية:

وتتلخص في ضعف الوعي المروري لدى مستعملي الطريق، إذ هناك ما يسمى بأخلاقيات المرور التي تشمل العديد من المواقف السلوكية التي تعكس المدلولات الحضارية لأي شعب من الشعوب، مثل الوقوف عند الإشارة الحمراء ولو كانت الطرق المجاورة للتقاطع خالية من السيارات، وكذا احترام الراجلين لأماكن عبور الطرق المخصصة لهم دون عرقلة سير المركبات من خلال اجتياز الطرق من أماكن مختلفة ظنا منهم أنهم يختصرون الوقت والمسافة، لذا فإن عامل الوعي لدى سائقي المركبات والراجلين له تأثير كبير في تنظيم حركة النقل والمرور وتقليل الحوادث الناجمة من الزيادة التي تشهدها المدن في عدد المركبات باختلاف أنواعها. (قيس علوش، 2012، ص 155).

الآثار الازدحام المروري:

للازدحام المروري آثار سيئة على البيئة وعلى المجتمع، ويمكن تصنيفها إلى آثار مادية وآثار معنوية.

II-1 الآثار المادية للازدحام المروري:

- **الإضرار بالصحة العامة للسكان:** يسبب الاكتظاظ في حركة المرور قلقا حادا في نفوس مستعملي الطريق خاصة السائقين، ففضاء أوقات طويلة داخل المركبات بدون حراك أمر صعب يؤثر تأثيرا كبيرا على الأعصاب، وتكرار هذا الأمر يوميا يسبب أمراضا عديدة مثل أمراض القلب والتنفس والأعصاب وغيره.. كما أن التكفل الصحي بهذه الحالات يكلف أموالا باهظة للأفراد والحكومات.

- **الخسائر الاقتصادية:** إن ضياع ساعات يومياً في الاكتظاظ يقلل من فترات العمل والإنتاج، وهو ما يؤثر سلباً على دخل الأفراد والمؤسسات والشركات، وبالتالي المساس باقتصاديات البلدان لما يشكله من نزيف خطير لأهم عامل اقتصادي وهو عامل الوقت. كما أن الوجود وسط اختناق مروري يزيد من مدة تشغيل محركات المركبات وهو ما يتطلب كمية أكبر من الوقود، ويقلل من مدة صلاحية قطع الغيار.
- **تلويث البيئة:** إن السير ببطء حيناً والتوقف عن السير أحياناً أخرى يجعل المركبات تقضي وقتاً أطول ومحركاتها في حالة تشغيل فتستهلك كمية أكبر من الوقود تزيد من نفث غازات سامة تلوث الجو مسببة أمراض على مستوى الجهاز التنفسي والجلد.

II-2 الآثار المعنوية للازدحام المروري:

- **تعطيل المصالح:** إن قضاء ساعات في الطرق بسبب الاختناقات المرورية ينال كثيراً من جهد الفرد، فزيادة على التأخر في الوصول إلى مكان العمل، فإنه يفقد قسطاً كبيراً من طاقته، فيبدأ نشاطه اليومي منهكاً تعباً، وفي حالة نفسية متوترة، وهذا ما يؤثر سلباً على مردوده وعلى علاقته في العمل مع زملائه ورؤسائه.
- **التأثير على السلامة المرورية:** إن القلق والتوتر العصبي الذين يسببهما الازدحام المروري غالباً ما يدفعان السائق إلى ارتكاب مخالفات خطيرة تؤدي إلى وقوع حوادث مرور مأساوية، حيث يحاول مثلاً تجاوز المركبات الموجودة أمامه بكيفية غير سليمة، أو يسعى إلى تدارك الوقت الذي ضيعه أثناء الازدحام من خلال الإفراط في السرعة متجاهلاً كل قواعد السلامة المرورية (مجموعة مؤلفين-الهاشمي بوطالبي - 2014، ص145)، حيث تم عقد مؤتمر دولي بالقاهرة سنة 2009 حول علاقة المرور والسلامة على الطرق بمشكلة ازدحام المدن، وتم من خلاله تقديم إحصاءات مادية لحوادث المرور التي قدرت بـ 65 مليار دولار سنوياً بمصر والمملكة العربية السعودية، و6000 قتيل و26000 مصاب سنوياً في مصر وحدها،

1.111. سلوك مستعملي الطريق:

جل السائقين متساوون في مواجهة الاختناقات المرورية، ومع ذلك فإذا كان البعض يتقن التعامل مع الوضع، إلا أن الكثيرين يصابون بالانزعاج منه بسرعة رغم أن الغضب لم يُجَد يوماً نفعاً في دفع المركبات إلى السير بسرعة أكبر أثناء الازدحام.

1.112. الانتباه إلى بيئة السير:

سواء تعلق الأمر بالخروج في إجازات أو العودة منها، أو بساعات الذهاب للعمل، أو باختناق متعلق بحادث مروري، فإن على مستعملي الطريق التحلي بقدر كبير من الصبر إلى غاية استئناف حركة المرور العادية، هذه الأخيرة التي عادة ما تعود إلى طبيعتها تدريجياً على شكل -أكورديون- عندما تبدأ المركبات بالسير أحياناً والكبح أحياناً أخرى ثم السير من جديد. ومهما يكن من الأمر، فإن على السائق الذي يجد نفسه محاصراً في اختناق مروري أن يضاعف من يقظته من أجل التنبؤ بما يمكن أن يحدث في الخارج، وكذلك داخل المركبة. أيضاً، فإن أول رد فعل للسائق يجب أن يكون تشغيل جهاز الراديو وضبطه لسماع نشرة أحوال الطرقات، ولكي لا يتشتت انتباهه عليه ضبط صوت المذياع فلا يكون مرتفعاً ولا منخفضاً، مع الاستمرار في مراقبة ما يحدث حول المركبة.

2.111. احترام قانون المرور:

يُنصَح السائق بالحفاظ على مسافة الأمان بينه وبين المركبة التي تليه حتى وإن كان تقليل هذه المسافة يسمح بتقدم مركبته أكثر، كذلك عليه الحرص على عدم الجنوح لممر آخر أو إلى جانب الطريق حيث الشريط المخصص للطوارئ. مع أن تغيير الوضعية في الطريق غير ممنوعة لكن محاولة التعرج بين خطوط الطريق يمثل خطر حقيقي لجميع السائقين. وفي حالة

3.111 المراقبة الميكانيكية للمركبة:

تعد المراقبة الميكانيكية للمركبة قبل كل رحلة من مسؤولية السائق، وذلك بالتأكد من عدم وجود أي عنصر في المركبة يحتاج للتصليح، والتأكد من ملء العجلات جيدا بالهواء، والتأكد من مستويات السوائل (السائل المبرد، سائل المكابح، السائل منظم الزجاج) أنها كافية. كما أن هناك عنصرا مهما على السائق أخذه بعين الاعتبار وهو استهلاك الوقود الذي يرتفع عندما تكون المركبة محاصرة في اختناق مروري.

4.111 السلوك داخل المركبة:

من أجل راحة السائق والركاب معا، ينصح بالحفاظ على درجة الحرارة داخل المركبة أقل بدرجة عن الحرارة الخارجية أثناء الجو الحار وأعلى منها بدرجة أثناء الجو البارد. استعمال المكيف يستهلك الوقود كذلك، لذا على السائق توقيف الجهاز المكيف حالما يصل لدرجة الحرارة المطلوبة.

حتى وإن كانت هذه النصائح تساعد السائقين على تبني السلوكيات الصحيحة في مواجهة الازدحامات المرورية، إلا أنه من الممكن تجنب هذه الأخيرة من خلال إجراء تغييرات على الرحلة سواء تغيير موعد الرحلة وتفضيل السير في الليل، أو تغيير وسيلة النقل كاختيار الحافلة أو القطار بدل السيارة. (ORNİKAR :comportements à adopter dans les embouteillages)

الفصل الرابع: الجانب الميداني

١. مجالات الدراسة

٢. تحليل الجداول والبيانات

٣. نتائج الدراسة

1. مجالات الدراسة :1.1 المجال المكاني للدراسة:

إن دراسة موضوع النقل الحضري بشكل عام، تقتضي التطرق لجوانب عديدة لما لهمن صلة بمختلف العوامل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وغيرها ..وكذلك دراسة مشكلة الازدحام المروري، فإنه لا يمكن حصرها ميدانيا في حي من الأحياء، أو في منطقة جغرافية معينة، فهي ظاهرة تُرصدُ عبر شبكة الطرقات في المناطق الحضرية، لذا فإن دراستنا الميدانية سوف لن يكون لها مجال مكاني محدد، بل تكون عبر مختلف طرقات مدينة بسكرة، حيث استعنا بتقنية الملاحظة البسيطة عبر مختلف شوارع المدينة المعروفة بازدهامها، كما أن عملية توزيع استمارات الاستبيان لم تكن على مستوى منطقة معينة بحكم أن عينة الدراسة المتمثلة في سائقي سيارات الأجرة غير ثابتين في مكان محدد ويتجولون عبر مختلف طرقات مدينة بسكرة .

1.1.1 الموقع الإداري لمجال الدراسة:

يقع مجال الدراسة وسط ولاية بسكرة متربعا على مساحة 446 كم²، أي بنسبة 2,07% من المساحة الإجمالية للولاية .حدوده الإدارية كالتالي :

✓ شمالا: كل من بلديتي لوطاية والبرانيس

✓ شرقا: بلدية مشونش

✓ جنوبا: بلديات سيدي عقبة، أوماش، متليلي.

✓ غربا: بلديتي طولقة وبوشقرون



خريطة رقم 01: الخريطة الإدارية لولاية بسكرة (المصدر: شبكة الانترنت)

ويضم مجال الدراسة حسب التقسيم الإداري 1984، كل من دائرة بسكرة التي تضم بلدية الحاجب، وكذا يضم بلدية شتمة التابعة لدائرة سيدي عقبة .

كما تقطع الولاية خمس طرق وطنية :

✓ الطريق الوطني رقم 03: (الرابطين بسكرة، باتنة وقسنطينة .

✓ الطريق الوطني رقم 46: (الرابط بين بسكرة والجزائر .

✓ الطريق الوطني رقم 83: (الرابط بين بسكرة وتبسة

✓ الطريق الوطني رقم 31: (الرابط بين بسكرة وأريس

✓ الطريق الوطني رقم 78: (الرابط بين شتمة وسيدي خليل

إضافة لعبور السكة الحديدية غرب المنطقة لتربط الشمال بالجنوب، وكذا المطار الدولي محمد خيضر .وهما يلعبان دورا هاما في حركة النقل بين الشمال والجنوب الجزائري، لما لمدينة بسكرة من أهمية باعتبارها نقطة ربط استراتيجية تلتقي عندها أهم المحاور الرئيسية الكبرى المساهمة في تنشيط المجال والإقليم ككل .

2.1.1 شبكة الطرق الحضرية لمدينة بسكرة:

1.2.1.1 الطرق الرئيسية الأولية :

هي أكثر الطرق أهمية فهي تستوعب أكبر كم من السيارات والحافلات وعربات النقل، ودورها يربط التجمعات العمرانية الثانوية بالتجمع الرئيسي، يكون عرضها أكثر من 9م .ومجال دراستنا يتضمن الطرق الرئيسية الآتية :

✓ شارع الأمير عبد القادر: ويمتد من الشمال الغربي للمدينة إلى شرقها، أي من مفترق الطرق القريب من محطة المسافرين القديمة إلى غاية الجسر رقم 01 باتجاه العالية الشرقية، قديم النشأة، يمتاز بكثافة الحركة لأن الطريق الوطني رقم 03 يصب فيه مباشرة، وكذلك شارع الزعاطشة.

✓ شارع الزعاطشة: يمتد هذا المحور في الاتجاه شمال جنوب، يتصل به من الشمال شارع الأمير عبد القادر إلى غاية مفترق البوخاري، يتميز بكثرة الأنشطة التجارية، وبكثرة الأقواس للتظليل على طول هذا الطريق.

✓ شارع طريق بوسعادة: يمتد من مفترق الطرق قرب ثانوية الحكيم سعدان إلى غاية مفترق طرق المنطقة الصناعية، يمتاز بعرض قارعتة (حوالي 20م) وبازدواجيته.

✓ شارع الحكيم سعدان: يمتد من شمال المدينة إلى جنوبها، حيث يتقاطع مع شارع الأمير عبد القادر شمالا ويصل إلى بسكرة القديمة جنوبا، يعتبر قديم النشأة فهو منذ عهد الاستعمار، عرضه 09م وأرصفته لا تزيد عن 02م.

✓ طريق شتمة (شارع عقبة بن نافع): هو عبارة عن امتداد لشارع الأمير عبد القادر إلى غاية المخرج الشرقي للمدينة، يربط بين مدينة بسكرة وبلدية شتمة، يتميز بتنوع الأنشطة التجارية على طولها خاصة في جزئه الأول.

✓ شارع طريق سيدي عقبة : هو في الجهة الشرقية للمدينة، يحده شمالا طريق شتمة إلى غاية مفترق الطرق المؤدي إلى بلدية سيدي عقبة، يمتاز بازدواجيته وبتنوع الأنشطة التجارية به.

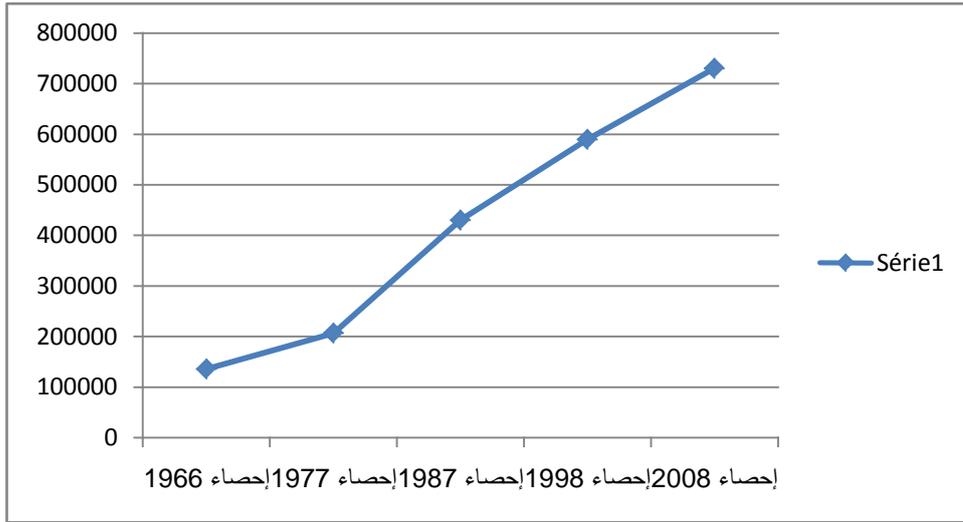
2.2.1.1 الطرق الثانوية :

هي الطرق التي تصب في الطرق الأولية، أو تتفرع منها، وهي الفاصل بين الأحياء السكنية كذلك، ومجال دراستنا يتضمن الطرق الثانوية التالية :

- ✓ شارع أول نوفمبر : يقع بالجهة الشمالية للمدينة، يحده شمالا شارع الجمهورية، وجنوبا شارع الأمير عبد القادر، دوره تخفيف حركة النقل على الطريق الرئيسي الأمير عبد القادر.
- ✓ شارع الإخوة مناني: يقع في الجهة الشمالية ويعامد شارع الأمير عبد القادر.
- ✓ شارع سي الحواس: موازي لشارع الإخوة مناني، أي أنه يتعامد كذلك مع شارع الأمير عبد القادر، مهياً ومشجر.
- ✓ شارع الإخوة صاولي: يقع بالقرب من محطة الضلعة ، يحده شمالا شارع الأمير عبد القادر، وجنوبا شارع بني مرة.
- ✓ شارع بن باديس: يقع في الجهة الغربية من المدينة، يحده شمالا مفترق طرق المحطة البرية، وجنوبا ثانوية الحكيم سعدان، حركته كثيفة، دوره يحول سير الحركة نحو الجهة الغربية مخرج المدينة باتجاه باتنة.
- ✓ شارع 05 جويلية: يقع في حي سطر ملوك، يعامد شارع الزعاطشة، حركة النقل فيه متوسطة .

3.1.1 ديمغرافيا المجال:

- أما عن سكان مدينة بسكرة، فلقد تزايد نموهم، منذ الاستقلال إلى غاية إحصاء 2008، كما يلي :
- ✓ قدر عدد السكان سنة 1966 في مدينة بسكرة بـ 135 901 نسمة
 - ✓ وصل سنة 1977 إلى 206 865 نسمة بنسبة نمو 3,8%
 - ✓ وفي إحصاء سنة 1987 قدر السكان بـ 430 202 نسمة وهذا لتحسن الأوضاع المعيشية إضافة إلى عامل الهجرة إلى الولاية بنسبة نمو تقدر بـ 6,88%
 - ✓ أما في إحصاء 1998 ارتفع العدد ليصل إلى 589 697 نسمة، بنسبة نمو 2%
 - ✓ في سنة 2008 وصل عددهم إلى 721 356 نسمة بنسبة 2,3%



منحنى بياني يمثل نمو سكان مدينة بسكرة منذ 1966

1. 2. المجال الزمني للدراسة:

لقد تمت هذه الدراسة الميدانية في فترة زمنية تقدر بحوالي خمس أشهر، من شهر فيفري 2019 إلى غاية منتصف شهر جوان من نفس السنة، تم خلالها جمع قدر كافي من المعطيات حول انعكاس ظاهرة الازدحام المروري على سلوك مستعملي الطريق بمدينة بسكرة، وذلك بواسطة الملاحظة البسيطة، المقابلة مع إطارات من مديرية النقل لولاية بسكرة، وتوزيع استمارات الاستبيان على أفراد عينة البحث ثم جمعهم. ولقد تميزت هذه الفترة بالذات أنها تصادفت مع ظروف سياسية مميزة مرت بها مدينة بسكرة كغيرها من المدن الجزائرية، متمثلة في الحراك الشعبي الذي كان له أثرا على مجريات جمع المعطيات، بسبب المسيرات الشعبية التي كانت تجوب بعض شوارع المدينة مرتين في الأسبوع، ثلاثاء وجمعة، مما أدى إلى شل حركة المركبات ببعض الطرق. كذلك، ومن تبعات تلك الظروف السياسية، تقديم وتمديد العطلة الربيعية لطلاب الجامعات، وهو ما كان له الأثر على حركة المركبات عموما، من خلال توقف سير حافلات نقل الطلبة لمدة شهر، بدل خمسة عشر يوم. إضافة لحلول شهر رمضان الكريم، بداية من شهر ماي إلى بداية شهر جوان، وهو معروف بتغيير أوقات الذهاب والعودة من العمل والدراسة، مما أثر على درجة الازدحام بالمدينة.

1. 3المجال البشري:

وهو متمثل في مستعملي طرقات مدينة بسكرة، وبما أن الخاصية الأولى لمستعملي الطريق هي التنقل وعدم الثبات فإنه قد صعب علينا تحديد أفراد مجتمع الدراسة أو تحديد عددهم أو صنفهم، فهم يختلفون بين راكبين وراجلين وسائقين، وبين مستعملي المركبات الثقيلة وبين مستعملي المركبات الخفيفة، ويختلفون بين راكبي السيارات الخاصة أو راكبي النقل الجماعي. لذا حددنا مجتمع الدراسة في سائقي سيارات الأجرة للنقل الحضري، فهم يجمعون بين خصائص النقل الجماعي وخصائص النقل الخاص، كما أنهم عرضة لمشاكل الطريق اليومية بحكم مهنتهم التي تفرض عليهم التجول عبر شبكة طرقات المدينة للبحث عن زبائن أو لنقلهم إلى وجهاتهم .

خصائص مجتمع الدراسة :

يتميز أفراد مجتمع الدراسة بأنهم أشخاص طبيعيين يمتنون مهنة سياقة سيارات الأجرة، أعمارهم لا تقل عن 25 سنة (الجريدة الرسمية، 2012، العدد 33، ص8) وحسب المعطيات المتحصل عليها من طرف مديرية النقل لولاية بسكرة فإن تعداد سائقي سيارات الأجرة في هذه المدينة يفوق 3300 سائق) انظر الملاحق(،ممن تحصلوا على رخص سيارات الأجرة سواء بطريقة مباشرة أم عن طريق كرائها من أصحابها الفعليين، وممن يحوزون على مركبات ملائمة للمهنة بمواصفات محددة من طرف وزارة النقل .

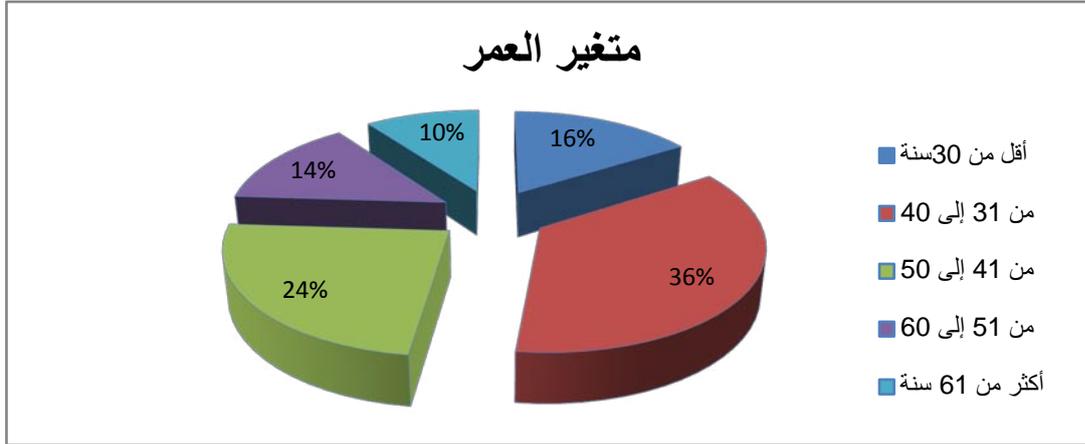
II. تحليل الجداول والبيانات :

1. II جداول محور البيانات الشخصية:

الجدول رقم 01: أعمار أفراد العينة

النسبة	التكرارات	السن
16%	08	أقل من 30
36%	18	31-40
24%	12	41-50

07	14%	60-51
05	10%	أكثر من 61
50	100%	المجموع



تمثيل بياني يوضح أعمار أفراد العينة

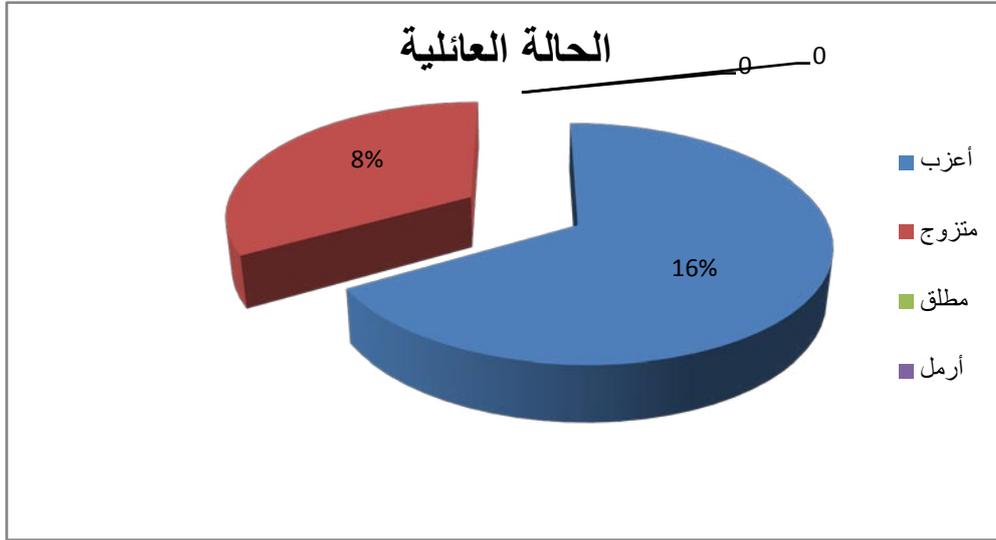
يلاحظ من خلال الجدول أعلاه ، أن أقل نسبة هي لفئة السن الأكثر من 61 سنة ، وتقدر بـ 10%، في حين أن أكبر نسبة محددة في الفئة بين 31 و 40 سنة ، وهي 36% من إجمالي العينة، لتليها فئة محدودة بين 41 و 50 سنة بنسبة 24%، ثم فئة أقل من 30 سنة بنسبة 16%، ثم فئة ما بين 51 و 60 سنة بنسبة 14% .

من هذه المعطيات نجد أن فئة أقل من 30 والفئات من 31 إلى 40، ومن 41 إلى 50 سنة هي الأكثر انتشارا ، نظرا للطاقة الشبابية التي تتمتع بها هذه الفئات العمرية ، ولحاجتهم لبناء مستقبلهم ، ونظرا لعدم حاجة الفئتين المتبقيتين من 51 إلى 60 ، وأكثر من 61 سنة، للعمل نظرا لضعف طاقتهم الجسدية، وقللة حاجتهم للعمل بعد هذا العمر .

الجدول رقم 02: الحالة العائلية لأفراد العينة

النسبة	التكرارات	حالة العائلية
16%	08	أعزب
84%	42	متزوج
00%	00	مطلق

00%	00	أرمل
100%	50	المجموع



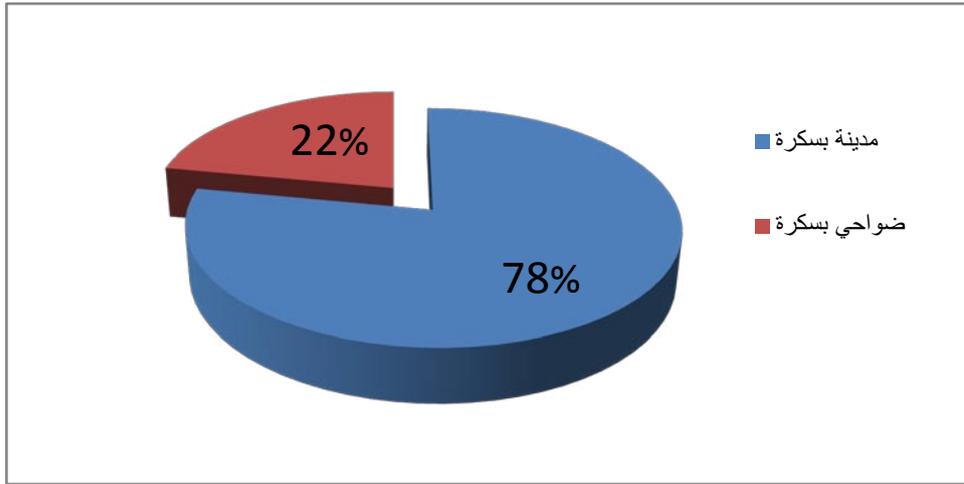
تمثيل بياني يوضح الحالة العائلية لأفراد العينة

يلاحظ من خلال الجدول أعلاه ، أن أقل نسبة لفئة الحالة العائلية (أعزب) تقدر بنسبة 16% من مجموع العينة، في حين أن أكبر نسبة لفئة (متزوج) تقدر بنسبة 84% من عدد أفراد العينة .

من خلال هذه المعطيات، نجد أن أكبر نسبة للسائقين هي للمتزوجين ، وهذا راجع للمسؤولية الواقعة على عاتقهم ، تجاه أسرهم وأبنائهم، واضطرارهم لتوفير مدخول بأي طريقة، أما العزاب فنسبتهم ضئيلة، وهي تمثل السائقين غي المتزوجين، الذين هم بصدد بناء مستقبلهم لتكوين أسر كذلك .

الجدول رقم 03: يوضح مقر إقامة أفراد العينة

النسبة	التكرارات	السكن
78%	39	مدينة بسكرة
22%	11	ضواحي بسكرة
100%	50	المجموع

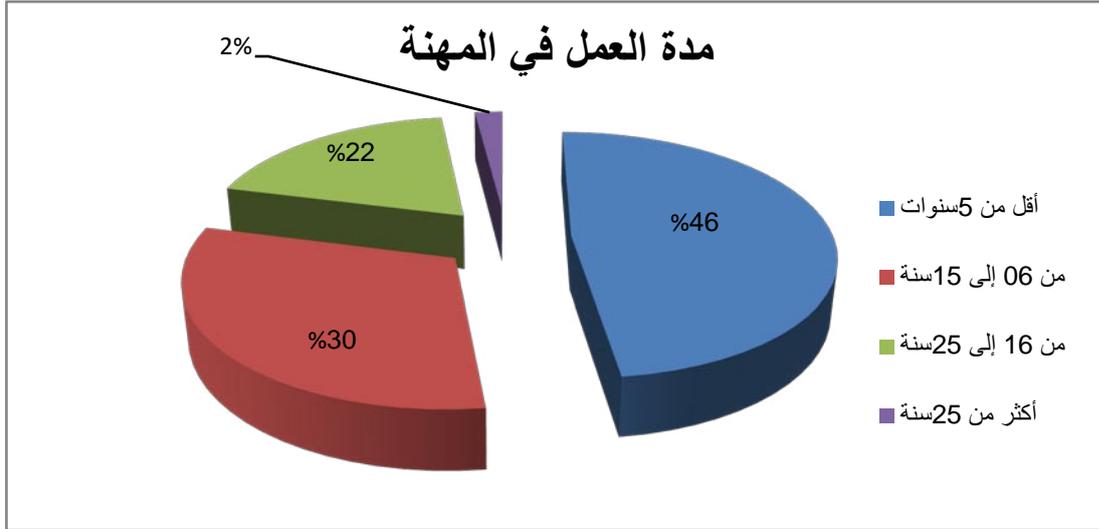


تمثيل بياني لمكان إقامة أفراد العينة

من خلال الجدول أعلاه، نلاحظ أن أفراد عينة الدراسة الذين يقطنون مدينة بسكرة، يمثلون الغالبية بنسبة 78%، في حين باقي الأفراد يقطنون ضواحي مدينة بسكرة، بنسبة 22% .
 وجدير بالذكر أن السائقين الذين لا يقطنون مدينة بسكرة، ينحدر معظمهم من الضواحي، خاصة من منطقة عين زعطوط، أوماش، وسيدي عقبة .

الجدول رقم 04: يوضح مدة عمل أفراد العينة في المهنة

النسبة	التكرارات	مدة العمل في المهنة
46%	23	أقل من 5 سنوات
30%	15	6-15
22%	11	16-25
2%	01	أكثر من 25
100%	50	المجموع



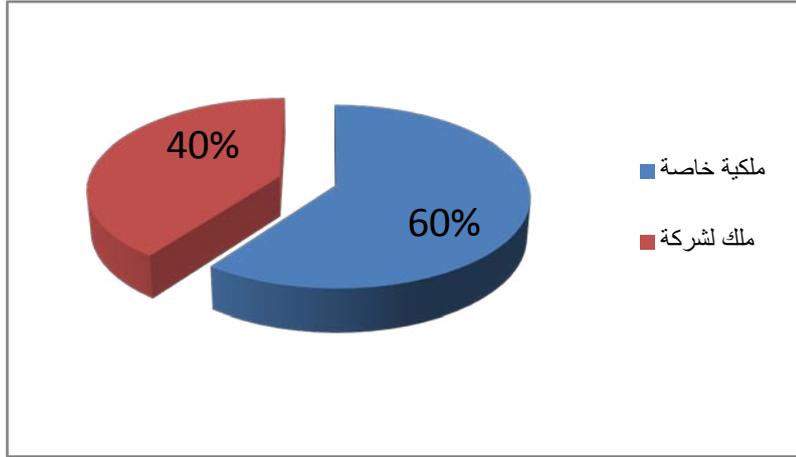
دائرة نسبية توضح توزيع مدة العمل على أفراد العينة

من خلال الجدول أعلاه ، نلاحظ أن أكبر نسبة كانت من نصيب فئة أقل من 5 سنوات بنسبة تقدر بـ 46% من العينة. تليها فئة بين 6 و 15 سنة بنسبة 30% من عدد أفراد العينة. بعدها فئة أخرى تراوحت مدة عملها بين 16 و 25 سنة بنسبة 22%، و في الأخير فئة صغيرة جدا مدة عملها أكثر من 25 سنة بنسبة 2% وبتكرار 01 من العدد الإجمالي لعينة الدراسة .

وعليه، فإن أكثر من نصف أفراد العينة لهم مدة عمل صغيرة، وبنفس الوقت ، فإن أفراد العينة الذين لهم مدة طويلة في هذه المهنة، لا يمثلون سوى نسبة ضئيلة من إجمالي العينة.

الجدول رقم 05: يوضح نمط ملكية المركبات

النسبة	التكرارات	ملكية المركبة
60%	30	ملكية خاصة
40%	20	ملك لشركة
100%	50	المجموع



دائرة نسبية توضح نمط ملكية المركبات

في الجدول أعلاه، نجد أن أغلب السائقين يملكون سيارات العمل ملكية خاصة ، بنسبة تقدر بـ 60% من أفراد العينة، و البقية لا يملكون مركباتهم، بل يعملون كأجراء لدى شركات النقل الخاصة بسيارات الأجرة بنسبة تقدر بـ 40% من العدد الإجمالي لعينة الدراسة .

بيانات عامة حول أفراد عينة الدراسة:

نستنتج أن معظم أفراد عينة الدراسة ، هم من فئة الشباب، بين 25 و 50 سنة، غالبيتهم متزوجون، يقطن معظمهم بمدينة بسكرة، وقليل منهم ينتقلون من البلديات المجاورة كعين زعطوط وأوماش وسيدي عقبة، حوالي نصف أفراد العينة حديثو العهد بالمهنة ولم يتجاوزوا 5 سنوات بها، يملك معظمهم مركبات ملائمة لممارسة المهنة، ومن لا يملك مركبة فهو يعمل كسائق ، لدى إحدى الشركات الأربعون ، المنتشرة عبر ولاية بسكرة ، والمختصة في النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة .

ومن خلال هذه النتائج وجدنا تقارب في البيانات بين أفراد عينة الدراسة ومجتمع البحث، خاصة من حيث عامل السن، والأقدمية في المهنة، وملكية المركبة، وهو ما يدل على أن هذه العينة ممثلة بشكل جيد لمجتمع الدارسة.

2.11 محور العمل بأوقات الذروة:

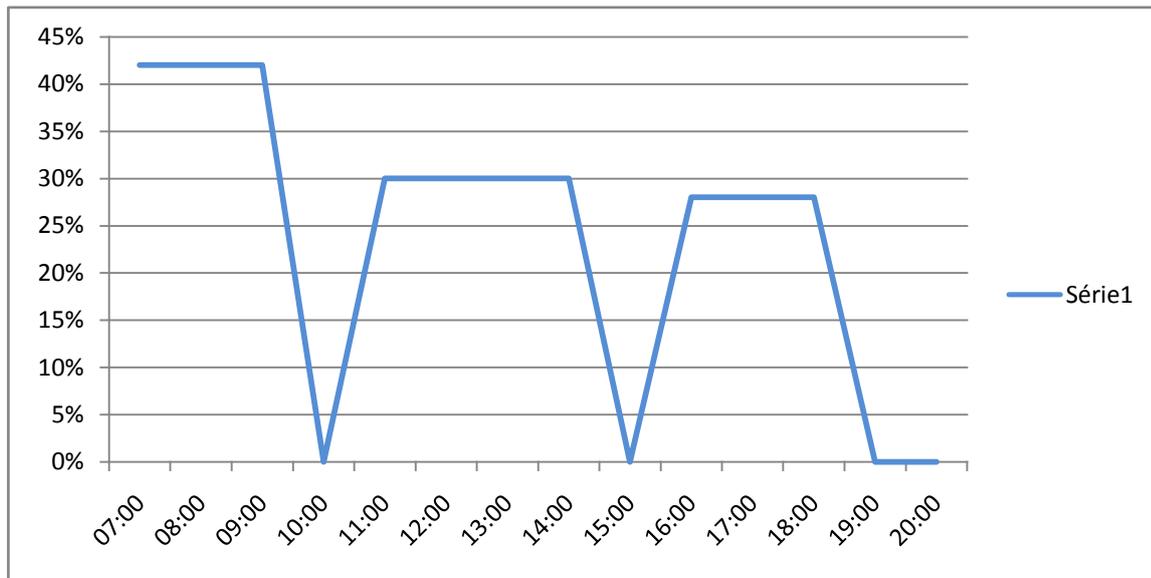
الجدول رقم 06: وجود ازدحام مروري بمدينة بسكرة

هل هناك ازدحام	التكرارات	النسبة
نعم	50	%100
لا	00	%00
المجموع	50	%100

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن كل أفراد العينة أجمعوا على وجود ازدحام بمدينة بسكرة بنسبة تقدر ب 100%، وبتكرار 50 من العدد الإجمالي لعينة الدراسة .

الجدول رقم 07: أوقات ذروة الازدحام في اليوم حسب سائقي سيارات الأجرة

ساعات ازدحام	التكرارات	النسبة
من ساعة 7:00 – 9:00	21	%42
من ساعة 11:00 – 14:00	15	%30
من ساعة 16:00 – 18:00	14	%28
المجموع	50	%100



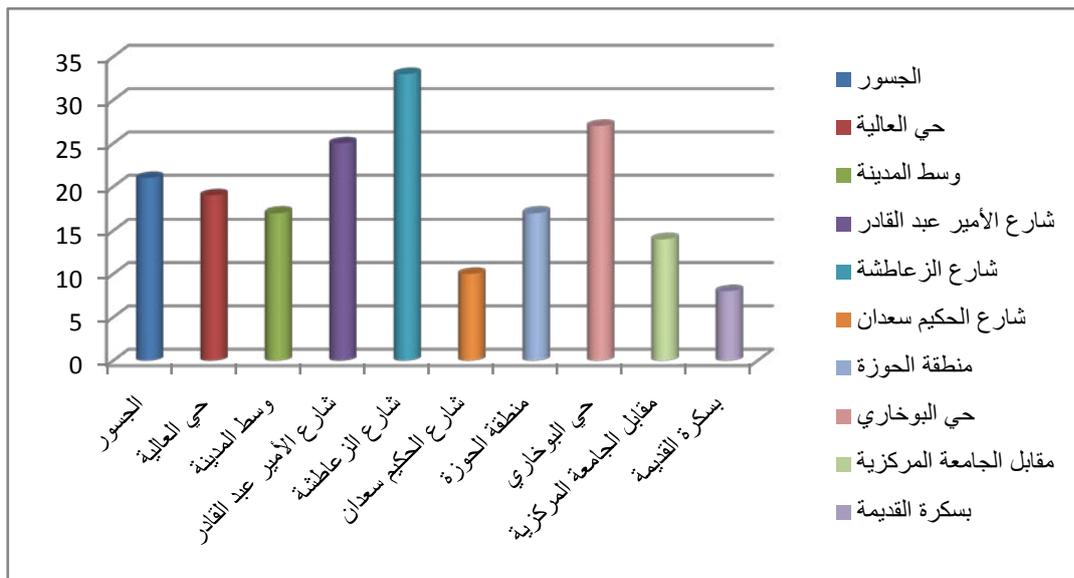
منحنى بياني يمثل أوقات ذروة الازدحام حسب أفراد العينة

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن هناك تقارب في الإجابات حول ساعات الازدحام، لكن تعتبر الفترة الصباحية الأكثر ازدحاما ، خاصة بين ساعة 7:00-9:00 بنسبة تقدر بـ 42%، تليها ساعة بين 11:00-14:00 بنسبة 30%، و في الفترة المسائية بين ساعة 16:00-18:00 بنسبة 28% من إجمالي عينة الدراسة.

نلاحظ أن معظم أفراد العينة ،يعانون من ذروة الازدحام المروري الكبرى ، والتي تكون في الفترة الصباحية بين الساعة والتاسعة صباحا، وهي فترة الخروج والاتجاه نحو العمل والدراسة، تليها فترة وسط النهار بين الحادية عشر صباحا والثانية بعد الزوال ، وهي فترة ما بين الدوامين بالنسبة للعمال والتلاميذ معا ، ولكن بأوقات متفاوتة قليلا، و يعانون أيضا من ذروة الازدحام الأخيرة، والتي تكون من الرابعة زوالا إلى السادسة، وهي فترة الخروج من العمل ، والدراسة، وكذلك فترة التنزه، والتسوق، وقضاء الأمور اللازمة لبعض الأسر .

وبما أن هذا السؤال كان مفتوحا، فإن بعضا من أفراد العينة قد عبروا عن أوقات الازدحام بأكثر حرية، وأقروا بوجود أوقات أخرى للازدحام، وهي أسبوعية، وتكون في بداية الأسابيع بشكل خاص، أي كل يوم أحد .

المناطق التي تعاني من ظاهرة الازدحام المروري بمدينة بسكرة :



أعمدة بيانية تمثل المناطق التي تعاني من ظاهرة الازدحام المروري بمدينة بسكرة

بما أن هذا السؤال مفتوح ، فإننا لم نقم بإخضاع إجاباته لبرنامج (SPSS) ، وقد اكتفينا بإحصاء عدد المرات التي ذكرت بها المناطق المزدحمة من طرف أفراد العينة، وقمنا بتمثيلها بيانياً لأكثر توضيح، مع العلم أن هذا التمثيل تقريبي، ولا يعني أن باقي الأحياء والمناطق غير المذكورة لا تعاني من ظاهرة الازدحام .

الجدول رقم 08: مواصلة العمل أثناء أوقات الازدحام

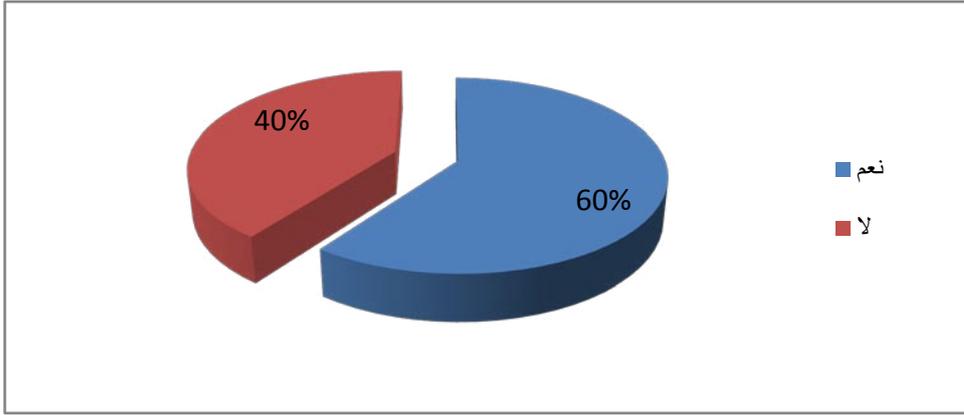
النسبة	التكرارات	المواصلة
78%	39	نعم
22%	11	لا
100%	50	المجموع

نلاحظ من الجدول أعلاه ، أن أغلبية السائقين يواصلون العمل بشكل عادي حتى في ذروة الازدحام، بنسبة تقدر بـ 78%، و البقية تتوقف عن العمل بشكل عادي بنسبة 22% من أفراد العينة .

فمعظم السائقين يضطرون لمواصلة عملهم في ظروف الازدحام، خاصة أن وتيرة الذروة المتمثلة في ثلاث مرات باليوم وبشكل يومي لا تعطي لهم الفرصة لتجنب أوقاتها، لذا نجد أن نسبة الأفراد الذين أجابوا بعدم العمل قليلة .

الجدول رقم 08: قبول أو رفض طلبات الزبائن المتجهين إلى الأحياء المزدحمة

النسبة	التكرارات	قبول الطلب
60%	30	نعم
40%	20	لا
100%	50	المجموع



دائرة نسبية تمثل نسب قبول أو رفض طلبات الزبائن

نلاحظ من خلال نتائج الجدول ، أن غالبية السائقين يقبلون توصيل الزبائن إلى الأحياء المزدهمة، بنسبة تقدر بـ 60%، والبقية يرفضون توصيلهم إليها، بنسبة تقدر بـ 40% من إجمالي عينة الدراسة .

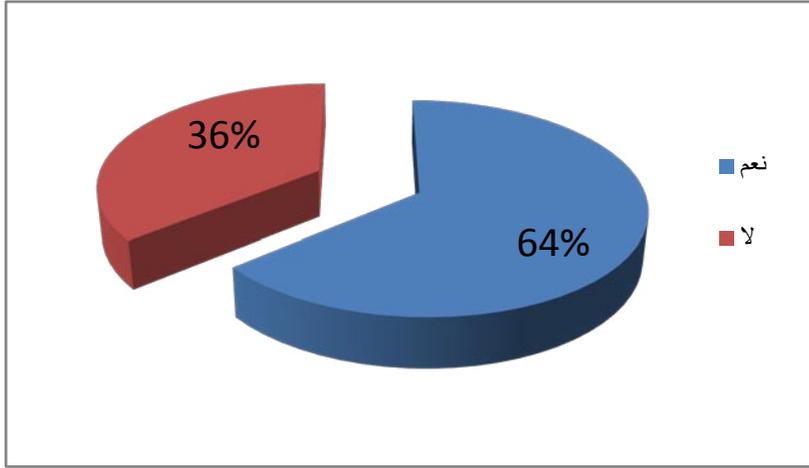
وعموماً، فإن رفضهم أو قبولهم بتوصيل الزبائن -رغم أن رفضهم يعتبر عمل لا قانوني ويخل بأداب المهنة -يعتبر أمراً نسبياً حسب ما ورد في تصريحات بعض المستجوبين أثناء ملء الاستمارات المسلمة لهم، والذين صرحوا أنهم في حالة الازدحام الشديد لا يقبلون سوى بالحالات الإنسانية، كأن يكون الزبون شيخ طاعن في السن، أو مريض أو غيرها من الحالات التي تمنعهم من الناحية الإنسانية رفض طلب التوصيل .

نتائج التساؤل الفرعي الأول: نستنتج أن سائقي سيارات الأجرة بمدينة بسكرة يعانون من فترات ازدحام مروري شديدة، وأنهم يتكيفون معها من خلال تجنب البعض منهم العمل في أوقات الذروة، ورفض بعضهم أيضاً طلبات الزبائن المتجهين نحو الأحياء المزدهمة .

3.11 محور تكلفة النقل :

الجدول رقم 10: تأثير الازدحام على تكلفة النقل

النسبة	التكرارات	تأثر التكلفة
64%	32	نعم
36%	18	لا
100%	50	المجموع



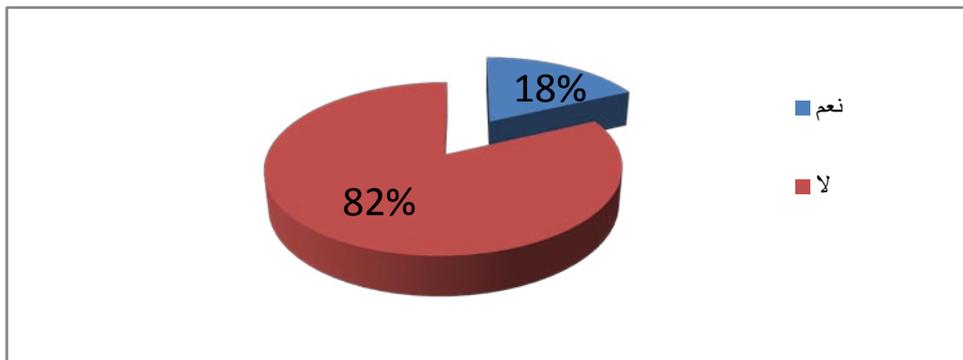
دائرة نسبية تمثل رأي السائقين حول تأثير تكلفة الرحلة بالازدحام المروري

من الجدول أعلاه، نلاحظ أن أكثر من نصف السائقين يؤثر عليهم الازدحام، خاصة من ناحية التكلفة، بنسبة تقدر بـ 64% من أفراد العينة، و البقية يقرون أنه لا يوجد تأثير على التكلفة بنسبة 36% من عدد أفراد العينة .

وعموماً، فإن تأثير تكلفة النقل بالازدحام المروري أمر منطقي، إلا أنه يبدو أن إجابات غالبية السائقين جاءت على خلفية خلط بعض السائقين بين مصطلح التكلفة ومصطلح التسعيرة.

الجدول رقم 11: تغيير تسعيرة الرحلة حسب تغير حالة الطرقات

النسبة	التكرارات	تغيير تسعيرة
18%	09	نعم
82%	41	لا
100%	50	المجموع



دائرة نسبية توضح نسب تغير أو ثبات تسعيرة الرحلات أثناء الذروة

من الجدول أعلاه ، نلاحظ أن غالبية أفراد العينة يصرحون أنهم لا يغيرون تسعيرة الرحلة، حتى في أوقات الذروة بنسبة تقدر بـ 82%، بينما يقر البقية القليلة منهم بتغيير التسعيرة في أوقات الذروة، وذلك بنسبة 18% من إجمالي أفراد العينة .

وعموماً، فإن جميع من صرحوا بعدم تغيير التسعيرة، برروا ذلك بأنهم لا يرضون تحميل الزبون مسؤولية حالة الطريق، أما من أقروا بالزيادة ، فتجدر الإشارة إلى أنه أمر غير قانوني، حيث أن تسعيرة الرحلات محددة عن طريق مرسوم تنفيذي، يتعرض من يخالفه لعقوبات .

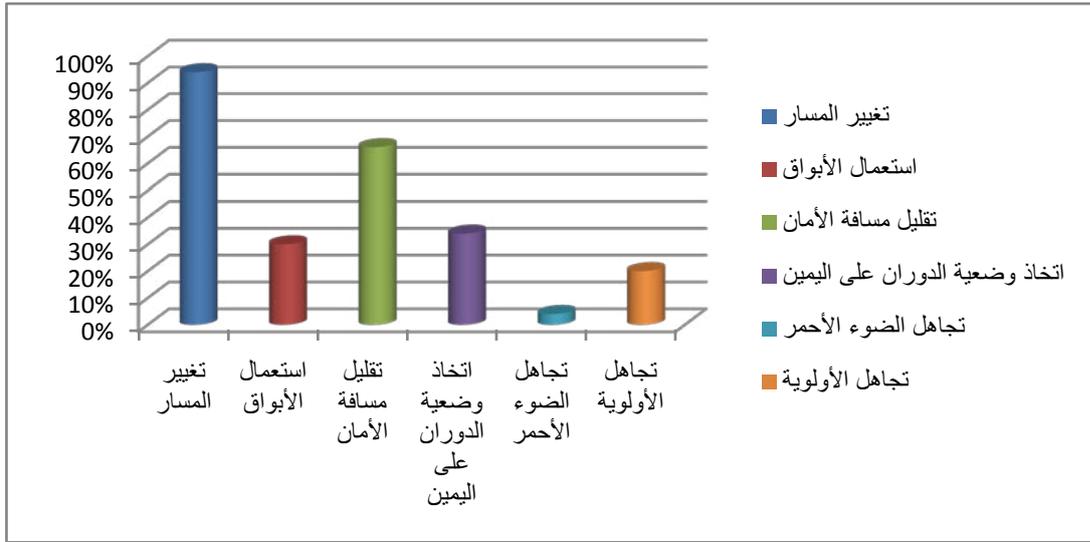
أما عن الإجابة عن السؤال حول قبول الزبائن بتغيير سعر الرحلة في حالة الإجابة "بنعم" عن السؤال السابق، فإن 18% من أفراد العينة أجابوا بالإيجاب حول تغيير سعر الرحلة، 67% منهم أجابوا بـ "لا" حول عدم قبول الزبائن لتغييرها، و 33% منهم أجابوا بـ "نعم" حول قبول الزبائن تغيير سعر الرحلة أو الزيادة بها .

نتائج التساؤل الفرعي الثاني: نستنتج أن سائقي سيارات الأجرة لا يزيدون في تسعيرة الرحلة أثناء الازدحام، رغم ارتفاع تكلفة الرحلة بسبب استهلاك أكثر للبنزين، وضياح مزيد من الوقت.

4.11 محور احترام قانون المرور:

الجدول رقم 12: تصرفات السائقين أثناء الازدحام المروري

النسبة	التكرارات	تصرفات السائقين
94%	47	تغيير المسلك
30%	15	استعمال الأبواق بكثرة
66%	33	تقليل مسافة الأمان
34%	17	اتخاذ وضعية الدوران لليمين
4%	02	تجاهل الضوء الأحمر
20%	10	تجاهل الأولوية



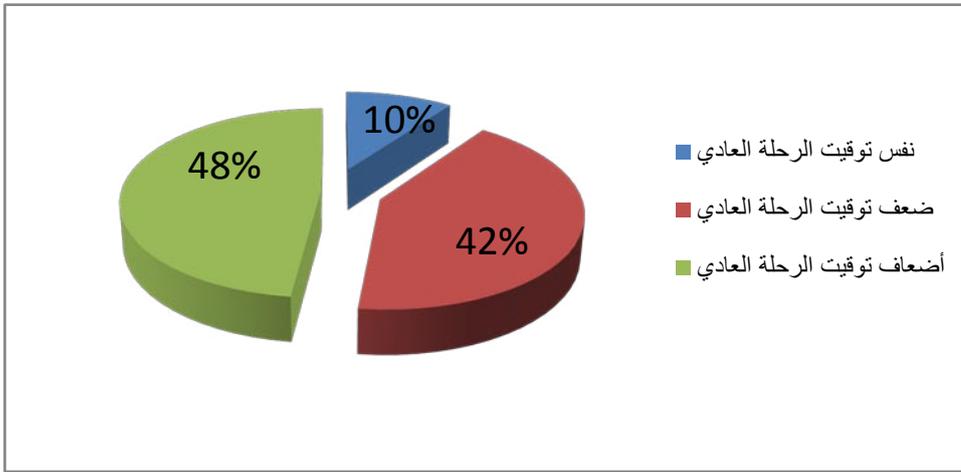
أعمدة بيانية تمثل تصرفات السائقين أثناء الازدحام

من خلال الجدول أعلاه ، نلاحظ أن أغلبية السائقين أقرّوا بأنهم يلجؤون إلى تغيير المسلك بنسبة تقدر بـ 94%، و33% منهم يقرون كذلك باستعمال الأبواق بكثرة، و 66% منهم أيضا يقللون من مسافة الأمان بينهم وبين المركبة التي تليهم، و 34% منهم كذلك يقومون باتخاذ وضعية الدوران على اليمين، و الأقلية من اعترف ت بتجاهل الضوء الأحمر بنسبة 4 % فقط، و20% منهم اعترفوا أنهم يتجاهلون الأولوية أثناء ذروة الازدحام المروري .

وتجدر الإشارة هنا، أنه يمكن لهذه الإجابات أن تكون غير صادقة، نظرا لتخوف معظم المستجوبين من اتخاذ استمارات الاستبيان هذه كدليل ضدهم، ذلك لأن هاته التصرفات تعتبر خرقا واضحا لقانون المرور، وتستوجب السحب الفوري لرخصة السياقة، إضافة لغرامة مالية، كما أن تقنية الملاحظة البسيطة، أثبتت لنا أن سائقي سيارات الأجرة غالبا ما يقومون بتجاهل الأولوية أثناء الاختناقات المرورية، ويتجاهلون الضوء الأحمر، خاصة مع بداية اشتغاله، لذا فإننا نرشح النسبة 4% لتجاهل الضوء الأحمر، والنسبة 20% لتجاهل الأولوية، لأن تكون أكثر .

الجدول رقم 13: الوقت الضائع أثناء الازدحام المروري حسب السائقين

النسبة	التكرارات	وصف الوقت الضائع
10%	05	نفس توقيت الرحلة العادية
42%	21	ضعف توقيت الرحلة العادية
48%	24	أضعاف الرحلة العادية
100%	50	المجموع

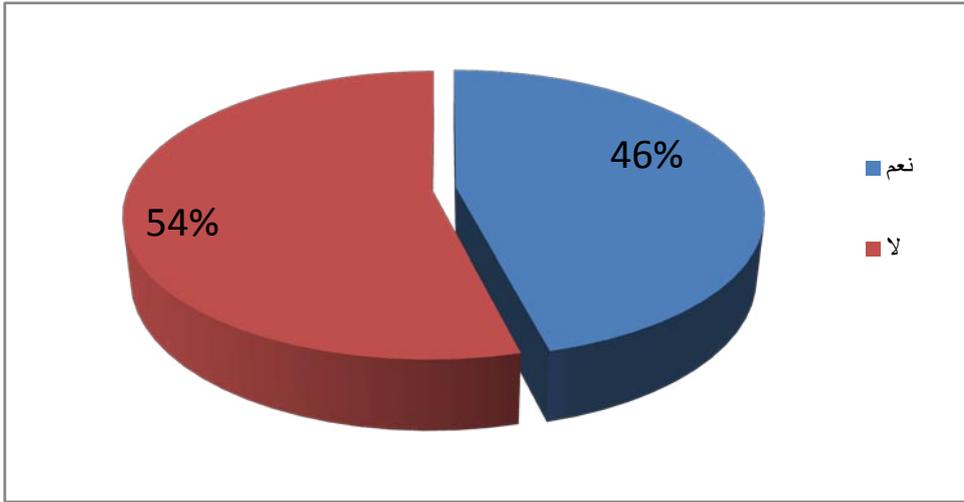


دائرة نسبية تمثل توقيت الرحلة أثناء الازدحام حسب السائقين

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، أن حوالي نصف السائقين يصفون الوقت الضائع في حالة الازدحام بأضعاف الرحلة العادية، وبنسبة 48% من أفراد العينة، أما من يصفون الوقت الضائع بضعف توقيت الرحلة العادي، فيمثلون نسبة 42% من أفراد العينة. و البقية القليلة فقط من تراها نفس الرحلة العادية وهم بنسبة 10% فقط .

الجدول رقم 14: تعويض الوقت الضائع في الازدحام

النسبة	التكرارات	تعويض الوقت
46%	23	نعم
54%	27	لا
100%	50	المجموع



دائرة نسبية تمثل السائقين الذين يعوضون الوقت الضائع في الازدحام

من الجدول أعلاه نلاحظ أن حوالي نصف السائقين لا يحاولون تعويض الوقت الضائع في الازدحام بنسبة تقدر بـ 54%، وأما البقية فتحاول التعويض وهم يشكلون نسبة 46% من أفراد عينة الدراسة .

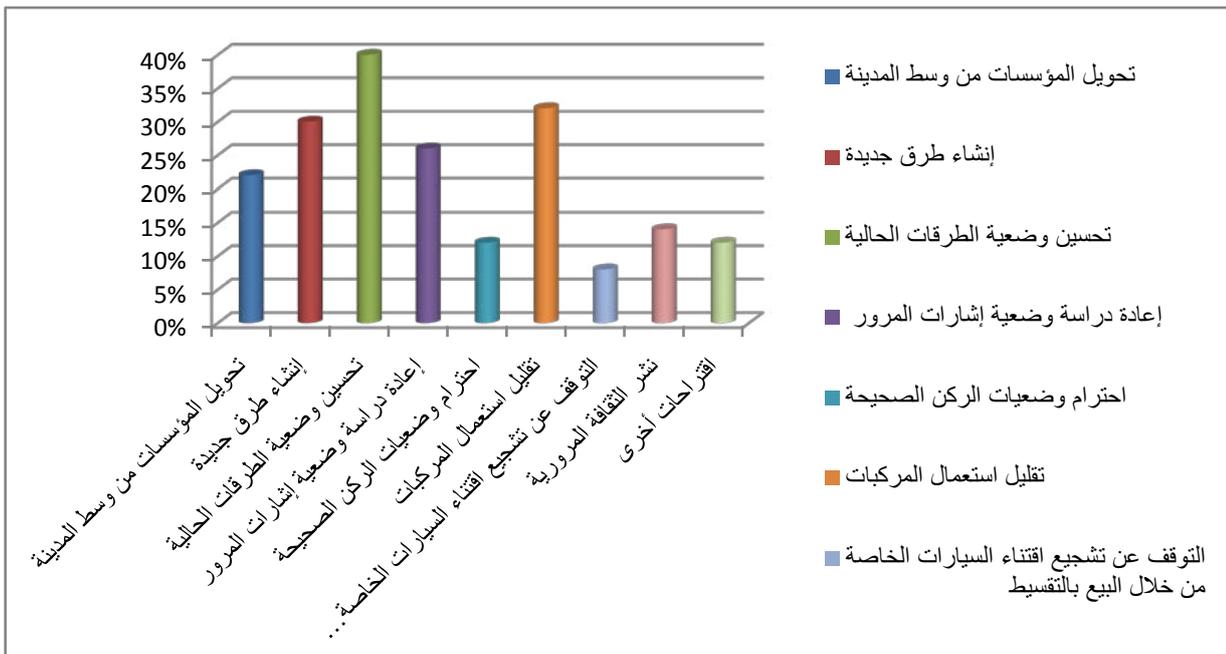
ونتائج السؤال المفتوح "كيف تعوضون الوقت الضائع؟" في حالة الإجابة "بنعم" عن السؤال السابق، فإن معظم الإجابات كانت بزيادة السرعة بعد الخروج من نقاط الازدحام، إضافة إلى تمديد أوقات العمل .

نتائج التساؤل الفرعي الثالث: نستنتج أن سائقي سيارات الأجرة يقل احترامهم لقانون المرور أثناء الازدحام المروري، وذلك راجع لمحاولاتهم الخروج من نقاط الازدحام في أقرب وقت، تقاديا لتمديد مدة الرحلة، وتقاديا كذلك لاستهلاك المزيد من الوقود، الذي يزيد من تكلفة الرحلة دون زيادة سعرها ، مما يقلل هامش الربح لدى السائقين أصحاب مركبات الأجرة.

الحلول المقترحة من طرف المبحوثين:

جدول رقم 15: الحلول المقترحة

النسبة	التكرارات	الحلول المقترحة
22%	11	تحويل المؤسسات من وسط المدينة
30%	15	إنشاء طرق جديدة
40%	20	تحسين وضعية الطرقات الحالية
26%	13	إعادة دراسة وضعية إشارات المرور
12%	06	احترام وضعيات الركن الصحيحة
32%	16	تقليل استعمال المركبات
08%	04	التوقف عن تشجيع اقتناء السيارات الخاصة من خلال البيع بالتقسيط
14%	07	نشر الثقافة المرورية
12%	06	اقتراحات أخرى



أعمدة بيانية تمثل الحلول المقترحة

من خلال الجدول أعلاه، نجد أن نسبة 40% من أفراد العينة اقترحوا تحسين حالة الطرقات، تليها نسبة 32% من الأفراد الذين اقترحوا تقليل استعمال المركبات، ثم نسبة 30% من المبحوثين الذين اقترحوا فتح طرق جديدة، ونسبة 26% ممن اقترحوا إعادة دراسة وضعية إشارات المرور بالمدينة، ونسبة 22% تقترح تحويل مواقع المؤسسات الإدارية والهيئات الخدمائية من وسط المدينة، ونسبة 14% ممن اقترحوا نشر الثقافة المرورية بين الناس، ونسبة 12% اقترحوا ضرورة احترام وضعيات الركن الصحيحة، 8% اقترحوا وقف تشجيع اقتناء السيارات الخاصة بواسطة البيع بالتقسيط، وأخيرا اقتراحات أخرى مختلفة بنسبة 12%.

ومن هنا نستنتج أن الاقتراح الأكثر انتشارا بين السائقين هو تحسين حالة الطرقات، أي إعادة تعبيدها، وإصلاح المطبات بها والحفر، والتخلص من الممهلات العشوائية، حيث تعتبر هذه الأمور بالنسبة للسائقين عوامل ازدحام مروري .

اقتراح آخر أقل انتشارا، وهو تقليل استعمال المركبات بصفة عامة، أي محاولة الاستغناء عنها إلا للضرورة.

اقتراح آخر أقل انتشارا وهو إنشاء طرق جديدة، وتتضمن الجسور والمعابر والأنفاق، خاصة اقتراح إنشاء جسر خامس، يربط المدينة بحي العالية من الجهة الجنوبية المسماة (فلياش).
 الاقتراح الرابع من حيث الترتيب، هو إعادة دراسة منظومة إشارات المرور بالمدينة، خاصة إشارات التوجيه، حيث ركز معظمهم على اقتراح فتح الاتجاه الثاني لشارع الأمير عبد القادر أمام مقر البريد المركزي، حيث يعتبرون أن جعله ذو اتجاه واحد سبب في زيادة حدة الازدحام.
 ونسبة قليلة ممن اقترحوا تغيير مواقع الإدارات العمومية والمستشفى ومصحة التوليد والجامعة ومقر الولاية والبنوك... إلى خارج مركز المدينة. أما اقتراح نشر الثقافة المرورية بين أفراد المجتمع فإن نسبته قليلة. ثم اقتراحات مختلفة بين تكثيف أعوان شرطة المرور، وبين تحويل السكة إلى خارج المدينة، وبين إنشاء حضائر وسط المدينة، وتوفير وسائل نقل جماعية مختلفة كالترامواي.

3.111 نتائج عامة:

من خلال نتائج المحاور السابقة، نستخلص أن سلوك سائقي سيارات الأجرة للنقل الحضري بمدينة بسكرة يتأثر بالازدحام المروري تأثيراً سلبياً، متمثلاً في عدم احترام قانون النقل الحضري، حيث يرفض السائقون بعض طلبات الزبائن، عندما يتعلق الأمر بتوصيلهم إلى مناطق مزدحمة، وهو تصرف غير قانوني، كما يغيرون من توقيت عملهم حسب أوقات الذروة، لتجنبها وتعويضها بالعمل إلى أوقات متأخرة من اليوم، الأمر الذي يؤثر على نظام النقل الحضري، الذي تحدده مديرية النقل، حسب المرسوم التنفيذي 12-230، المنظم للنقل بواسطة سيارات الأجرة، والذي يقضي بإخضاع السائقين لنظام المناوبة.

كما يتمثل تأثير سلوك سائقي الأجرة بالازدحام المروري في مخالفتهم لقانون المرور، حيث يحاولون تجنب الاختناقات المرورية قبل الوصول إليها، كما يحاولون الخروج منها بأي طريقة عندما يتواجدون بها، وهذه المحاولات تتمثل في زيادة السرعة بعد الخروج من الازدحام المروري مباشرة، وتجاهل الأولوية في بعض الأحيان، تجاهل الإشارة الحمراء في أحيان أخرى، خاصة عند بداية اشتعالها، كذلك التظاهر بنية الدوران إلى اليمين عند مفترق الطرق ثم العدول عنه بمجرد الوصول لنقطة الدوران، مما يضطر السائق لتجاهل الخط المستمر، إضافة لبعض المناورات وسط الطريق، للحصول على مكانة متقدمة بين المركبات الأخرى، وإنقاص مسافة الأمان قدر المستطاع، وهي تصرفات غير قانونية. وعلى العموم، فإن هذا السلوك لم يتم التعرف عليه من خلال تقنية الاستبيان وحسب، بل عن طريق تقنية الملاحظة البسيطة، والتي يمكن لأي شخص عادي أن يتعرف على مثل هذه التصرفات من خلالها.

كما استنتجنا أن تغيير سلوك سائقي سيارات الأجرة، مثل ما هو نتيجة مباشرة لظاهرة ازدحام المرور، فإنه نتيجة غير مباشرة لارتفاع تكلفة النقل الحضري، وعدم زيادة تسعيرة الرحلة بنفس الوقت، أي أن السائق الذي يتخذ من النقل الحضري بواسطة سيارة الأجرة مهنة له، يفضل

تعويض ما خسرته أثناء الازدحام من وقت وتكلفة وقود عن طريق زيادة السرعة وبعض التصرفات اللاقانونية، على أن يزيد من سعر الرحلة في حالة ما إذا حوَصر في اختناق مروري.

الخاتمة

خاتمة:

تعيش معظم مدن العالم تطورا مذهلا في جميع المجالات، وخاصة من الناحية السكانية والعمرائية، وهو ما نتج عن أزمات حضرية خانقة بالمدن الكبرى والمتوسطة، وقد صاحب ذلك تطور متسارع للمدن، وامتداد لمجالاتها، وازدياد عددها، ونتيجة لذلك برزت للوجود مشكلات معقدة لم تكن تعرفها المدينة من قبل، ومن بين هذه المشكلات الازدحام المروري، وما انجر عنهما من مشكلات اقتصادية، نفسية، وبيئية.

والجزائر مثل باقي دول العالم، ليست بجنأى عن هذه المشكلات، فقد أدى التزايد السكاني للمدن الجزائرية إلى تعدد النشاطات وتداخل الوظائف، الشيء الذي أدى بدوره إلى تسريع الحركة المرورية وتكثيفها، لتعدد أسباب التنقلات بين أرجاء المدينة بغرض التسوق، العمل، الدراسة، الزيارة وغيره مما شكل من الازدحام ظاهرة اجتماعية تستوجب الدراسة.

لذا قمنا بهذه الدراسة، التي تمت بإحدى أهم المدن الجزائرية، من حيث موقعها

الاستراتيجي الرابط بين الشمال والجنوب، وهي مدينة بسكرة التي أصبحت منذ احتلالها سنة 1984 مرتبة ولاية، قبلة للعديد من الوافدين إليها، بسبب حجم المشاريع الاقتصادية المنجزة بها. ما جعلها تنمو بشكل سريع مساحة وسكانا، وتقدم خدمات أكثر لسكانها وللزاحفين إليها من القرى المجاورة، والقادمين إليها من الولايات المحيطة بها كخنشلة ومسيلة والوادي،...

لكن النمو السريع الذي شهدته مدينة بسكرة في الآونة الأخيرة، لم يواكبه تطور على

مستوى حجم الخدمات والتجهيزات، كالنقل وشبكة الطرقات، ما أدى إلى بروز ظاهرة

الازدحام المروري على مستوى عدة نقاط من شبكة طرق المدينة، وأدخل هذه الأخيرة في حالة سير خانقة، بوتيرة ثلاث مرات في اليوم، بشكل متكرر كل صباح، عند أوقات الذهاب للعمل والدراسة، ووسط النهار في فترة ما بين الدوامين، وأخيرا في الفترة المسائية، وهي فترة العودة من العمل ومن الدراسة.

وأمام هذا الوضع المزري لحالة السير وسط مدينة بسكرة، فإن بعض السلوكات قد نشأت خاصة من طرف أهم فئة من مستعملي الطريق، وهي فئة سائقي سيارات الأجرة الذين غيروا من سلوكهم أثناء القيادة، وأثناء قيامهم بمهنتهم بشكل عام، وذلك ما رصدناه من خلال

دراستنا هذه التي أثبتت تغير سلوك سائقي سيارات الأجرة أثناء الاختناقات المرورية بشكل

سلبي، من خلال عدم احترام قانون المرور، والقوانين المنظمة للنقل الحضري، بواسطة سيارة

الأجرة، وهذا التغيير جاء كنتيجة أو كردة فعل لمعاناتهم مع الاختناقات المرورية، التي لا تسمح لهم بالكسب الجيد، الذي يوفر لهم مستوى معيشي معين، يتماشى ومستوى الجهد المبذول في هذه المهنة.

الملاحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر بسكرة

قسم العلوم الاجتماعية

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

شعبة علم الاجتماع

تخصص علم الاجتماع الحضري

استمارة استبيان حول موضوع:

انعكاس الازدحام المروري على سلوك سائقي المركبات

- سائقي مركبات النقل الحضري بمدينة بسكرة نموذجاً -

"هذه الاستمارة متعلقة بموضوع الازدحام المروري والتي نسعى من خلالها إلى الكشف عن انعكاس ظاهرة الازدحام المروري على سلوك سائقي المركبات، وذلك في إطار مشروع بحث لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع الحضري، لذا نرجو منكم الإجابة على أسئلتها بكل موضوعية ونشكركم مسبقاً لتعاونكم معنا لإنجاز هذا البحث العلمي".

السنة الجامعية 2019/2018

المحور الأول: معلومات عامة

الاسم واللقب (اختياري):

.....

السن: الحالة العائلية:

المهنة: السكن:

.....

مدة العمل في هذه المهنة:

.....

ملكية المركبة: ملكية خاصة ملك لشركة

ملاحظة: الإجابة على الأسئلة بوضع علامة X في مربع الإجابة الملائمة

المحور الثاني: العمل بأوقات الذروة

س1: هل يوجد ازدحام مروري بمدينة بسكرة؟

نعم لا

س2: ما هي الساعات من اليوم التي يكون فيها الازدحام قد وصل ذروته؟

.....

.....

.....

س3: ما هي الأحياء التي تعاني من ظاهرة الازدحام في مدينة بسكرة؟

.....

.....

.....

.....

س4: في أوقات الذروة، هل تواصلون العمل بشكل عادي؟

نعم لا

س5: هل تقبلون طلبات الزبائن المتجهين إلى الأحياء المزدهمة؟

نعم لا

المحور الثالث: تكلفة النقل

س6: هل يؤثر الازدحام المروري على تكلفة النقل داخل المدينة؟

نعم لا

س7: هل تغيرون تسعيرة الرحلة حسب تغير حالة الطرقات (مزدهمة/ غير مزدهمة)؟

نعم لا

س8: في حالة الإجابة بنعم، هل يتقبل الزبائن تغير تسعيرة الرحلة بشكل عادي؟

نعم لا

المحور الثالث: احترام قانون المرور

س9: فوجئتم بطريق مزدهم وأنتم بصدد نقل زبون، كيف تتصرفون؟

• تغيرون الطريق (اتخاذ طرق فرعية)

• تستعملون الأبواق بكثرة

• تنقصون مسافة الأمان

• تتخذون وضعية الدوران على اليمين

• تتجاهلون الضوء الأحمر

• تتجاهلون الأولوية

س10: كيف تصفون الوقت الضائع في أكبر ازدحام مروري شهدتموه؟

- نفس توقيت الرحلة العادي
- ضعف توقيت الرحلة العادي
- أضعاف توقيت الرحلة العادي

س11: هل تحاولون تعويض الوقت الضائع أثناء الازدحام؟

- نعم لا

س13: في حالة الإجابة بنعم، كيف ذلك؟

.....

.....

.....

.....

س14: برأيك، ماهي الحلول لمشكلة الازدحام المروري؟

.....

.....

.....

.....

.....

نشكركم على اهتمامكم بالإجابة على أسئلة هذا الاستبيان

دليل المقابلة :

تمت المقابلة مع أحد إطارات مصلحة النقل البري بمديرية النقل لولاية بسكرة، حيث تم طرح الاسئلة التالية:

- 1) ماهي مشاكل النقل الحضري التي تواجهها مدينة بسكرة؟
- 2) ماهو عدد سيارات الأجرة للنقل الحضري بالمدينة؟
- 3) كيف يتم تحديد تسعيرة النقل بواسطة سيارات الأجرة؟
- 4) هل هناك قوانين منظمة للنقل الحضري؟
- 5) كيف يتم منح رخص سيارات الأجرة؟ ومن هم المستفيدون منها؟
- 6) ماهي أهم نقاط الازدحام المروري التي تعاني منها شبكة الطرقات بالمدينة؟

ملخص الدراسة

كثيرا ما يصاحب النمو الحضري السريع للمدن مشاكل عديدة، خاصة بالدول النامية ، التي تعرف نمو ديمغرافي سريع ، لا يساير التقدم في مجالات الحياة المختلفة، ومن هذه المشكلات الازدحام المروري، الذي تعاني منه كثير من مدن العالم، ورغم المحاولات العديدة لإيجاد حلول لهذه الظاهرة، التي تؤثر سلبا على صحة الأفراد، والبيئة، والاقتصاد، إلا أنها لاتزال تنغص على العديد من الدول وتعيق تقدمها.

ومن مجمل ما تؤثر عليه هذه الظاهرة سائقي المركبات، لما يتعرضون له من ضغط، توتر، وإهدار للوقت والوقود، وبخاصة سائقي سيارات الأجرة، الذين يعانون من هذه الظاهرة بصفة مستمرة، بحكم تعاملهم مع الطريق ومشاكله بشكل يومي، فتأثرهم يكون في شكل تصرفات وسلوكات معينة وهي موضوع هذه الدراسة.

La croissance urbaine rapide des villes s'accompagne souvent de nombreux problèmes, en particulier dans les pays en développement, caractérisés par une croissance démographique rapide, sans progrès dans les différents domaines de la vie, parmi ces problèmes l'encombrement du trafic, ressenti par de nombreuses villes du monde.

Les conducteurs des véhicules sont aussi affectés par ce phénomène, car ils souffrent de la pression, la tension, le gaspillage de temps et de carburant, et en particulier les chauffeurs de taxi, qui souffrent de ce phénomène d'une façon continue, en raison de leur contacte quotidien avec la route et ces problèmes, cet impacte se traduit par certains comportements, quel est le sujet de cette étude.

قائمة المراجع:

I. الكتب :

1. ابراهيم خضر، أحمد (. 2013). (إعداد البحوث والرسائل العلمية من الفكرة حتى الخاتمة، القاهرة، جامعة الأزهر).
2. أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية. (2014). (الطول العلمية والعملية لمكافحة ازدحام المدن) ط1. (الأردن. الأكاديميون للنشر والتوزيع).
3. خلف الله، بوجمعة (. 2017). (مدخل إلى تسيير التقنيات الحضرية) ط 2. (الجزائر. ديوان المطبوعات الجامعية).
4. عبد العاطي السيد، السيد. (1997). (علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق. دار المعرفة الجامعية).
5. الغامدي، محمد بن سعيد، الغامدي، سعيد بن فالح. (د.ت). (الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير -دراسة استطلاعية بمحافظة جدة .د.ن.).
6. غربي، علي. (2006). (أبجديات المنهجية في كتابة الرسائل الجامعية. مطبعة قسنطينة).
7. ملوك السامرائي، مجيد. (2015). (جغرافية النقل المعاصرة-وتطبيقاتها الحاسوبية -الطبعة العربية. عمان الأردن. دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع).
8. يوسف كافي، مصطفى. (2017). (اقتصاد النقل والبيئة -في إطار ضوابط التنمية المستدامة -) ط1. (قسنطينة الجزائر، ألفا للوثائق).

II.المذكرات :

1. تمرسيت، فتيحة، واقع الأسرة الممتدة في المدينة خصائصها ووظائفها ومشكلاتها -دراسة ميدانية لحي عين النعجة -الجزائر العاصمة، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في علم الاجتماع تخصص علم الاجتماع الحضري، جامعة الجزائر، 2006/2005.

2. روابحي، سناء، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة باتنة، 2009/2008.
3. سبع، محمد، اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية (دراسة ميدانية لعينة من السائقين في مدينة بسكرة) ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاجتماعية تخصص علم النفس الاجتماعي، جامعة محمد خيذر بسكرة، 2009/2008.

III.المجلات:

1. بوقلعة، محمد. (2016). دراسة تحليلية للعوامل المؤثرة في الطلب على خدمات النقل الحضري- الجزائر العاصمة نموذجاً - العدد 11.
2. طريفة، محمد (. 2017). (تأثير شبكة الطرق على النقل الجماعي :حالة مدينة قسنطينة. مجلة جيل العلوم الانسانية .مركز جيل البحث العلمي .العام الرابع، العدد 30، أبريل 2017.
3. عقاري، زكرياء، وبوباكور، فارس (. 2015). (النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية . مجلة العلوم الانسانية،)العدد40.
4. قاسم راشد، وائل (. 2012). (دراسة اقتصادية لمشكلة الازدحام المروري في مدينة البصرة. مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة)العدد 13.
5. مجيد علوش، قيس (. 2012). (تحليل طرق النقل وحالة المرور في مدينة الحلة. مجلة مركز بابل للدراسات الانسانية، المجلد 2)العدد1.

المواقع الالكترونية :

1. التعامل مع الازدحام :قواعد وأصول(. 2011، 25 يوليو) .تم استرجاعها في تاريخ 21 فبراير، 2019 من:

<https://alghad.com/%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B9%D8%A7%D9%85%D9%84-%D9%85%D8%B9-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%B2%D8%AF%D8%AD%D8%A7%D9%85-%D9%82%D9%88%D8%A7%D8%B9%D8%AF-%D9%88%D8%A3%D8%B5%D9%88%D9%84/>

2. بوطالبي، الهاشمي. (15، 2013 ماي). خلفيات وآثار ازدحام المدن في المجتمعات العربية. تم استرجاعها في 15 فيفري، 2019 من :الموقع الالكتروني للمركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق:

http://www.cnpsr.org.dz/blog/blog10?fbclid=IwAR0IwmC_8Xm4sy2VFMfuBprXDnwZ1z4-r8-TuvPtXlgJ4ukhy9165JAKiz4

3. حميدشة، نبيل. (2012). المقابلة في البحث الاجتماعي. مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية جامعة قاصدي مرباح، العدد8، جوان 2012.

<https://revues.univ-ouargla.dz/index.php/numero-08-ssh/73-20-1955>

4. سعدي، الغول سعدي. (د.ت). مناهج البحث -العينات وأنواعها

<https://www.politics-dz.com/مفاهيم-منهجية-أهمية-و-دور-العينة-في-الب/>

5. عبد الحسين رزوقي الجبوري،) السلوك الاجتماعي، تم استرجاعه في يوم 18 فيفري 2019 من :

<http://kenanaonline.com/users/ahmedkordy/posts/201337>

6. قاموس المعاني :

<https://www.almaany.com/ar/dict/ar-/ar/%D8%A7%D8%B2%D8%AF%D8%AD%D8%A7%D9%85>

7. مدونة السائق المغربي، السلامة الطرقية:

<https://drive.google.com/file/d/1vhf6LHb2S3Y9bRvDT5hc3nLRYb6Sbt0q/view>

8. هايل الجازي، مفهوم السلوك لغة واصطلاحا، 2018/07/21 تم استرجاعه في 2018/02/16 من:

https://mawdoo3.com/%D9%85%D9%81%D9%87%D9%88%D9%85_%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%84%D9%88%D9%83_%D9%84%D8%BA%D8%A9_%D9%88%D8%A7%D8%B5%D8%B7%D9%84%D8%A7%D8%AD%D8%A7%D9%8B

9. ORNIKAR : comportements à adopter dans les embouteillages, Récupéré le : 26/05/2019 de :

https://www.ornikar.com/code/cours/conducteur/psychologique/comportement-embouteillage?fbclid=IwAR2s_L_ONuXZ2KSNizjKLu_nisKSAUN7NvN8SXfgQse0Tv9IBEH_0XwKpuE

10. permis de conduire ONLINE –les usagers de la route(
<https://www.permisdeconduire-online.be/gebwet.htm>