



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر بسكرة

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

شعبة علم الاجتماع



عنوان المذكرة

**تأثير الازدحام المروري على ممارسات سائقي الأجرة
- مدينة بسكرة نموذجا -**

مذكرة تخرج مكتملة لنيل شهادة الماستر في تخصص: علم الاجتماع الحضري

إشراف الأستاذ(ة): تمرسييت فتيحة

إعداد الطالب(ة): بادي شهرة

السنة الجامعية: 2020/2021

شكر وعرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

(...فأذكروني أذكركم واشكروا لي ولا تكفرون)

صدق الله العظيم

أول شكر وحد لله العزيز الحكيم على فضله الواسع على توفيقه لي في إنارة دربي
في سبيل العلم.

أتقدم بالشكر الجزيل إلى الدكتورة المشرفة: تمرسيت فتيحة التي كانت لي خير
مشرفة وموجهة والتي منحتني الكثير من وقتها وجهدها لإتمام هذا البحث.

كما أتوجه بالشكر والعرفان الخالص إلى كل أساتذتي الكرام الذين علموني وصبروا
في تعليمي جزاهم الله خيرا.

أوجه أيضا خالص شكري وتقديري للجنة المناقشة العلمية على الملاحظات القيمة
التي ستكون أساس نجاح هذا العمل ومشعلا لمواصلة البحث العلمي.

والحمد لله على فضله وتيسيره.

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
أ	مقدمة عامة
الفصل الأول الإطار التمهيدي	
6-4	1. الإشكالية
6	2. أهمية الدراسة
6	3. أهداف الدراسة
6	4. أسباب اختيار الموضوع
8-6	5. منهج الدراسة
9-8	6. عينة الدراسة
11-9	7. أدوات الدراسة
14-11	8. مفاهيم الدراسة
20-14	9. الدراسات السابقة
الفصل الثاني الازدحام المروري	
22	الفصل الثاني: الازدحام المروري
22	المبحث الأول: أسباب الازدحام المروري
22	المطلب الأول: أسباب خاصة
23	المطلب الثاني: أسباب عامة
24-23	المطلب الثالث: أسباب عامة غير مباشرة
25	المبحث الثاني: عوامل الازدحام المروري
25	المطلب الأول: العوامل الديمغرافية للازدحام المروري
26-25	المطلب الثاني: العوامل الاقتصادية للازدحام المروري
27-26	المطلب الثالث: العوامل التخطيطية للازدحام المروري
27	المطلب الرابع: العوامل الثقافية للازدحام المروري

27	المبحث الثالث:أثار الازدحام المروري
28-27	المطلب الأول:الآثار المادية للازدحام المروري
28	المطلب الثاني: الآثار المعنوية للازدحام المروري
28	المبحث الرابع:مشكلات الازدحام المروري
29	المطلب الأول:الازدحام والاختناقات المرورية
29	المطلب الثاني:حوادث المرور
30-29	المطلب الثالث:تلويث بيئة المدينة
31-30	المطلب الرابع:نقص المواقع والمرائب
32-31	المطلب الخامس: خرق الأنظمة والقوانين
32	المطلب السادس: صعوبة النقل في منطقة الأعمال المركزية
34-32	المبحث الخامس:الحلول المقترحة للحد من الازدحام المروري
الفصل الثالث الازدحام المروري وممارسات سائقي سيارة الأجرة	
36	الفصل الثالث: الازدحام المروري وممارسات سائقي سيارة الأجرة
36	المبحث الأول:خصائص وأهداف سيارة الأجرة
36	المطلب الأول:خصائص سيارة الأجرة
38-36	المطلب الثاني:أهداف سيارة الأجرة
38	المبحث الثاني: شروط استغلال خدمة سيارة الأجرة
38	المطلب الأول:بالنسبة للشخص الطبيعي
41-39	المطلب الثاني: بالنسبة للشخص المعنوي
41	المبحث الثالث :ممارسات سائقي سيارة الأجرة
41	المطلب الأول:الانتباه إلى بيئة السير
42	المطلب الثاني: احترام قانون المرور
42	المطلب الثالث:المراقبة الميكانيكية للمركبة

الفصل الرابع الإطار التطبيقي	
47-44	مجالات الدراسة
61-47	تحليل الجداول والبيانات
64-63	نتائج الدراسة
65	توصيات
ج	خاتمة الدراسة
	الملاحق
	قائمة المراجع

مقدمة عامة

يعتبر قطاع النقل احد الشرايين الاقتصادية الهامة، حيث فرض نفسه دوما كاتجاه أساسي للاتصال والمبادلات التجارية بين الأفراد، ولتنوع وسائل النقل أهمية فعالة في الحركة والتنقل والسير ومدى استغلال الطرقات وكيفية حل المشاكل بين الأزمات التي قد تتجز عن الفوضى والازدحام والسلامة المرورية، في ظل تطور التكنولوجيا لتوفير الراحة للمتقلين، فظاهرة الازدحام المروري من الظواهر الأكثر انتشارا في العالم وخاصة في دول العالم المتقدم الذي يكون فيها أعداد المركبات بشكل متزايد، مما يعني حدوث الاختناقات المرورية بشوارع المدينة وخاصة في أوقات الذروة، إذ لا توجد مدينة في العالم لا تشكو من ظاهرة الازدحام المروري الأمر الذي دفع الدول التي تعاني من الآثار السلبية لهذه الظاهرة، لإيجاد واقتراح العديد من الحلول الكفيلة بتخفيف مشكلة الازدحام المروري، لذا فقد بذلت الدول جهود عديدة من خلال تطبيق الإجراءات المنضمة لسير المركبات، بحيث نجد قلة الدراسات التي تناولت هذا الموضوع من الناحية السوسيولوجية فقد جاءت دراستنا هذه لتعزيز هذا الجانب العلمي في ميدان الاجتماع الحضري، فتناولنا موضوع الازدحام المروري من حيث تأثيره على ممارسات سائقي الأجرة، بحيث اخترنا مدينة بسكرة مجالا للدراسة وسائقي سيارة الأجرة للنقل الحضري مجتمعا للدراسة.

تضمنت هذه الدراسة أربع فصول:

حاولنا في الفصل الأول ضبط الإطار التمهيدي للدراسة، حيث أدرجنا فيه الإشكالية وضبطنا التساؤلات والفرضيات التي سيتم ثبات أو عدم ثبات صحتها من خلال الدراسة، مع تحديد أسباب اختيار الموضوع وأهدافه وأهميته معتمدين في ذلك على المنهج الوصفي، مستخدمين أدواتي الاستمارة والملاحظة ثم تطرقنا فيه إلى تحديد جملة من المفاهيم وعرض مجموعة من الدراسات السابقة التي انطلقنا منها في هاته الدراسة وتحديد إشكالياتها وتساؤلاتها وأهميتها وأهدافها وبرز النتائج التي توصلت إليها كل دراسة.

أما الفصل الثاني في الإطار النظري بعنوان: الازدحام المروري وقد تضمن ثلاث مباحث، وقسم كل مبحث إلى مطالب، تناولنا فيهم الازدحام المروري أسبابه وعوامله وأثاره ومشكلاته وختمنا بالحلول المقترحة.

أما الفصل الثالث من الإطار النظري بعنوان: الازدحام المروري وممارسات سائقي الأجرة وقد تضمن ثلاث مباحث وقسم كل مبحث إلى مطالب، تناولنا فيهم خصائص وأهداف وشروط استغلال سيارة الأجرة وممارسات سائقي سيارة الأجرة.

أما الفصل الرابع هو الفصل التطبيقي: حددنا مجالات الدراسة المتمثلة في المجال المكاني و الزماني والبشري، أما العنصر الثاني فهو لتحليل البيانات والجداول وتحليلها وتفسيرها وتعميم نتائجها وخاتمة وقائمة المراجع.

الفصل الأول: الإطار التمهيدي

❖ الإشكالية

❖ أهمية الدراسة

❖ أهداف الدراسة وأسباب اختيارها

❖ المنهج والعينة والأدوات

❖ تحديد المفاهيم

❖ الدراسات السابقة

1/الإشكالية:

يعد قطاع النقل والمواصلات من البنى الارتكازية للاقتصاد ومؤثرا في الوقت نفسه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد، من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم، حيث يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموما وذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال بين الريف والمدينة أي بين أرجاء البلد الواحد، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي.

يعتبر النقل الحضري جزء من الحياة اليومية، إذ يوفر الحركة والتنقل بين مختلف أجزاء المدينة الموجودة في المحيط الحضري، مما اثر بصفة مباشرة في زيادة الاهتمام بهذا القطاع الذي يعتبر واحد من أهم المفاصل الحيوية في حياة سكان المدن المعاصرة.

لقد ولد النقل الحضري في ظل النمو السكاني المتزايد، الذي رافقه توسع مساحي واسع أدبالي ظهور مشكلات عديدة ترتبط بتزايد وسائل النقل المختلفة، التي هي نتاج الطلب العالي اثر تزايد المجتمعات، وبالرغم من المجهودات المبذولة من طرف مختلف الفاعلين في نظام النقل الحضري وسط المدينة من اجل تدعيم هذا القطاع، وفي ظل كل هذه المحاولات ما زالت منظومة النقل الحضري للمدينة تعاني من مشاكل الحركة المرورية، وهذا راجع إلى زيادة التحضر والتوسع العمراني، وتعدد الحياة الاجتماعية بما فيها من صعوبات كمشكلة السكن ونقشي الجرائم بكل أنواعها والحوادث المرورية، وهي المحصلة النهائية للنمو السكاني المتزايد والتوسع الصناعي والتجاري والزراعي، زيادة إلى ارتفاع معدلات الهجرة إلى المناطق الحضرية التي أدت إلى زيادة أعباء المدينة ومن هنا تظهر مشكلة حضرية بالفعل، كونها تؤثر بشكل سلبي على مجال الحفاظ على البيئة تنتج عموما عن زيادة الكثافة السكانية لمنطقة جغرافية ما بفعل عوامل الجذب.

وبالتالي زيادة في الحركة والتنقل للأفراد عبر وسائل المواصلات، إذ تشكل هذه الزيادة ضجة على بعض شبكة الطرقات الضيقة بالأخص، بحيث نجد نقاط الازدحام المروري في مراكز المدن، وهذا راجع للفترات الزمنية التي تشكلت فيها هذه المراكز.

واليوم تشهد مدننا تزايد كبير في إعداد المركبات بمختلف أنواعها بالأخص سيارات الأجرة، والتي تتجول عبر شبكة طرق المدينة، مما يعني حدوث الازدحام المروري في الشوارع، وخاصة في أوقات ذهاب الموظفين والعمال إلى مكان عملهم وعودتهم منه، وهي ما تعرف بأوقات الذروة وتتركز عادة في الصباح الباكر وهذا يعطي شعورا كبيرا بالانزعاج والضجر نتيجة ساعات من الوقت في الشوارع، إذ نجد سيارات الأجرة للنقل الحضري أكثر استعمالا للطريق من وسائل النقل الجماعي، الأمر الذي شجع اتخاذ سيطرة سيارة الأجرة كمهنة للسائقين.

وعلى ضوء ما ذكرناه سابقا تبادر في أذهاننا طرح الإشكالية التالية:

كيف يؤثر الازدحام المروري على ممارسات سائقي الأجرة؟

الأسئلة الفرعية:

لمعالجة هذه الإشكالية ارتأينا طرح الأسئلة الفرعية التالية:

- هل يؤدي الازدحام المروري إلى عدم احترام قوانين المرور من طرف سائقي الأجرة؟
- هل يعمل الازدحام المروري على زيادة تكلفة النقل لدى سائقي الأجرة؟
- هل يؤثر الازدحام المروري على عدم احترام السائق لشروط سلامة الزبون؟

فرضيات الدراسة:

من أجل معالجة التساؤلات السابقة تم وضع عدة فرضيات :

الفرضية الأولى:

- يؤدي الازدحام المروري إلى عدم احترام قوانين المرور من طرف سائقي الأجرة.

الفرضية الثانية:

- يعمل الازدحام المروري على زيادة تكلفت النقل لدى سائقي الأجرة.

الفرضية الثالثة:

- يؤثر الازدحام المروري على عدم احترام السائق لشروط سلامة الزبون.

2/ أهمية الدراسة:

- تكمن أهمية الدراسة في أهمية الموضوع كون النقل الحضري يشكل جزء كبير من حياة الفرد في المدينة خصوصا استعمالات النقل الخاص من طرفالمواطنين الذين يجدون ضرورة استخدام النقل الخاص بسبب ضعف شبكة النقل العمومي للمدينة.

3/ أهداف الدراسة:

نسعى من خلال هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف من بينها:

- تحديد اثر الازدحام المروري لسائقي الأجرة .
- تحديد مدى تأثير سائقي الأجرة للنقل الحضري.
- التعرف على أهم مسببات هذه الظاهرة واقتراح حلول لها.

4/ أسباب اختيار الموضوع:

- من أسباب اختياري للموضوع كون مدينة بسكرة تعاني من مشكلة النقل العمومي والخاص،مما يؤدي إلى ظاهرة الازدحام المروري.
- عدم توفر شبكات نقل حديثة خصوصا مع توسع المدينة وازدياد الحاجة إليها.
- قلة الدراسات الحضرية التي تتناول النقل الحضري من وجهة نظر الأفراد.

5/ منهج الدراسة:

بناء على طبيعة الموضوع الذي هو قيد الدراسة وتبعا للإشكالية المطروحة والتساؤلات فإنه قبل التطرق إلى المنهج المستخدم نعطي أولا مفهوما للمنهج بصفة عامة، بحيث تعددت تعاريف

علماء المنهجية لهذا المصطلح بناء على تعدد الاهتمامات والمداخل النظرية (مصباح، 2008، ص86).

فهناك من يرى أن كلمة منهج تعني: "عدة أدوات إستقصائية تستعمل في إستخراج المعلومات من مصادرها الأصلية والثانوية، البشرية، والمادية، البيئية والفكرية، تنظم بشكل مترابط ومنسق لكي تفسر وتشرح وتحلل ويعلق عليها".

إن عملية إختيار المنهج لا تتم بطريقة اعتباطية، وإنما طبيعة الموضوع المراد معالجته هي التي تفرض علينا إختيار المنهج المناسب، وعلى ذلك اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، من أجل الوصف الدقيق والتفصيل لموضوع البحث ووصفها وصفا كميا ونوعيا وتحليل المعطيات المتوفرة عن الموضوع بإبراز أهم المفاهيم والأدوات والمقاربات المرتبطة بالموضوع والإلمام بها (محي الدين، 1999، ص7).

وهو أيضا مجموعة من الأسس والقواعد التي يتبناها الباحث بغرض التوصل إلى نتائج معينة ويعتبر من أهم الخطوات المتبعة في إنجاز البحث العلمي (عبد الكريم، 1999 ص19).

لا يقتصر المنهج الوصفي المستعمل في المجالات العلمية على الوصف الدقيق للظاهرة المدروسة فحسب بل يتطلب الأمر، بالإضافة إلى وصف الظاهرة وجمع البيانات عنها ووصف الظروف والممارسات المختلفة، تحليل هذه البيانات والاستنتاجات ومقارنة المعطيات وبالتالي التوصل إلى نتائج يمكن تعميمها في إطار معين (سلاطنية، 2004، ص ص167-168).

يعرف المنهج الوصفي بأنها أسلوب من أساليب التحليل الذي يعتمد على معلومات كافية ودقيقة عن ظاهرة وموضوع محدد من خلال فترة أو فترات زمنية معلومة وذلك من أجل الحصول على نتائج علمية وتفسيرها بطريقة موضوعية بما ينسجم مع المعطيات الفعلية للظاهرة (غربي، 2006، ص84).

المنهج الوصفي هو الذي يعتمد على دراسة الظاهرة كما توجد في الواقع، ويهتم بوصفها وصفا دقيقا ويعبر عنها كيفيا بوصفها وتوضيح خصائصها ، وكما بإعطائها وصفا رقميا من خلال أرقام وجداول توضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها أو درجة ارتباطها مع الظواهر الأخرى(خضر، 2013، ص195).

وبناء عليهم فإن: المنهج الوصفي يعني أسلوباً وطريقة لدراسة الظواهر الإجتماعية بشكل علمي منظم من أجل الوصول للأغراض محددة لوضعية معينة إجتماعية، أو مشكلة (سلاطنية، 2004، ص، ص167-168).

فموضوع تأثير الازدحام المروري على ممارسات سائقي الأجرة يتطلب وصفا كيفيا لظاهرة الازدحام ووصفا كميا من خلال جمع إحصاءات والبيانات حول عدد سيارات الأجرة التي تتجول عبر شوارع مدينة بسكرة .

6/عينة الدراسة:

تقرض العينة نفسها كأسلوب لجمع البيانات عندما يكون الباحث غير قادر على إجراء دراسته على جميع مفردات مجتمع البحث، حيث يلجأ عندها إلى إختيار عينة تجرى عليها الدراسة، على شرط أن تكون العينة تمثل المجتمع الأصلي(دليو، 1999، ص141).

تعرف العينة على أنها: "المجموعة الجزئية التي يقوم الباحث بتطبيق دراسته عليها، وهي تكون ممثلة لخصائص مجتمع الدراسة الكلي، إذ أن هذه العينة تتوزع فيها خصائص المجتمع بنفس النسب الواردة في المجتمع"(سلاطنية، 2004، ص، ص، 318-319).

العينة هي الجزء الذي يتم اختياره من الكل، بهدف دراسته أو قياسه وتعميم ما نحصل عليه من نتائج على الكل(إسماعيل، 2011، ص139).

العينة وكيفية اختيارها:

اعتمدنا في دراستنا على عينة الصدفة وهي العينة التي يكون أفرادها من المتطوعين في إعطاء معلومات متعلقة بالبحث.

مفهوم عينة الصدفة: تتكون العينة من الأفراد الذين يقابلهم الباحث بالصدفة فلو أراد الباحث أن يقيس الرأي العام لجمهور حول قضية ما فانه يختار عدد من الناس من يقابلهم بالصدفة سواء بالشارع أو في الباص.

ويؤخذ على هذه العينة هو أنها لا تمثل المجتمع الأصلي ولا يمكن تعميم نتائجها على المجتمع أن هذه العينة تمثل نفسها فقط ولكنها سهلة الاستخدام وتعطي فكرة عن رأيا لأفراد حول القضية المبحوثة وبسرعة وكلما زاد حجم العينة زادت دقة النتائج(الغول، ص10).

في هذا النوع من العينات يعطي لعنصر مجتمع الدراسة الأصلي حرية الاختيار في المشاركة في الدراسة، بحيث لا يكون هناك تحديد مسبق لمن تشملهم العينة، بل يتم اختيار أفراد العينة من بين أول مجموعة يقابلها الباحث، بحيث يوافق هؤلاء علنا المشاركة، يتميز هذا النوع من العينات بالسهولة في اختيار عينة الدراسة وانخفاض التكلفة والوقت والجهد المبذول وبسرعة الوصول إلى أفراد الدراسة والحصول على النتائج. (<https://www.politics-dz.com>).

7/ أدوات الدراسة:

استخدمنا أداة الملاحظة في هذه الدراسة لمحاولة معرفة ممارسة سائقي الأجرة أثناء سياقاتهم وسط المدينة سواء داخل المركبة مع الزبون أو خارجها.

حيث تعد الملاحظة من بين التقنيات المستعملة خاصة في الدراسة الميدانية، لأنها الأداة التي تجعل الباحث أكثر اتصالا بالمبحوث، والملاحظة العلمية تمثل طريقة منهجية يقوم بها الباحث بدقة تامة وفق قواعد محددة، للكشف عن تفاصيل الظواهر ولمعرفة العلاقات التي تربط بين عناصرها.

وتعتمد الملاحظة على قيام الباحث بملاحظة ظاهرة من الظواهر في ميدان البحث أو الحقل أو المختبر، وتسجيل ملاحظاته وتجميعها (حامد، 2012، ص، ص 137-138).

أيضا تعرف بأنها: "أهم الأدوات المستخدمة في جمع البيانات، لأنها تسمح للباحث بجمع المعلومات والحقائق من الحقل الطبيعي للدارس" (محمد حسين، 1999، ص 93).

هي المنهج الأساسي للحصول على المعلومات حول العالم من حولنا، وتعتبر تقنية عملية لأنها تخدم هدف البحث وتكون موضوع مخطط منتظم (سفاري، 2003، ص 212).

واعتمدت في جمع المعلومات على الملاحظة بدون مشاركة: " وهي التي يقوم فيها الباحث بالملاحظة دون أن يشترك في أي نشاط تقوم به الجماعة موضوع الملاحظة، فهي ملاحظة من الخارج، وهي لا تتطلب من الباحث الملاحظ أن يتقمص أدوار أو أن ينتمي إلى جماعة ما، بل يكفيه مراقبة الجماعة موضوع الملاحظة، وملاحظة نشاطهم وعلاقاتهم وتسجيل المعلومات والحقائق (عياد، 2006، ص 133).

وقد تم الإستعانة أيضا باستمارة الاستبيان كأداة ثانية لجمع البيانات لرصد أهم الطرق المتبعة.

الاستمارة:

هي من أهم الأدوات المنهجية، أو هي الإجراء الأكثر تجزئة في مراحل البحث العلمي الميداني أين يصل البحث إلى أقصى دقائقه لتبدأ بعد ذلك مرحلة التركيب، وتستعمل الاستمارة لجمع المعلومات من المبحوثين بواسطة أسئلة مكتوبة يقدمها الباحث بنفسه أو يطبقها مع المبحوثين (غربي، 2006، ص 120).

وصممت استمارة الاستبيان عن طريق الاعتماد على محاور دراسة الثلاث حيث ضمناها مجموعة من الأسئلة إضافة إلى محور البيانات الشخصية حول المبحوثين.

المحور الأول: العمل في أوقات الذروة.

المحور الثاني: تكلفة النقل.

المحور الثالث: عدم احترام قوانين المرور من طرف سائقي الأجرة.

8/ مفاهيم الدراسة:

مفهوم الازدحام:

لغة:

كلمة ازدحام من الفعل ازدحم وتعني امتلأ وتكدس يقال ازدحم السوق بالمارة أيامتلاً بالناس. <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-> (قاموس المعاني).

اصطلاحاً: يقصد بالازدحام تفاقم المرور (المركبات) في الطرق فوق طاقتها الاستيعابية مما أدى إلى صعوبة الحركة وهذا راجع لعدة عوامل منها:

- زيادة سكان المدن نتيجة الهجرة من الريف إلى الحضر.
- زيادة الكثافة السكانية مما أدى إلى تناقص المساحة المخصصة للفرد من الطرق إضافة إلى زيادة استعمال السيارات الخاصة (سليمان، ناصر، 2011، ص9).

تعريف آخر: يقصد بالازدحام زيادة كثافة وسائل النقل وركابها، عن سعة الطريق وأرصفتها المشاة، مما أدى إلى صعوبة الحركة ويرجع ذلك إلى زيادة عدد سكان المدينة، وزيادة عدد المسافرين نتيجة لزيادة الكثافة السكانية (العيفي، 2008، ص41).

أي تركز الأنشطة الحضرية والأعمال في وسط المدينة أي ما يعرف باسم منطقة الأعمال المركزية تلك المنطقة التي تشهد اختناقاً ملحوظاً في ساعات الذروة في الصباح أو بعد انتهاء أوقات العمل (العيفي، 2008، ص41).

كما يعرف مختصون في النقل الحضري الازدحام بدرجة سهولة الاتصال والحركة فالاتصال يشير إلى عدد الفرص أو مواضع النشاطات المتاحة خلال مسافة معينة أو زمن محدد، وتشير الحركة إلى القدرة على الحراك بين مواقع نشاطات مختلفة، وأصبح الاتصال يعتمد بشكل أكبر على الحراك خاصة باستخدام السيارة الخاصة (مكي، 2014، ص7).

مفهوم الازدحام المروري:

هو انه تباطؤ غير طبيعي لحركة السير المروري على مقطع من الطريق، أو على شبكة طرق معينة وانحصار المسافات الآمنة بين المركبات تبعاً لذلك، مما يؤدي ارتداد ارتال المركبات لمسافات طويلة، وذلك لأسباب تغرى غالباً لواحد أو أكثر مكونات العلاقة المرورية (الموقع الالكتروني لإدارة السير المركزية بالأردن).

يعد الازدحام المروري الأكثر مشكلات النقل الحضري انتشاراً في المدن خاصة في أوقات الذروة التي تقصد بها الأوقات التي يسعى فيها التلاميذ والطلاب والموظفون والعمال للوصول إلى أماكن العمل أو الدراسة، أو العودة منها ويكون سبب الازدحام على الأرجح، ضعف الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق، وعدم كفاءة نظام النقل لتلبية الاحتياجات المطلوبة من حجم المرور (بوجمعة، 2017، ص79).

تتركز رحلات سكان المدينة إلى العمل أو التسوق أو التزاور أو الترفيه لساعات معينة من اليوم، أو في أيام محددة من الأسبوع كما سبق تفصيل ذلك وهذا ما يؤدي إلى حركة مرور كثيفة لوسائط النقل، خصوصاً السيارات في المدن وبالتالي يحصل الازدحام المروري فيما يسمى (أوقات الذروة) (السامرائي، 2015، ص249).

التعريف الإجرائي:

هو تباطؤ سير المركبات المستعملة للطريق، أو على شبكات الطرق معينة وسط المدينة خاصة في أوقات الذروة، ويكون سببها عدم كفاءة نظام النقل في تلبية الاحتياجات المطلوبة في حجم المرور.

مفهوم السائقين:

ويعد العنصر الفعال والمحرك الأساسي للعملية المرورية، وهم يتحملون العبء الأكبر من مسؤولية حوادث المرور وقد يكون سببا أو ضحية في الحادث ومن أهم السلوكيات التي قد تؤدي للحادث من قبل السائقين نذكر مايلي:

- الإفراط في السرعة.
- عدم التزام السائقين الجدد للسرعة القانونية.
- السياقة بدون رخصة (بوطبال، ص45).

التعريف الإجرائي:

السائق هو العنصر الفعال والمحرك للعملية المرورية، فلا بد من توفير عدة صفات بالسائق الجيد:

- سلامة الحواس.
- معرفة أنظمة وتعليمات المرور والتقييد بها.
- التركيز أثناء القيادة.
- الإحساس بالمسؤولية.
- الإلمام بميكانيكية المركبة وصيانتها بشكل مستمر ومفهوم .

مفهوم سيارة الأجرة:

هي كل سيارة يرخص لها بالوقوف في الطريق العمومي أو في أي مكان آخر لضمان نقل المسافرين وأمتعتهم مقابل اجر بناء على طلبهم(كحلوش، 2011/2010، ص3).

المفهوم الإجرائي لسيارة الأجرة:

سيارة الأجرة أو تاكسي هي وسيلة مواصلات عامة لنقل فرد أو مجموعة صغيرة من الأفراد يستأجر الراكب التاكسي لإيصاله إلى مقصد محدد يختاره الراكب.

المفهوم الإجرائي لسائق الأجرة:

هو ذلك الشخص الذي تتوفر فيه مؤهلات لسياقة سيارة أجرة مقابل دفع اجر ما .

الثقافة المرورية:

هي عبارة عن محصلة سلوك الكائن وليست تجريدا كما هي الثقافة بصفة عامة، فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور إن لم يكن غير مساهم بشكل عام وهذا يعني أن لديه ثقافة مرورية تضبط سلوكه وحركته في السير بالمركبة(بن سعيد الغامدي، ص23).

9/ الدراسات السابقة:

من بين الدراسات التي تناولت موضوع الازدحام المروري واطلعنا عليها تتمثل :

الدراسة الأولى:

اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية-دراسة ميدانية لعينة من السائقين في مدينة بسكرة- محمد سبع، 2009/2008.

إشكالية الدراسة:

ما اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟

تساؤلات الدراسة:

هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير الجنس بالدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟

هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير السن في درجة كلية علة مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

أهداف الدراسة:

- إبراز الاتجاهات التي يحملها سائقي المركبات من أفراد العينة نحو السلامة المرورية من خلال تحليل إجرائي مفهوم الاتجاهات يشمل علمكونات ثلاثة (معارف، وجدان، وسلوك السائقين) قصد الخروج بنتائج تسهم في تشخيص امبريقي في الواقع الاجتماعي المروري والممارسات السلوكية للسائقين.
- محاولة إبراز البناء الداخلي لمشكلة المرورية في بلادنا انطلاقا من تحليل وصفي يفصل على مدار أربعة عقود من الزمن.
- إبراز خاصية الشمولية لمشكلة السلامة المرورية فهي مشكلة ذات طابع مجمل في أسبابها وأبعادها وأثارها مترتبة عنها.

منهج الدراسة:

تم الاعتماد على أسلوب المسح الاجتماعي يمكن الكشف عن نوع الاتجاهات التي يحملها سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، لأنه يأخذ بالمنحى الإحصائي في وصف الظواهر المدروسة،

فيمكن من الكشف عن درجات الأفراد على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، فعلا عن إمكانية الكشف عن متغيرات أهمها الجنس السن المستوى التعليمي المهنة.

عينة الدراسة:

تم اختيار العينة بطريق عرضية عبر عدد من حظائر الوقوف والسيارات ومحطات التزود بالوقود وبعض المصالح الإدارية الرئيسية المنتشرة في مدينة بسكرة.

أدوات الدراسة:

- مقياس اتجاه السائقين نحو السلامة المرورية.
- استبيان حول السلامة المرورية.
- استبيان حول أسباب ارتفاع الإصابات المرورية.
- مقياس الضغوط تقنية والحياتية للسائقين.

نتائج الدراسة:

- نقص الوعي لمفهوم القيادة الوقائية
- تشوه في مدركات السائقين للعلاقة بين القادة الوقائية للسلامة المرورية.
- مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاجتماعية، تخصص علم النفس الاجتماعي، جامعة محمد خيضر بسكرة 2008/2009.

الدراسة الثانية:

دراسة تحليلية للعوامل المؤثرة في الطلب على خدمات النقل الحضري -الجزائر العاصمة نموذجاً- محمدبوقلعة، العدد 11 ديسمبر 2016.

إشكالية الدراسة:

ماهي طبيعة العوامل التي تأثر في الطلب على خدمات النقل الجماعي والسيارة الشخصية في الوسط الحضري بمدينة الجزائر العاصمة.

أسئلة الدراسة:

ما هو رأي المتقنين فيما يخص مستوى نوعية خدمة النقل الحضري الجماعي والسيارة الشخصية؟
ماهي الأسباب التي تدفع المتقنين لطلب خدمات النقل الحضري الجماعي من جهة وخدمات السيارة الشخصية من جهة أخرى؟

ما مدى تأثير خصائص الشخصية في تغير السلوك النمطي لدى المعتقلين؟

أهداف الدراسة:

يهدف البحث إلى دراسة حول موضوع الطلب على التنقلات الحضرية وسلوك التحول النمطي بين مختلف أنماط النقل، مع التركيز على خدمة الحافلات مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري وحافلات الخواص من جهة، والسيارة الشخصية من جهة أخرى، من خلال دراسة وتحليل العوامل التي تأثر في الطلب على خدمات النقل الحضري والجماعي والسيارة الشخصية في مدينة الجزائر العاصمة.

منهج الدراسة:

يعتمد هذا البحث على المنهج الاستقرائي، الذي يعرف ظاهرة مدروسة بقصد وصفها وتفسيرها وذلك لجمع البيانات وتبويبها بالإضافة إلى تحليلها وتفسيرها من أجل إخراج الاستنتاجات ذات الدلالة والمغزى بالنسبة للمشكلة المطروحة أي أن المنهج الاستقرائي يتيح للباحث الانتقال من الحالة الخاصة إلى الحالة العامة عن طريق دراسة عينة من المجتمع، ثم تعميم تلك النتائج على

بقية المجتمع بناء على ضوابط منهجية معينة وقد ركز البحث في استخدام المنهج الاستقرائي من تطبيق نوعين من البحوث المسحي والحقلي.

عينة الدراسة:

كانت طريقة الباحث في اختيار أفراد العينة الطريقة الغير احتمالية باستعمال أسلوب الاختيار بالمصادفة، فقد اختار الباحث صدفة كل من التقى بهم من مستعملي وسائل النقل الجماعي والسيارة الشخصية في أماكن البحث.

نتائج الدراسة:

نظرا لتباين السلوكات اختلافها بين أفراد وانه من الصعب حصر المعلومات المتعلقة بطبيعة التنقلات وطبيعة استخدامهم لوسائل النقل في الوسط الحضري، إلا أن البحث سمح بالتعرف على أكثر الوسائل استخداما وذلك بناء على الأنماط المتوفرة في مدينة الجزائر والتي يمكن لأفراد العينة استخدامها أثناء تنقلاتهم اليومية.

• دراسة تحليلية للعوامل المؤثرة في الطلب على خدمات النقل الحضري، العدد 11 ديسمبر

2016.

الدراسة الثالثة:

دراسة اقتصادية مشكلة الازدحام المروري في مدينة البصرة، الأستاذ وائل قاسم راشد، العدد

2012/13.

إشكالية الدراسة:

ماهي العوامل الاقتصادية المساهمة في ظهور الازدحام المروري؟

أهمية الدراسة:

زيادة وعي وفهم أصحاب القرار والمختصين بأبعاد وآثار هذه المشكلة واقتراح حلول مناسبة لها.

أدوات الدراسة:

المقابلة مع شخصيات في الإدارة العليا للمرور.

استبيان حول إحصائيات الصادرة عن مديرية المرور العامة للبصرة.

مجتمع الدراسة سكان مدينة البصرة.

نتائج الدراسة:

- تتوقع الدراسة إن تنامي حدة الازدحام المروري، إذ اعتمد المستهلك في طلبه للمركبة الخاصة على الكلفة الحدية الخاصة به ولم يأخذ بعين الاعتبار الكلفة والأضرار الاجتماعية.
- تسبب الازدحام المرورية أضرار نفسية وصحية للركاب ومستخدمي المركبات.
- ساعات الذروة للازدحام المروري في مدينة البصرة صباحية ومساءية واشد الرحلات ازدحاما هي الرحلات المتوجهة للعمل والمدارس.
- 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.

مجلة دراسات البصرة السنة السابعة العدد 2012/13.

الفصل الثاني

الازدحام المروري

الفصل الثاني: الازدحام المروري.**المبحث الأول: أسباب الازدحام المروري**

تعددت أسباب الازدحام المروري في مدينة بسكرة واختلفت لهذا ارتأينا أن نقسمها إلى أسباب خاصة وأسباب عامة.

المطلب الأول: أسباب خاصة**1. أسباب تتعلق بمخطط النقل:**

- **الخلل الوظيفي في مخطط الحركة:** نظرا لمرور مدة أحد عشر سنة على انجازه وزيادة حضرة السيارات على مستوى بسكرة بالإضافة إلى التطور الملحوظ بالنسبة للمدينة من ناحية النمو السكاني الطبيعي والهجرة نحو المدينة من المدن المجاورة، أصبح المخطط يشكل عائق بالنسبة للحركة ولا يؤدي الوظيفة المنجز من أجلها.
- **غياب أو الانعدام التام للإشارات التوجيهية في المدينة:** نظرا للتوسع الكبير الذي شهدته مدينة بسكرة مع التطور الملحوظ لبعض التجهيزات الهامة مثل المستشفيات الإدارات الجهوية، المنطقة الصناعية، الجامعة، أصبحت المدينة مقصدا للعديد من الزوار لقضاء حاجاتهم وأغراضهم وصارت تعرف تدفقا كبيرا في حركة المرور، ونظرا للغياب الجزئي والإشارات التوجيهية على مستوى المدينة اثر سلبا على حركة المرور سبب لنا اختناقا داخل المركز وذلك سببه رحلة البحث التي يقوم بها مستعملي الطريق من أجل الوصول لغاياته وقضاء أشغاله.

2. أسباب تتعلق بالبنى التحتية

- كثرة التقاطعات وافتقار المدينة للبنى التحتية (الجسور، الإنفاق).
- ضعف الطاقة الاستيعابية للبنى التحتية نظرا لارتفاع السرعة لحظيرة السيارات على مستوى المدينة.
- قلة وجود المسالك والممرات بكل أنواعها المخصصة للمشاة.

المطلب الثاني: أسباب عامة

أسباب تتعلق بالتسيير:

- تخصيص أماكن لتعليم قيادة المركبات.
- سوء التوزيع الوظيفي للتجهيزات.

المطلب الثالث: أسباب عامة غير مباشرة:

- أسباب تتعلق بوعي الأفراد والثقافة المرورية.
- احتلال الأرصفة والممرات: انتشرت ظاهرة احتلال الأرصفة من طرف التجار الذين يزولون نشاطهم في مختلف أحياء المدينة.
- عدم وجود مواقف أو عدم كفايتها داخل تركز الخدمات الرئيسية.
- غياب الثقافة المرورية في المجتمع بشكل عام نظرا لعدم إدراجها لدى المنظومة التربوية وكذلك عدم إعداد دورات استدرائية لأصحاب مدارس السياقة.
- التوقف على ضفاف الطريق إضافة إلى ظاهرة المواقف المحجوزة.

بالإضافة إلى أسباب أخرى عديدة أبرزها:

- النمو السريع للمدن بسبب الهجرة من الريف إلى المدينة.
- تنامي الطلب على المركبات الخاصة بسبب ارتفاع المعدلات الحضرية وارتفاع الدخل الفردية إلى جانب نظام التقسيط الذي يغري بامتلاك المركبة الخاصة.
- الإقبال على النقل العام.
- لضعف عدم التنسيق بين الجهات المنوط بها مسؤولية المرور.
- عدم كفاية الأموال العامة المخصصة لبنية المرور التحتية للمدينة.
- التوزيع الزمني للازدحام المروري غير متوازن خلال اليوم والأسبوع والشهر وفصول السنة، فخلال اليوم يشهد الازدحام المروري في أوقات الذروة ويتراجع إبانة عطلة نهاية الأسبوع، كما أن مواسم الإجازات تشهد ازدحام مروري أقل لصفر أعداد كبيرة من سكان المدن إلى خارجها سواء كان ذلك داخل البلاد أو السفر إلى غايات أخرى.
- يتسبب سوء توزيع مولدات الحركة في خلق اختناقات مرورية وعدم سلامة توزيع الحركة، إنما يعود إلى أخطاء تخطيطية بحتة وقد يكون للمخططين عذرهم بسبب الصعوبات الجمة التي تجعل التنبؤ بها ستؤول إليه اتجاهات النمو الحضري والنمو المستقبلي لمرفولوجية المدينة غالبا بسبب نقص في المعلومات أو خلل في الدراسات ذات الصلة.
- كثير من مشكلات الازدحام المروري ترجع إلى سلبيات تتعلق بنمط استخدام الأرض لأغراض النقل (الطرق، المواقف، ورش الإصلاح، محطات الخدمة).
- التراخي في إنقاذ القانون بأسباب تتعلق بتهيئة الأفراد وتدريبهم أو عدم كفاية خبرتهم أو عدم رضائهم الوظيفي، بسبب الرواتب والمخصصات المنخفضة أو لسبب فساد بعضهم ماليا (شوقي، مكي، 2011، ص، ص 50-51).

المبحث الثاني: عوامل الازدحام المروري**المطلب الأول: العوامل الديمغرافية للازدحام المروري**

هناك العديد من العوامل الحضرية المؤثرة في الازدحام المروري المتمثلة في:

1/ **النمو السكاني:** يعتبر النمو السكاني من المتغيرات الهامة في التحليل الإحصائي في النقل والمرور، لكونه يؤثر في مجموع الرحلات اليومية لطبيعته الديناميكية، فكلما زاد عدد السكان والكثافة السكانية في المنطقة الحضرية زاد عدد الرحلات، بكل تأكيد ونذكر إن معدل الرحلات اليومية للسكان يزداد بازدياد أفراد الأسرة وعدد الناشطين منها.

2/ **نزوح السكان نحو المدينة:** بحيث نجد اغلب السكان ينزحون إلى المدن الكبرى من أجل التقرب من مختلف المؤسسات للحصول على مناصب الشغل وهذا يؤدي إلى اكتظاظ المدن بالسكان.

المطلب الثاني: العوامل الاقتصادية للازدحام المروري

1/ **متوسط دخل الأسرة:** ترتبط عدد الرحلات اليومية أيضا بمتوسط دخل الأسرة، بحيث إذا زاد الدخل الأسري تنوعت الاحتياجات اللازمة للمعيشة، مما يؤكد أكبر عدد من الرحلات لسد هذه الاحتياجات.

2/ **ضخامة الأموال اللازمة لتهيئة البنية التحتية للمرور، خاصة في دول العالم الثالث (بوجمعة، 2017، ص، ص81-82).**

3/ **زيادة طلب على المركبات الخاصة وهذا راجع إلى تحسن القدرة الشرائية وهذه الزيادة تؤدي إلى تدفق كبير لهذه المركبات على الطريق، مما يؤدي إلى حدوث فائض في المركبات وسط الطرقات وبالأخص المركبات الخاصة (راشد، 2012، ص271).**

4/ متوسط الدخل الشهري للأسرة: ترتبط الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للسكان بحركة المرور عموماً وتشير أغلب الدراسات التخطيطية المتعلقة بالنقل إلى وجود علاقة طردية بين متوسط دخل الأسرة الشهري وإعداد الرحلات اليومية التي يقوم بها الأفراد، ذلك أن زيادة دخل الأسرة يؤدي إلى زيادة القدرة الشرائية لديها وتنوع الاحتياجات اللازمة لمعيشتها، الأمر الذي يولد عدد أكبر من الرحلات لسد هذه الاحتياجات لدى الأسرة (بوجمعة، 2005، ص 2).

المطلب الثالث: العوامل التخطيطية للازدحام المروري

1/ تخطيط المدينة: عند تخطيط شوارع وأحياء المدينة، لا بد من أخذ عامل النقل الحضري في الحسبان، لأن تمدد المدينة الكبير واللامتناهي سيؤدي إلى زيادة تكاليف ومدة التنقلات (بوجمعة، 2017، ص 82)

2/ تركز مختلف المؤسسات الخدمائية داخل المدن تزيد من حدة الاكتظاظ بالسكان وهو ما يجلب إليها عدداً هائلاً من السكان.

3/ صعوبة إيجاد مواقف للركن: من مشكلات الازدحام المروري تدني أعداد المواقف و المرائب مما يولد الاختناقات المرورية، خصوصاً في المدن الكبرى وسط المدينة وهذا راجع إلى عدم توفير أماكن لوقوف المركبات، مما يقود إلى توقف غير النظامي الذي يمكن أن يؤثر على انسيابية الحركة (السامرائي، 2015، ص 252).

4/ زيادة حجم التجارة على الأرصفة وعلى الممتلكات العامة وسط المدينة والمناطق المركزية يسبب اختناقات كبيرة بين السيارات ومع الباعة المتجولون وأصحاب العربات.

5/ تضرر مرافق البنية التحتية للنقل لانعدام إجراء السياقة والإصلاحات في الوقت المناسب وعدم الاهتمام بأعداد سياسات عامة للتنقل، المتمثلة في الطرقات والأرصفة ومحطات الانتظار ومركبات النقل العامة، لعدم متابعة المشاريع حتى بعد إنجازها (عقاري، بوباكور، 2015، ص 144).

6/ **كثر التقاطعات:** إن كثرة تقاطعات الطرق يتسبب في اختناق حركة المرور وهذا راجع إلى انعدام الجسور والأنفاق (بوطالبي، 2014، ص 131).

المطلب الرابع: العوامل الثقافية للازدحام المروري

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 إن كانت الطرق المجاورة للتقاطع خالية من السيارات، 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 (علوش، 2012، ص 155).

المبحث الثالث: آثار الازدحام المروري

المطلب الأول: الآثار المادية

1. **الأضرار بالصحة العامة للسكان:** بحيث الضغط والتوتر الذي يعانيه السائقون بسبب الازدحام المروري قد يترتب عليه أضرار صحية، كما أن أعمار الطرق سوف تنقص وحاجاتها المستمرة للصيانة سوف تكون أكثر إلحاحاً، فقضاء السائقين أوقات طويلة داخل المركبات بدون حراك أمر صعب يؤثر عليهم، مما يسبب أمراض كثيرة كأمراض القلب والتنفس.
2. **الخسائر الاقتصادية:** العجز وعدم القدرة على تقدير الوقت، فالاحتفاظ ينقص من فترات العمل، بحيث يؤثر على دخلاً لأفراد والمؤسسات كما أن وجود ازدحام مروري الذي تستغرقه المركبة يدفع السائق إلى تخصيص وقت إضافي للرحلات على حساب الوقت المخصص للإنتاج، بحيث ضياع ساعات في اليوم ينقص من فترات العمل.

3. تلوث البيئة: إضاعة للوقود والمحروقات التي تستخدمها المركبة تزيد في معدلات تلوث الهواء من خلال انبعاث غازات سامة(شوقي، مكي، 2011، ص 26).

والتي قد يكون لها سبب في تلوث بيئة المدينة وذلك بسبب الوقوف المتكرر وتشغيل المكابح كما أن هذا الوضع من شأنه زيادة الطلب على الوقود ومن ثم رفع سعره(شوقي، مكي، 2011، ص 26).

المطلب الثاني: الآثار المعنوية للازدحام المروري

1. تعطيل المصالح: إن قضاء ساعات في الطرق بسبب الازدحام المروري ينتج عنه تأخر العاملين والموفين عند الوصول إلى أماكن عملهم في لوقت المناسب وقد يتأخر الأفراد عن اجتماعات مهمة أو عن دراساتهم(شوقي، مكي، 2011، ص 26).

2. التأثير على السلامة المرورية: يسبب الازدحام المروري قلق وتوتر يدفع بعض السائقين إلى الخروج من الطريق الرئيسي إلى طرق الخدمة، مما يؤدي إلى وقوع حوادث مرور بسبب ارتكاب مخالفات خطيرة، تتزايد حوادث السيارات حتى أصبحت مهددة بالخطر داخل المدن فقد أشارت الإحصائيات أن 30% من وفيات الحوادث في بريطانيا عام 1970 كانت بسبب حوادث السيارات(بوزاهر، 2018، ص 17).

المبحث الرابع: مشكلات الازدحام المروري

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

المطلب الأول: الازدحام والاختناقات المرورية

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، خصوصا السيارات في المدن وبالتالي يحصل الزحام المروري فيما يسمى (أوقات الذروة)(السامرائي، 2012، ص 249).

إن تفاقم امتلاك السيارة الخاصة من قبل سكان المدن زاد من مشكلات الازدحام والمرور (السامرائي، 2012، ص 249).

المطلب الثاني: حوادث المرور

تعتبر حوادث المرور من أهم تحديات النقل الحضري، وهي تزداد مع تزايد الحركة المروري فهي احد الآثار السلبية الناجمة عن الازدحام المروري الرهيب وخاصة في المدن الكبرى والمتوسطة، كما أنها تمثل عبئا اقتصاديا يتقل كامل 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 أولا(كافي، 2017، ص 111).

المطلب الثالث: تلوث بيئة المدينة

يتسبب النقل الحضري من خلال حركة وسائطه العديدة وخصوصا السيارات التي غرزة في المدن بشكل غير مسبوق عبر التاريخ بتلوث بيئة المدينة من حيث تلوث الهواء وكذلك إثارة الضوضاء.

إن الدخان المنبعث من محركات السيارات عبر عوادمها يؤدي إلى إحداث حالة عدم التوازن في المكونات الغازية للغلاف الجوي، القريب من سطح الأرض وبذلك تتغير نسب مكونات هذا الغلاف، حيث تزداد نسبة غاز ثاني أكسيد الكربون والرطوبة ما يشكل الضباب الدخاني وتزداد مركبات الرصاص والنيتروجين وثاني أكسيد الكبريت وغيرها من المركبات الضارة بجلد الإنسان وجهازه التنفسي والعصبي والبلعوم والعينين و خصوصا لدى كبار وصغار

السن.

ارتفاع درجات الحرارة في المدن يؤدي اللاتفاعل المكونات الضارة في الهواء مع أشعة الشمس مما يزيد من خطورة ذلك للصحة العامة للإنسان ويقدر متوسط ملوثات الهواء التي تحصل بسبب حرق وقود السيارات ووسائل النقل الأخرى في المدن الكبرى ويمكن معرفة مقدار التلوث في أي مدينة(السامرائي، 2015، ص251).

من خلال معرفة أعداد السيارات المتحركة فوق شوارعها خلال اليوم الواحد وتباين مستويات التلوث زمنياً ومكانياً في المدينة الواحدة، إذ أن ارتفاع مستوى تلوث الهواء يكون على في مركز المدينة وعند الشوارع الرئيسية والتقاطعات وفقاً لكثافة حركة مرور الوسائط، ويزداد مستوى التلوث في الصباح(السامرائي، 2015، ص251).

عند ذهاب السكان للعمل وعند عودتهم عند الظهر كما يزداد أيام العمل أكثر منها أيام العطل.

المطلب الرابع: نقص المواقع والمرائب:

إن مشكلات النقل الحضري هو تندي عدد المواقع والمرائب، مما يولد مشكلات عديدة في مقدمتها الازدحام المروري خاصة في المدن الكبرى والمدن العاصمية وتحديدًا وسط المدينة، حيث تتركز الإدارات والأسواق والمؤسسات الخدمائية الثقافية والتعليمية سواء الساكنين أو العاملين أو الزوار أطراف المدينة أو خارجها، ويعد هذا الوسط محط أنظار الجميع لدرجة إن الكثير من زائري المدينة لا يخرجون منه.

إن توفير حركة سير سلسلة ومواقف ومرائب كافية بأوسط هذه المدن يتطلب مساحة من الأجزاء المصممة للنقل ومرافقه وهذا أمر ناتج الحدوث لأي مدينة في العالم نظراً لضيق مساحات الأرض وارتفاع أثمانها وتعدد المؤسسات الخدمائية والمطاعم والمكاتب.

إن الاستعمال المفرط للسيارات (ملكية السيارات) مع تزايد أحجام المدن يزداد ثراء سكانها وتزداد الحاجة لامتلاك السيارة الخاصة، نظراً لزيادة المسافة بين أماكن العمل والخدمات

وأماكن قضاء وقت الفراغ وبذلك تزداد تحركاتهم اليومية والأسبوعية وهذه الدراسة أجريت في مدينة باريس، تبين إن تحركات السكان بشكل كبير قد تضاعفت (4 الى 5مرات) مع امتلاكهم لوسائل نقل خاصة وزيادة مداخلهم وهذه صفة عالمية في المدن الأكبر حجماً، حيث تزداد ملكية السيارات وتتضاعف المداخل مما يقود إلى ضعف التحركات لدى نسبة متزايدة من السكان (السامرائي، 2015، ص ص ص ص 252-253-254-255).

لقد بلغ عدد السيارات العاملة في العالم سنة 2007 حوالي 750 مليون سيارة وأكثر من 65% منها تعمل في المدن الكبرى التي أصبحت تحوي 20% من سكان العالم وإذ كان مقابل كل 7.5 نسمة في العالم توجد سيارة واحد فإن ما يقابل كل سيارة في المدن الكبرى أقل من ذلك بل إن النسبة تصبح (1.2 و 2 نسمة مقابل كل سيارة خاصة بالمدن الكبرى بالمدن المتقدمة) (السامرائي، 2015، ص ص ص ص 252-253-254-255).

إن هذه الزيادة الهائلة في أعداد السيارات أدت إلى تردي طاقات الشوارع الاستيعابية في المدن وإلى نقص كبير في مواقف الشوارع والمرائب مما أدى إلى الازدحام المروري وازدياد مستويات التلوث وحصول الحوادث والتأخير في حركة السير والمرور، مما سبب له مضاعفات على ضياع الوقت وزيادة التكاليف الهائلة والصيانة والرعاية الصحية بفعل زيادة أعداد السيارات.

المطلب الخامس: خرق الأنظمة والقوانين

يعد عدم الالتزام بالأنظمة والقوانين والتعليمات التي تتضمن حركة السير والمرور لوسائل النقل ومنها السيارات وكذلك حركة المشاة، من أهم المشكلات المعرقة 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 المخالفات في القيادة بسرعة عالية وعدم انتباه الأشخاص، تتمثل تلك المخالفات في القيادة وعدم الانتباه والتوقف عند الإشارات الضوئية ومحلات عبور المشاة وكذلك التجاوزات على مساري الشوارع من قبل المشاة والعبور من الأماكن الغير مخصصة لهم، إن كل ذلك يؤدي إلى حصول الحوادث وفقدان

الأرواح وزيادة التكاليف المرتبطة بالإصرار الحسية بوسائل النقل والممتلكات كحوادث اصطدام السيارات والقطارات 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 (السامرائي، 2015، ص ص ص ص ص ص 255-256-257-258).

المطلب السادس: صعوبة النقل في منطقة الأعمال المركزي

تتميز المجتمعات الحضرية العريقة في القدم لاحتوائها على أجزاء قديمة تتوسطها غالباً وتشكل مدينة ضمن مدينة تسمى بالمدينة القديمة والتي تعود لمئات وأحياناً آلاف السنين مع احتوائها على معالم تاريخية عمرانية فريدة مثل (الحصون والقصور، المعابد، دور العبادة المكتبات، السجون) (السامرائي، 2015، ص ص ص ص ص ص 255-256-257-258).

ومحطات الوقود تعاني من مشكلات نقلية كثيرة مثل ضيق الشوارع والتي أغلبها على شكل أزقة، لا تمرر أي واسطة مع وجود أزقة مسدودة النهاية وصعوبة دخول سيارات الإسعاف والإطفاء إليها.

يؤثر النقل المعاصر بشكل سلبي في النسيج العمراني والمظهر العام للأحياء القديمة المبنية من مواد سريعة العطب وذلك من جراء تأثير الاهتزازات التي يحدثها ومن جراء المركبات الكيميائية التي تتطلب من عوادم وسائطه (السامرائي، 2015، ص ص ص ص ص ص 255-256-257-258).

المبحث الخامس: الحلول المقترحة للحد من الازدحام المروري:

- ❖ تبني إستراتيجية تهدف إلى سياسة النقل الجماعي بوصفه ضرورة حتمية في المدن الكبيرة والمتضخمة عمرانياً.
- ❖ عدم إغفالا لأبعاد البيئية والعمرانية مصاحبة للنقل الجماعي.

- ❖ أهمية التركيز على قطاع النقل العام وزيادة التمويل له وزيادة مشاركة القطاع الخاص فيه.
- ❖ وضع معايير جودة لتطوير مستويات الأداء ورفع مستوى خدمة النقل العام فيما يتعلق في الدقة في المواعيد وتوفير وسائل الراحة والنظافة والصيانة الدورية.
- ❖ الحاجة إلى تطوير الهياكل التنظيمية والإدارية المنضمة لهذا القطاع(شوقي، مكي، 2011 ص65).
- ❖ الارتقاء بنظام النقل الجماعي لدرجة تجعله منافسا قويا للمركبة الخاصة بل ومتميزا عنها بحيث لا ينظر للنقل الجماعي كمنفعة اقتصادية، بل يلزم دعمه من قبل الدول لتحقيق المنافسة المطلوبة للمركبة الخاصة.
- ❖ الحاجة إلى إحداث وحدات إدارية للتنسيق والتنظيم في تقديم هذه الخدمة.
- ❖ تطوير وتفعيل الأنظمة والتشريعات الخاصة بوسائل النقل العام.
- ❖ إعداد برنامج توعية في أجهزة الإعلام المتنوعة، بهدف تعريف المواطنين بأهمية وفوائد النقل العام الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والصحية.
- ❖ توفير خدمات النقل العام لكل أجزاء المدن الكبيرة وأطرافها.
- ❖ تنويع وسائل النقل العام داخل المدن، بإدخال القطارات الخفيفة والحافلات بكل أنواعها.
- ❖ التنسيق بين القطاعين العام والخاص في إعداد الدراسات والأبحاث حول سبل وأساليب الشراكة في تقديم خدمات النقل العام.
- ❖ وضع الأنظمة التي تحد من استخدام السيارات الخاصة داخل المدن مثل وضع رسوم على استخدام الموقف بالذات في الأماكن المزدحمة ومراكز المدن.
- ❖ تزويد محطات النقل العام ومحلات الانتظار بالخرائط والجداول لإرشاد المواطنين بخطوط سير حافلات النقل العام ومواعيدها وجعلها مناسبة.
- ❖ الإسراع في انجاز الدراسات المتعلقة باستراتيجيات النقل العام، للوقوف على توصياتها وتبنيها بأسرع وقت ممكن.
- ❖ تحسين وضع طرق والبنية التحتية والصرف الصحي.

- ❖ توفير الجسور والممرات الخاصة بهم.
- ❖ إقامة المواقف العامة والمواقف الخاصة للمباني التي يتم إنشائها (شوقي، مكي، 2011، ص ص ص ص 64-65-66-67).

الفصل الثالث

الازدحام المروري وممارسات سائقي

الأجرة

الفصل الثالث: الازدحام المروري وممارسات سائقي سيارة الأجرة**المبحث الأول: خصائص وأهداف سيارة الأجرة****المطلب الأول: خصائص سيارة الأجرة.****تتميز سيارة الأجرة بعدة خصائص تتمثل في:**

- الرخصة والتي لا يستلمها السائق إلا بعد مروره بامتحان تأهيلي.
- كتابة الرقم الخاص بالسيارة على البابين الأماميين أو من الخلف وهو مهم جدا في حالة ما نسي الراكب غرضا ما فعلى الراكب تسجيل رقم السيارة عند الصعود.
- عداد الأجرة يحفظ حق كل من الراكب والسائق وهو يخص سيارات الأجرة الفردية.
- خط سير معين يحدد وجهة الراكب.
- محطة الوقوف هي عبارة عن نقطة بداية ونهاية لخط سيارة أجرة جماعية نظامية.
- نور علوى دلالة للركاب في الليل أو عن بعد متوسط عن نوعية خدمة السيارة وهو يخص كل أنواع سيارات الأجرة(جريدة، 2001، ص 20).

المطلب الثاني: أهداف سيارة الأجرة**❖ استمرارية توفير خدمة النقل: إن تنظيم خدمة النقل بسيارة الأجرة جاء موازيا ومكملا**

لتنظيم النقل العمومي للمسافرين، قصد تغطية العجز في هذا الأخير لان النقل العمومي للمسافرين يخضع لتكرارية ومواقيت معينة لا يستطيع توفير الخدمة في كل الأوقات، على عكس سيارات الأجرة التي تضمن خدمة النقل حسب الطلب على النقل، كما إن النقل العمومي للمسافرين لا يمكنه تغطية جميع الخطوط، لذلك فان سيارات الأجرة تعمل على تغطية الخطوط غير المستغلة في نظام النقل العمومي للمسافرين(جريدة، 2001، ص5).

- ❖ **الأمن:** يتضمن عنصر الأمن والسلامة والاعتمادية وهي عوامل متداخلة بشكل كبير يصعب معها مناقشة احدهما دون الآخر فكلاهما يعبر عن التزام ضمنى للناقل أمام الراكب بان يقوم بعملية النقل بصفة كاملة واعتمادية ويقصد بالاعتمادية نقل الراكب وتوصيلهم سالمين في الوقت المحدد، بدون تأخير أو عطب أثناء الطريق وإذ لم تكن المنظمة جديرة بالثقة بسبب سجلها السيئ في اعتمادية خدمتها فلن تكون قادرة على الاستمرارية والمنافسة.
- ❖ **الراحة:** تعتبر الراحة داخل السيارة عنصر مهم، حيث نجد أن الراكب يفضل في كثير من الأحيان دفع ثمن أكثر من اجل التنقل في ظروف أحسن، لان سيارات الأجرة تعتبر من أحسن وسائل النقل في توفير الراحة للمسافرين من جهة من جهة أخرى عدد الأماكن محدود ما يستلزم عدم وجود الوقوف.
- ❖ **الوقت:** يلعب عامل الوقت دورا مهما في حياة الفرد المتنقل، بحيث يعد عامل يؤثر على نوعية الخدمة ويتعلق أساسا بسرعة وسيلة النقل المعتمدة، وهذه الأخيرة تتأثر في العموم بسعة الطريق ومستوى الخدمة وتتضمن سرعة المركبة أنواعا عديدة لاكنا همها في ميدان النقل هي السرعة التجارية أو المتوسطة وتعكس زمن التسارع والتباطؤ وتأثيرات فترات تخفيض السرعة خلال الرحلة، كما توجد السرعة الإجمالية التي تعكس زمن الرحلة من الباب إلى الباب وتتضمن وقت التوقف في المحطة وصعود المسافرين ونزولهم.
- ❖ **وزمن التحويل من مركبة إلى آخر وأسباب التأخير الأخرى كعلامات التوقف والإشارات الأخرى والإشارات الضوئية والاختناقات الضوئية، إذ هناك عوامل عديدة تؤثر على المدة المستغرقة في الرحلة وهي السرعة المستعملة ومحطات التوقف والمسافات البينية والانتظام ونوعية المسلك وفترات الذروة والتسارع والتباطؤ إلا أن سيارات الأجرة تتميز باختصار الوقت لقلّة المواقع ومحدودية الأماكن (جريدة، 2001، ص، ص5-6).**

❖ **القدرة:** يقصد بالقدرة نقل المسافرين مدى التوافق بين الحمولة التي تتحملها المركبة والمرخص بها قانونا وبين عدد المقاعد المرخص بها قانونا، لذلك فان قدرة سيارات الأجرة لا تتحمل أي زيادة في الحمولة، لذلك فقد تقرر سيارة الأجرة تستطيع أن تحمل كيلوغرام فقط عن كل مسافر وتتمكن من نقل المسافرين جلوسا فقط(جريدة، 2001، ص6).

المبحث الثاني: شروط استغلال خدمة سيارة الأجرة

المطلب الأول: بالنسبة للشخص الطبيعي

بالنسبة للشخص الطبيعي:

1. أن يكون بالغا 25 سنة على الأقل.
2. أن يتمتع بجميع حقوقه المدنية والوطنية.
3. أن يكون من جنسية جزائرية.
4. أن يقدم ضمانات عن حسن السيرة وان لا يكون تحت طائلة أي شكل من أشكال عدم أهلية أو المنع من ممارسة المهنة اثر إدانة.
5. أن يثبت حيازة تامين على تبعات المالية للمسؤولية المدنية المهنية.
6. امتلاك سيارة ملائمة لممارسة النشاط طبقا لمواصفات تقنية تحدد بموجب قرار من وزير النقل.
7. أن يقدم رخصة استغلال خدمة سيارة الأجرة مسلمة طبقا لأحكام التنظيم المعمول بها.
8. أن يكون حائزا دفتر مقاعد.
9. تحدد شروط وكيفيات تسليم دفتر المقاعد بموجب قرار من وزير النقل(جريدة، 2012 ، ص8).

المطلب الثاني: بالنسبة للشخص المعنوي

بالنسبة للشخص المعنوي:

- أن يثبت تأميننا ضد تبعات المالية للمسؤولية المدنية المهنية.
- الأحكام المتعلقة باستغلال عدة سيارة الأجرة بالاتصال مع الزبائن.

المادة 23: يجب أن يتأكد سائق سيارة الأجرة عند بداية الخدمة أن مركبته في حالة جيدة للسير وان العداد يشتغل بكيفية جيدة بالنسبة لسيارات الأجرة الفردية ومن توفر شروط السلامة والراحة للزبائن أثناء الخدم.

المادة 24: يجب على سائق سيارة الأجرة القيام بما يأتي:

- ✓ ارتداء لباس يتلاءم مع استغلال خدمة سيارة الأجرة.
- ✓ قميص بأزرار.
- ✓ سروال وأحذية مغلقة.
- ✓ الظهور بمظهر لياقة والأدب في علاقته مع الزبائن.
- ✓ لصق التعريفات المعمول بها على متن مركبته واحترامها.
- ✓ تشغيل عداد سيارة الأجرة بمجرد انطلاق الصفرية في حالة سيارة أجرة فردية مع التطبيق التعريفية المطبقة مع تلبية نداء الزبائن.
- ✓ السماح بنقل الأمتعة في حدود 15 كيلوغرام لكل مقعد متوفر.
- ✓ مساعدة الأشخاص المسنين أو المعوقين في الركوب والنزول وفي حمل أمتعتهم.
- ✓ احترام نقاط التوقف على مستوى النقاط الحضرية ومساحات التوقف بالنسبة لخدمة مابين الولايات والمنشات القاعدية الخاصة باستقبال ومعاملة المسافرين(المطارات والموانئ والمحطات البرية ومحطات السكك الحديدية).

✓ إيداع الأمتعة أو الأشياء الخاصة التي نسيها داخل المركبة إما في محا فضة الشرطة أو الشرطة الإقليمية للدرك الوطني الأقرب (جريدة، 2016، ص ص 22-23).

المادة 25: يجب أن يكون سائق سيارة الأجرة مزودا بدفتر ذو وصلوات يطبع عليها وجوبا لقب المستغل واسمه ومكان الاستغلال وكذا رقم الترتيب التسلسلي يتعين عليه أن يسلم الزبون بناء على طلبه وصلا مملوءا قانونا وموقعا من طرفه مسجل عليه سعر الصفرية.

المادة 25: لا يجب على سائق الأجرة القيام بما يأتيك

- ✓ رفض الصفریات أو انتقائها عندما يكون غير مشغول.
- ✓ استعمال الوسائل السمعية البصرية دون موافقة الزبائن.
- ✓ التدخين على متن المركبة.

المادة 27: يمكن لسائق سيارة الأجرة رفض القيام بما يأتي:

- ✓ التكفل بالأشخاص في حالة سكر.
- ✓ التكفل بالأشخاص الذين من شان لباسهم أو أمتعتهم إن تلوث أو تتلف المركبة من الداخل.
- ✓ رفض الزبائن المصحوبين بالحيوانات الأليفة الغير موجودة في أقفاص أو غيرها من الحاويات الملائمة.
- ✓ رفض زبون إذ كان بالقرب من محطة سيارة الأجرة بأقل من 50متر توجد بها سيارات أجرى شاغرة.

المادة 28: يلزم سائق سيارة الأجرة باحترام النظام الداخلي للمنشات القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين ونقطة التوقف الملحق به.

- ✓ يلزم سائق سيارة الأجرة بوضع مركبته على مستوى نقاط التوقف حسب الترتيب الزمني للوصول وراء المركبة الأخيرة ويتقدم بها على هذا المنوال نحوى نقطة الانطلاق.

✓ يجب أن يبقى تحت تصرف الزبائن ولا يسبب أي إزعاج فيما يخص سلامة المسافرين أو راحته (جريدة، 2016، ص ص 22-23).

✓ يجب أن يبقى السائق داخل مركبته أو بالقرب منها حتى يتمكن من الاستجابة لكل طلب.

✓ يجب أن يمتثل لتعليمات مصالح النظام إذ كانت بعين المكان.

المادة 29: في حالة القيام بخدمة سيارة الأجرة الفردية بناء على مكالمة هاتفية يتم تشغيل العداد ابتداء من المحطة أو من النقطة التي توجد فيها سيارة الأجرة وتأخذ مدة الانتظار بعين الاعتبار ويجب أن لا يغطي العداد بأي حال من الأحوال.

المادة 30: تلتصق التعريفات المطبقة بالنسبة لسيارات الأجرة الفردية والجماعية بوضوح داخل المركبات (جريدة، 2016، ص ص 22-23).

المبحث الثالث: ممارسات سائقي الأجرة

المطلب الأول:

الانتباه إلى بيئة السير:

بحيث يجب على مستعملي الطريق لانتباه أثناء السياقة والتحلي بالصبر أثناء وجود اختناق مروري فعلى السائق الذي يجد نفسه محاصرا في اختناق مروري أن يضاعف من يقضته من اجل التنبؤ بما يمكن أن يحدث خارج المركبة أو داخلها.

المطلب الثاني:

احترام قانون المرور:

تتمحور أهمية الالتزام بقوانين السير بحمايتها لجميع السائقين فهي تقلل من نسبة حوادث المرور، تضم استخدام الطريق الذي يحتاجه جميع أفراد المجتمع، فيجب إتباع قوانين المرور ويصعب التنقل والسفر ويصبح السير في الطريق وخاصة في الأحياء السكنية المكتظة خطرا، لذلك ليس من الكافي تعلم قيادة السيارة ومن الضروري أيضا الالتزام الشامل لقوانين مرور العامة، لذا يجب على السائق الحفاظ على مسافة الأمان بين بيئته وبين المركبة التي تليه مع الحرص على عدم الخروج لممر آخر، مع إن تغيير الوضعية في الطريق غير ممنوعة لكن تمثل خطرا لجميع السائقين.

المطلب الثالث:

المراقبة الميكانيكية للمركبة:

يجب على السائق المراقبة الميكانيكية للمركبة وذلك للتأكد من عدم وجود خلل في المركبة يحتاج للتصليح وعلى السائق أن يتعرف على جزئيات وخصائص كل ما تحتاجه السيارة من صيانة وهذا ليس من شأنه أن يجعل السائق دائما في امن وأمان فحسب، بل أيضا سيعود على السيارة بالأمن والصيانة وسلامة أجزائها.

الفصل الرابع: الإطار التطبيقي

❖ مجالات الدراسة

❖ تحليل الجداول والبيانات

❖ نتائج الدراسة

مجالات الدراسة:أولاً: المجال المكاني للدراسة:

إن دراسة مشكلة الازدحام المروري لا يمكن حصرها ميدانياً في حي من الأحياء، أو في منطقة جغرافية معينة، فهي ظاهرة ترصد عبر شبكة الطرقات في المدينة لذا فإن دراستنا الميدانية لن يكون لها مجال مكاني محدد، بل تكون عبر مختلف طرقات مدينة بسكرة بحيث تم توزيع الاستمارات لم تكن على مستوى منطقة محددة وذلك لأن عينة الدراسة المتمثلة في سائقي سيارات الأجرة غير ثابتين في مكان محدد ويتجولون عبر مختلف طرقات مدينة بسكرة، لذا قمنا بتوزيع الاستمارات في ثلاث مناطق معينة وهي محطة المسافرين القديمة محطة المسافرين (الجامعة المركزية) محطة النقل الحضري (شتمة).

شبكة الطرق الحضرية لمدينة بسكرة:

1. **الطرق الرئيسية الأولية:** هي أكثر الطرق أهمية فهي تستوعب أكبر كم من السيارات والحافلات وعربات النقل، ودورها ربط التجمعات العمرانية الثانية للتجمع الرئيسي، 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 (1) باتجاه العالية الشرقية.
 - ❖ **شارع الزعاطشة:** يمتد هذا المحور في اتجاه شمال جنوب، يتصل به من الشمال شارع الأمير عبد القادر إلى غاية مفترق البخاري.
 - ❖ **شارع طريق بوسعادة:** يمتد من مفترق الطرق قرب ثانوية الحكيم سعدان إلى غاية مفترق طرق المنطقة الصناعية.

- ❖ شارع الحكيم سعدان: يمتد من شمال المدينة إلى جنوبها، حيث يتقاطع مع شارع الأمير عبد القادر شمالا ويصل إلى بسكرة القديمة جنوبا.
 - ❖ طريق شتمة: (شارع عقبة ابن نافع) وهو عبارة عن امتداد لشارع الأمير عبد القادر إلى غاية المخرج الشرقي للمدينة، يربط بين مدينة بسكرة وبلدية شتمة، يتميز بتنوع الأنشطة التجارية.
 - ❖ شارع طريق سيدي عقبة: هو في الجهة الشرقية للمدينة، يحد شمالا طريق شتمة إلى غاية مفترق الطريق المؤدي إلى بلدية سيدي عقبة.
2. الطرق الثانوية: هي الطرق الأولية الفاصلة بين الأحياء السكنية، ويتضمن مجال دراستنا الطرق الثانوية التالية:
- ❖ شارع أول نوفمبر: يقع في الجهة الشمالية للمدينة يحد شمالا شارع الجمهورية، وجنوبا شارع الأمير عبد القادر.
 - ❖ شارع الأخوة مناني: يقع في الجهة الشمالية ويعامد شارع الأمير عبد القادر.
 - ❖ شارع سي الحواس: يوازي لشارع الإخوة مناني، أي انه يتعامد مع شارع الأمير عبد القادر.
 - ❖ شارع الإخوة صاولي: يقع بالقرب من محطة الضلعة ، يحد شمالا شارع الأمير عبد القادر وجنوبا شارع بني مرة.
 - ❖ شارع ابن باديس يقع في الجهة الغربية من المدينة، يحد شمالا مفترق طرق المحطة البرية، وجنوبا ثانوية الحكيم سعدان.
 - ❖ شارع 5 جويلية: يعامد شارع الزعاطشة، حركة النقل فيه متوسطة.
3. ديمغرافيا المجال: إن سكان مدينة بسكرة قد تزايد نموهم منذ الاستقلال إلى غاية الإحصاء 2008 فما يلي:
- قدر عدد سكان سنة 1966 في مدينة بسكرة بـ 135901 نسمة.
 - وصل سنة 1977 إلى 206865 نسمة بنسبة نمو 3.8%.

- وفي إحصاء سنة 1987 قدر سكان بـ 430202 وهذا لتحسن الأوضاع المعيشية إضافة إلى عامل الهجرة بنسبة نمو تقدر بـ 0.88%.
- أما في إحصاء 1998 ارتفع العدد ليصل إلى 589697 نسمة نمو 2%.
- أما في سنة 2008 وصل عددهم إلى 721356 نسمة بنسبة 2.3%.

ثانيا: المجال الزمني للدراسة:

تمت هذه الدراسة الميدانية خلال سبعة أيام خلال شهر ابريل، بحيث تم جمع مجموعة من المعلومات والمعطيات المتعلقة بتأثر الازدحام المروري على ممارسات سائقي الأجرة بمدينة بسكرة، من خلال الملاحظة البسيطة بالإضافة إلى جمع معلومات من مديرية النقل لولاية بسكرة، حيث تزامنا مع إعداد الدراسة النظرية لكتابة الإطار النظري، قمت بتوزيع الاستمارة مع الولوج إلى الميدان، حيث تم من خلال الدراسة الاستطلاعية استطعنا الحصول على موافقة 20 سائق سيارة أجرة للإجابة على التساؤلات المتضمنة ضمن الدراسة، ونظرا لتفشي وباء كوفيد19 اثر على حركة سيارات الأجرة من خلال تغيير أوقات سير المركبات مع عدم استقبال المؤسسات الطلبة كالمعتاد.

ثالثا: المجال البشري للدراسة:

وهو متمثل في سائقي سيارات الأجرة للنقل الحضري، بحيث يصعب علينا تحديد عددهم أو صنفهم، فهم يتميزون بالتنقل وعدم الثبات كما أنهم عرضة لمشاكل الطريق اليومية بحكم مهنتهم تفرض عليهم التجول عبر شبكة طرقات المدينة، للبحث عن زبائن ونقلهم، وهذا راجع إلى حاجتهم المادية.

مجتمع الدراسة:

خصائص مجتمع الدراسة:

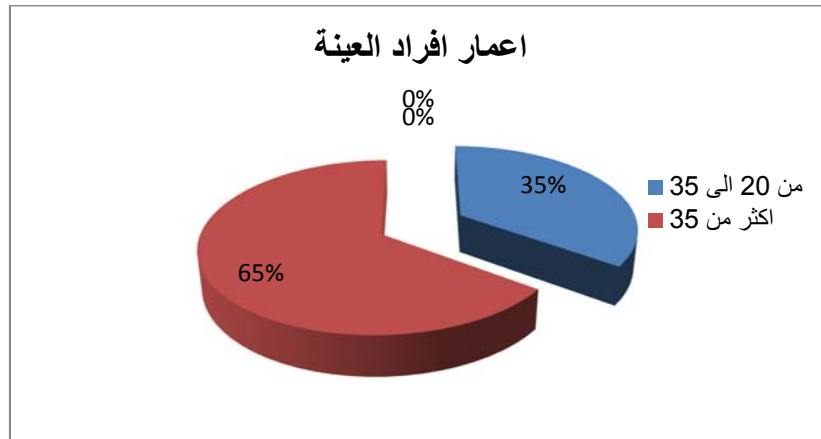
يتميز أفراد مجتمع الدراسة بأنهم أشخاص طبيعيين يمتنون مهنة قيادة سيارة الأجرة والنقل الحضري، أعمارهم من 25 سنة إلى غاية 35 سنة، وحسب المعطيات المتحصل عليها من طرف مديرية النقل لولاية بسكرة فان تعداد سائقي سيارات الجرة يفوق 3068 سائق.

تحليل الجداول والبيانات:

جدول محور المعلومات الشخصية:

الجدول رقم 01: يوضح أعمار أفراد العينة

النسبة	التكرارات	السن
35%	7	من 20 إلى 35
65%	13	أكثر من 35
100%	20	المجموع



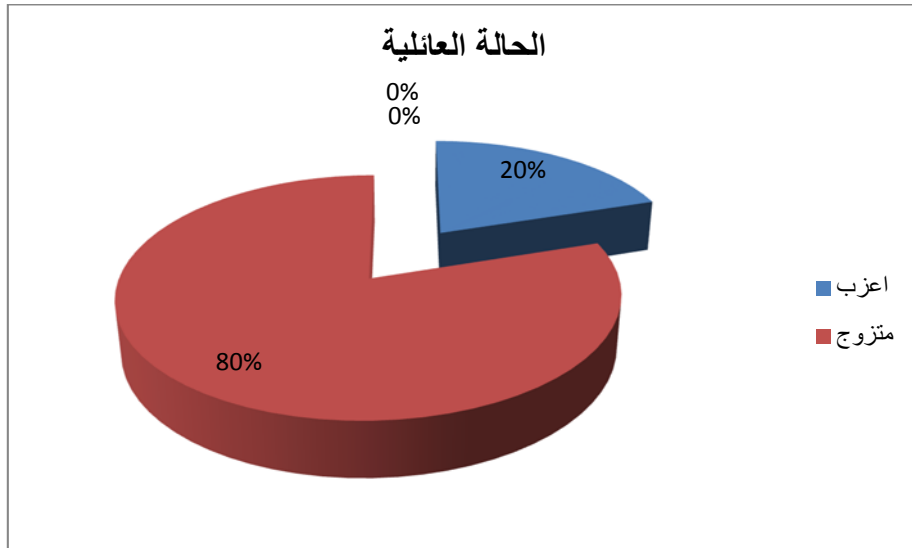
تمثيل بياني يمثل أعمار أفراد العينة

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أكبر نسبة هي لفئة السن أكثر من 35 سنة وتقدر بـ 65% في حين نجد نسبة 35% من أفراد العينة، والذي يتراوح سنهم ما بين 20 إلى 35 سنة.

نستنتج من خلال الجدول أن غالبية أفراد العينة هم من السائقين الذين يفوق سنهم 35 سنة، وهذا نجد ذلك يعتبر مكسب لهذه المهنة التي تتطلب خبرة وتجارب في الحياة.

الجدول رقم 02: يوضح الحالة العائلية

النسبة	التكرارات	الحالة العائلية
20%	4	أعزب
80%	16	متزوج
00%	00	أرمل
100%	20	المجموع



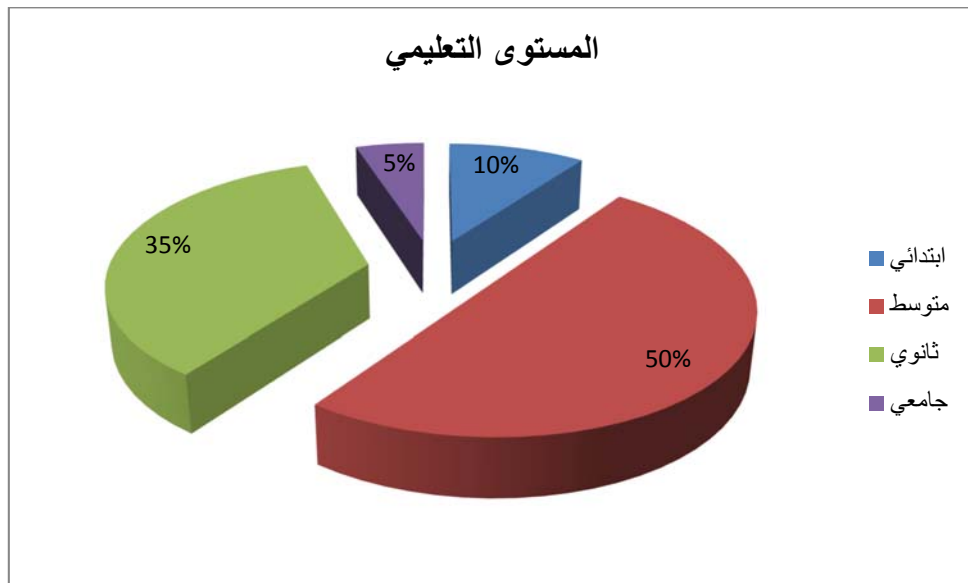
تمثيل بياني يوضح الحالة العائلية لأفراد العينة

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أعلى نسبة من المبحوثين هم المتزوجين تقدر نسبتهم بـ 80% من أفراد العينة، في حين نجد أن نسبة 20% منهم عزاب من خلال هذه المعطيات نجد أن أكبر نسبة للسائقين هي المتزوجين فهذا راجع للمسؤولية الواقعة على عاتقهم أسرهم وأبنائهم.

نستنتج من خلال ذلك أن الوظيفة هي مكسب قوت لغالبية أفراد العينة المتزوجين، والذين يقومون بالإففاق على أسرهم من خلال هذه المهنة، واضطرارهم لتوفير مدخول معين.

الجدول رقم 03: يوضح المستوى التعليمي لأفراد العينة

النسبة	التكرارات	المستوى التعليمي
10%	2	ابتدائي
50%	10	متوسط
35%	7	ثانوي
5%	1	جامعي
100%	20	المجموع



تمثيل بياني يمثل المستوى التعليمي لأفراد العينة

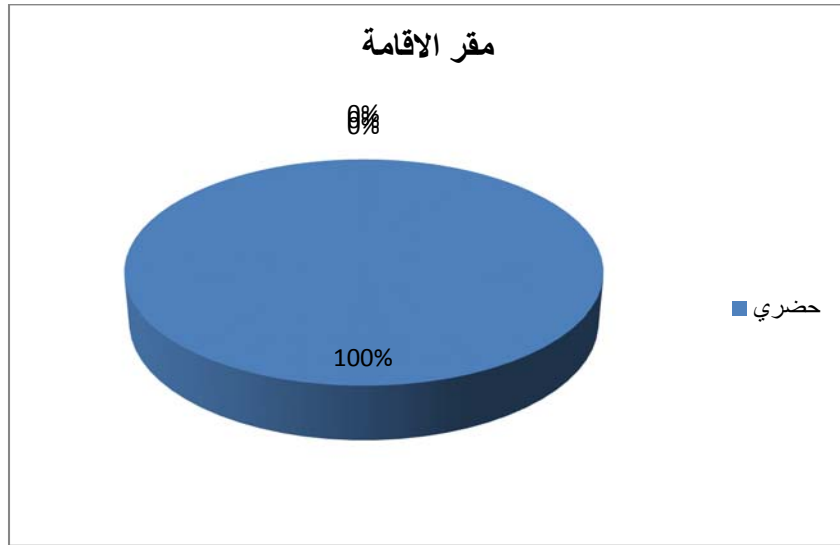
نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن اعلي نسبة هي نسبة التعليم المتوسط تقدر بـ 50%، تليها نسبة المستوى التعليمي الثانوي تقدر بنسبة 35%، تليها نسبة المستوى التعليمي الابتدائي تقدر بنسبة 10% وأخيرا المستوى التعليمي الجامعي تقدر بنسبة 5%.

وبما أن غالبهم ذوي المستوى التعليمي منخفض فإنهم كانوا مضطرون للعمل.

نستنتج أن غالبية أفراد العينة ذوي المستوى التعليمي المتوسط الأمر الذي أدى بهم إلى التوجه نحو مهنة النقل الخاص لان التعليم لم يسمح لهم باختيار مهنة معينة ولم يقدم لهم فرص عمل.

الجدول رقم 04: يوضح مقر إقامة أفراد العينة

النسبة	التكرارات	السكن
100%	20	حضري
00%	00	ريفي
100%	20	المجموع

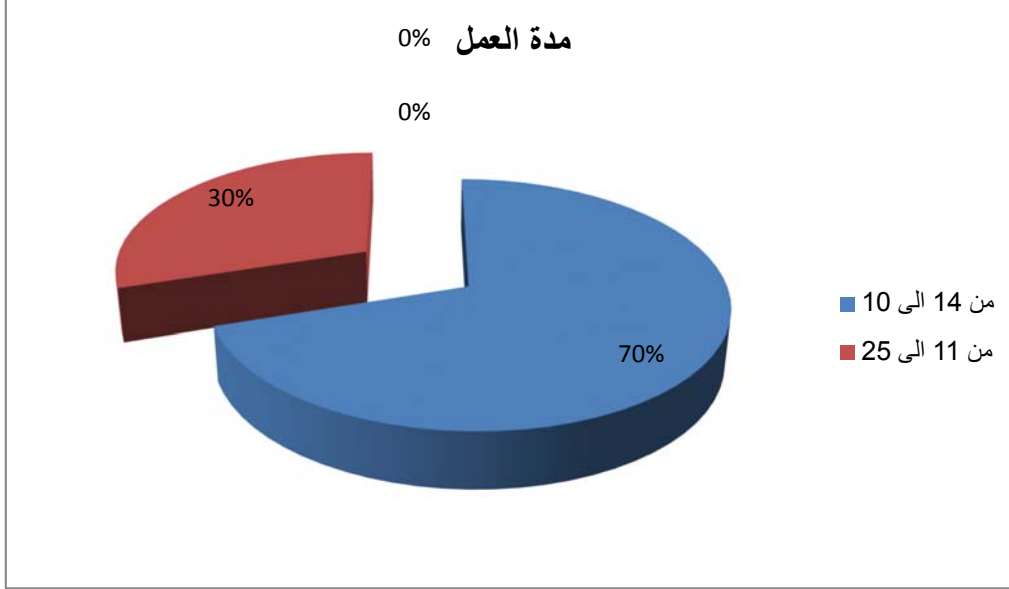


تمثيل بياني يوضح مقر إقامة أفراد العينة

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أفراد عينة الدراسة الذين يقطنون مدينة بسكرة (الحضري) يمثلون الغالبية بنسبة تقدر 100%، في حين انعدام الأفراد الذين يقطنون ضواحي مدينة بسكرة (ريفي).

الجدول رقم 05: يوضح مدة العمل لأفراد العينة

النسبة	التكرارات	مدة العمل في هذه المهنة
70%	14	من 4 إلى 10 سنوات
30%	06	من 11 إلى 25 سنة
100%	20	المجموع



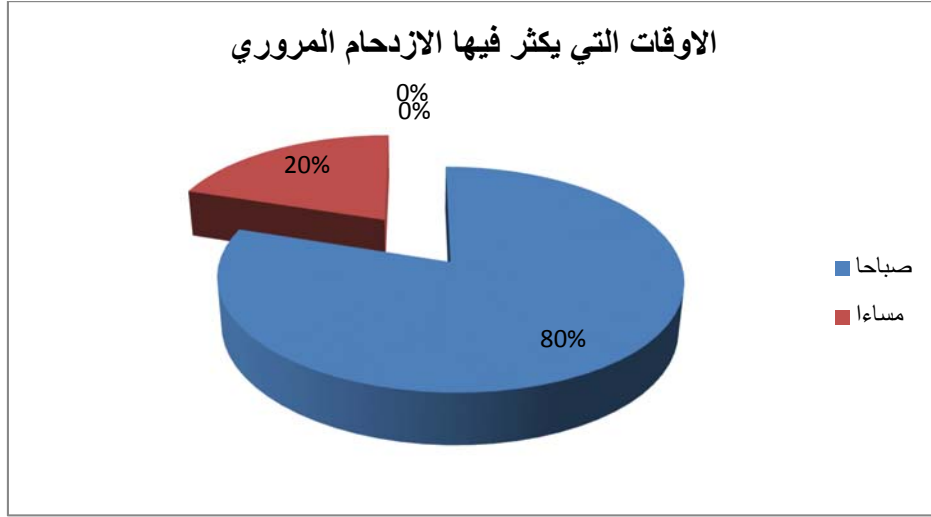
تمثيل بياني يوضح مدة العمل لأفراد العينة

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أكبر نسبة كانت لفئة بين 4 إلى 10 سنوات بنسبة قدرت بـ 70%، تليها فئة بين 11 إلى 25 سنة بنسبة قدرت بـ 30% من عدد أفراد العينة وعليه فإن أكثر من نصف العينة لهم مدة عمل قصيرة بسبب ظروف العمل الشاق هي التي أدت إلى اقتصار العمل على فترة من 4 إلى 10 سنوات، بالإضافة إلى المناخ القاسي سواء صيفا أو شتاء، من جهة أخرى فإن أفراد العينة الذين لهم مدة طويلة في المهنة لا يمثلون سوى نسبة ضئيلة من إجمالي العينة.

الجدول رقم 06: يوضح الأوقات التي يكثر فيها الازدحام المروري

النسبة	التكرارات	ماهي الأوقات التي يكثر فيها الازدحام المروري
80%	16	صباحا

20%	4	مساء
00%	0	ليلا
100%	20	المجموع



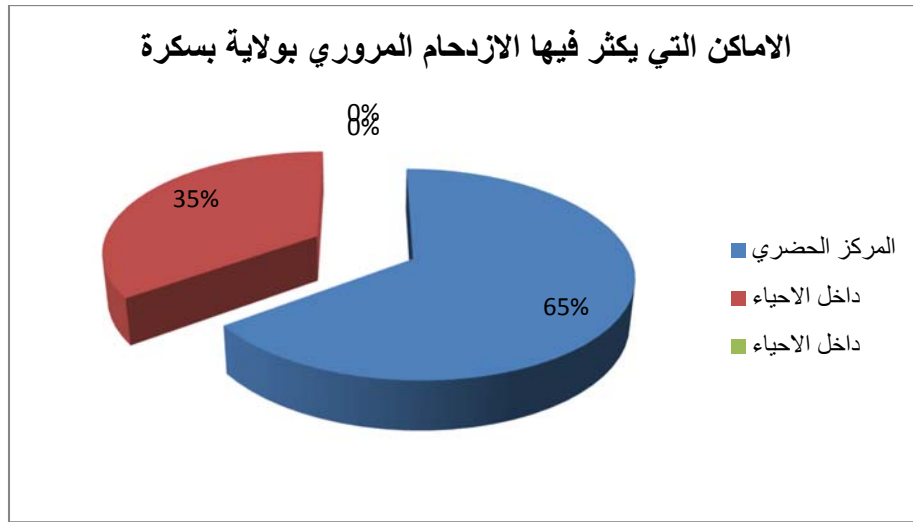
تمثيل يوضح الأوقات التي يكثر فيها الازدحام المروري

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أعلى نسبة التي يكثر فيها الازدحام المروري بالتحديد الفترة الصباحية بنسبة تقدر بـ 80% من أفراد العينة، في حين نجد أن الفترة المسائية اقل نسبة وذلك بنسبة 20% من أفراد العينة.

نستنتج أن الازدحام المروري يكثر في الفترة الصباحية، والتي يتم فيها خروج كل من العمال والطلبة في حين يختلف رجوع الأفراد مساء حسب توقيت العمل، وبالتالي يقل الازدحام المروري مساء.

الجدول رقم 07: يوضح الأماكن التي يكثر فيها الازدحام المروري بولاية بسكرة

النسبة	التكرارات	ماهي الأماكن التي يكثر فيها الازدحام المروري بولاية بسكرة
65%	13	المركز الحضري
00%	00	الضواحي
35%	07	داخل الأحياء
100%	20	المجموع



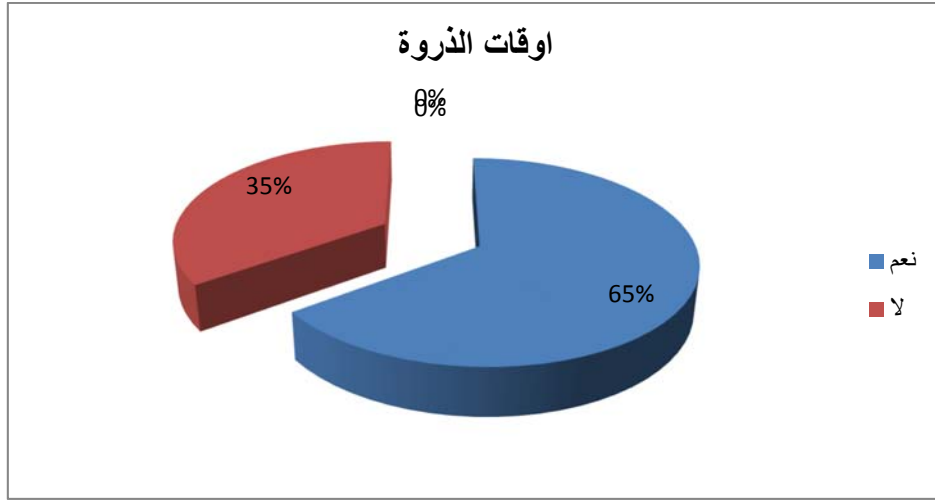
تمثيل يوضح الأماكن التي يكثر فيها الازدحام المروري بولاية بسكرة

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أكبر فئة كانت للمركز الحضري قدرت نسبتها بـ 65%، لتليها فئة داخل الأحياء قدرة نسبتها بـ 35% من خلال المعطيات نلاحظ أن الازدحام المروري يكثر وسط مدينة بسكرة.

نستنتج أنالمركز الحضري للمدينة يعاني من ازدحام مروري بسبب اكتظاظ السيارات، وقلة الطرق وعدم توسيعها بالإضافة إلى وجود عرقله سيارات الأجرة من طرف المشاة الذين يقصدون المركز الحضري بحيث تلبية احتياجاتهم الخدماتية والاستهلاكية.

جدول رقم 08: يوضح أوقات الذروة

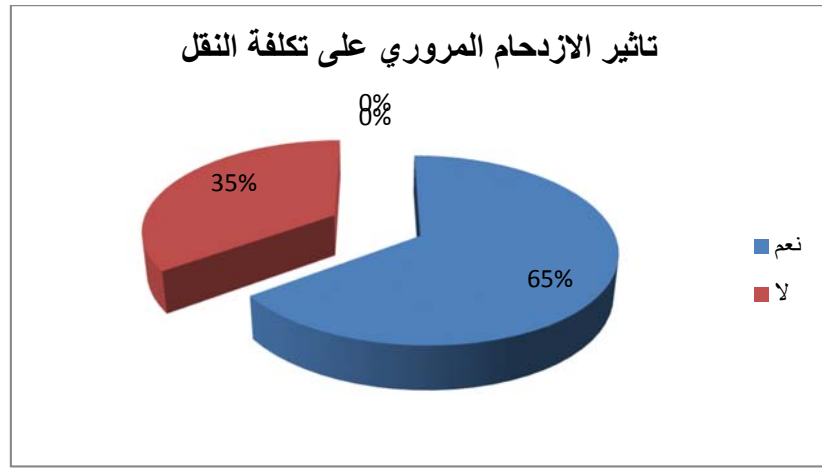
النسبة	التكرارات	في أوقات الذروة هل تواصلون العمل بشكل عادي
65%	13	نعم
35%	07	لا
100%	20	المجموع

**تمثيل يوضح أوقات الذروة**

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أغلبية السائقين يواصلون العمل بشكل عادي في ذروة الازدحام بنسبة تقدر بـ 65%، والبقية تتوقف عن العمل بشكل عادي بنسبة 35% من أفراد العينة، فمعظم السائقين مضطرون لمواصلة عملهم في ظروف الازدحام بسبب حاجتهم المادية لان غالبيتهم متزوجون وأرباب الأسر.

جدول رقم 09: يوضح تأثير الازدحام المروري على تكلفة النقل وسط المدينة

هل يؤثر الازدحام المروري على تكلفة النقل وسط المدينة	التكرارات	النسبة
نعم	13	65%
لا	07	35%
المجموع	20	100%



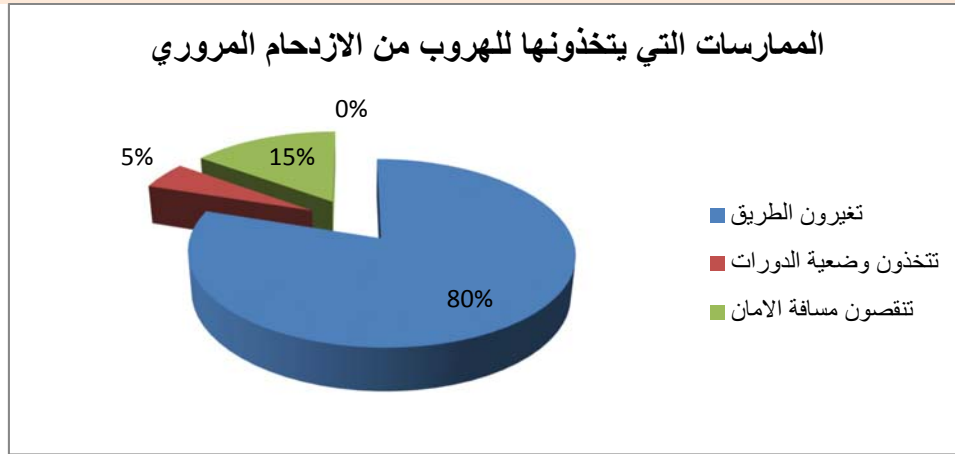
تمثيل يوضح تأثير الازدحام المروري على تكلفة النقل

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن أكثر من نصف السائقين يؤثر عليهم الازدحام المروري خاصة من ناحية التكلفة والتي قدرة نسبتها بـ 65% من أفراد العينة، والبقية يقرون بعدم وجود تأثير على التكلفة بنسبة 35% من أفراد العينة.

نستنتج أن أغلبية أفراد العينة يرون أن الازدحام المروري يزيد من تكلفة النقل وذلك بنسبة 65% في حين نجد أن نسبة 35% يرون أن الازدحام المروري لا يزيد من تكلفة النقل وسط المدينة، وهم بذلك لا يقومون بزيادة تسعيرة النقل.

جدول رقم 10: يوضح الممارسات التي يتم اتخاذها للهروب من الازدحام المروري

هل هناك بعض الممارسات التي تتخذها للهروب من الازدحام المروري	التكرارات	النسبة
تغيرون الطريق	16	80%
تتخذون وضعية الدوران على اليمين	01	5%
تتجاهلون الضوء الأحمر	00	00%
تتقصون مسافة الأمان	03	15%
المجموع	20	100%



تمثيل بوضوح الممارسات التي يتخذونها للهروب من الازدحام المروري

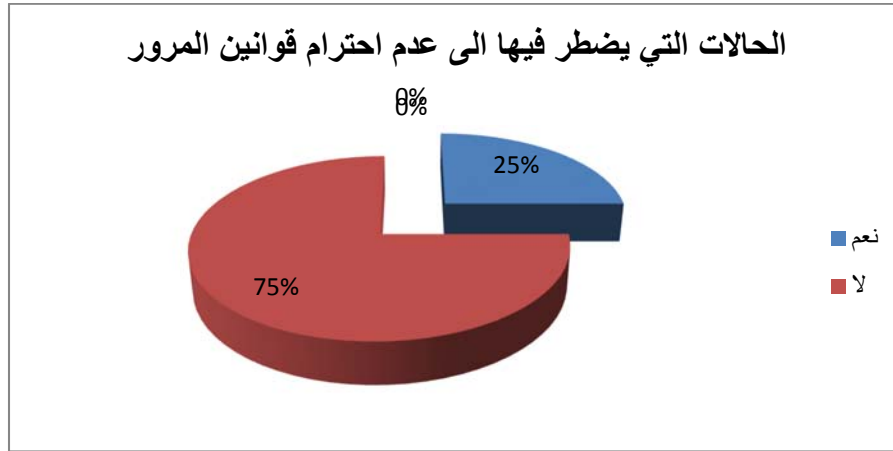
نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أغلبية السائقين اقروا بأنهم يلجئون إلى تغيير الطرق بنسبة تقدر بـ 80% وذلك تجنباً للازدحام المروري، و15% منهم يقرون كذلك بخفض مسافة الأمان والقليل منهم يتخذون وضعية الدوران على اليمين بنسبة 5%، ولا احد منهم يلجأ إلى تجاهل الضوء الأخضر.

نستنتج أن معظم المستجوبين إجاباتهم غير صادقة على أسئلة الاستمارة وذلك خوفاً من السحب الفوري لرخصة السياقة، إضافة إلى الغرامة المالية بحيث أن سائقي سيارة الأجرة غالباً ما

يقومون باتخاذ وضعية الدوران أثناء الاختناقات المرورية، ويتجاهلون الضوء الأحمر خاصة مع بداية اشتغاله، ومن جهة أخرى نلاحظ أن غالبية الأفراد يحترمون قواعد المرور ولا يقومون بتجاهل الخط الأحمر لإيصال الزبون في الوقت المناسب.

جدول رقم 11: يوضح حالات احتراماً أو عدم احترام قوانين المرور

هل هناك حالات تضطر فيها إلى عدم احترامك لقوانين المرور	التكرارات	النسبة
نعم	5	25%
لا	15	75%
المجموع	20	100%



تمثيل يوضح الحالات التي يضطر فيها الى عدم احترام قوانين المرور

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه إلى أن أغلبية السائقين يحترمون قوانين المرور بنسبة تقدر بـ 75%، وباقي النسبة 25% من عدد أفراد العينة يقرون بعدم احترام قوانين المرور.

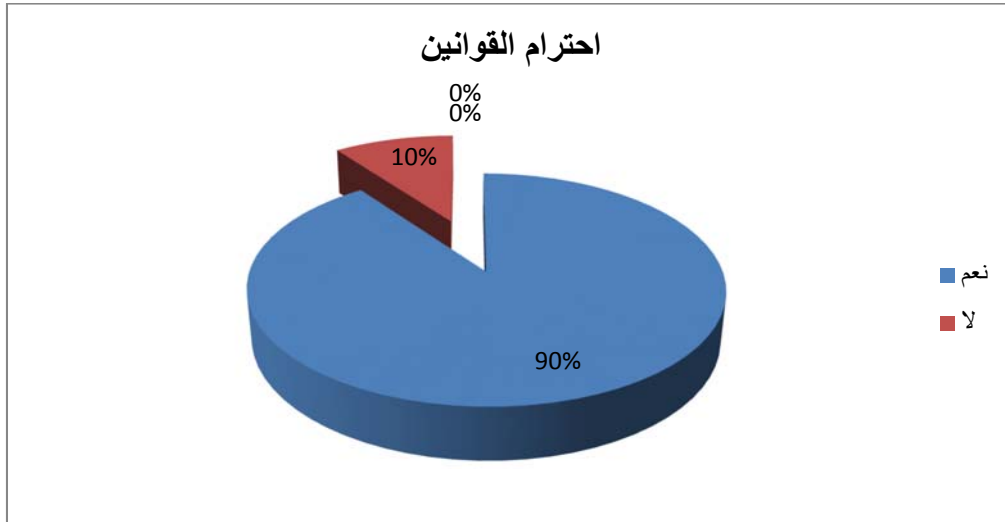
نستنتج من خلال الجدول أن أغلبية الأفراد يحترمون قواعد المرور من أجل حماية أنفسهم وسياراتهم من الآثار المترتبة من حوادث المرور سواء مادية أو بشرية، إضافة إلى حماية الزبون

الذي يعد مصدر رزق لهم، وبخصوص الحالات التي يضطر فيها السائق إلى عدم احترام قانون المرور تتمثل في حالة أمراض مستعجلة مثلاً.

و عموماً ما ينص قانون المرور الذي ينضم حركة السير الخاصة بالمركبات و السائقين، و جميع مستعملي الطريق و يقوم بتسليط العقوبة لكل مخالف للقانون.

جدول رقم 12: يوضح احترام قوانين المرور

هل احترامك لقوانين المرور يعتبر رخصة لك من اجل الضمان الحسن لمركبتك	التكرارات	النسبة
نعم	18	90%
لا	02	10%
المجموع	20	100%



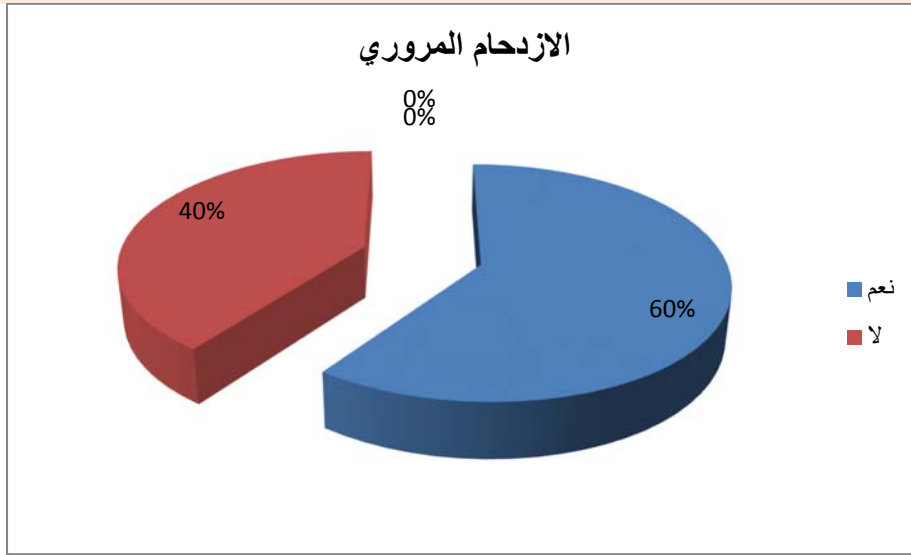
تمثيل يوضح احترام قوانين المرور

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أغلبية الإجابة كانت بنسبة قدرت بـ 90% من إجمالي عدد أفراد العينة، وباقي أفراد العينة كانت إجاباتهم بـ لا بنسبة قدرة بـ 10%.

نستنتج من خلال نتائج الجدول أن احترام القانون هو حماية لغالبية أفراد العينة و لمركبتهم، في حين نجد أن باقي أفراد العينة يرون أن احترام القوانين ليس له علاقة بحماية السيارة والسائق.

جدول رقم 13: يوضح الازدحام المروري يؤدي إلى ممارسات تخل بسلامة الزبون

هل أن الازدحام المروري يؤدي إلى ممارسات تخل بسلامة الزبون	التكرارات	النسبة
نعم	12	60%
لا	8	40%
المجموع	20	100%



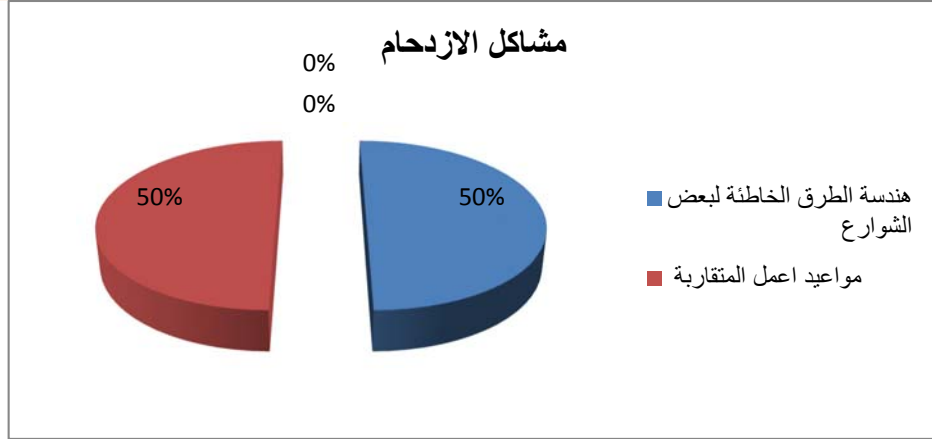
تمثيل يوضح أن الازدحام المروري يؤدي إلى ممارسات تخل بسلامة الزبون

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن أكثر من نصف عدد أفراد العينة يقرون بان الازدحام المروري تخل بسلامة الزبون، و الباقي كانت الإجابة بـ لا تقدر ب نسبة 90%.

نستنتج أن الازدحام المروري يؤثر على السائقين، بما يؤدي بهم إلى القلق و التوتر الذي ينعكس سلبا على احترام الزبون.

الجدول رقم 14: يوضح مشاكل الازدحام الرئيسية

النسبة	التكرارات	في رأيك ماهي مشاكل الازدحام الرئيسية
50%	10	هندسة الطرق الخاطئة لبعض الشوارع
50%	10	مواعيد العمل المتقاربة
0%	0	سهولة الحصول على مركبة جديدة
100%	20	المجموع



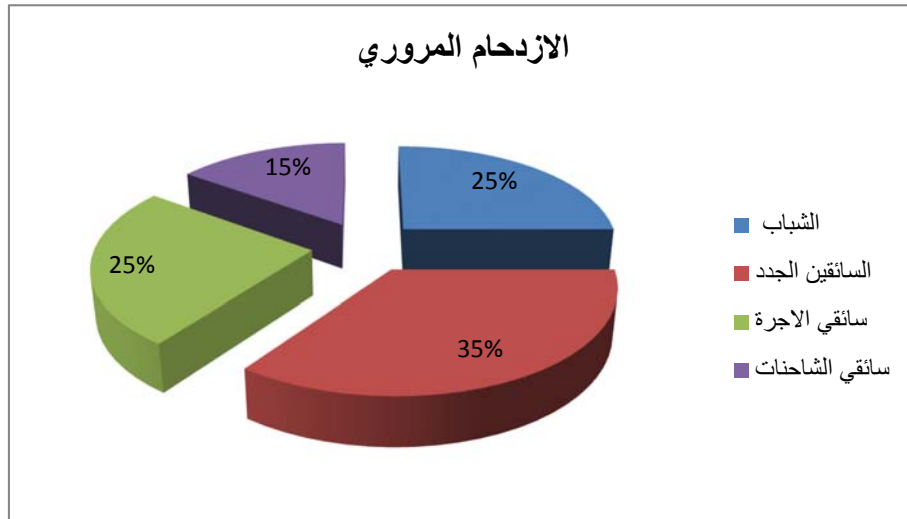
تمثيل يوضح مشاكل الازدحام الرئيسية

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن 50% من أفراد العينة يرون أن من أهممشاكل الازدحام المروري هي هندسة الطرقات الخاطئة، وهي مشكلات في التخطيط الحضري لبعض الشوارع، المتقاربة.

نستنتج من خلال نتائج الجدول أن للتخطيط الحضري لطرقات المدينة دور فعال بالإضافة إلى مواعيد العمل المتقاربة بين مختلف الفئات العمالية لها دور كبير، ويساهمان في خلق مشاكل تعيق السير الحسن لمركبات النقل الحضري،حيث نلاحظ أنسبب الازدحام المروري راجع إلى ضيق الطرق وعدم تناسقها وسوء تنظيمها وهندستها وعدم التزام السائقين في السير.

الجدول رقم 15: يوضح الفئة الأكثر تسببا في الازدحام المروري

النسبة	التكرار	حسب خبرتك من هي الأكثر فئة مسببة للازدحام المروري
25%	5	الشباب
35%	7	السائقين الجدد
25%	5	سائقيا لأجرة
00%	0	رجال المرور
15%	3	سائقي الشاحنات
100%	20	المجموع



تمثيل يوضح الفئة الأكثر تسببا للازدحام المروري

نلاحظ خلال الجدول أعلاه أن أكبر نسبة لفئة السائقين الجدد بنسبة تقدر بـ 35% تليها فئة سائقي الأجرة و الشباب بنسبة تقدر بـ 25% ثم سائقي الشاحنات بنسبة 15%.

نستنتج أن أكثر فئة مسببة للازدحام المروري هي السائقين الجدد و هذا راجع لقلة الخبرة و الحادثة في الميدان.

نتائج الدراسة:

- ❖ نستنتج أن غالبية أفراد العينة هم من السائقين الذين يفوق سنهم 35 سنة وذلك يعتبر مكسب لهذه المهنة التي تتطلب خبرة وتجارب في الحياة.
- ❖ الوظيفة هي بمثابة كسب قوت لغالبية أفراد العينة المتزوجين والذين يقومون بالإنفاق على أسرهم من خلال هذه المهنة.
- ❖ نستنتج أن غالبية أفراد العينة ذوي مستوى التعليمي المتوسط الأمر الذي أدى بهم إلى التوجه نحو مهنة النقل الخاص لان المستوى التعليمي لم يسمح لهم باختيار مهنة معينة بالإضافة إلى ظروفهم المادية والحالة العائلية المتدهورة وبما أن غالبهم ذوي مستوى تعليمي منخفض فانهمك انو مضطرين للعمل.
- ❖ مدة المهنة هي التي أدت إلى اقتصار العمل على فترة من 4 إلى 10 سنوات فقط بسبب ظروف العمل الشاقة بالإضافة إلى المناخ القاسي سواء في الصيف أو الشتاء.
- ❖ الازدحام المروري يكثر في الفترة الصباحية والتي يتم فيها خروج كل من العمال والطلبة، يختلف رجوع الأفراد مساء حسب توقيت العمل وبالتالي يقل الازدحام المروري مساء.
- ❖ نستنتج أن المركز الحضري للمدينة يعاني من الازدحام المروري بسبب اكتظاظ السيارات وقلة الطرق وعدم توسعها، بالإضافة إلى وجود عرقلة سيارات الأجرة من طرف المشاة الذين يقصدون المركز الحضري وذلك بتلبية احتياجاتهم الخدمائية الاستهلاكية.
- ❖ معظم السائقين مضطرين لمواصلة عملهم في ظروف ازدحام بسبب حالتهم المادية لان غالبيتهم متزوجون وأرباب اسر، خاصة أن وتيرة الذروة المتمثلة بمرتين في اليوم وبشكل يومي لا تعطي لهم الفرصة لتجنب أوقاتهم لذا نجد أن نسبة الأفراد الذين أجابوا بعدم العمل قليلة.
- ❖ الازدحام المروري يزيد من تكلفة النقل وسط المدينة، بحيث أغلبية الأفراد يرون أن الازدحام المروري يزيد من تكلفة النقل.

- ❖ معظم المستجوبين كانت إجاباتهم غير صادقة على أسئلة استمارة الاستبيان ذلك خوفا من السحب الفوري لرخصة السياقة ، إضافة إلى الغرامة المالية بحيث أن سائقي سيارة الأجرة غالبا ما يقومون باتجاه وضعية الدوران أثناء الاختناقات المرورية ويتجاهلون الضوء الأحمر خاصة مع بداية اشتعاله، من جهة أخرى نستنتج إن غالبية الأفراد يحترمون قواعد المرور ولا يقومون بتجاهل الخط الأحمر لإيصال الزبون في الوقت المناسب.
- ❖ نستنتج إن غالبية الأفراد يحترمون قواعد المرور من اجل حماية أنفسهم وسياراتهم من الآثار المترتبة لحوادث المرور، إضافة إلى حماية الزبون الذي يعد مصدر رزق لهم وبخصوص الحالات التي يضطر فيها السائق إلى عدم احترام قانون المرور تتمثل في حالة أمراض مستعجلة مثلا.
- ❖ احترام القانون هو حماية لأفراد العينة ولمركبتهم في حين نجد بعضهم يرون إلى احترام القوانين ليس له علاقة بحماية السيارة والسائق، وكما ينص قانون المرور الذي ينظم الحركة الخاصة بالمركبات والسائقين وجميع مستعملي الطريق ويقوم بتسليط العقوبة لكل مخالف.
- ❖ الازدحام المرور يؤدي إلى ممارسات تخل بسلامة الزبون القلق والتوتر التي تصل إلى حد الشجار بين السائق وأصحاب السيارات، بالإضافة إلى الصعود إلى الرصيف من اجل تخطي المركبات، عدم احترامه لمسافة الأمان مما يثير التوتر بين السيارات لكي تسمح له بالمرور واستخدام أسواق السيارات لاحتكار الطريق.
- ❖ نستنتج أن للتخطيط الحضري دور فعال في تنظيم طرقات المدينة بالإضافة إلى مواعيد العمل المتقاربة بين مختلف الفئات العمالية لها دور كبير ويساهمان في خلق مشاكل تعيق السير الحسن لمركبات النقل الحضري، بحيث نلاحظ أن ضيق الطرق وعدم تناسقها وسوء تنظيمها وهندستها وعدم التزام بالسير، إضافة إلى ازدياد السيارات بشكل عشوائي وعدم استخدام وسائل النقل العام وغياب هذه الوسيلة بشكل كامل في مواعيد العمل للزبون.

توصيات

- ❖ تحسين وضعية الطرقات الحالية وإنشاء طرق جديدة.
- ❖ نشر الثقافة المرورية وإعادة دراسة وضعية إشارات المرور.
- ❖ التقليل من استعمال المركبات الخاصة وتشجيع النقل الجماعي.
- ❖ تحسين وضع الطرق والبنية التحتية والصرف الصحي.
- ❖ توعية المشاة وتوفير الجسور والممرات الخاصة لهم.
- ❖ إقامة المواقف العامة والخاصة للمباني التي يتم إنشائها.
- ❖ إقامة أماكن الترفيهية والألعاب خارج المدن.

خاتمة

إن المدينة الجزائرية كغيرها من سائر المدن تعاني من مشكلة الازدحام المروري، إذ أصبح يؤرق مختلف شرائح المجتمع، ويعيق نشاطاته وأعماله اليومية هذا بسبب التطور السريع للمدن في جميع المجالات إضافة إلى هدر الكثير من الوقت وكذلك الضغوطات النفسية والصحية التي يتعرض لها مستعملي الطريق.

لذا فقد أدى التزايد السكاني للمدن الجزائرية إلى تعدد النشاطات واختلاف الوظائف، الشيء الذي أدى بدوره إلى تسريع الحركة المرورية لتعدد أسباب التنقلات بين أرجاء المدينة بغرض العمل والدراسة والتجول وغيرها، مما شكل من الازدحام ظاهرة اجتماعية تستوجب الدراسة وإيجاد حلول لها.

فقد قمنا بهذه الدراسة في مدينة بسكرة للحد من هذه المشكلة، لكن النمو السريع الذي شهدته المدينة لم يواكبه تطور على مستوى حجم الخدمات النقل ما أدب إلى بروز ظاهرة الازدحام المروري عبر شبكة الطرقات، مما نتج عنه حالة سير خانقة خاصة في أوقات العمل والدراسة في الفترة الصباحية بحيث نتج عن هذه الظاهرة بعض الممارسات نشأت من طرف سائقي الأجرة مما يتعرض له من مشاكل الطرق، بحيث يغيروا من سلوكياتهم أثناء السياقة وقيامهم بالمهنة وذلك مار صدناه من خلال دراستنا هذه التي أثبتت تغيير سلوك سائقي سيارة الأجرة أثناء الازدحام المروري من خلال تغيير المسلك وعدم احترام قوانين المرور وهذا التغيير جاء كردة فعل للمعانات التي يتعرض لها من اختناقات مرورية التي تسمح لهم بالكسب الجيد الذي يوفر لهم مستوى معيشي يتماشى مع المهنة، ومن خلال دراستنا هذه توصلنا إلى حلول ومقترحات للحد من هذه الظاهرة المتمثلة في العمل على فتح طرق اجتبابية جديدة خاصة عند مداخل المدينة وإعادة النظر في الطرق الاجتبابية الموجودة وتهيئتها من أجل تفعيل وظيفتها وربطها بالطرق الاجتبابية الجديدة المقترحة، إضافة إلى إنشاء ممرات جديدة خاصة بالمشاة والراجلين وخاصة على مستوى الطرق الرئيسية وذلك من أجل سلامتهم وتجنب العديد من الحوادث، توفير حظيرة سيارات ذات طوابق في مواقع مختلفة للمدينة، التدخل على مستوى البنى التحتية لإنشاء أنفاق جديدة وهياكل قاعدية وسط المدينة.

قائمة المراجع والمذكرات

والمجلات

والمواقع الإلكترونية

قائمة المراجع

الغامدي محمد بن سعيد الغامدي، الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير، جدة، دراسة استطلاعية.

إبراهيم خضر احمد، (2013) إعداد البحوث والرسائل العلمية من الفكر إلى الخاتمة، القاهرة، جامعة الأزهر.

إسماعيل، محمود حسن، (2011) مناهج البحث العلمي، ط1، القاهرة ، دار الفكر العربي.

احمد كمال العفيفي، (2008) استعمالات الأرض وآثارها في المخالفات المروري، أنماط التخطيط العمراني وعلاقتها بالمخالفات المروري الرياض مكتبة الفهد الوطنية.

حامد، خالد، (2012) منهجية البحث في العلوم الاجتماعية والإنسانية، ط2، الجزائر جسور للنشر والتوزيع.

خلف الله بوجمعة، (2017) مدخل إلى تسيير التقنيات الحضرية، ط2، الجزائر ديوان المطبوعات الجامعية.

خلف الله بوجمعة، (2005) المدينة وتسيير النقل الحضري، الجزائر.

سفاري، ميلود، وآخرون، (2004) البحث في الإتصال عناصره منهجيته، قسنطينة، مخبر علم الإجتماع والإتصال.

سلاطنية بالقاسم، الجيلاني حسان، (2004) منهجية العلوم الإجتماعية، عين مليلة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع.

عبد الكريم، محمد الغريب، (1999) مناهج البحث العلمي وطرق إعداد البحوث، ط2، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.

عياد أحمد، (2006) مدخل لمنهجية البحث الإجتماعي، الجزائر العاصمة، ديوان المطبوعات الجامعية.

[Tapez un texte]

محمد شوقي إبراهيم مكي، (2011) **الحلول العلمية والعملية لمكافحة ازدحام المدن، الرياض،**
جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

محي الدين مختار، (1999) **إتجاهات النظرية والتطبيقية في منهجية العلوم الإجتماعية** باتنة،
دار المنشورات العربية.

مصباح عامر، (2008) **منهجية البحث في العلوم السياسية والإعلام، الجزائر، ديوان**
المطبوعات الجامعية.

ملوك السامرائي مجيد، (2015) **جغرافية النقل المعاصرة وتطبيقاتها الحاسوبية، الطبعة**
العربية، عمان دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع.

غربي علي،(2006) **أبجديات المنهجية لكتابة الرسائل الجامعية، مطبعة قسنطينة.**

يوسف كافي مصطفى، (2017) **اقتصاد النقل والبيئة في إطار ضوابط التنمية المستدامة،**
ط1، الجزائر قسنطينة ا، فا للوثائق.

قائمة المذكرات

بوزاهر راضية، ظاهرة الاختناق المروري وعلاقتها بمخطط النقل، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، هندسة معمارية، عمران ومهن المدينة، تخصص تسيير التقنيات الحضرية، عمران وتسيير المدن، جامعة محمد خيضر بسكرة (2018/2017).

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 خيضر بسكرة (2009/2008).

سليمان وناصر احمد، تسيير النقل الحضري، لنيل شهادة مهندس دولة مدينة أم البواقي جامعة منتورة قسنطينة، (2011).

قائمة الجرائد والمجلات

الجرائد

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الشعبية، (2001) القرار المؤرخ، في 2 جانفي، 2001،
المادة رقم 3.

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الشعبية، (2001) القانون 13/01 المؤرخ في 5 اوت
2004، يتضمن توعية النقل البري وتنظيمه، العدد 44.

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الشعبية، (2016) العدد 58.

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الشعبية، (2012) العدد 33.

المجلات

بوقلعة محمد، (2016) دراسة تحليلية لعوامل المؤثرة في الطلب على خدمات النقل الحضري،
الجزائر العاصمة نموذجاً، العدد 11.

بن دريس حليلة، النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، المجلة الجزائرية للقانون
والنقل، العدد 33.

سعد الدين بوطبال، دراسة السمات الشخصية وأثارها على ارتكاب المخالفة المرورية لدى
السائقين، غليزان، المركز الجامعي.

عقاري زكرياء وبوباكور فارس، (2015) النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية، مجلة العلوم
الإنسانية العدد 40.

قاسم راشد وائل، (2012) دراسة اقتصادية لمشكلة الازدحام المروري في مدينة البصرة، مجلة
دراسات البصرة، السنة السابعة، العدد 13.

مجيد علوش قيس، (2012) تحليل طرق النقل وحالة المرور في مدينة الحلة مجلة مركز بابل
للدراسات الإنسانية، المجلد 2، العدد 1.

[Tapez un texte]

وسام كحلوش، واقع وآفاق النقل بسيارات الأجرة في الجزائر، دراسة حالة باتنة ، (2010).

[Tapez un texte]

المواقع الالكترونية

بوطالبي الهاشمي، (2013) ماي خلفيات واثار ازدحام المدن في المجتمعات
العربي،

www.cnpsr.orj.dz/ploj10fbcludlwro/wmc8xm4sy2vfmfibprxdnwz1zi.r8tivpt

<http://xlj4ikhy9165jaquz4>.

الموقع الالكتروني لإدارة السير المركزية بالأردن

<https://www.psd.jovjo/images/traffic/docso60>.

قاموس المعاني

[http://www.almaany.com/ar/dct/ar/8% a7% d8%b2% af%d8% ad% d8%](http://www.almaany.com/ar/dct/ar/8%a7%d8%b2%af%d8%ad%d8%a7%d9%48%d8%d9%86%d9%)

[a7% d9% 48% d8% d9% 86% d9%](http://www.almaany.com/ar/dct/ar/8%a7%d8%b2%af%d8%ad%d8%a7%d9%48%d8%d9%86%d9%).

Http://www.politic.dz.com سعدي الغول مناهج البحث العينات وأنواعها

فهرس الجداول

الصفحة	الجدول:
47.....	جدول رقم 01: أعمار أفراد العينة
48.....	جدول رقم 02: الحالة العائلية.....
49.....	جدول رقم 03: المستوى التعليمي لأفراد العينة.....
50.....	جدول رقم 04: مقر إقامة أفراد العينة.....
51.....	جدول رقم 05: مدة العمل لأفراد العين.....
52.....	جدول رقم 06: الأوقات التي يكثُر فيها الازدحام المروري.....
53.....	جدول رقم 07: الأماكن التي يكثُر فيها الازدحام المروري بولاية بسكرة.....
54.....	جدول رقم 08: أوقات الذروة.....
55.....	جدول رقم 09: تأثير الازدحام المروري على تكلفة النقل وسط المدينة.....
56.....	جدول رقم 10: الممارسات التي يتم اتخاذها للهروب من الازدحام المروري.....
57.....	جدول رقم 11: حالات احترام أو عدم احترام قوانين المرور.....
58.....	جدول رقم 12: احترام قوانين المرور.....
59.....	جدول رقم 13: الازدحام المروري يؤدي إلى ممارسات تخل بسلامة الزبون.....
60.....	جدول رقم 14: مشاكل الازدحام الرئيسية.....
61.....	جدول رقم 15: الفئة الأكثر تسببا في الازدحام المروري.....

فهرس الأشكال البيانية

الصفحة	الأشكال
47.....	دائرة نسبية تمثل أعمار أفراد العينة .
48.....	دائرة نسبية تمثل الحالة العائلية لأفرد العينة.....
49.....	دائرة نسبية تمثل المستوى التعليمي لأفرد العينة.....
50.....	دائرة نسبية تمثل مقر الإقامة لأفرد العينة .
51.....	دائرة نسبية تمثل مدة المهنة لأفرد العينة.....
52.....	دائرة نسبية تمثل الأوقات التي يكثر فيها الازدحام المروري.....
53.....	دائرة نسبية تمثل الأماكن التي يكثر فيها الازدحام المروري.....
54.....	دائرة نسبية تمثل أوقات الذروة.....
55.....	دائرة نسبية تمثل تأثير الازدحام المروري على تكلفة النقل.....
56.....	دائرة نسبية تمثل الممارسات التي يتخذونها للهروب من الازدحام المروري.....
57.....	دائرة نسبية تمثل الحالات التي يضطر فيها عدم احترام قوانين المرور.....
58.....	دائرة نسبية تمثل احترام قوانين المرور.....
59.....	دائرة نسبية تمثل الازدحام المروري.....
60.....	دائرة نسبية تمثل مل الازدحام.....
61.....	دائرة نسبية تمثل الفئة الأكثر تسببا للازدحام المروري.....

الملاحق

النقل بواسطة سيارة الأجرة

ولاية: بسكرة

1- حالة رخص سيارات الأجرة الممنوحة والمستغلة

عدد رخص سيارات الأجرة المستعملة				عدد رخص سيارات الأجرة الممنوحة		
المجموع	الخواص	المستفيدون المباشرين	مكثرون المباشرين	المجموع	الخواص	مجاهدون أرامل الشهداء
3068	18	18	3005	5665	62	5603

2- عدد المستغلون والمناوبون في الخدمة

المستغلون	المناوبون
3068	386

3- توزيع سائقي سيارات الأجرة حسب السن

شرائح العمر	اقل من 31 سنة	(40-31)	(50-41)	(60-51)	أكثر من 60 سنة	المجموع
عدد السائقين	143	1297	830	498	300	3068
عدد المناوبين	94	176	82	19	15	386
المجموع	237	1473	912	517	315	3454

4- توزيع سائقي سيارات الأجرة حسب سن الدخول في المهنة

شرائح العمر	اقل من 31 سنة	(40-31)	(50-41)	(60-51)	أكثر من 60 سنة	المجموع
عدد السائقين	1537	1036	360	116	19	3068
عدد المناوبين	204	135	34	10	3	386
المجموع	1741	1171	394	126	22	3454

5- توزيع سائقي سيارات الأجرة حسب سن الاقدمية في المهنة

شرائح العمر	اقل من 6 سنوات	(15-06)	(25-16)	(35-26)	أكثر من 35 سنة	المجموع
عدد السائقين	1215	1227	397	212	17	3068

386	0	6	25	35	320	عدد المنابيين
3454	17	218	422	1262	1535	المجموع

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر بسكرة

قسم العلوم الاجتماعية

كلية العلوم الإنسانية والاجتماع

شعبة علم الاجتماع

تخصص علم الاجتماع الحضري

استمارة استبيان حول موضوع:

تأثير الازدحام المروري على ممارسات سائقي الأجرة

- سائقي الأجرة للنقل الحضري مدينة بسكرة نموذجا -

"هذه الاستمارة متعلقة بموضوع الازدحام المروري والتي نسعى من خلالها إلى معرفة مدى تأثير الازدحام المروري على ممارسات سائقي الأجرة، وذلك في إطار مشروع بحث لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع الحضري، لذا نرجو منكم الإجابة على أسئلتها بكل موضوعية ونشكركم مسبقا لتعاونكم معنا لانجاز هذا البحث العلمي"

السنة الجامعية 2020/2021

المحور الأول: معلومات شخصية

السن: من 25 الى 35 أكثر من 35

الحالة العائلية: أعزب متزوج أرمل

المستوى التعليمي: ابتدائي متوسط ثانوي جامعي

السكن: حضري ريفي

مدة العمل في هذه المهنة:

.....

المحور الثاني: العمل في أوقات الذروة

س1: ماهي الأوقات التي يكثر فيها الازدحام المروري؟

صباحا ظهرا ليلا

س2: ماهي الأماكن التي يكثر فيها الازدحام المروري في ولاية بسكرة؟

المركز الحضري

الضواحي

داخل الأحياء

أخرى

اذكرها:.....

.....

س3: في أوقات الذروة هل تواصلون العمل بشكل عادي؟

نعم لا

المحور الثالث: تكلفة النقل

س1: هل يؤثر الازدحام المروري على تكلفة النقل وسط المدينة؟

نعم لا

في حالة الإجابة بنعم كيف ذلك:

.....
.....

المحور الرابع: عدم احترام قوانين المرور من طرف سائقي الأجرة

س1: هل هناك بعض الممارسات التي تتخذها للهروب من الازدحام المروري؟

تغيرون الطريق

تتخذون وضعية الدوران على اليمين

تتجاهلون الضوء الأحمر

تتقصون مسافة الأمان

أخرى

اذكرها:.....
.....

س2: هل هناك حالات تضطر فيها الى عدم احترامك لقوانين المرور؟

نعم لا

في حالة الإجابة بنعم حدد ماهي هذه الحالات:

.....

.....

س3: هل احترامك لقوانين المرور يعتبر رخصة لك من اجل ضمان الحسن لمركبتك؟

نعم لا

س4: هل أن الازدحام المروري يؤدي إلى ممارسات تخل لسلامة الزبون؟

نعم لا

في حالة الإجابة بنعم حدد ذلك

.....

.....

في رأيك ماهي مشاكل الازدحام الرئيسية؟

هندسة الطرق الخاطئة لبعض الشوارع

مواعيد العمل متقاربة

سهولة الحصول على مركبة جديدة

حسب خبرتك من هي أكثر فئة مسببة للازدحام المروري :

الشباب -

النساء -

السائقين الجدد -

سائقي الأجرة -

رجال المرور -

سائقي الشاحنات -

في رأيك ماهي الحلول المقترحة للحد من ظاهرة الازدحام المروري:

.....

.....

.....

الملخص

إن مشكلات النقل قد صاحبها النمو السريع للمدن، خصوصا بالدول الكبرى التي تعرف نمو ديمغرافي سريع وهذا بسبب زيادة المركبات بالأخص كثرة وسائل النقل الخاص، ومن هذه المشاكل الازدحام المروري وهو أول مشكلة تتبادر إلى الأذهان عند الحديث عن مشاكل النقل الحضري ورغم الجهود المبذولة لإيجاد حلول لهذه الظاهرة والإجراءات المطبقة لسير المركبات ، يبقى القضاء على هذه الظاهرة السلبية أمر صعب نوعا ما خاصة في الدول النامية بحيث تأثر على سائقي سيارات الأجرة لما يتعرضون له من توتر وضغط إهدار للوقت والتكلفة، بحكم تعاملهم مع مشاكل الطريق يوميا فينتج عن هذا التأثير بعض ممارسات سائقي الأجرة وهذا يتمحور حول موضوع دراستنا.

Résumé

The transportation problems have been accompanied by the rapid growth of cities, especially in major countries that know rapid demographic growth , and this is due to the increase in vehicles, especially the large number of private.

transportation, and among these problems is traffic congestion, which is the first problem that comes to mind when talking about urban transportation problems, despite the efforts made for these the phenomenon and the procedures applied to the movement of vehicles. Eliminating this negative phenomenon remains somewhat difficult, especially in developing countries, as it affects taxi drivers through tension, pressure and waste of time and cost by virtue of their dealing with road problems daily.

This effect results in behaviors and practices that may be performed by them. each of the taxi drivers is centered around the topic of our study.