

خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات. دراسة حالة حي
حملة 1 بولاية باتنة.

Urban Transport Services in New Neighborhoods: Management and Problems.
A case study at Neighborhood Hamla 1 in Batna Province.



عبد السلام بغزيم

جامعة باتنة1، الجزائر، amslem1781@hotmail.fr

مخبر الديناميات الاجتماعية في الأوراس

إسماعيل بن السعدي

جامعة باتنة1، الجزائر، bensaadi_prof@yahoo.fr

مخبر الهندسة المعمارية والعمران والنقل الحضري

تاريخ الإرسال: 2019/10/01 تاريخ القبول: 2020/01/14 تاريخ النشر: 2020/07/01

ملخص:

تسعى هذه الدراسة لتسليط الضوء عن بعض أهم مشكلات تسيير خدمة النقل الحضري بولاية باتنة، آخذة من حي حملة 1 نموذجاً، وذلك لمعرفة مختلف الجوانب التي تؤثر في هذه الخدمة، سواء في كيفية استعمال واستخدام الطرق والشوارع وما مدى تطابقها مع معايير التخطيط الحضري المعاصر، أو المراسيم والقوانين المنظمة للخدمة وما مدى تطبيقها في الواقع. هذا من جهة ومن جهة أخرى معرفة ما مدى رضا ساكني الحي الجديد عن خدمة النقل الحضري، على اعتبار ان النمو الحضري والاجتماعي يتجسد من خلال توفير الإدارة المحلية للخدمات الحضرية الضرورية وبنوعية جيدة مما يسهل حياة المواطنين اليومية، ومن اهم هذه الخدمات خدمة النقل الحضري في الاحياء الجديدة والتي يحتاجها المواطنين لتنقلاتهم اليومية سواء للعمل او الدراسة او للسفر...وغيرها والتي تظهر فيها مشكلات مختلفة.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري؛ قوانين النقل؛ تسيير وتنظيم الشوارع؛ رضا الساكنة؛ الأحياء الجديدة.

Abstract:

This study seeks to shed light on some of the most important problems of running the urban transport service in Batna Province, especially in Hamla neighborhoods. On the other hand, knowing the satisfaction of the residents of the new neighborhood with the urban transport service, considering that the urban and social growth is reflected through the provision of local administration of necessary urban services in a good quality, which facilitates the daily lives of citizens. Citizens need a daily services for their activities, whether to work or study or travel ... and others where many different problems happens appear services.

Key words: urban transport; transport laws; street management and regulation; population satisfaction; new neighborhoods.

* عبد السلام بغزيم: amslem1781@hotmail.fr

يعتبر النقل عصب الحياة الحضرية والإنسانية عموماً منذ القدم وإلى يومنا هذا، إذ أن ازدهار المدن والمجتمعات والحضارات كان على جوانب الطرق التجارية الكبرى البرية والبحرية، وغياب النقل أدى بالكثير من المدن إلى الاندثار وهجرة ساكنها، ما يبين الضرورة القصوى للنقل والتنقل في النشاط البشري.

ومع الحياة البشرية الحديثة والنمو السكاني المتسارع، ارتفعت مشاكل الكثافة السكانية في المدن والأحياء القديمة، الشيء الذي دفع بالباحثين إلى العمل على إيجاد حل لهذه القضية، وهنا جاءت نظريات جديدة في التنظيم الحضري تدعو إلى إنشاء مدن جديدة لا تتبع التوجه التقليدي المؤسس على النمو الطبيعي البيولوجي للمدن والأحياء، غير أن هذا التوجه أحدث خللاً في التضامن الآلي للمجتمع على حساب التضامن العضوي، مع انتقال مهمة التنظيم وتشكيل الخدمات المرافقة من السكان إلى الهيئات المحلية، وهو ما ساهم في نشأة بعض المشاكل في الحياة الحضرية الجديدة.

قبل التوجه إلى الأحياء الجديدة كانت الخدمات الحضرية تولد من رحم المجتمع ووفق احتياجات السكان، لكن مع نشأة الأحياء الجديدة أصبحت هذه الخدمات والمرافق الحضرية تسيير وفق مخططات الجماعات المحلية التي قد تنسى بعض الخدمات أو تخطئ في طريقة إنشاء وتنظيم هذه المرافق، حتى يقع خلل وظيفي في نشاط الحي الجديد وتزايد احتجاجات الساكنة لتقوم الجماعات المحلية بتعديل وضبط تلك الخدمة.

والغريب في الأمر أن عصب الحياة الحضرية وشريان المدن يقع في هذه الأخطاء، إذ أن النقل الحضري في المدن والأحياء الجديدة، باعتباره العنصر الذي يربط جميع أوجه النشاط الإنساني، وخدمة يحتاجها المواطن ليدبر أموره، وقع تحت ظل مشكلات مختلفة سواء في التسيير أو في العوامل المكونة له. والدراسة الموالية قامت بطرح بعض تلك المشاكل، مع استخدام المنهج الكيفي للحصول على بيانات نوعية بهدف تحليلها ومحاولة الوصول إلى توصيات تفيد الجماعات المحلية والساكنة على حد سواء، أو للتخفيف من المشاكل المتعلقة بهذا القطاع في الحي مكان الدراسة.

1. الإشكالية:

يلعب قطاع الخدمات دوراً محورياً في تنمية وتطوير أي مجتمع عمراني جديد، ويعتبر من أهم عوامل الجذب السكاني، خاصة إذا تم توفيره بالحجم والمستوى المناسب، وتم تصميمه بكفاءة وتم وضعه في الموقع المناسب، وتم تنفيذه وإدارته وتسييره بالشكل المناسب. وقد اهتمت الدولة بذلك، من خلال حركة العمران الواسعة التي تشهدها الجزائر، والاتجاه القوي نحو إقامة المدن والمجتمعات الجديدة (الأحياء الجديدة) في أماكن مختلفة من البلاد.

هذه الخدمات الحضرية تختلف من مدينة إلى أخرى ومن حي إلى آخر، فنجد الأحياء الجديدة تعاني من نقص في الخدمات الحضرية إن لم نقل انعدامها خاصة مع السنوات الأولى، وهذا يرجع إلى أساليب تسيير الخدمات الحضرية والمشكلات التي تواجهها سواء ما تعلق بالجانب التصميمي، أو ما تعلق بالجانب التنظيمي أو الاجتماعي، والذي يرجع إلى طبيعة العلاقة بين المواطنين والمؤسسات الخدمية، خاصة إذا ما تكلمنا عن خدمة

النقل والتنقل في الأحياء الجديدة، وبالتالي يتشكل لدينا موضوع من خلال طرح التساؤل التالي: ما هي مشكلات تسيير خدمة النقل الحضري في الأحياء الجديدة؟

وعليه تجدر الإشارة إلى أن هذه الدراسة تهدف إلى معرفة النقاط الموالية:

- ✓ خصائص الحي السكني واستعمالاته من حيث التصميم (اتساع الطرق، نسبة الطرق إلى البينايات،...)
- ✓ المستوى الاقتصادي للسكان (استخدام النقل الحضري في مقابل أشكال أخرى)
- ✓ دراسة المشكلات المتعلقة بتسيير النقل في الأحياء الجديدة (الوسائل، الهياكل والقوانين التنظيمية)

2. تحديد المفاهيم:

أ. مشكلة: المشكلة هي نوع من أنواع الالتباس يعترى سبيل الإنسان في أموره وقضاياها. والحل هو نشاط ذهني يقوم به الإنسان ويمارسه من أجل التوصل إلى ما يزيل هذا الالتباس. وبعبارة أخرى: المشكلة هي فجوة أو حاجز بين الإنسان وبين ما يريد، والحل هو اتباع الخطوات التي يقوم بها صاحب المشكلة من أجل ملء الفجوة القائمة أو إزالة الحاجز الموجود بينه وبين إنجاز ما يريده. وعلى هذا، لا يتمكن صاحب المشكلة من الوصول إلى الحل إلا عن طريق فهم ما لديه في الواقع الحاضر وما يريد تحقيقه في المستقبل، ومعرفة المسافة الموجودة بين الواقع الراهن والمستقبل. (معلوف، 2010، ص 148 ص 397)

ب. التسيير:

يعتبر التسيير علم له أصوله ومهاراته، يجسدها المسيرون في الواقع انطلاقاً من قدراتهم على الإبداع والتكيف مع محيط منظماتهم، حيث يعتبر الوسيلة الأنجع لتحديد وتجسيد أهداف المؤسسات على اختلاف أنواعها.

وتختلف معاني كلمة التسيير باختلاف وجهات نظر الباحثين في هذا المجال، فنجد فريديريك تايلور يرى أن "التسيير هو أن تعرف بالضبط ماذا تريد ثم أن تتأكد أن الأفراد يؤدون بأحسن وأرخص وسيلة ممكنة"، ويقول هنري فايول أن "التسيير هو أن تتنبأ وتخطط وتصدر الأوامر وتنسق وتراقب" (الشرقاوي، 2000، ص 123)، وعليه فإن التسيير يتطلب القيام بالتخطيط لههدف معين ومن ثم القيام بتعبئة الموارد المادية والبشرية لتحقيق ذلك الهدف والقيام بالتنسيق والمراقبة لإنجاح ذلك هذا من جهة ومن جهة أخرى اهتمت المدرسة العلمية للتسيير بوضع إطار تحليلي شامل للتسيير بجميع العوامل المؤثرة فيه، من خلال إعطاء إطار نظري يضم المبادئ والتقنيات التي يقوم عليها التسيير ومختلف النظريات والعلوم التي تساهم وتؤثر في العملية التسييرية والركيزة الأساسية للتطوير. ويعرف إجرائياً بأنه الطريقة الموضوعية للتنسيق بين الرأس المال البشري والإمكانات المادية والمالية وفق تخطيط معين ووجود رقابة مستمرة لتحقيق هدف أو نتيجة.

ج. مشكلة التسيير:

التسيير هو مجال بحث واسع الأفق، وهو الطريق التي يمكن بها قيادة، توجيه، هيكلة وتطوير الجماعات، ويمس كل الجوانب المتعلقة باتخاذ القرار والتي يتضمنها سير عمل الجماعة، وهو يتعلق كذلك بمشاركة كل الأطراف أي إدماجهم في الجهد الجماعي من أجل خلق قيمة تشاركية (دبلة، 2012، ص2)، وتأتي

"خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

مشكلة التسيير عند اختلال أحد العناصر المتعلقة بالسير الحسن لعملية التسيير، فيؤدي بذلك إلى الانحراف عن الهدف الذي أقيمت من أجله هذه العملية.

د. الخدمات:

يعرف فليب كوتر Philip kotter الخدمات بأنها "أي نشاط أو منفعة يستطيع طرف ما تقديمها للآخر، وتكون غير ملموسة، أي غير مادية ولا ينتج عنها تملك أي شيء، لا يرتبط توفيرها بإنتاج مادي" (بن غضبان، 2017، ص 13)، ويعرفها كورنوس Cornros بأنها "أنشطة تدرك بالحواس وقابلة للتبادل، وتقدمها شركات أو مؤسسات معينة مختصة بتلك الخدمات، أو باعتبارها مؤسسات خدمية" (البغدادي، 1998، ص 23). ولقي مفهوم الخدمات اهتماما بالغا في الآونة الأخيرة بسبب تزايد حاجة الإنسان لمختلف الخدمات، وخاصة بعد تطور التقنيات والأساليب المستخدمة في توفيرها، وقد كان الاهتمام بدراسة الخدمات مقتصرًا على الجوانب التصميمية كالدراسات الهندسية التي تتناول دراسة تصميم أبنية الخدمات من مدارس ومستشفيات ومراكز ترفيهية والتي تسمى "الخدمات المجتمعية أو الاجتماعية"، أو مد شبكات توزيع المياه أو الصرف الصحي أو الطرقات والتي تسمى "خدمات البنية التحتية"، كما يتناول مخطوطو المدن توزيع الخدمات على الأرض الحضرية لمعرفة ما تشغله من مساحة ضمن أراضي المدينة، وقد تناولت تخصصات ومؤسسات أخرى ذات العلاقة بتلك الخدمات، وحسب هدف تلك المدرسة وقد تكون مختصة بنوع واحد من تلك الخدمات (الدليحي، 2009، ص 37-38)

وتعرف إجرائيا بأنها كل ما يقدم للإنسان من مساعدة تختص بمختلف جوانب حياته مما يوفر له الراحة والأمان وتقدم له من شخص آخر وبالتالي فالخدمة هي كل نشاط أو منفعة قابلة للتبادل، غير ملموسة وتقدمها مؤسسات متخصصة.

هـ. الحضري:

الحضري هو خلاف البدو، والحاضر خلاف البادي: ويقال فلان من البادية وفلان من الحاضرة.

فهو عملية من عمليات التغيير يتم بواسطتها انتقال أهل الريف و البادية إلى المدن وعادة ما تؤثر هذه العملية تأثيرا كبيرا في التركيب الاقتصادي والمهني للسكان (مصالح الزوي، 2002، ص 29)

ويعرف إجرائيا بأنه المنطقة أو المكان المناسب للعيش أو بعبارة أخرى الحيز الحضري الذي يحتوي على مجموعة خصائص خاصة بالسكان أو خاصة بالمنطقة في حد ذاتها.

و. الخدمات الحضرية:

الخدمات الحضرية تعني إعداد بيئة المدينة وتهيئتها بكافة المرافق الضرورية لعيش الإنسان في الحيز المكاني المتمثل في المدينة، وذلك للتكيف مع غزو التكنولوجيا، مع ضرورة تنمية الفرد وإعداده وتهيئته مع الجديد لهضمه وفهمه. فالمدينة التي تزدهم فيها السيارات إلى درجة أنها تعاق فيها الحركة، هي بالطبع مدينة متخلفة، حيث ينبغي أن يتلاءم تخطيط المدينة مع مستقبلها بتعبيد الطرق الواسعة والكبرى حتى تمتص درجة الازدحام المتفاوتة والمتزايدة كل عام. (عبد العزيز وبوسالحي، 2016، ص 14)

"خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

وتعرف إجرائيا بأنها مجموع الخدمات التي تقدم بواسطة مؤسسات معدة لهذا الغرض تضم جميع متطلبات الخدمة المادية والبشرية وتكون ذات علاقة بالإنسان مباشرة. الغرض منها توفير جميع متطلبات الحياة الحضرية.

ز. النقل:

جاء مصطلح النقل من نقل ينقل نقلا، ونقل الشيء حوله من مكان إلى آخر، ونقل الكلام عن قائله: رواه عنه، ومنه نقل جمع أنقال، ونقول: طريق مختصر. ويعرف النقل على أنه "جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس، إذ يوفر لهم الحركة والانتقال بين الأماكن المختلفة منها وخارجها".

ويعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى، كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية، وأحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية.

وقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من لقانون رقم 88 المؤرخ في: 10 ماي 1988 على ما يلي: "يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها"، وهنا نستنتج أن القانون عرف النقل على أنه نشاط واقتصر على وصفه دون التطرق إلى الجانب الاقتصادي الذي يتضمنه إذ أن النقل من الناحية الاقتصادية هو: "نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر". (عقون، 2016، ص95)

وانطلاقا من هذين التعريفين يمكننا إعطاء تعريف شامل للنقل استنادا إلى العناصر المذكورة سابقا: "النقل هو كل نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان والتحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض". (عقون، 2016، ص95)

ح. النقل الحضري:

إذا تم تحديد نشاط النقل في منطقة جغرافية محددة للمدينة يكون الحديث في ذلك الوقت على النقل الحضري، ويعتبر النقل الحضري أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في الدول المتقدمة، وهو يشير إلى "كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها". (الجريدة الرسمية، قانون رقم 17/88، ص785)

كما أن النقل هو عنصر مكون للمجال الحضري، يسمح بحركة الأشخاص والوسائل بين مختلف الأماكن (Dictionnaire La ville et l'urbain, p120) كما يعتبر النقل عملية متممة للإنتاج، حيث توجد المنفعة المكانية للمنتجات في الوقت المناسب بنقلها من أقاليم إنتاجها إلى الأقاليم التي تحتاج إليها (الزوكة، 2000، ص17) ويعد النقل الحضري أحد فروع النقل، إذا يعرف على أنه عبارة عن حركة الأفراد والبضائع بين الأماكن المختلفة داخل المدينة. باستخدام وسائل النقل المختلفة لخدمة أغراض كثيرة خلال أوقات اليوم المختلفة. (عبده، 2008، ص16)

"خدمات النقل الحضري في الأحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

ويعرف إجرائيا على أنه خدمة وجدت لنقل الأشخاص بواسطة وسيلة نقل جماعية من اجل الخصائص المدنية الثلاثة: السكن، الشغل، الترفيه، وذلك داخل النسيج الحضري والمسببة لحركات الذهاب والإياب.

ط. خدمات النقل الحضري:

تعرف خدمات النقل الحضري بأنها "مجموع الوسائل المادية والبشرية والسياسات والتنظيمية الخاصة بنقل الأفراد داخل المدن"، إذ يعتبر النقل داخل المدن ذو جوانب متعددة، حيث ينظر إليه باعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات. (إبراهيم أيوب، 2002، ص 25) ويعرف إجرائيا لأنه انتقال الفرد من مكان إلى آخر باستعمال وسائل مختلفة لقضاء حاجاته بمقابل مادي .

ي. مشكلات تسيير خدمات النقل الحضري:

من المفاهيم السابقة يمكن تعريف مشكلات تسيير خدمات النقل الحضري إجرائيا بأنها "مجموع المشكلات التصميمية والاقتصادية والمادية والاجتماعية والقانونية والتنظيمية التي تعرقل السير الحسن لخدمات النقل الحضري في منطقة حضرية معينة".

ك. الأحياء الجديدة:

تذهب مريم أحمد مصطفى إلى اعتبارها بأنها "مجتمع له مقومات المجتمع القديم من حيث بناء النظم الاجتماعية والاقتصادية والسياسية اللازمة لبقائه، أنشئ من خلال إرادة سياسية مخططة لتحقيق أهداف اقتصادية واجتماعية في المحل الأول، وذلك للتغلب على المشاكل التي طرحها المجتمع القديم". كما يذهب المشرع الجزائري إلى اعتبارها بانها "كل تجمع بشري ذي طابع حضري ينشأ في موقع خال أو يستند إلى نواة أو عدة نوى سكنية موجودة وهي تشكل مركز توازن اجتماعي واقتصادي وبشري بما يوفر من إمكانيات التشغيل والإسكان والتجهيز" (رشيدي ، 2012، ص83).

الإطار النظري للدراسة:

1. أهمية النقل ومكانته في الاقتصاد:

يلعب النقل دورا هاما في المجتمع، إذ يعتبر الشريان الذي يربط جغرافيا بين التجمعات السكانية والخدمية (الإدارية والتجارية والاقتصادية والصناعية والزراعية والسياحية)، ببعضها البعض ويحتاج إلى نظام النقل لينقل الأفراد من وإلى أماكن السكن والعمل والدراسة والأسواق والتجمعات التجارية وكذلك المساعدة على توزيع السكان بطريقة أفضل لضمان استمرارية وتشجيع مشاريع التنمية.(عشماوي، 2005، ص 153)

ينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة في مواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن أو النقل للأيدي العاملة إلى المواقع التي يكون فيها أكثر تأثيرا في العمليات الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية.(عشماوي، 2005، ص1)

"خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

يعتبر قطاع النقل أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في الدول المتقدمة إذ يعتبر تخطيط النقل على أساس علي سليم إنطلاقاً من الواقع الفعلي وعلى أساس التوازن بين التطور السريع لنظام النقل من جهة والظروف الاقتصادية والإجتماعية من جهة أخرى بفعل التوسع الكبير للمدن. وتتضح مكانة النقل وأهمية الاقتصاد الوطني من خلال العناصر التالية: (سالم، 1985، ص 9)

أ- التأثير على استراتيجية التنمية الاقتصادية:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي وهي تعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي حيث يمثل دعامة أساسية من دعائم التقدم ولا يمكن تصور تحقيق النمو المتوازن بين مختلف القطاعات، دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل. فساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وتأمين انتقال الأفراد. (إبراهيم أيوب، 2002، ص35)

ب- انتقال العمالة وزيادة رأس المال:

يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه من جهد بشري في إنجاز مهامها. (سمير، زرقون، بن عمارة، 2017، ص50)

ويساهم النقل في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تسيير عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية.

ج- الترابط والتكامل الاقتصادي:

حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة والبعد وتوسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية، وزيادة الإنتاج، وانتقال السلع، واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً وتوظفين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية وبالتالي تدعيم علاقات التكامل الاقتصادي بين مختلف الصناعات ومختلف القطاعات الاقتصادية. (بوختالة، زرقون، بن عمارة، 2017، ص50)

د- تحسين مركز ميزان المدفوعات:

وذلك من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية إلى جانب توفير الواردات من السلع الإنمائية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات هذا من جهة وتوفير بدائل من جهة أخرى وبالتالي تخفيض معدلات ميزان المدفوعات.

هـ- العولمة:

يظهر تأثير النقل على العولمة من خلال توفير التقنيات الحديثة والتكنولوجيا ونقلها إلى جميع الأماكن وبالتالي يؤثر على تكوين المجتمعات الحضرية بشكل أو بآخر فتتوسع المدن وتتطور فالنقل يوفر السلع المختلفة ويقرب المسافات حتى على الأفراد.

- أسباب التنقلات:

إن تزايد السكان علي امتداد المدينة من حيث المناطق العمرانية فتنوسع وتزداد مراكز العمل والتجارة وأماكن الترفيه ومن خلال هذه التوسعات التي تعرفها المدينة نجد مراكز النشاطات موزعة في نقاط متباعدة مما يحتم على السكان تنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق وتمثل هذه الأسباب في: (بركاني والعايب، 2003، ص10)

أ- التنقلات اليومية: هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تربط بين مكان العمل ومكان الإقامة هذه التنقلات جلبت أهمية كبيرة في المناطق العمرانية نظرا لكثافتها وانتظامها، الأمر الذي أدى إلى ضرورة تنظيم النقل داخل التجمع العمراني وهذه التنقلات تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان وبشكل يومي. (بركاني والعايب، 2003، ص 10)

ب- التنقلات المهنية: تتمثل هذه التنقلات المهنية في التنقلات التي تتعلق بمهنة عمل كل فرد وهي ضرورية طيلة يوم العمل (المقابلات، وخدمة العملاء) حجم هذه التنقلات ضعيف بالنسبة لمجمل التنقلات اليومية.

ج- التنقلات الشخصية: يقوم بها الأفراد بشكل طوعي واختياري ومنها:

- ✓ التنقل من أجل الشراء هذا التنقل غالبا ما ينجز عن طريق المشي على الأقدام يوميا يغطي مسافة قصيرة لكن أحيانا وحسب المناسبة قد يقتضي اللجوء إلى وسيلة نقل.
- ✓ التنقل من أجل أعمال شخصية، كالتنقل إلى مختلف المرافق العمومية (بنك، بلدية، مؤسسات... إلخ) الترفيه كالتنقل إلى المسرح، الحدائق، مدن الملاهي... إلخ.

انطلاقا مما سبق نجد ان النقل أصبح ضرورة قصوى في الحياة اليومية للمواطنين فهو يساعدهم ويسهل عليهم تنقلاتهم الى العمل او لقضاء حوائجهم المختلفة، كما يقرب لهم مختلف السلع والوسائل التي تساعدهم في النمو والتطور الاجتماعي.

3- العوامل المؤثرة في النقل الحضري:

هناك العديد من العوامل المؤثرة في النقل الحضري نذكر منها ما يلي:

- أصل ومتبع الحركة: هو المكان أو نقطة انطلاق الشخص نحو مقصد معين ففي المتوسط فإن الفرد الواحد يقوم بثلاثة أو أربعة تنقلات في الوسط الحضري يوميا لغرض ما، حيث في كل مرة يتم فيها تلبية الغرض يتولد تنقل جديد، وتغري الفترة الزمنية بين تنقل وتنقل آخر جديد حسب الغاية من التنقل.
- نمط النقل: عادة ما يتم تحديد نمط النقل استنادا إلى نوع الممر أو المسلك المتبع أثناء النقل فالنمط عادة ما يرتبط بهيكل النقل حيث نجد نمط النقل البري، البحري، الجوي، لكن هذا لا ينفي إمكانية وجود أنماط أخرى كنمط النقل الجماعي والنقل الفردي.

"خدمات النقل الحضري في الأحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

- شبكة النقل: هي مجموعة الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط ولذلك يمكن أن نجد شبكة نقل برية، بحرية وجوية كما يمكن أن نجد كذلك شبكة نقل حضري وشبكة نقل في ضواحي المدينة وما بين المدن. (طرافي، محمدي، 2011، ص 7)

-المسلك المتبع: يشمل المسلك أو المسار الطريق التي يتم استخدامها أثناء التنقل داخل المدينة يمكن للمسلك المتبع أن يتغير أثناء احتقان المرور أو في حالة وجود نشاط معني لكن في الغالب يبقى ثابتا.

-المقصد: أو الوجهة النهائية المراد بلوغها يؤثر على توزيع الأنشطة الاقتصادية في الوسط الحضري للمدينة بشكل كبير في تغير المقصد المطلوب، إلا إذا كانت وجهة المتنقل هي العمل. (بلخضر، 2010/2011، ص 15-16)

4. الإجراءات المنهجية للدراسة:

من أجل تحديد أهم المشكلات المتعلقة بتسيير خدمات النقل الحضري تم اتباع الخطوات المنهجية التالية:

أ- المنهج:

المنهج المتبع في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي من خلال عرض وتحليل مختلف المعطيات المتوفرة عن الموضوع تحليلا علميا موضوعيا، حيث يعبر عن الحقيقة في الميدان من أجل الوصول إلى النتائج التي يفرضها منطق تحليل الأسباب وربطها بمسبباتها، وتم الاعتماد أساسا على المدخل الكيفي في الوصف والتحليل للمشكلات المتعلقة بالنقل الحضري للحي الجديد المدروس.

ب- العينة:

العينة هي تلك المجموعة من العناصر أو الوحدات التي يتم استخراجها من مجتمع البحث ويجري عليها الاختيار أو التحقق على اعتبار أن الباحث لا يستطيع موضوعيا التحقق من كل مجتمع البحث نظرا إلى الخصائص التي يتميز بها هذا المجتمع (سبعون، 2012، ص 135)

وفي هذا الموضوع والذي يهدف إلى معرفة أهم مشكلات تسيير خدمات النقل الحضري في حي حملة 1 وما هي أسبابها، ونظرا لاستحالة القيام بالدراسة الميدانية على كل الأحياء الجديدة (كل المنطقة الحضرية الجديدة حملة 1) وذلك لأنها تحتوي على أكثر من 3720 وحدة سكنية وتسكنها كثافة سكانية عالية تقدر بأكثر من 14876 نسمة تتوزع على أكثر من 22 حيا سكنيا(مديرية السكن والتجهيزات العمومية، 2014/2015) وهي من الأحياء الأولى التي تم السكن فيها وهذا ما يجعل هؤلاء السكان أكثر دراية من باقي السكان بأهم مشكلات تسيير خدمة النقل الحضري والتي يلاحظونها من بداية إقامتهم بالحي، وبالتالي تم استخدام العينة العرضية، حيث يختار الباحث مجموعة من المبحوثين الذين يلتقي معهم بالصدفة في الحي مجال الدراسة سواء في المحلات أو الطريق أو موقف الحافلة أو حتى في الحافلات للتحقيق بصفة مباشرة مع الأشخاص الذين يستعملون وسائل النقل اليومية.

ج- أدوات جمع البيانات:

يلجأ الباحث إلى أكبر عدد ممكن من أدوات جمع البيانات التي تخدم موضوعه، وتضيف إليه قرائن علمية، وكذا الإحاطة بموضوع البحث بصفة كاملة للوصول إلى نتائج دقيقة وواضحة، وبما أن الباحث اختار المدخل الكيفي كأنسب الطرق المساعدة على وصف وتحليل المشكلات المتعلقة بالنقل الحضري فقد تمت الاستعانة بالملاحظة كأداة رئيسية وتم تدعيمها بالمقابلة وبعض السجلات والوثائق الإدارية لمساندة ودعم البحث الميداني بالبيانات اللازمة للدراسة الكيفية.

- **الملاحظة:** تعتبر الملاحظة من أهم أدوات جمع البيانات لأنها تجعل الباحث يعايش مختلف المشكلات الاجتماعية كما هي في الواقع ثم نقل ما يحدث وتسجيله وبالتالي فهي الوسيلة الأولى التي تربط الباحث ببحته وقد تم استخدام الملاحظة المباشرة للتعرف على مجال الدراسة وموقعه وجمع البيانات المختلفة عن الجو العام للحياة اليومية للسكان وملاحظة أماكن توقف الحافلات وانتظار الركاب ومحاوله الحصول على بيانات حول مشكلات تسيير خدمات النقل الحضري من سكان الحي وكذا الاقتراحات التي يرونها تساعد في التخفيف من هذه المشكلات التي تؤرقهم .

- **المقابلة:** تستغل هذه الأداة لجمع البيانات حول الموضوع من خلال مقابلة بعض المسؤولين عن قطاع النقل سواء في مديرية النقل أو المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لمعرفة ظروف العمل وكيفية تنظيم واستغلال الخطوط في الأحياء الجديدة وكذا برنامج العمل اليومي والمشكلات التي يواجهونها في تسيير خدمة النقل الحضري و التعرف على أهم الأساليب المستعملة من طرف المسؤولين للتحكم في مخطط النقل في الحي الجديد حملة 1.

- **السجلات والوثائق:** تم الحصول على بعض السجلات والوثائق المتعلقة بالبحث من البلدية المركزية ومديرية التجهيز والعمران ومخططات معمارية للاطلاع على عدد الأحياء والمسكن وعدد السكان وكل ما يخص المنطقة مجال الدراسة وكذا زيارة مديرية النقل ومكتب النقل البري للمسافرين وذلك لمعرفة كيفية استغلال خطوط النقل وتنظيمها من طرف المصالح المختصة والحصول على بعض المراسيم والقوانين التنظيمية التي تحدد القانون الأساسي والمنظم للنقل في الولايات وكذا وثائق من المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، وأهم الدراسات التي تناولت النقل ومشكلاته والاطلاع على الحلول المقترحة.

5. أهم نتائج الدراسة:

خلصت الدراسة الراهنة إلى تحديد مشكلات متنوعة تعرقل تسيير قطاع النقل الحضري في الحي المدروس، وتمنع من تقديم خدمات حضرية ذات جودة في هذا المجال، ويمكن تصنيف هذه المشكلات إلى ما يلي:

أ. المشكلات المتعلقة بالجانب التصميمي

توضح الصورة الموالية بعض المشاكل المتعلقة بتصميم المواقع في الحي الجديد حملة1:

الصورة 01: أحد مواقف الحافلات في الحي الجديد حملة 1.



المصدر: تم التقاطها من طرف الباحث يوم 16 مارس 2019

نلاحظ من خلال الصورة أن هناك العديد من المشاكل المتعلقة بالتصميم، بداية نجد أن التهيئة الحضرية للموقف غائبة تماما، وهو عينة من المواقف التي من الواضح أنه يعترها نقص في التجهيز، فالموقف غير مغطاة ولا تضمن للمتنقل عدم تعرضه للأمطار، الشمس، الرياح،... إلخ، وكذلك نلاحظ انعدام التجهيزات الضرورية للمواقف مثل أماكن الجلوس، هاتف عمومي... إلخ، كما أن المواقف تنعدم فيها الأعمدة المرشدة التي تبين فيها المعلومات الضرورية، رقم الخط، خريطة الشبكة... إلخ.

وبالعودة إلى النظرية البنائية الوظيفية، يمكن القول أن هذه النقائص تشير إلى الاعتلالات الوظيفية التي نشأت من تخلخل البناءات الاجتماعية المسؤولة عنها: والحديث هنا يكون عن طبيعة العلاقات الاجتماعية بين المصممين والمنفذين والمشرفين والساكنة، أي أن تلك النقائص مرجعها إلى عدم تشكيل البناء الاجتماعي بشكل جيد، فالتفاعل الديناميكي المستمر بين هذه الجهات هو ما يؤدي إلى تجسيد الحاجيات الاجتماعية في مجال النقل، وأي قطيعة اجتماعية بين الأفراد أو اختزالها في إنجاز القليل (بدافع الريح الاقتصادي من المشاريع) سيؤثر على بنية العلاقات ووظيفة النسق (النقل) والأمر هنا يعود بالسلب على المجتمع المحلي: حيث تبدو الاختلالات الوظيفية للعيان بشكل يومي ليس فقط في نسق النقل، مثلما يظهر عبر عرقلة السير المنتظم للخطوط، من كثرة السؤال عن المحطات التي تصل إليها الحافلات، وغموض طريقة سير السائقين، وفوضى ركن العربات على الأرصفة، وإنما يتعدى تأثيرها إلى الأنساق الاجتماعية الأخرى: فيكون التذمر باديا على نفوس الناس، والتعب الجسدي من الوقوف، وبالتالي ينعكس ذلك على تعب العامل قبل بداية العمل، وتعب الآباء والأمهات قبل الوصول إلى المنزل، وعرقلة الأنشطة الاقتصادية وتأثرها، وغير ذلك من الآثار الجانبية.

إن غياب التجهيز الحضري الخاص بخدمات النقل يعكس مكانة هذا العنصر في استراتيجيات التخطيط العمراني للمدن والأحياء الجديدة، التي بدل أن تعتبر أحواضا للحياة أضحت مجرد مرآقد موسعة لا يهتم كيفية الوصول إليها ولا إلى النشاطات الاجتماعية الواجب توفرها على غرار النقل والأمن والصحة وغير ذلك. وبالتالي فعوض التفكير في تعزيز الفضاء المرافق لمحطات النقل (إعلانات، خدمات لذوي الاحتياجات الخاصة،...) أصبحنا نفكر في عملية إنشاء هذا المرفق بالدرجة الأولى. هذه الأمور كلها تؤثر على رضا المواطنين، الذين رسموا تمثلا اجتماعيا لخدمات النقل مواز للمعاناة والفقير الاجتماعي وسلطة الآخرين عليهم (من لا يعجبه

"خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

النقل العمومي فليأخذ سيارة أجرة، عبارة تتردد على شفاه سائقي الحافلات ومراقبي النقل، الذين اكتسبوا سلطة على هامش الفوضى التي نشأت من اختلال البناء وضمور الوظيفة).

الصورة 02: أحد مواقف الحافلات في الحي الجديد حملة1.



المصدر: تم التقاطها من طرف الباحث يوم 16 مارس 2019

زيادة على ذلك توضح الصورة 02 أن الطرق في الحي الجديد حملة1 ضيقة ولا يوجد بها حقل قيادة حافلات النقل الحضري التي تضطر إلى استخدام الحقل الجانبي (المصمم لركن السيارات) من أجل التوقف أو كمحطة في الخط الذي تشغله، ما يعكس غيابا للتصميم الهندسي الملائم للفضاء الحضري الجديد، حتى أن صدغ المحطة غير موجود، وهنا يمكن إرجاع هذا المشكل إلى ثلاث عوامل: إما أن المهندس لم يقيم بتصميم الطريق ليكون فيه خط نقل حضري، أو أن الجهات المعنية لم تلتزم بالتصميم المقدم لاعتبارات مالية أو غيرها، أو أن الخط موجود والمواقف موجودة لكنها لا تعكس حاجيات الساكنة (موقف بعيد جدا عن تركز السكان مثلا).

هذا يعود حسب النظرية البنائية الوظيفية الى نقص التنسيق الوظيفي بين المهندسين وسكان الحي والهيئات المسؤولة عن متابعة المشاريع، فالقطيعة الموجودة بين هذه الأنساق أدت الى ديناميكية مختلة مثلما نراها في خدمة النقل الحضري، فلا السكان راضون عن نتيجة المشروع، ولا المهندسون يدركون حجم الأخطاء التي وقعوا فيها أثناء تصميمهم للحي، ولا الجهات المعنية قامت بوظيفتها عبر المتابعة ودراسة احتياجات الساكنة بشكل دقيق. والنتيجة النهائية توضحها الصورة الموالية، التي تعبر عن الحالة الصعبة لحركة السير على مستوى الحي الجديد، فبالرغم من تسميته، إلا أنه يعاني أكثر من الأحياء القديمة من أزمة السير والاختناق المروري والأزدحام عند بعض النقاط خاصة في فترات الذروة. الشيء الذي يعكس نظرة المسؤولين عن تصميم وتسيير الحي وخصوصا عدم اكتراثهم للمشاكل التي ستنتج من انعدام التوازن بين الكثافة السكانية للحي وحجم حظيرة المركبات النشطة في هذا الفضاء.

الصورة 03: عينة من الازدحام في الحي الجديد حملة1



المصدر: تم التقاطها من طرف الباحث يوم 16 مارس 2019

ب- المشكلات المتعلقة بالجانب الاقتصادي:

تستعمل نسبة كبيرة من الساكنين النقل الحضري سواء للتنقل إلى العمل أو لزيارة الأقارب أو للتسوق في وسط المدينة، ويستعمل الإناث أكثر من الذكور الحافلات لفضاء حاجاتهم، فيما يلجأ الذكور إلى استخدام سياراتهم أو سيارات الأجرة، وحسب الاستطلاع من عينة البحث فإن الفرد الواحد يصرف حوالي 100 دينار في المتوسط يوميا في التنقل بالحافلة للعمل أو للدراسة أو غيرهما والعودة للمنزل.

هذه المعطيات كان لها انعكاسات اقتصادية واجتماعية على النقل في هذا الحي، إذ أن ارتفاع نسبة استخدام النقل الحضري دفع بالكثير إلى رؤيته كمصدر للدخل وعليه الاستثمار فيه، في مقابل تمثلات اجتماعية تربط النقل الحضري بالفقر وانعدام المساواة الاجتماعية بين مستعمليه وبين أصحاب السيارات الخاصة، وتدني الخدمات لا تعكس قدرة العاملين على تجديد مركباتهم، وإنما تأتي من قيم اقتصادية بدل القيم الاجتماعية والبيئية، حيث أن الخلفية الاقتصادية التي يتبناها المستثمرون في هذا القطاع هي تعظيم الربح من الآلة والإفراط في استخدامها قبل إعلان إتلافها حتى وإن كان العمر الافتراضي لها قد تجاوز ذلك بمراحل.

ج- المشكلات المتعلقة بالجانب القانوني:

هناك خيطان لهذا الحي، يعمل عليهما 8 حافلات للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري، و45 حافلة خاصة، تصل كلها إلى هذا الحي من مختلف أحياء المدينة وكذا محطات نقل المسافرين، وذلك في حلقة من السير حيث تأتي كل حافلة وتلحق باللاحقة خلال مدة تصل من خمس دقائق إلى عشرة حسب شغور الطريق.

ان استغلال الخطوط الحضرية من طرف مديرية النقل كان بدون دراسة، الأمر الذي أدى إلى زيادة عدد هائل في الحظيرة المستغلة على هذا الخط الحضري الذي بلغ عددها 53 حافلة. (مقابلة مع السيد رئيس مصلحة نقل المسافرين، 2019/04/21)

"خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

عدم وجود الصرامة في تطبيق قوانين المرور زاد من المشاكل في الخط، فانعدام تواجد أعوان الأمن لتنظيم المرور وتطبيق العقوبات على المخالفات أدى إلى زيادة المخالفات من طرف الناقلين. ووجود المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري أدى لزيادة المنافسة مع الخواص، الذين يستعملون بعض الوسائل لتدارك عجز حافلاتهم، كالسرعة داخل الوسط الحضري، واستعمال المنبه عالي الصوت بطريقة مستمرة لكي يخلي له المارة وبقية المركبات الطريق ليلحق بسرعة للموقف الموالي لنقل أكبر عدد ممكن من المتنقلين. كذلك التوقف على كل شخص بجانب الطريق دون مراعاة عرقلة السير أو الحوادث الناتجة عن هذا التوقف المفاجئ في كل مكان.

د- المشكلات المتعلقة بالعتاد:

معظم الحافلات التي تستغل في هذين الخطين يعود استعمالها في السير إلى سنة 1992، أي أن عمرها 26 سنة. وهي حوالي 45 حافلة، والمثال عنها موجود في الصورة الموالية، أما حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري فسنة سيرها 2008، وعمرها عشر سنوات؛ إلا أن الملاحظ أن الحافلات القديمة تطرح الكثير من الدخان، ما يضييق المسافرين والمارة. كذلك ينتشر التلوث في أرجاء الموقف، كما أن نقل عدد كبير من المواطنين دفعة واحدة يتسبب في وقوع بعض الحوادث والمناوشات، مع تضايق المسافرين من هذه الحالة، خاصة في فصل الصيف ووقوع بعض الأعطال في الحافلات مما يزيد من معانات المواطنين و تدميرهم من الوضعية العامة للنقل في هذا الحي.

الصورة 04: عينة من الحافلات الخاصة بخطوط الحي الجديد



المصدر: تم التقاطها من طرف الباحث يوم 16 مارس 2019

وكبر حضيرة الخط الحضري يلاقي نفس المشكل لجميع الخطوط الحضرية الأخرى، فإزدحام هذه الخطوط وسوء تنظيمها أدى إلى تدني الخدمة المقدمة وعدم وجود حتى التجهيزات الضرورية لكل محطة (مكان انتظار، لافتة المعلومات...) وعدم تهيئتها مما زاد من تدني خدمات المحطة على جميع الخطوط.

هـ- المشكلات المتعلقة بالتنظيم:

يعتبر السائقون والمرافقون لهم الفئة التي تقدم الخدمة بصورة مباشرة للمتقلين. ومن أهم المشكلات المتعلقة بهذا الجانب نجد:

"خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

وجود نسبة كبيرة من السائقين الذين لا يزالون شبابا، ولم يتلقوا تكوينا كافيا في سيطرة الحافلات، وكذا أسلوب التعامل مع المسافرين: فنجد هؤلاء الشباب لازالوا يسوقون بطيش، الشيء الذي يؤدي في كثير من الأحيان إلى حوادث مع السيارات أو بقية المركبات، زيادة على استعمال الموسيقى بصوت مرتفع والصراخ على المسافرين، ناهيك عن الشجارات التي لا تنتهي مع بقية السائقين حول أحقية التوقف والوقت وكذا الدور. كما أن هناك ضعفا على مستوى مدارس تعليم السيادة، سواء من ناحية الأسئلة والتكوين، أو حتى من ناحية الأساليب المستعملة في التدريب والتكوين.

افتقارهم لأخلاقيات المهنة والعمل الفوضوي زاد من تعقيد الأمور وجعل ساحة النقل تعج بالشباب المستهتر والذي لا يعطي أدنى أهمية لحياة الأفراد أو تقديم خدمة ذات نوعية جيدة (مقابلة مع السيد رئيس مصلحة نقل المسافرين، 2019/04/21).

هنا من الناحية السوسولوجية يمكن ان نعتبر المواطنين و سائقو الحافلات كانساق اجتماعية لها رد فعل معين اتجاه الموقف الاجتماعي الذي خلقته مديرية النقل في تنظيم النشاط بتطبيق القوانين و النصوص التنظيمية هل بالتكيف مع هذا الموقف و تطبيق و الانصياع او بالمبادرة و الابداع في تطبيقها بما يخلق المنفعة العامة و الخاصة او كسر القوانين او تشكيل قوانين داخلية بين النقل و القائمين عليه وكذا السكان، دون الرجوع الى المديرية و هذا ما نراه في الميدان حيث يسعى سائقو الحافلات لتشكل قوانين داخلية سواء فيما بينهم او بينهم وبين المواطنين فنجدهم يتوقفون بحافلاتهم في كل الاماكن وذلك لتلبية رغبات المواطنين لإنزالهم في كل مكان دون مراعاة لسلامتهم او سلامة من حولهم من مركبات في الطريق ونفس الشيء بالنسبة للركوب فيتوقفون كلما وجدوا شخص في الطريق ينتظر الحافلة بمجرد رفعه ليده ليركب هذا من جهة. ومن جهة اخرى هناك تفاهم بين اصحاب الحافلات الذين يتفاوضون على الكثير من الامور كتقسيم الوقت وقد يأخذون وقت اكثر مما تقدمه الادارة لهم. وهذا ما يؤثر سلبا على تسيير خدمة النقل الحضري.

خاتمة:

انطلاقا مما سبق يمكن القول أن هناك الكثير من المشكلات التي تواجه عمليات تسيير خدمات النقل الحضري في الأحياء الجديدة، وذلك من خلال مختلف الجوانب المؤثرة في هذه الخدمة، سواء تعلقت بالجانب التصميمي لهذه الأحياء، أو الجانب الاقتصادي. حيث يعتبر النقل الشريان الحيوي لمختلف الأماكن الحضرية. كذلك بروز مشكلات متعلقة بالجانب القانوني والتنظيمي وحتى مشكلات متعلقة بنوعية العتاد المستعمل في خدمة النقل.

إن تفاعل كل هذه الجوانب المختلفة تجعل من خدمة النقل الحضري خدمة رديئة أو خدمة سيئة، لأنه كلما تفادينا مشكلات التسيير في هذه الجوانب وتم تذليل الصعاب فيها يمكن ان نصل إلى خدمة ذات جودة عالية والعكس سيحول دون ذلك

من خلال هذه الدراسة التي موضوعها مشكلات تسيير النقل الحضري في الأحياء الجديدة دراسة ميدانية بالحي الجديد حملة 1 يمكننا ان نضع مجموعة من التوصيات كما يلي:

"خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

- اعداد دراسات تخص الخدمات الحضرية في كل الاحياء الجديدة والقديمة والخروج بنتائج واقتراحات تساعد على تنظيم هذه الخدمات.
- على المسؤولين على ميدان النقل النزول إلى الميدان ومراعاة مشاكل تسيير ومحاولة التحاور مع المواطنين للوصول إلى طرق فعالة في ضبط وتنظيم حركة المرور وتسيير مختلف المرافق.
- القيام بحملات توعية للحفاظ على تجهيزات المواقف والحرص على نظافتها.
- العمل على تحسين تخطيط المناطق الحضرية الجديدة خاصة من ناحية اتساع الشوارع ومواقف السيارات.
- وضع بنك من المعلومات تحت سيطرة مؤسسات النقل وحثها للقيام بدراسات مستقبلية.

المراجع:

1. أيوب، س. إ. (2002). اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر.
2. البغدادي، م. (1998). التعلم والصحة في محافظة الاسماعيلية، دراسة جغرافية الخدمات، أطروحة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافية، القاهرة: كلية الآداب جامعة عين الشمس.
3. بلخضر، ش. (2010-2011)، مشروع القطر الحضري (tramway) لمدينة باتنة: دراسة إستراتيجية، باتنة: رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير غير منشورة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير.
4. خميس الزوكة، م. (2000)، جغرافية النقل، مصر: دار المعرفة الجامعية.
5. دبله، ف. (2012). تحديد الموقف الاستراتيجي والمنهجي للباحث في علوم التسيير، كيف ولماذا؟، أشغال الملتقى الوطني الأول حول إشكالية العلوم الاجتماعية في الجزائر، واقع وأفاق، ورقة: كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية.
6. الدليبي، خ. ح. (2009). تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية، عمان: دار الصفاء للنشر والتوزيع.
7. رشدي، س. (2012). جمعيات الأحياء في التجمعات الحضرية الجديدة دراسة ميدانية بالتجمعات الحضرية الجديدة علي منجلي قسنطينة، سطيف: مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، العدد 16، جامعة سطيف 2.
8. سالم، م. ت. (1985)، هندسة النقل والمرور، بيروت: دار الراتب الجامعي.
9. سبعون، س. (2012)، الدليل المنهجي في اعداد المذكرات والرسائل الجامعية في علم الاجتماع، الجزائر: دار القصة للنشر.
10. سعيد عبده، (2008)، جغرافية النقل الحضري مفهومها ميدانها ومنهجها، الكويت: الجمعية الجغرافية الكويتية.
11. الشرقاوي، أ. (2000). إدارة الأعمال، الوظائف والممارسات الوظيفية. بيروت: دار النهضة العربية.
12. العايش، ع. ع. و بوسالحي، ع. (2016). المجتمع المدني آلية لبعث التنمية في المجتمع الجزائري، تنمية الخدمات الحضرية نموذجا، خنشلة: مجلة الحقوق والعلوم السياسية، المجلد 3، العدد 2.
13. عشمراوي، س. د. (2005). تنظيم وإدارة النقل، الأسس، المشكلات، الحلول، الرياض: دار المريخ.
14. عقون، ش. (2016). أثر جودة الخدمة على العملاء دراسة حالة، مجلة ميلاف للبحوث والدراسات، العدد 3.
15. فؤاد بن غضبان، ف. (2017). أنشطة الخدمات وإدارتها الحضرية مفاهيم وأسس. ط1، عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع. عمان.
16. قانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، المجلد 25 العدد 19.
17. مديرية السكن والتجهيزات العمومية (2014-2015)، تطور الحضيرة السكنية بالنسبة لعدد السكان، باتنة.
18. مصلح الزوي، ص. (212)، علم الاجتماع. عمان: دار النهضة العربية.

"خدمات النقل الحضري في الاحياء الجديدة: التسيير والمشكلات" عبد السلام بغزيم و إسماعيل بن السعدي

19. معلوف، و. (2010). المنجد في اللغة: مادة (ش ك ل): ومادة (ح ل ل). بيروت: المطبعة الكاثوليكية.
20. مقابلة مع السيد رئيس مصلحة نقل المسافرين، مديرية النقل لولاية باتنة يوم 2019/04/21 الساعة الثالثة مساء.
21. مقابلة مع السيد رئيس مصلحة نقل المسافرين، مديرية النقل لولاية باتنة يوم 2019/04/21 الساعة الثالثة مساء.
22. <https://hawzah.net/ar/Book/View/45308/33096/>تعريف-المشكلة
23. Dictionnaire La ville et l'urbain .