وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر الـوادي
كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية
قسم: العلوم الاجتماعية
شعبة :علم الاجتماع الحضري

النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل

–دراسة ميدانية على طلبة سنة أولى قسم العلوم الاجتماعية بجامعة الوادي –

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علم اجتماع الحضري

إعداد الطالبين :

- سيد عبد القادر
- لعميري سليم

إشراف الأستاذة:

– عريق لطيفة

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ	الصفة	الجامعة
د.نبار ربيحة	رئيساً	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي
د. لطيفة عريق	مشرفاً	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي
د. الحبيب الود	مناقشاً	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي

السنة الجامعية : 2017/2016

شكر وعرفان

الحمد لله والشكر لله عز وجل حمدا يليق بجلاله على توفيقه لنا لإتمام هذا البحث ويسر لنا الأمور وذلل لنا الصعوبات وأعاننا عليها، وعلى اتمامه، ثم نتوجه بالشكر الى الأستاذة المشرفة التي كانت لنا مرشدة وموجهة ، الدكتورة عريق لطيفة وكانت نعم المعين في اتمام هذا العمل وخروجه الى النور، كما لا يفوتني أن أتقدم بكامل تقديري وتشكراتي الى ادارة علم الاجتماع ومؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري بالوادي خاصة الى السيد كمال بن موسى ، كما نشكر كل من ساعدنا في انجاز هذا العمل ومد لنا يد العون من قريب أو بعيد.

ملخص الدراسة:

تهدف الدراسة الحالية بعنوان " النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل". إلى التعرف على مشكلات التنقل السكان في منطقة الوادي وقد شملت على مجموعة من الأسئلة الفرعية نذكر منها :

هل تزايد النمو السكاني يؤدي إلى تزايد مشاكل النقل داخل المناطق الحضرية؟

هل تزايد العمران يؤدي إلى خلق مشاكل في النقل داخل المناطق الحضرية ؟

وقد اعتمدت على المنهج الوصفي ، حيث تم اختيار عينة قصدية قدرت ب63 طالب سنة أولى علم الاجتماع جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي وعلى جملة من أدوات جمع البيانات وهي : (الاستمارة ، الملاحظة ،المقابلة). وتوصلت الدراسة إلى جملة من النتائج وهي :

التزايد في النمو السكاني يؤدي إلى الاكتظاظ في حافلات النقل الحضري غير كافي في المنطقة التي تمت دراستها.

يؤدي التزايد العمراني إلى خلق الكثير من المشاكل وذلك بسبب المنطقة العمرانية التي يقطن فيها المواطن والاتجاه الذي سيسلكه ويمكن القول أنه يقطن بمنطقة عمرانية كبيرة ، لهذا عندما يقف في المحطة تكون حافلات النقل الحضري موجودة .

Study Summary

The current study is entitled "Urban Growth and its relationship to transport problems". To identify the problems of population mobility in the valley area. It has included a set of sub-questions including:
- Is growing population growth leading to increased transport problems within urban areas?
Is urbanization leading to problems in transportation within urban areas
It was based on the descriptive approach, where a target sample was selected with 63 students in the first year of Sociology, University of Martyr Hama Lakhdar in Wadi
The study relied on a number of data collection tools: (form, observation, interview). The study reached a number of results
The increase in population growth leads to overcrowding in urban transport buses is insufficient in the area studied
Urban growth is creating many problems because of the urban area in which the citizen lives and the direction he will take. It can be said that he lives in a large urban area, so when he stands in the station, the urban transport buses are there
In the opposite view, they live in areas far from the bus station where there are no institutions or public areas

فهرس المحتويات

- شكر وعرفان
- ملخص الدراسة
- مقدمة.....أ- ب.

الفصل الأول : الاطار المفاهيمي للدراسة

أولا – الاشكالية 4
ثانيا – أسباب اختيار الموضوع.....5
ثالثا – أهمية وأهداف الدراسة..... 5
رابعا – منهج وفرضيات الدراسة.....5
خامسا– المفاهيم الأساسية للدراسة.....6
سادسا– الدراسات السابقة.....11

الفصل الثاني : التنمية الحضرية وأهم نظرياتها

تمهيد.....15
أولا– مظاهر النمو الحضري.....16
ثانيا– عوامل النمو الحضري..... 23
ثالثا– مشكلات النمو الحضري.....30
رابعا– نظريات النمو الحضري.....36

الفصل الثالث : سوسيولوجيا النقل وأهم مشكلاته

تمهيد..... 44
أولا– أهمية وأهداف النقل..... 45
ثانيا– الأنواع الأساسية للنقل.....46
ثالثا– خصائص تنظيم التنقلات..... 48
رابعا– أسباب مشكلات النقل..... 49

الفصل الرابع : الاطار المنهجي للدراسة

أولا– مجالات الدراسة.....54
ثانيا– اختيار عينة الدراسة.....56
ثالثا– أدوات جمع البيانات.....57
رابعا– أسلوب التحليل..... 59

الفصل الخامس: تحليل البيانات و تفسيرها و الاستنتاجات العامة

أولا– عرض وتحليل البيانات..... 61
ثانيا– النتائج العامة للدراسة..... 73
ثالثا– الاجابة عن تساؤلات الدراسة..... 75
الخاتمة..... 78
قائمة المراجع.....79
الملاحق

فهرس الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	يوضح جنس إفراد العينة.	61
02	يوضح سن أفراد العينة.	61
03	يوضح الحالة العائلية لأفراد العينة.	62
04	يوضح مدى اكتظاظ حافلة النقل الحضري بالركاب في المنطقة محل الدراسة.	62
05	يوضح مدى كفاية حافلات النقل الحضري للسكان الذين يعيشون في منطقة عيش أفراد العينة	63
06	إذا كانت الإجابة بنعم ، عن توفر حافلات النقل الحضري بالمنطقة محل الدراسة	63
07	يوضح مدى وجود حافلات النقل الحضري كلما اتجه أفراد العينة لموقف الحافلات	64
08	يوضح مدى وجود الصعوبات في التنقل بين أحياء مدينة الوادي	64
09	يوضح مدى تعرض أفراد العينة في حافلات النقل الحضري والشبه الحضري للمضايقة في الحافلة	65
10	يوضح مدى ما توفره حافلات النقل الحضري والشبه الحضري من مستلزمات الأمن	66
11	يوضح كيفية معاملة كل من السائق و القابض للركاب في حافلات النقل الحضري والشبه الحضري.	66
12	يوضح مدى تعطل حافلات النقل الحضري والشبه الحضري بأفراد العينة أثناء ركوبهم	67
13	يوضح وجود لوحات خطوط توجه حافلات النقل الحضري والشبه الحضري	67
14	يوضح مدى اعتبار أفراد العينة أن تسعيرة النقل مناسبة لهم.	68
15	يوضح مدى قرب وبعد مواقف حافلات النقل الحضري والشبه الحضري من مناطق عيش أفراد العينة	68

16	يوضح مدى توافق انطلاق ووصول الحافلة في الوقت المحدد بالنسبة لأفراد العينة	69
17	يوضح كيف يجد أفراد العينة مرور حافلات النقل الحضري عبر محطات النقل المختلفة.	69
18	يوضح مدى وصول حافلات النقل الحضري الى معظم المناطق التي يرغب أفراد العينة الوصول إليها	70
19	يوضح مدى توفير المؤسسة العمومية للنقل الحضري من خدمات بواسطة الحافلات بحسب رأي أفراد العينة	70
20	يوضح قابلية تغيير أفراد العينة لحافلات النقل الحضري والشبه الحضري عدة مرات من أجل الوصول إلى منطقة قريبة	71
21	يوضح مدى تفاقم مشكلة النقل لدى أفراد العينة عند انتقالهم لمناطق أخرى داخلية بمنطقة الوادي	71
22	يوضح أهم السبل لتحسين النقل الحضري في منطقة الوادي حسب رأي أفراد العينة	72
23	يوضح توزيع نسب الهجرة من الريف الى الحضر سنة 1950-1990م	24

مقدمة

مقدمة:

تعد المدينة مركز تجمع السكان فهي تنظيم عضوي معقد وخليط من استعمالات الأرض المختلفة التي لا يمكن أن تؤدي وظائفها دون حركة الأشخاص والبضائع داخلها لذا فان هذه الاستعمالات نسجت لها عبر التاريخ وداخل المدينة شبكة من الشوارع مختلفة الدرجات، كما امتد نطاق التأثير الحضاري والاقتصادي والاجتماعي للمدينة إلى خارجها بفعل عامل النقل الذي يعد المسؤول على تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.

لكن مع نهاية القرن 20 أصبح للنقل دورا هاما في الحياة مما جعل الطلب عليه من الضروريات التي تتزايد بشكل مستمر وجعل التفكير في سياسات النقل الجماعي أكثر تطابقا مع الواقع حيث تتماشى مع المعطيات المحلية، وهذا لتحقيق خدمة نقل مثالية انطلاقا من الاستغلال العقلاني لما هو متوفر من امكانيات بشرية واقتصادية وطبيعية وتوالت التطورات في مجال الموصلات مع التطوارات التي مست جميع مجالات الحياة حيث أصبح للنقل وظيفة أساسية في تحقيق تكامل النشاط البشري والاقتصادي من خلال الربط بين مختلف الأحياء والمدن.

وقد عرف هذا التطور الذي مس مختلف وسائل النقل الحضري بالثورة التكنولوجية في مجال النقل، التي عدت أحد دوافع النمو الحضري في جميع مناطق العالم.

ويعد تنظيم النقل خاصة النقل الجماعي في العالم العربي من أول المسائل المطروحة ضمن قضايا التنمية والتهيئة المتعلقة بالمجال الحضري فحسن التنظيم الحضري يحسن التسيير والتكفل الامثل بالمشاكل الناتجة عنه وتعد الجزائر أحد هذه الدول العربية التي عانت كثيرا بسبب مشكلات النمو الحضري التي رجعت سلبا على سير التنقلات داخلها وخارجها، الا أن في السنوات الأخيرة حاولت النهوض بهذا المجال حتى تستطيع تخفيف العناء على السكان وتيسير حركة التنقلات الاقتصادية.

ومنه جاءت هذه الدراسة لتوضيح مشكلات النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل داخل ولاية الوادي بالجزائر، وكانت خطة الدراسة كالأتي :

-**الفصل الأول:** الاطار المفاهيمي للدراسة تم فيه تناول كل من الاشكالية، أسباب اختيار الموضوع، أهمية أهداف الدراسة، المنهج والفرضيات، المفاهيم الأساسية للدراسة، والدراسات السابقة.

-**الفصل الثاني:** التنمية الحضرية أهم نظرياتها تم فيه تناول كل من :مظاهر النمو الحضري، وعواملها، ومشكلاتها وأيضا بعض النظريات.

-**الفصل الثالث:** سوسيولوجيا النقل أم مشكلاته تم فيه تناول كل من :أهمية أهداف النقل، والأنواع الأساسية للنقل، خصائص تنظيم التنقلات، وأخيرا أسباب مشكلات النقل.

الفصل الرابع: الاطار المنهجي للدراسة تم في تناول كل من : مجالات الدراسة، اختيار عينة الدراسة، أدوات جمع البيانات(الاستمارة ،الملاحظة، المقابلة....)،وأسلوب التحليل.

الفصل الخامس: تحليل البيانات وتفسيرها والاستنتاجات العامة تم فيه تناول كل من :تحليل البيانات وتفسيرها، الاستنتاجات العامة والخاتمة.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للدراسة

أولا – الإشكالية

ثانيا - أسباب اختيار الموضوع

ثالثا - أهمية وأهداف الدراسة

رابعا- منهج وفرضيات الدراسة

أولا- الإشكالية:

عرف العالم تزايدا سكانيا كان له دورا مهما في ظهور المناطق الحضرية داخله، وقد صاحب ذلك تطورا متسارعا للمدن وامتداد مجالاتها وازدياد لعددها نتيجة تحرك السكان إلى الضواحي والاتجاهات المختلفة المتمثل في التنقل الداخلي والهجرة بأشكالها إلى هذه المدن، عجلت الحافلات التي تعتبر من أهم مظاهر تطور وسائل النقل في القرن العشرين في تطوير المناطق الحضرية بسبب ما تحتويه المناطق الحضرية من عناصر جذب.

وبما فيها من وسائل الترفيه وفرص العمل ورغد العيش وتوفر كل وسائل الراحة مما يدعو الكثيرين إلى التمسك بحياة المدينة واعتبارها مركز تلبية المصالح وقضاء الحاجات المختلفة للأفراد الذين يعيشون داخلها .

ففي الوقت الذي تعرف فيه المدينة أو المناطق الحضرية اليوم زيادات حجم التنقلات الفردية والجماعية داخلها كان للنقل وظيفة مهمة تتمثل في تحقيق تكامل النشاط البشري من خلال تبادل المنتجات والأنشطة ونقل الأشخاص .

ومنه يمكن طرح التساؤل الرئيسي الاتي :

إلى أي مدى يساهم النمو الحضري في تزايد مشكل النقل داخل مدينة الوادي ؟

واندرجت عنه جملة تساؤلات فرعية وهي :

1-هل تزايد النمو السكاني يؤدي إلى تزايد مشاكل النقل داخل المناطق الحضرية ؟

2-هل تزايد العمران يؤدي إلى خلق مشاكل في النقل داخل المناطق الحضرية ؟

3-هل تزايد الهجرة للمناطق الحضرية يؤدي إلى تزايد مشاكل النقل داخلها ؟

ثانيا-أسباب اختيار الموضوع:

ترجع أسباب اختيار الدراسة الحالية والتي بعنوان النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل إلى جملة من المبررات وهي :

1 إبراز أهمية ارتباط الحركة التنقلية لمنطقة الوادي بمختلف الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية التي يمارسونها.

2-التعرف على مشكلات تنقل السكان داخل منطقة الوادي خاصة مع تزايد الكثافة السكانية داخل المناطق الحضرية .

ثالثا-أهمية وأهداف الدراسة:

تعتبر عملية تحديد أهداف البحث من أهم خطوات البحث العلمي فهي الإطار العام لكل المعلومات المحصل عليها ومنه فان أهمية الدراسة الحالية التي بعنوان النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل تتمثل في:

1-التعرف على وضعية النقل العمومي داخل منطقة الوادي

2-التعرف على مشكلات تنقل السكان في منطقة الوادي .

3-التعرف على أهم مخططات التهيئة والتعمير لمخطط النقل الحضري لمدينة الوادي.

4-محاولة فك العزلة عن الأحياء والمناطق المنعزلة وربطها بمختلف الأحياء والمناطق الأخرى بمدينة الوادي.

رابعا- منهج وفرضيات الدراسة: تمثلت في :

1-منهج الدراسة : اعتمدت الدراسة الحالية التي بعنوان "النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل" على المنهج الوصفي والذي يعرف ب:هو طريقة من طرق التحليل والتفسير بشكل علمي منظم من أجل الوصول الى أغراض محددة لوضعية اجتماعية أو مشكلة اجتماعية، والمنهج الوصفي يعتمد على دراسة الظاهرة كما توجد في الواقع ويهتم بوصفها وصفا دقيقا ويعبر عنها كيفيا أو كميا ،فالتعبير الكيفي يصف لنا الظاهرة ويوضح خصائصها، أما التعبير الكمي فيعطيها وصفا رقميا يوضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها أو درجة ارتباطها

مع الظواهر الأخرى، حيث تم في دراستنا الحالية تحليل وتفسير المشاكل التي يعاني منها قطاع النقل في منطقة الوادي.

2-فرضيات الدراسة: تمثلت في:

- يؤدي تزايد النمو السكاني الى تزايد مشاكل النقل داخل المناطق الحضرية.
- يؤدي تزايد العمران الى خلق مشاكل النقل داخل المناطق الحضرية.
- تزايد الهجرة للمناطق الحضرية يؤدي الى تزايد مشاكل النقل داخلها.

خامسا-المفاهيم الأساسية للدراسة :

لقد اشتملت هذه الدراسة الحالية التي هي بعنوان النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل على جملة من المفاهيم الأساسية وتمثلت في :

1 -مفهوم التنمية الحضرية :

يعتبر النمو الحضري أو "التمدن" كما أطلقه عليه بعض الباحثين بأنه أكبر المشاكل في وقتنا الحاضر كالبيروقراطية والتخلف حيث أن الدول السائرة في طريق النمو سجلت في السنوات الأخيرة درجة مفاجأة من التحضر تمثل في الزيادة الديمغرافية الزيادة الطبيعية بالإضافة إلى الموجات البشرية نزحت من الأرياف بفعل الفقر وعدم توفر فرص العمل[1].

وعلى هذا مفهوم التحضر يقصد نسبة سكان المدن لمجموع السكان في المجتمع، وإن هذا المصطلح يعني اجتماعيات ولغويا عملية انتقاء اجتماعي من حالة التحضر، وعمليا فإنه يعني التخلي عبر الانتقال عن صفة الريف واقتناء صفة المدينة(الحضر) وبالتالي فهو التخلي عن خصائص واكتساب أخرى[2].

وهذا المصطلح له أكثر من تعريف نذكر منها:

-هو انتقال الناس من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية يقصد الإقامة الدائمة.

---

[1] عبد اللطيف بن أشنهوا، **الهجرة الريفية في الجزائر**، ترجمة عبد الحميد أقلي، المطبقة التجارية ،الجزائر، ص152 .

[2] عبد المنعم أنور، **الحضارة والتحضر**، دراسة أساسية لعلم الاجتماع الحضري ،مكتبة القاهرة ،1970 ص57.

ويعرف العالم الديمغرافي (وارن توبسونW.thopson) ظاهرة التحضر في دائرة معارف العلوم الاجتماعية بأنها حركة الناس من المجتمعات التي تقوم أساسا أو تقوم فقط على النشاط الزراعي إلى مجتمعات أخرى أكبر حجما بدور وهو النشاط فيها حول التجارة والصناعة والخدمات وغيرها من أوجه النشاط المتصلة لها[1].

وهذا التعريف يوضح نقطة أساسية وهي أن النمو الحضري لا تمكن حدوثه فقط بسبب زيادة سكان المدن بأي سبب كان، كما ورد في التعريف وإنما حدوثه بتطور الريف وتغيّر.

نظام الحياة فيه إلى الأحسن، فالنمو الحضري بناء على هذا التعريف حركة وتغير وفي هذا الصدد فهو يمر بمرحلة التحضر[2].

كما تشير إحدى وثائق اللجنة الاقتصادية لآسيا والشرق الأقصى التابعة لهيئة الأمم المتحدة إلى أنه يمكن تعريف ظاهرة التحضر في إطار معناه الديمغرافي البسيط بأنها: العملية التي تمثل بمقتضاها إلى تمركز في تجمعات تزيد عن حجم معين[3] .

يرى الدكتور" السيد عبد العاطي السيد" أن هناك اختلاف في معدلات التوازن بين السكان والموارد على العكس من النمو الحضري الغربي حيث أن هناك توازن ملحوظ بين الزيادة السكانية والموارد المتاحة وكشف عن عامل طردي للسكان من جوانب الريف مقابل عامل جذب لهم من خلال ما توفر في المراكز الصناعية من موارد وفرص عمل والذي وجد فيه الفائض السكاني فرصة أوسع للهجرة لمناطق أخرى لم تستغل بعد أن كان النمو الحضري في معظم الأقطار النامية مرفوقا بعامل طردي.

فقد دفع سكان الريف للإقامة في المدن وكان من نتيجة ذلك ارتفاع معدلات الكثافة للمدن النامية ما يفوق الموارد المتاحة وما يزيد الموقف صعوبة أن مثل هذه المناطق تكاد

---

[1] فاروق زكي يونس، علم الاجتماع: **الأسس وأساليب التطبيق** ،(د،د،ن)،القاهرة 1972، ص23.

[2] محمد على قطان، **دراسة المجتمع في البادية والريف والحضر**، دار الجيل للطباعة مصر 1979 ص501 .

[3] عبد اللطيف بن أشنهوا، مرجع سابق ص154 .

تنعدم فيها الإمكانيات الجديدة للتوسع لاستيعاب نموها السكاني الذي يتزايد يوما بعد يوم بمعدلات سريعة وأكثر خطورة[1] .

ومهما يكن من أمر الاختلاف دين العلماء حول تعريف دقيق للنمو الحضري إلا أنهم يتفقون في أنهم عندما يستخدمون مصطلح النمو الحضري يقصدون به الزيادة الطبيعية والهجرة "يشير النمو الحضري إلى تزايد أعداد ونسب سكان المدن واتساع حجمها نتيجة الهجرة من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية .

2- مفهوم النقل: يدفعنا واقع التعريفات التي تقدمها مختلف الدراسات إلى البحث من خلالها على تعريف شامل يأخذ بعين الاعتبار الأبعاد الكاملة لنشاط النقل كمقدمة لإشكالية وعلاقته بالقطاعات الأخرى وكذلك دوره في عملية الإنتاج الاجتماعي. وفي البداية يمكن تلخيص أهم التعريفات التي تناولت موضوع النقل حتى تصل إلى تعريف أكثر اتساقا وشمولا للدور الذي يؤديه النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال الوقوف على أهم التقسيمات التي تعرفنا على مشكل النقل ومن خلاله نقدم التعاريف التالية[2]

- يقدم "هانز إدلر" الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير "BIBA" تعريفا للنقل يقول: يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الآهلة بالسكان يبعضها، أي مع مراكز الاستهلاك .

يركز إدلر في هذا التعريف على مسألة العلاقة بين الإنتاج والاستهلاك كما يطرح في هذا الوقت نفسه موضوع الاتصال بين المناطق الآهلة بالسكان مؤكدا بذلك على دور النقل في التطور الحضري وتوسيع السوق أو تسهيل الانسياب الأبعد للمنتجات والأشخاص. ويعرف الاقتصادي الانجليزي "JM.Thomson" النقل على أنه: على الأغلب خدمة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع .

---

[1] السيد عبد العاطي السيد، **الإنسان والبيئة**، دار المعرفة الجامعية،(د،م،ن)، 1999 ،ص223 .

[2] هانز إدلر، **التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل**، ترجمة عبد القادر ولي، (د،د،ن)،بغداد، 1970، ص7

ويعرف الباحث المصري الدكتور على الحسن عبد الغني عمليات النقل على أنها: عبارة عن نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص والأشياء من مكان إلى آخر، وأن وظيفة النقل هي عبور عنصر بالزمان والمكان، ويترتب عليه خلق للبضائع الزمنية والمكانية، ويضيف بأن النقل يعتبر خدمة إنتاجية لأنه في حالات أخرى كثيرة يكون هدفا بحد ذاته مثلما تحدث للمسافر للتنزه أو المتعة وعندئذ يدخل النقل في عداد الخدمات الاستهلاكية[1].

فالدكتور مصطفى سليم فاضل يعتبر: أن النقل يساهم مساهمة أساسية في تكوين الإنتاج المادي للمجتمع. إلا أن هناك مفهومين متضادين حول دوره، حيث يعتبر وفق المفهوم الأول وكأنه إمتداد لعملية الإنتاج أي أنه تابع وليس مستقل .

وفي المفهوم الثاني وسيلة حينما يكون تابعا، ولكنه دافع للتنمية ومستقل عن عملية الإنتاج.[2]

ويشير "Maurice Bernadete" في هذا الموضوع:

أن نقل مادة أو كمية أو عدد من الأشخاص من منطقه إلى أخرى تختلف باختلاف وسيلة النقل ذاتها وأن النقل يعتبر الدعامة الأساسية التي يقوم عليها الاقتصاد الوطني، وهو بإنتاجه لخدمة النقل تخلق المنفعة وبنشر العمران ويساعد على الاستمرار ويؤدي إلى توحيد المجتمع وهو وفق كل ذلك سمة من سمات الدولة القوية .

وجاء على لسان الدكتور سعد الدين عشماوي الباحث المصري: "النقل بتوسيعه للسوق واستغلاله موارد مادية وبشرية لم تكن مستخدمة من قبل، إنما يرفع من الإنتاج وتحسن من نوعه، كما أنه يقدم الوسيلة لانتقال السلع والأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعا، ويساعد على توطن الأشخاص والمشروعات في الأماكن الأكثر ملائمة[3] .

وأخيرا نذكر من أدبيات الفكر الاشتراكي الذي يولي اهتماما واضحا لقطاع النقل أي يعتبره كارل ماركس: "الفرع الرابع في الإنتاج المادي بعد الصناعات(الإستخراجية والتحويلية

---

[1] عبد المحسن عبد الغني "**اقتصاديات النقل**" جامعة البصرة. العراق، 1979، ص15 .

[2] –مصطفى سليم فاضل، **تكلفة النقل والتوطن الصناعي في افريقيا**،(د،د،ن)،(د،س،ن)، القاهرة ص12 .

[3]– عبد المحسن عبد الغني ،مرجع سابق، 1979، ص15.

والزراعية) ويقسم النقل إلى نقل الإنتاج الداخلي وهو كجزء من عملية الإنتاج مثل نقل الفحم في المنجم أو نقل المعادن الداخلة في الإنتاج من ورشة إلى أخرى والقسم الثاني يتمثل في النقل العام وهو الذي يقوم بخدمة عملية الانتاج الاجتماعي باعتباره فرعا مستقلا عن فروع الإقتصادي الوطني[1].

ومن خلال بعض ملخصات هذه التعاريف التي قدمها باحثون ينتمون إلى مختلف المدارس التي تناولت فيها نشاط النقل باعتباره أحد أشكال الفعاليات البشرية المرتبطة بمستويات متنوعة من التنظيم والتقنيات المختلفة، وإذ تتشعب هذه التعريفات فهي تسمح لنا باستنتاج عدد من المؤشرات الرئيسية التي تناولها هؤلاء الباحثون والتي يمكن أن تكون بمجموعها الإطار الواسع والشامل لتعريف النقل، ومن هذه المؤشرات نذكر:

أ-ربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك والعكس .

ب-الربط بين مناطق الوطن المختلفة الحضرية والريفية وين الدول .

ج-توسيع نطاق العمران وتوسيع السوق الوطنية .

د-اعتبار النقل فعالية إنتاجية وخدمية أيضا .

هـ-كونه وسيلة وقد يكون هدفا بحد ذاته أحيانا .

و-كونه ذا موقع خاص ومتميز في تصيف النشاط الاقتصادي للمجتمع وفي التركيب القطاعي للاقتصاد .

وعلى أساس هذه المؤشرات المذكورة وباستقرار المعاني التي قصد إليها مختلف الباحثين، في تعاريفهم يمكن لنا الحصول على صيانة شاملة ومتكاملة لمفهوم النقل وهي أنه:

[1] -سعد الدين عشماوي ،**تنظيم وإدارة النقل**،(د،د،ن)، القاهرة، 2007، ص53 .

يعتبر النقل أحد فروع النشاط الاقتصادي والاجتماعي والخدمي، يهدف إلى تسهيل انتقال الأشخاص ونقل المنتجات من مكان إلى آخر باستخدام وسائل نقل مختلفة وفق متطلبات الإنتاج الاجتماعي المرتبط بتقسيم العمل ومستلزمات سد الحاجات المادية والاجتماعية والتواصل الحضري .

وهو يساعد على توحيد السوق، وتوسيع العمران، ويسهل تبادل خبرات الحياة الإجتماعية والتواصل الحضاري، إن هذا التعريف الشامل للنقل يثير إضافة لتناول العديد من جوهر التعريفات السابقة يثير الموضوع عددا من المسائل المتعلقة بدور النقل كفعالية إنتاجية واجتماعية، ذلك أن الإشارة إلى ارتباط العمل الاجتماعي بتقسيم العمل يثير موضوع الإشكال الأولى للتخصص الإجتماعي، ولكن تطورها مع تطور الإنتاج ونشوء الفائض النسبي أدى إلى التفكير في التطوير المستمر لطرق وسائل النقل لتحقيق سرعة التبادل[1] .

سادسا-الدراسات السابقة:

1-الدراسة الأولى: عنوان الدراسة: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري (مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري)

- **اسم ولقب الباحث:** روابحي سناء.
- **إشكالية الدراسة:** تمثلت في:
- ما مدى ارتباط مشكلات النقل والتنقل بطبيعة عوامل النمو الحضري للمدينة ؟
- **عينة الدراسة:** مديرية النقل لولاية باتنة.
- **أدوات البحث:** الملاحظة ، المقابلة الحرة ، الوثائق والسجلات.
- **المنهج:** المنهج المستخدم في هذه الدراسة هو المنهج التحليلي الوصفي.
- **أهداف الدراسة:** هدفت الدراسة إلى :
- معرفة وضعية النقل الحالية داخل المدينة
- دراسة مشكلات تنقل السكان لمناطق المحيط

[1] نفس المرجع، ص55.

- تحديد المشكلات المتعلقة بنظام النقل والتنقل .

- **نتائج الدراسة:** تمثلت نتائج الدراسة في:

- استخلاص الوضعية الحالية للنقل الحضري على مستوى المدينة ومدى ارتباط عوامل النمو الحضري للمدينة.

- **الاستفادة من الدراسة:**تمت الاستفادة من هذه الدراسة في دراستنا الحالية في الجانب النظري.

2-الدراسة الثانية: عنوان الدراسة: دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات التحليل الكمي والنوعي لشبكة مدينة باتنة (مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر تخصص اقتصاد النقل والامداد).

- **اسم ولقب الباحث:** يعقوب حريز.

- **إشكالية الدراسة:** تمثلت في:

- واقع مؤشرات المواصلات بنوعيها الكمية والنوعية في تحسين مستوى خدمة النقل داخل المحيط الحضري لمدينة باتنة ؟

- **عينة الدراسة:** شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري .ETUB.

- **أدوات البحث:** الملاحظة بنوعيها المشاركة وغير المشاركة من خلال استمارة الملاحظة.

- **المنهج:** المنهج المستخدم في هذه الدراسة هو المنهج التحليلي الوصفي.

- **أهداف الدراسة:** هدفت الدراسة إلى :

- تشخيص واقع وحالة شبكة النقل للمؤسسة العمومية للنقل (ETUB) داخل الوسط الحضري لمدينة باتنة.

- ابراز مكانة وقيمة هذه المؤشرات في ادراك جودة خدمة النقل العمومي للمسافرين.

- **نتائج الدراسة:** تمثلت نتائج الدراسة في:

- خلق خطوط حضرية جديدة تغطي المناطق المتضررة من نقص وسائل النقل وربط مختلف الأحياء داخل المحيط الحضري لمدينة باتنة .

- اعادة توزيع مختلف المرافق الحيوية من وسط المدينة الى الضواحي .

- **الاستفادة من الدراسة:** تمت الاستفادة في الجانب الميداني وكيفية تحليل وتفسير البيانات.

الفصل الثاني :التنمية الحضرية وأهم نظرياتها

أولا – مظاهر النمو الحضري

ثانيا – عوامل النمو الحضري

ثالثا – مشكلات النمو الحضري

رابعا – نظريات النمو الحضري

تمهيد :

تتطلب المجتمعات الحديثة الحضرية نظرة جديدة لدراستها من قبل العلماء والباحثين المهتمين بالدراسات الحضرية من حيث ظروف نشأة المجتمعات المحلية ومدى علاقتها بالزيادة السريعة للنمو وعدد السكان المتزايد فيها وذلك من خلال ظاهرة الهجرة وزيادة عدد المدن الصناعية داخلها ونموها ومساحة سكانها ، ومنه سنتناول في هذا الفصل :مظاهر النمو الحضري، وعوامله، وأم مشكلاته ،وأخيرا نظرياته.

أولا- مظاهر النمو الحضري:

يمكن أن نميز نوعين أو مظهرين أساسيين للنمو الحضري تمثلا في :

1- المظهر الديمغرافي: تميزت مدن العصر القديم بأنها كانت أصغر إذا قست بالمعدلات الحديثة كما كانت مع صغر حجمها قليلة العدد بدرجة ملحوظة إن حجم المدن المبكرة كان يتحدد في ضوء عدد من العوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية كالخوف مثلا وضمانا للسيطرة كانت هي التفسير الأكثر معقولية وواقعية لتحديد حجم المدن المبكرة، حتى أنه سواء في التاريخ القديم أو الحديث لم تكن أكبر المراكز الحضرية من السكان من 1-2% وهذا يعني أنه وقت ذاك كان يقوم ما بين 50-90 مزارعا بإعاشة ساكن واحد فقط من سكان الحضر[1].

ومع بداية القرن التاسع عشر، بدت المظاهر الديمغرافية للنمو الحضري واضحة وبارزة لقد انطلقت أوروبا الغربية من نقطة الصفر، ومع ذلك لم تصل مدنها فقط إلى ما كانت عليه مدن العصر الروماني أو العصر الوسيط، بل سرعان ما سارعت قدما إلى الأمام بخطوات واسعة ومضطردة، ففي هذا الوقت بالذات إنطلق، النمو الحضري على أساس، ما تم إنجازه من مناطق وأسواق جديدة، وارتفاع معدلات النشاط الإنتاجي في المجال الصناعي.

وكانت الثورة الصناعية وما إقترن بها من تحولات وتغيرات جذرية تمثل ثورة حضرية حديثة في القرن التاسع عشر لا بمعنى نشأة بعض المدن هنا وهناك، بل بمعنى تجول الأعداد الكبيرة من سكان البلاد للإقامة والعيش في المدن والمراكز الحضرية الكبرى، ومن هذا المنطلق تميل بعض الباحثين أمثال: كنجزلي ديفيز إلى اختيار الفترة من 1500 إلى 1950 كما لو تمثل اتجاها متميزا للنمو الحضري في العصر الحديث .[2]

ولعل أهم ما يميز هذه المرحلة من مراحل النمو الحضري والتي إمتدت عبر قرن ونصف تقريبا، إتساع نطاق التجارة الدولية إلى الحد الذي مكن سكان المدن والمراكز

[1] السيد الحسيني، **المدنية دراسة في علم الإجتماع الحضري**، دار المعارف، القاهرة،1981 ،ص410.
[2] السيد عبد العاطي السيد،**علم الاجتماع الحضري**، (د،د،ن)، 2000، ص 148

الحضرية الكبرى من الحصول على مستلزمات العيش من رقعة مكانية أكثر إتساعا فلقد أصبح العالم كله بمثابة مناطق الظهر للمدن المعاصرة غير أن إستمرار المدن والنمو الحضري في كثير من بلاد العالم اليوم لا يعني مجال من أحوال سيره في نفس الإتجاهات، وتحت نفس الظروف والوتيرة، إذ أن مدينة المليون نسمة لا تتطابق مع مدينة القرن التاسع عشر وان بلغت نفس الحجم .

شهدت دول العالم خلال الفترة (1950–1990) تزايدا سكانيا سريعا رافقه تدفق مستمر للسكان من الريف الى المدن، واكتظاظ السكان فيها وتوسع عمراني على حساب الأراضي الزراعية، ويتوقع العلماء أن يكون لهذا التوسع السكاني أثاره الواضحة على الحياة الاجتماعية والاقتصادية، ولكي يتمكن العالم الثالث من حل المشكلة السكانية لديه لا بد من ايجاد نظام دولي جديد يعطي التوازن بين الدول .[1]

إذ تزداد مدن القرن العشرين عددا وحجما (بلغ في بعض البلدان 5–15 مليون نسمة) يعني في الواقع أكثر من مجرد اختلافات كمية عددية، إنه باختصار مؤشر واضح على أن ثمة تغيرات كيفية حثت ولا تزال تتوالى يوما بعد يوم، ولعل من أحدث اتجاهات النمو الحضري اليوم ميل المدن الكبرى للتوسع والإمتداد خارج حدودها الإدارية المحددة، حقا لقد بدأت بوادر هذا الاتجاه في الظهور في وقت مبكر من القرن التاسع عشر، إلا أنه أصبح أكثر وضوحا وتزايدا في الأيام الأخيرة وقد كان من نتيجة هذا الاتجاه أن ترى أنه على الرغم من الزيادة في أعداد السكان الذين يقيمون في مدن المليون نسمة.[2]

إلا أن المدن المركزية شهدت تناقصا ملحوظا في معدل زيادة سكانها، بالمقاربة بغيرها من المناطق الخارجية التي تشترك معها في بناء المناطق والحقيقة أن هناك عدد لا يستهان به من الدراسات التي اهتمت بتحليل هذا الإتجاه الحديث للنمو الحضري ويمكن أن نستشهد بنتائج احدى هذه الدراسات وهي الدراسة التي قام بها "وارن تومسون"W.thompson" على أربعة وأربعين44 منطقة في و.م.أ حيث حاول أن يقارن

[1] حمل من الموقع، http//insaniat.revues.orgl ،على الساعة 10.00،.يوم:2017/04/28.
[2] السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق،ص145.

بين معدلات النمو السكاني بين أجزائها المختلفة في العقود الأربعة الأولى من القرن العشرين.

فقد خلص من محاولة هذه لكشف عن تزايد سكان المناطق الخارجية للمدن المركزية منذ سنة 1900 وحتى سنة 1940 وأنه في هذه الفترة الأخيرة تزايد سكان المناطق الخارجية للمدن المركزية بما يعادل(3 أمثال) معدل الزيادة في المدن المركزية(13%= 4,2%) كما أشار إلى أنه داخل المنطقة سجلت المناطق الريفية معدلات للنمو السكاني تفوق بكثير معدلات الزيادة السكانية في المناطق الحضرية، وخلص إلى نتيجة أن أحدث إتجاهات النمو الحضري تشير إلى أن معدلات النمو السكاني تتزايد بتزايد البعد عن المدن المركزية[1] .

2- المظهر الايكولوجي: من أهم سمات التحضر المبكر، تأسيس المدن لأغراض الدفاع والعبادة والتجارة تلك النشاطات التي ميزت ولفترات طويلة مدن مصر القديمة، الهند اليونان، إلى جانب ما كان لمراكز سياسية، من مهام إدارية وعسكرية ومن ثم كانت المدن موطنا طبيعيا للصفوة الحاكمة التي استحوذت على القوة العسكرية والسلطة الدينية الإقتصادية .

ولقد كان من الطبيعي أن تنعكس خصائص الأساس الوظيفي لمدن العصر القديم على طابع بناءها الإيكولوجي، وعلى نوعية النمط المكاني للسكان والنشاطات المحتلفة فمن حيث الموقع، لعبت العوامل الإقتصادية والقوى الإجتماعية والسياسية دورا ملحوظا في تحديد مواقع المدن المبكرة، حيث أنه من الممكن تتبع نشأة الكثير من مدن العصر القديم وتطورها على طول خطوط التجارة البرية والبحرية كأسطنبول وسمرقند وغيرها ممن أفاد موقعها كثيرا في إزدهارها كمراكز تجارية كبرى.

يؤكد أصحاب المدرسة الايكولوجية على عامل السكان والمكان او متغير الحجم والكثافة كأهم مايمكن أن تقاس بها درجة التحضر.[2]

وحيث كان موقع العاصمة في مصر الفرعونية يتحدد وفقا لاختيار الفرعون الجديد لتهجر بالتالي عاصمة سابقة وقع عليها اختيار فرعون آخر سابق، ومن حيث التنميط الإيكولوجي،

---

[1] نفس المرجع،ص-ص132-135 .

[2] حمل من الموقع، http/ynabi3.yoo7.com/t81-topic،على الساعة 10.00 ،يوم:2017/04/25.

تميزت مدن العصر القديم بخاصية الإستقلال أو العزل، فقد كانت المدن المحاطة بالأسرار تقوم بوظيفة دفاعية تتلاءم مع طبعة المرحلة التي بلغتها تكنولوجيا في ذلك الوقت، كما كانت تقوم بوظيفة تنظيم النشاط التجاري من المدينة اليها.

أما بالنسبة للتوزيع المكاني للسكان والأنشطة داخل المدينة، فقد تأثر بخصائص التنظيم الإقتصادي والإجتماعي السائد، فقد انقسمت المدينة إيكولوجيا إلى أحياء منعزلة على أسس مختلفة(السلالة، المهنة،...) وهذا كان نتيجة طبيعية للوضع المختلف لتكنولوجيا النقل آنذاك

كما إرتبطت بساطة وسائل النقل وميل السكان للإقامة بالقرب من مواقع أعمالهم، خاصية أخرى تميزت بها مدن العصر القديم تمثلت في زيادة التزاحم السكاني والتصاق الشديد للمباني مما أدى إلى ضيق الشوارع وتعرجها[1] .

من جهة أخرى فقد خلت مدينة العصر القديم من تمايز استخدام الأرض على نموها معروف في المدن الحديثة إذ كان من الشائع أن تستخدم نفس الوحدة المكانية أو المبنى لأكثر من غرض واحد وكان بالنسبة لمدن العصر الوسيط وهذا راجع إلى أن اتجاهات النمو الحضري في هذه الفترة كانت عبارة عن حركة احياء وتجديد للحياة الحضرية التي اندثرت بسقوط الإمبراطورية الرومانية لذلك لم تكشف هذه الوسيطة من مراحل النمو الحضري عن جديد عدا إتساع بعض المدن حجما وسيطرة النشاط التجاري على الأساس الوظيفي للمدينة ثم أخيرا نشأة كثير من مدن العواصم التي على امتداد الحياة الحضرية إلى مواقع جديدة ومختلفة من العالم[2] .

وبدخول النمو الحضري مرحلته الجديدة، وخاصة منذ قيام الثورة الصناعية في أوروبا شهدت المدينة تغيرات ايكولوجية، من خلال جملة من العلميات الإيكولوجية أهمها العزل والإمتداد الحضري .

3- العزل: يعني الفصل الفيزقي بين مختلف أوجه النشاط والجماعات السكانية، كما أشرنا سابقا أن النمو الحضري إرتبط بتغييرات ملحوظة في الأسباب الوظيفية للمدينة الحديثة

[1] السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق ،ص 140،141 .

[2] نفس المرجع، ص139 .

وتعديلات جوهرية في العناصر السكانية، ومن ثم بات ضروريا ان يصاحب ذلك عدد من التحولات الجذرية في أنماط التوزيع المكاني للسكان والأنشطة وفي الترتيبات المكانية التي تنتظم فيها، فمع زيادة السكان، كان من المتوقع إنقسام المدينة إلى مناطق مميزة يغلب على كل نمط من أنماط إستخدام الارض، كما كان من المتوقع أيضا أن يكون انفصال الموقع السكني عن مواقع الاعمال.

تعد الأنشطة الحضرية المتنوعة مظهرا من مظاهر البارزة للتغير الإيكولوجي المصاحب والإنفصال المكاني واضحا جنبا إلى جنب مع تنوع النشاطات الإقتصادية في المدينة الحديثة، إلى جانب ذلك التمايز بين المناطق والأحياء التي اختلفت فيما بينها بإختلاف المكانة الإجتماعية والإقتصادية للسكان .

كما يحتل التصنيع مركز الصدارة بين عوامل النمو الحضري من ناحية والتغير الإيكولوجي للمدينة الحديثة من جهة أخرى . [1]

غير أنه بمرور الوقت لعبت الزيادة السكانية في المدينة مقترنة بالمنافسة الشديدة على المواقع المركزية للمدن الكبرى بين الأنماط المختلفة لاستخدام الارض ومرتبطة بعدم ملائمة المناطق السكنية في هذه المواقع لنسبة كبيرة من السكان إلى جانب القصور الواضح في إنشاء مساكن جديدة في المناطق الداخلية من المدينة لعبت كل هذه العوامل دورا هاما في امتداد المناطق السكنية إلى خارج المدن وقد دفعت هذه العملية الخطوات أوسع وأبعد من خلال تقديم وسائل النقل الداخلي وإنتشار الكهرباء على نطاق واسع، وعلى هذا الأساس تمثلت أهم النتائج التي كشفت عنها الإتجاهات الحديثة للنمو الحضري.

1- إتساع دفعة الإمتداد العمراني الحضري خلال ظهور المراكز الكبرى، كنتيجة غير مخططة لتفاعل مجموعة من القوى والعوامل لم تكن ذات تأثير على هذا النحو في المراحل السابقة للنمو الحضري .

[1] حمل من الموقعhttp//www.ar-universe.com على الساعة 21.00ليلا، يوم 2017/04/30.

2- التخلخل السكاني للمدن المركزية أو المناطق في المدينة صما يكشف عن ميل اتجاهات النمو السكاني إلى الإنخفاض المستمر داخل حدود المدن الكبرى، إذ ما قورنت بمعدلات الزيادة في باقي أجزاء المناطق الأخرى .

3- اتجاه النمو الحضري إلى تطوير مناطق الضواحي والأطراف، المحيطة بالمدن وذلك الإتجاه الذي انعكس بوضوح على زيادة معدلات الإنتقال اليومي لسكان الحضر من المدينة واليها سواء للعمل أو التسويق أو التعليم أو الترفيه....الخ [1].

4- المظهر التنظيمي: كان للتطورات الإقتصادية في بداية نشأة المدينة دورا بارزا في انتقال الإنسان لحياة الإستقرار، والتي تمثلت في بدايتها الأولى في معرفته لفنون إستزراع الأرض وإستئناس الحيوان وبعض الأشكال البسيطة من المهارات الحرفية، كان وان ظهرت المدينة ولأول مرة كميكانيزم إقتصادي في الحضارات الشرقية القديمة فقد مكنت الزيادة السكانية من تطور نسق ما من تقسيم العمل.

الذي تزايد من خلاله معدلات الإنتاج والفائض الغذائي، وبالتالي تزايد أعداد الأفراد الذين تفرغوا لمهام أخرى غير انتاج الغذاء، ومع هذه البدايات الأولى للنمو الحضري عرفت المناطق الحضرية الكثير من العناصر والمتغيرات الإقتصادية الهامة فالملكية والعمل والقوة الإقتصادية والرفاهية إلى جانب بعض الأشكال البسيطة للتنظيم الإقتصادي ممثلا في تطوير جماعات إقتصادية ومهنية متخصصة كجماعات التجار وتدخل الدولة لتنظيم الدورات الزراعية والنشاط التجاري وابعاد الملكية الخاصة وما شابه ذلك .

وقد صوحب النمو الحضري المبكر بعدد من التغيرات التنظيمية على الأقل في المجال الإقتصادي، ويدخل بذلك النمو الحضري مرحلة اخرى جديدة مع بداية الثورة التكنولوجية، وخاصة في مجال الصناعة والنقل فقد أسرع التقسيم المتزايد للعمل بالتقدم التكنولوجي وساعدت هذه الخبرة على إنشاء المشروعات الصناعية وتطوير نسق المصنع

[1] السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص145

الذي أوجد بدوره سلسلة متصلة الحلقات من التغيرات الإجتماعية والإقتصادية والتنظيمية، فقد ساعدت عمليات توسيع الأسواق ونشأة الحكومة المركزية على تطوير ما يعرف بالإنتاج على النطاق الواسع وتقديم المدينة الصناعية شاهدا على مدى تعقد التنظيم الإقتصادي في العصر الحديث...وهكذا شهد النمو الحضري عبر مراحله المتتابعة عددا من التغيرات الهامة التي لحقت تنظيم الطرق أو الوسائل التي يكسب الإنسان من خلالها سبل عشبة وقد سارت هذه التغيرات بالمجتمع إلى أعلى درجات التعقيد في تنظيمه الإقتصادي والإجتماعي[1] .

وقد سارت هذه التطورات التنظيمية جنبا إلى جنب مع التطور التكنولوجي والتحول الديمغرافي التي تراكمت تأثيراته يوما بعد يوم، خصوصا بعد أن فشلت المقومات التقليدية للتنظيم الإجتماعي في مراحل ما قبل التحضر في مواجهة متطلبات الحياة الحضرية الحديثة ولذلك كان تعدد التنظيمات الحضرية وتنوعها وتعقدها ضرورة فاقت في حتميتها كل ضرورات الإختراع والتقديم التكنولوجي، وعلى أيه حال فقد تعددت مظاهر التغير التنظيمي المصاحبة للنمو الحضري.

وترددت نتائجها في مختلف مقومات الحياة الإجتماعية الحضرية بدءا بجماعة الأسرة وانتهاء بعلاقة المجتمع الحضري، ولعل من أوضح النتائج التي ترتبت على هذا القول النظامي نحو البيروقراطية، ما أوجده هذا التنظيم من تعديلات جوهرية على أنساق المكانة والتدرج الطبقي فلقد أصبح تعاظم المؤثرات الخارجية وتعددها في حياة المجتمع المحلي من القوة والوضوح بحيث أصبح وضع الفرد في أنساق تدرج المكانة أبعدها يكون عن التأثر بإعتبارات تتحدد على المستوى المحلي .

كما تجدر الإشارة إلى إهتمام الباحثين من أمثال أوسكار لويس وماكس فيبر، وجوسيا سترونج وأميل دوركايم ومارشال كينارد، بتوضيح الآثار النفسية والإجتماعية للتحضر والنمو الحضري، وقد كشفت الكثير من كتاباتهم وتعليقاتهم في هذا الصدد عن

[1] نفس المرجع، ص180 .

تحيز واضح وصالح "معاد للتحضر" لتأكيدهم على سلبيات الظاهرة التي انعكست على شخصية ساكن الحضر[1] .

ثانيا-عوامل النمو الحضري:

تتمثل عوامل التنمية الحضرية في:

1- عامل الصناعة: تميز العصر الحديث بزيادة عدد المدن الصناعية في العالم ونموها ووصول كثير من المدن الصغيرة إلى مرتبة المدن العظمى ونظرا لارتباط النمو الحضري بحركة التصنيع ونتيجة لما تحدثه من آثار عدم الأنساق الإيكولوجية للمدن فإن هذه الأخيرة أدت إلى ظهور ما يسمى بالأحياء الغير منظمة[2] ، إن سياسة التوطن الصناعي المتبعة من طرف العديد من الدول خاصة دول العالم الثالث ساهمت في خلق فجوة بين الريف والمدينة والتي لم تستطيع هذه الدول التوفيق بين النمو الصناعي والنمو الحضري للمدن مما نجم عنه العديد من المشاكل الاجتماعية، ورجع "عاطف غيث" النمو الحديث والتحضر الكبير في مناطق العالم إلى الثورة الصناعية وذلك لأن اختراع الوسائل التقنية واستخدام الطاقة ونظام المجتمع الحديث الذي أدى إلى اجتذاب أعداد كبيرة من الناس سكنت في مناطق صغيرة من حيث المساحة وعالية من حيث الكثافة[3] .

2- عامل الهجرة: في إن ظاهرة الهجرة من المناطق الريفية إلى المدن أدت دورا مهما في عملية التحضر التي أدت دورا مهما في عملية التحضر التي تعرضت لها مدن العالم وبرز تأثير هذا العامل بشكل شديد في كثير من المدن التي تعرضت لتدفق المهاجرين اليها[4] .

وقد أدت هذه الهجرة إلى زيادة سكان الحضر بدرجة اوصلت نسبتها إلى أكثر من أربعة أخماس من السكان إذ أسهمت بدور كبير في زيادة النمو الحضري، إذ أدت نتائجها

---

[1] نفس المرجع، ص122 .

[2] عبد الباسط محسن، **علم النفس الصناعي**،مكتبة غريب، القاهرة، 1989 ، ص32 .

[3] محمد عاطف غيث، **علم الإجتماع الحضري، (مدخل نظري)**،دار المعرفة الجامعية، إسكندرية، 1988، ص139 .

[4] عبد القادر القصير، **الهجرة من الريف إلى المدن دراسة ميدانية اجتماعية عن الهجرة من الريف إلى المدن في المغرب**، دار النهضة العربية للطباعة والنشر بيروت ،1992 ،ص133 .

إلى أحداث خلل شديد في توازن توزيع السكان بين الحضر والريف وحدوث التضخم الحضري في المدن[1] .

وبالرغم من ذلك فإن الهجرة ساهمت في نمو المدن وتكاثرت أعدادها وسكانها زادو خاصة في الدول النامية حيث الفرق بين المناطق الحضرية والريفية التي تستهل بعوامل الطرد من المناطق الريفية وعوامل الجذب من المناطق الحضرية وقد ساهمت الهجرة بنسبة تتراوح بين 50% و76% من النمو السكاني في المناطق الحضرية الكبيرة في معظم الدول النامية[2] .

ويوضح الجدول التالي أن الهجرة من الريف إلى المدن ما زالت تمثل دورا مهما في النمو الحضري في يوضح توزيع نسب الهجرة من الريف إلى الحضر سنة 1950 إلى 1990م .

جدول رقم (1): يوضح توزيع نسب الهجرة من الريف الى الحضر سنة 1950-1990م.

	1960 - 1950	1975 - 1970	1990 - 1980
العالم	48,7	32,5	33
الدول المتقدمة	48,8	46,2	49,7
الدول النامية	59,3	42	42,2

وباعتبار الهجرة تتم على نطاق كبير من البلدان منها واليها تقوم الحكومات بالتدخل لتنظيمها إذ أصبحت الهجرة من السياسات العليا للدول المتخلفة إذ تضع لها حدود وتفرض عليها القيود[3] .

تتجلى عوامل النمو الحضري كما جاءت على يد "محمد عاطف غيث" فيما يلي:

- **الثورة الزراعية:** تتكون المدينة أساسا من أشخاص لا يرتبط عملهم ارتباطا مباشرا بالعمل في الأرض ومع ذلك فإن نمو المدن مرتبط إرتباطا لا مفر منه بطبيعة الإنتاجية الزراعية،

[1] أحمد عزت عبد الكريم وآخرون، **المجتمع العربي**،دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، (د،س،ن) ،ص- ص139-141 .

[2] نفس المرجع،ص269-270 .

[3] عبد الحميد فراح، **الأسس الإحصائية السكانية**، (د،د،ن) ،جامعة القاهرة 1980، ص80 .

ففي حالة إمكان انتاج فائض من مواد الغذائية وتوخيهها نحو انتاج سلع استهلاكية أور رأسمالية والقيام بأنواع من الخدمات التي تميز الحياة في المدينة فكلما إزدادت الإنتاجية. قياسا بالعامل الواحد في النظام الزراعي إزدادت إمكانية إعداد متزايدة من السكان الحضريين وخاصة من وجهة نظر مواد الطعام الضرورية .

– **الثورة التكنولوجية:** ويعد هذا العامل المسؤول عن النمو الحديث للمدن وعن تحضر كثير من المناطق في كثير من بلاد العالم، كون أن الاختراع الوسائل الفنية القادرة واستخدام الطاقة أثر مباشرة على نمو الإنتاج الكبير وقيام نظام المصنع الحديث الذي إستطاع جذب أعداد كبيرة من الناس، فالمدينة الحديثة تحتاج إلى وسائل لإعاشة السكان المتزايدين الذي يستطيعون بدورهم أن يقطعوا شوطهم في الحياة دون لحاجة إلى العمل في الأرض طالما سمح الفائض في الإنتاج بذلك. لذلك ربط علماء الإجتماع بين المدينة الحديثة الصناعية وبين نظام المصنع الحديث .

–**الثورة التجارية:** نمو الأسواق العالمية وطرق التبادل حسن من وسائل النقل وزاد من حجم التبادل الأمر الذي يسمح بالنمو في ظل ظروف، كانت تمنع في الماضي ظهورها ونموها. إلى جانب الكفاية المتزايدة في وسائل النقل والثورة الديمغرافية[1] .

ويستمد النمو الحضري المتمثل في التزايد المستمر في نسبة سكان المناطق الحضري إلى جملة السكان من أربعة عناصر .

- النمو الطبيعي للسكان .
- الهجرة من الداخل إلى الخارج
- ضم القرى والأرياف إلى المدن
- القرارات الإدارية البلدية والتنظيمية التي يتم بواسطتها تصنيف بعض التجمعات السكانية الريفية على أنها حضرية .

[1] محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص135-137 .

وتباين أهمية كل عنصر من هذه العناصر من تباين مراحل التحضر فعندها تكون مستويات التحضر منخفضة نسبيا خاصة عندما يكون الفرق ضئيلا بين معدلات الخصوبة للسكان في المناطق الريفية مقارنة بالمناطق الحضرية يكون عامل الهجرة أحد أسباب اختلاف معدلات النمو يين المناطق الحضرية والمناطق الريفية، وفي الحالات التي تكون فيها مستويات التحضر عالية يكون معدل الزيادة الطبيعية في حجم سكان الحضر أثر أكبر فعالية في تحديد معدلات زيادة نسبة سكان الحضر إلى إجمالي السكان، إضافة إلى ذلك فعندما تتزايد الفرص الإقتصادية بمعدلات سريعة بالمراكز السكانية الحضرية يكون عامل الهجرة الوافدة أكثر تأثيرا في استمرار نمو هذه المناطق الحضرية .

وعموما فإن معدلات النمو الطبيعي للسكان في المناطق الحضرية عادة ما تكون منخفضة عنه في المناطق الريفية، أما تأثير الهجرة فيختلف من دولة إلى أخرى. وداخل الدولة الواحدة من منطقة إلى أخرى .

ويمثل ضم القرى والأرياف إلى المدن سببا آخر في النمو للمدن فلا شك أن التوسع العمراني لكثير من المدن المتوسطة والصغيرة عادة، ما يؤدي إلى نلاحم هذه المدن مع بعض القرى ومناطق البادية المجاورة، وجدير بالذكر أن نسبة عدد اليد وإلى حماية السكان تناقص تدريجيا بسبب تحويلهم من البداوة إلى سكان المدن. إضافة إلى جهود الحكومات لتوطين البدو وتشجيعهم على الإستقرار .[1]

أما بالنسبة للقرارات البلدية والتنظيمية التي يتم بواسطتها، تصنيف بعض التجمعات السكانية الريفية على أنها حضرية، ففي الدول العربية عموما يتم ذلك على أساس مدى تواجد خدمات معينة مثل: الخدمات الصحية والتعليمية أو الزيادة السكانية في حجم سكان هذه التجمعات القروية والتي يترتب عليها زيادة مخصصات الدولة المالية والتوسع في حجم الجهاز الإداري.

[1] - نفس المرجع ، ص 140.

وليس على أساس التغير في طبيعة الأنشطة الإقتصادية وبالرغم من تصنيف هذه التجمعات السكانية على أنها مناطق حضرية إلا أن الخلفية الثقافية الريفية لأفرادها تبقى واضحة في السلوكيات الإجتماعية لهم بل وتنشر حتى بين الريفين المهاجرون على المدن.

وتمثل الهجرة بنوعيها الداخلية والخارجية أهم العناصر المسببة للنمو الحضري على مستوى الدولة الواحدة .

فالهجرة هي زيادة سكانية غير طبيعية نسبب نموا حضريا يؤدي إلى زيادة طبيعية، بشرية واقليمية وايكولوجية، مما يضيف إلى المدينة إضافة مستمرة في الخدمات والمرافق. [1]

وأيضا يمن تعريف الجرة على أنها كلمة مشتقة من الثلاثي هجر والتي تعني انتقال الأفراد من مكان الى أخر سعيا وراء الرزق ،كما يقصد بها انتقال الشخص أو المجموعة من الأشخاص الى مكان اقامتهم.[2]

الأمر الذي يتطلب بالضرورة مجموعات مختلفة من خدمات التعليم والصحة لمواجهة احتياجات خطة التنمية الحضرية، بإدخال كل ما يزيد من حيوية التركيب الحضري بشرط أن يترقى أهل الحضر ويزدادون كما وكيفا، وأغلب الظن أن "نمو المدن الكبرى" فبما قبل الثورة الصناعية فهو يرجع إلى عامل الهجرة . فكثيرا ما يعتبر المحللون الهجرة من الأرياف إلى المدن عملية سابقة لأوانها، حيث ينجم عنها ظاهرة النمو الحضري المبكر، فمصر، العراق، الأردن، الجزائر وليبيا وغيرها من الدول العربية تعتبر متحضرة أكثر من اللازم وهذا يعني أن مستوى التطور الحضري الذي إستطاعت هذه الدولة كحقيقه لا يفي بمتطلبات استيعاب المهاجرين بصورة منتجة.

وذلك أن القطاعات الإقتصادية الحضرية، لم تتسع بما فيه الكفاية لا تجاد وظائف وفرص عمل للمهاجرين بل إن الذي حدث العكس، فهؤلاء المهاجرون يصبحون بمثابة العبء الثقيل على حياة المدينة ولأنها تحاول تجاوز ظهور البطالة والمشكلات المعقدة

[1] - عبد الحميد فراح، مرجع سابق ، ص 170.

[2] حمل من الموقع ،http/mawdo3.com،على الساعة،17.00، يوم: 2017/04/28.

المرتبطة بها فإنها توجه جهودها لامتصاص جزء من تلك الأبدي المهاجرة لا تضيف إلا القليل لقاعدتها الإقتصادية .[1]

ولهذا نرى أن نسبة عالية من القوى العاملة في المدن العربية الرئيسية، وخاصة العواصم تعمل في وظائف خدمات لها، ولا تضيف الإنتاجية الحقيقية لهذه المدن نفسها لهذا التوسع السريع في أعدادها السكانية، وفي الخدمات التي لابد أن تصاحب مثل هذا النمو السكاني.

وغالبا ما يحدث النمو الحضري المبكر في المدينة وعندما تتعرض لتغيرات سريعة وطفرات اقتصادية تفرض عليها إقامة أنشطة جديدة واستحداث المزيد من القطاعات الإنتاجية وهذه بدورها تصبح بمثابة جاذبة تؤثر في العمالة الفائضة في المناطق الريفية المحيطة بها، وتحت تأثير عوامل الجذب في المدينة يظهر المئات من سكان الأرياف لتركها باتجاه المدينة ولأن المدينة لا تكون لديها الخطط المستقبلية الإستيعابية فإنه تبرز فيها مشكلات النمو الحضري .[2]

وفي ضوء هذا يمكن توضيح عوامل النمو الحضري من خلال الدراسة التي قام بها "كوتسللو N.CasTELLO" حول تحليل عوامل النمو الحضري في مجتمعات الشرق الأوسط كما يلي:

بدأ النمو السكاني الحضري في التزايد التدريجي وخاصة بعد الحرب العالمية الثانية، وفي ضوء ذلك يتم النظر في هذا العنصر لعوامل النمو الحضري الحديث في مدن الشرق الأوسط، حيث كان للتغيرات الحضرية الريفية التي طرأت على مدن دول الشرق الأوسط، حيث كان للتغيرات الحضرية الريفية التي طرأت على مدن دول الشرق الأوسط، أثر كبير على الإهتمام بتحليل عوامل التحضر السريع ومظاهر هذا التحضر في منطقة الشرق الأوسط وقد كان للدراسة التي أجراها CastELLO حول التحضر في مؤلفه بنفس العنوان عام 1997م.

[1] مرجع سابق،ص 172.
[2] نفس المرجع،ص180.

بمثابة ترجمة للإهتمام العالمي بتحليل معالم التحضر والنمو الحضري في مجتمعات الشرق الأوسط والتي حصرها في المركزية السياسية، والنضال الداخلي .

والتغير في أنماط التجارة والعلاقات الخارجية، ثم إكتشاف وإستغلال النقط لكنه لم يقتصر في تحليله على تلك العوامل فحسب بل بالإضافة إلى زيادة حجم السكان في المناطق الحضرية .

ولتحديد مدى فاعلية هذه العوامل التي حددها CasteLLo في عملية النمو الحضري بمدن الشرق الأوسط .

أ- **المركزية السياسية:** لقد تأثرت بعض دول الشرق الأوسط مثل سوريا لبنان، العراق بأنماط إدارية وفي أوروبا، حيث تركزت الوظائف الإدارية والسياسية في العاصمة مما أكسبها وضعا خاصا ساعد على جذب المهاجرين .

ب- النضال السياسي وتشجيع النمو الحضري: ذهب كوستللو إلى أن الهجرة الناس نتيجة للنضال السياسي إلى بعض المناطق الحضرية أثر على زيادة سكان بعض المدن .
ومن العوامل الأخرى التي ساهمت في النمو الحضري التي ساهمت في النمو الحضري تقدم وسائل التكنولوجيا التي إستفادت منها الدول النامية .
بحكم امكانياتها الإقتصادية التي مكنتها من استيراد التكنولوجيا المتقدمة الأمر الذي يساعد على تحسين ظروف المدن يضاف كذلك عامل مهم وهو الهجرة الخارجية والداخلية للمدن، فقد كانت المدن العربية بحكم اهتمامها بالتعليم والتصنيع في محيطها وتحسين النشاط التجاري.

محطة الهجرة الكفاءات الفنية والفكرية والعلمية من الخارج سكان المدن الصغرى وسكان الريف ومهما يكن من وضوح لهذه العوامل فإن لكل دولة من دول المنطقة ظروف خاصة لها تعرضها لتأثير مختلف من العوامل المؤثرة على النمو الحضري .

دائما ما يظهر النمو الحضرى المبكر في المدينة عندما تتعرض الي طفرات اقتصادية معينة تجر معها نوعيات خاصة من الخدمات العامة لا تتوفر في الريف والتطور الاقتصادى للمدينة كما ذكرنا ليس له حدود تحده مثل حدود الارض المنزوعه وكميات المياه المتوفرة مثل ما هو الحال في الريف. وهذه الطفرات الاقتصادية تجذب بدورها العمالة الفائضة عن الأرض الزراعية تنتقل بمجتمعاتها وثقافتها وعادتها علي فترات زمنية قصيره لا تستطيع اثنائها التكيف او الانخراط في المجتمعات الحضرية ومن وجهه أخرى فالطفرات الاقتصادية للمدن تظهر في فترات وجيزة من الزمن لا تستطيع معها أن تتهيأ فيها المدينة تخطيطيا لاستيعاب ما يرد اليها من المهاجرين و الا لما وضحت ظاهرة النمو الحضري المبكر اذا كانت تتريث حتي يتكامل فيها التطور الاقتصادي مع التخطيط العمراني والاجتماعي[1].

ثالثا- مشكلات النمو الحضري:

لم تعد المدينة عالة على الريف الزراعي بل هي تتحول بسرعة إلى منبع حضاري، ومادي لاسيما مع التصنيع، ولذلك فكل توسع في حياة المدن هو بلا شك زيادة في التحضر بوجه عام، بل إنه يمكن قياس مدى تقدم العالم اليوم بمقياس اختزالي وحيد وبليغ وهو نسبة تحضر المدينة ،وهكذا يتضح أن النمو الحضري السريع الذي تعيش فيه ظاهرة صعبة تتفق مع طبيعة العصر وعصر المدن الضخمة الأهلة بالقوى العاملة والعقول الجبارة والفنيين والمتقفين ففي المدن :

1-ترتفع مداخن المصانع عصب الإقتصاد العصري .

2-تنمو الجامعات والمعاهد العالية، وهي العمود الفقري للتقدم العلمي الذي تتسابق الدولة الحديثة على تحقيقه .

[1] حمل من الموقع،www.caps-egypt،على الساعة،11 ، يوم 2017/04/17.

3-تزدهر الحركة الأدبية وترعرع الحركة الفنية تحتك العقول فتولد الإختراعات والإبتكارات لسد حاجات الملايين من البشر الذي تمركز في مساحات صغيرة من الأرض[1]، وهكذا فأن التنمية الحضرية هي تنمية واسعة تتناول كافة القطاعات والجوانب الاجتماعية الاقتصادية والصحية.

4- مشكلة التضاعف السكاني المستمر الذي يؤثر بشكل مباشر في عملية التنمية الحضرية.

5 - الكوارث الطبيعية أو التي يتسبب فيها الإنسان كالحروب.

6 - عدم التخطيط المسبق للمشاريع التنموية التي يصير معظمها غير ناجع في المستقبل.

7 - التغيرات البنائية والوظيفية التي تصيب كافة مكونات البناء الاجتماعي للمجتمع الحضري.

8 - اختناق حركة السير وزيادة الحاجة لشق طرقات جديدة.

9 - سوء تقسيم واستخدام الأرض.

10 - العراقيل الجغرافية كالتضاريس و المناخ.

11 - نقص الكفاءة و الخبرة في مجال التنمية.

ومن الحلول المقترحة لحل هده المشاكل: اعتماد الاختراعات و الكفاءة المتزايدة في تكنولوجيا النقل والموصلات والمعرفة الكاملة بوسائل الإمداد بالمياه والهواء والأرض

[1] أحمد عزت عبد الكريم، مرجع سابق، ص- ص145-147 .

والمصادر الطبيعية التي تحتاج إليها التنمية الحضرية: التفسير والتحليل والتنبؤ والتخطيط المسبق للمشاريع أو المشاكل المتوقعة مستقبلا.[1]

ولكن هذه الصورة المشرقة للمدن تقابلها صورة تتمثل في نموه الحضري يسير بمعدل سريع جدا يفوق جميع الجهود التي انبثق فجأة والذي يزداد بسرعة فائقة في هذه الأيام، وكذلك مما يزيد من صعوبة مشكلات النمو الحضري السريع في الأزمة العربية، أن الإستعمار الأوروبي قد سلب المنطقة خير امكانياتها وطاقاتها وحرمها من التعليم الفني والصناعي وحتى البترول الذي هو معقد الآمال في رقع المستوى الإقتصادي والإجتماعي للمواطن العربي .

اليوم يهتم الإحصائيون في التخطيط والهندسة والعلوم الاجتماعية بدراسة المدن من مختلف الجوانب الديمغرافية والسكنية والإقتصادية والمواصلات والرعاية الاجتماعية .

ولذلك نجد أن الشغل الشاغل لمعظم المؤتمرات العلمية سواء الدولي منها أو القومي أو الوطني هو دراسة المشكلات المرتبطة بالنمو الحضري السريع في المجتمع العربي ويمكن تحديد هذه المشكلات في:

1- مشكلات إزدحام الشوارع بالسيارات الخاصة والعامة وسيارات النقل والعربات اليدوية والحيوانات ويتضح ذلك الإزدحام في الشوارع والأحياء القديمة من المدن العربية، حيث لم تأخذ في الحسبان مثل ذلك التطور السريع في وسائل المواصلات وفي النمو السكاني هذا بالإضافة إلى إزدحام وسائل المواصلات وازدحام الأحياء الشعبية لدرجة كبيرة .

2- مشكلة تزويد المدن العربية بالمياه اللازمة للصناعة والإستعمال المنزلي والأعمال التجارية وتتضح تلك المشكلة في المدن الصحراوية، وفي مراكز استخراج البترول والمناطق الصناعية، ولا يمكن اغفال مشكلة المجاري وهي متصلة بتوريد المياه لجرف الأوساخ

[1] حمل من الموقع ، https://digiurbs.blogspot.com/2012/12/blog-post_7.html،على الساعة 17.00 ، يوم 2017/04/16.

وتسهيل عمليات التخلص منها منعا لإنتشار الأوبئة وترتب على إزدحام الأحياء الشعبية، وكذلك القادرة على تحمل ذلك الضغط السكاني مما أدى إلى حدوث الكثير من الخلل في تلك الشبكات، ويجب ملاحظة أن الكثير من المدن العربية، وخاصة الصغيرة منها لا يوجد لها نظام مجاري، وإنما تعتمد على الجزانات المنزلية، ووسائل أخرى ومن الملاحظ رغم دخول الكهرباء في كل المدن العربية إلا أنها لا تزال مرتفعة التكاليف ولا توجد بكميات ملائمة إلا بالإستعمال العام والمنزلي[1]

3- توجد مشاكل أخرى ذات طبيعة تربوية ومن أمثلة ذلك توفير المدارس والمدرسين لذلك العدد المتزايد من سكان المدينة العربية هذا بالإضافة إلى مشكلة توافق مناهج التعليم مع احتياجات تنمية المدينة . [2]

4- المشاكل الإجتماعية ومنها مشكلة توفير المسكن الصحي وخدمات التأمينات الإجتماعية لذلك العدد المتزايد لسكان المدينة العربية وتظهر مشاكل التكيف الإجتماعي للمهاجرين وما يترتب على ذلك من ارتفاع معدلات إنحراف الأحداث والجرائم والطلاق وهنا مشكلة استيعاب الأمن الداخلي وكذلك مشكلة توفير الأندية الرياضية والإجتماعية لمعظم الأحياء في المدينة ومشاكل رعاية الطفولة والأسرة .

5- مشكلات إقتصادية متعلقة بتوفير فرص العمل لسكان المدن العربية الذين يزدادون باستمرار، وهناك مشكلة توفير السلع الإستهلاكية والتموينية لتلك الأعداد الضخمة ثم الإهتمام بإنشاء المؤسسات التجارية والمالية لتنظيم الحركة المالية في المدن الكبرى .

6- مشكلات إدارية تتمثل في تنظيم المصالح الحكومية والإدارات والوزرات، وكذلك تنظيم المؤسسات الأهلية بصورة تقضي على الجمود مما يسهل سير الأعمال الإدارية، وعدم تعطيل مصالح تلك العداد الضخمة من سكان الحضر في الأمة الغربية يتطلب حل وعلاج تلك المشكلات بصورة ناجحة استخدام الأسلوب العلمي أي التخطيط إلى البيانات الدقيقة

[1] أحمد عزت عبد الكريم ، مرجع سابق ص 145،147 .

[2] نفس المرجع ،ص 149.

والاحصائيات مستمرة، وفيها يتعلق بالمشكلات الإجتماعية تعرض لأهمية التخطيط الإجتماعي في علاجها عند دراسة موضوع التنمية الإجتماعية في الأمة العربية[1].

7- مشكلات البيئة: خلق نمو المدن أبعاد جديدة في أساليب الحياة المتمثلة في نمط الإسكان، وقضاء وقت الفراغ واستخدامات الأرض، وتعتبر التحولات الإيكولوجية من أهم العوامل المؤثرة في تكوين الخصائص العمرانية لأي منطقة حضرية، كما أن التزاحم على المواقع التجارية، والإستراتيجية النادرة والتدفق المستمر للعناصر السكانية المختلفة وتمركز الوظائف الإدارية في أماكن معينة وما ينتج من ذلك من تفاوت في خصائص المناطق الحضرية من أن الأمور التي تؤثر في تحديد نطاق وكثافة التحضر في منطقة ما كما توثر العوامل الجغرافية والبيئة مثل التقلبات الجوية والتكوين الجيولوجي ومصادر المياه والطاقة ونوع التربة والهضاب والجبال كلها عوامل تؤثر في شكل التوطن والإستقرار، وفي استخدام الأرض وتحديد نوعية وسائل المواصلات وبعبارة أخرى فإن كل نشاط انساني يتطلب مواصفات وقياسات مرتبطة بالوظائف التي يؤديها هذا النشاط.

ويختلف مشاكل البيئة للمدينة باختلاف العوامل المؤثرة في تكوين المدن وفي نشأتها وتاريخها والظروف المختلفة التي مرت بها ووظيفتها وموقعها وحجمها ومن بين هذه المشاكل:

- المدن القديمة وعلاقتها بالتطور .
- المدن وتأثير العوامل المناخية والجغرافية .
- تكنولوجيا البناء والطابع العمراني للمدينة .
- اختلاط إستعمالات الأرض وإنشاء المصانع بصورة عشوائية .
- انهيار البنية التحتية للمدينة وعدم قدرتها على إستيعاب الأعداد السكانية الهائلة.
- عدم تماثل التراكيب الإجتماعية مع التراكيب العمرانية للمدن .

[1] نفس المرجع، ص147 .

- التوسع والإنتشار العمراني الغير منظم[1] .

ويأتي في مقدمة هذه المشكلات مشكلة المرور التي تحولت إلى أزمة فائقة في شوارع وطرقات المدن الكبيرة والصغيرة، وكما أن النمو المبكر والهجرة الواسعة من الأرياف إلى المدن والتوسعات المستمرة التي تعرضت لها هذه المدن أضفى عليها ضغوطا لم تكن مؤهلة لاحتمالها أو مواجهتها، وهناك من يفرق بين التطور التكنولوجي المتمثل في اختراع المركبة وانتشار استعمالها وبين النمو الحضري والتوسع الكبير الذي شهدته المدن، وترتبط أزمة المرور بالكيفية والكثافة والتي تتوزع بها الأنشطة أو الخدمات في المدينة، التي ساعدت على تفاقم الأزمة من خلال صرف التراخيص وتخصيص المحلات والأماكن لمزاولة الأنشطة الإقتصادية والتجارية والحرفية[2] .

وأدى هذا التزايد المستمر في هذا النوع من الأنشطة إلى اجلاء السكان من القرى والأرياف لمزاولة النشاط نفسه وكان ذلك على حساب الأرض الزراعية والنشاط الفلاحي فترددت أموال المدن، وقد أدى تداخل الأنشطة إلى تخريف وتشويه مخططات المدن، كما نتج عند تلوث في الهواء بسبب كثرة المحروقات وتكدس أكوام القمامة أمام الوحدات السكنية والمحلات التجارية،حتى أصبحت المدينة مستنقعا للأمراض والأوبئة المزمنة وتلوث مظهرها وجوهرها كما ونوعا، فالنمو الحضري يضع أجهزة الدولة أمام ضغوط شديدة، وأوجد إرباكا لحكومات تلك المجتمعات حتى تفاقمت مشكلة الخدمات من(التعليم، الصحة، المياه، الطرقات...المواصلات....الخ) .

---

[1] صبحي محمد قنوص، **دراسات حضرية**، الدار الدولية للنشر والتوزيع ،(د،م،ن)، 1994، ص،ص 183-184 .

[2] نفس المرجع ص،ص185-186 .

ومن الملاحظ أن كافة الأقطار العربية بدأت بإعداد برامج وخطط تتولى الخدمات الصحية والتعليمية والمهنية والسكنية كل قطر حسب الإمكانية المادية والبشرية، وذلك يتطلب اتخاذ قرارات حاسمة ليس على المستوى القطري فحسب وانما على المستوى القومي أيضا[1] .

رابعا: نظريات النمو الحضري:

يشهد الإنسان اليوم ظاهرة التحضر ونمو المدن بشكل لم يسبق له مثيل، وهذا ما يستوجب التخطيط للتحضر بشكل علمي واقعي خاصة وأن المدن بدأت منذ أواخر القرن التاسع عشر تنمو نموا كبيرا ويعيش فيها ملايين البشر، الأمر الذي يستدعي ظهور وتطوير نظريات ذات طبيعة تخطيطية أي نظريات وقوانين لا تجاول دراسة ظاهرة التحضر وتفسيرها بقدر ما تحاول التدخل في هذه الظاهرة وفهمها وضبطها بما يخدم رفاهية الإنسان ويجعل معيشة سهلة مسيرة في هذه المدن، ومن هذه النظريات:[2]

1- نظرية الدوائر المتركزة برجس: تعتبر هذه النظرية من أول النظريات التي تناولت بحث التخطيط الإجتماعي في المدن أو إيكولوجيا المراكز الحضرية كما أنها تعتبر واحدة من النظريات التي تبحث عن مناطق التركز .

وقد قدم برجس اسهاما متميزا يكشف عن تأثر بالغ بالإيكولوجيين الأوائل، وعرض إسهامه هذا في كتابه- نمو المدينة- مدخل لمشروع بحث الذي ضمته دراسته المعروفة عن أنماط النمو وتركيب الوظائف في مدينة شيكاغو CHICAGO، فقد كان مهتما بتطوير النظرية الإيكولوجية ولكي يقيمها حاول وضع نموذج ووصف بياني للطريقة التي تنمو بها المدينة وتنظيمها المساحي مستخدما في ذلك خريطة إيكولوجية لمدينة شيكاغو كأساس لبحثه ولكي يحقق أهدافه عالج نمو المدينة في ضوء امتدادها الفيزيفي وتمايزها في المكان[3]

---

[1] تماضرحسون، وحسين الرقابي، **المشكلات الأمية المصاحبة للنمو المدن والهجرة إليها دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض**
(د،د،ن)(د،م،ن)،1987 ص،ص 15،16 .

[2] محمد السيد غلاب وآخرون، **جغرافيا الحضر**، (دراسة في تطوير الحضر ومناهج البحث فيها، ، دار الكتب الجامعية،القاهرة، 1972، ص171 .

[3] السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص403 .

ولقد إنطلق في ذلك من فكرة أساسية في أن أسعار الأراضي وسهولة الوصول، تبلغ أقصاها في قلب المدينة التجاري ثم تنخفض تدريجيا . بالبعد عن المنطقة المركزية[1]، ثم بعد ذلك فكرة أساسية أخرى هي أن أسعار الأراضي وسهولة الوصول إليها تبلغ أقصاها فيقلب مدينة أخرى مؤداها إن المدينة تتخذ في نموها خمس حلقات، أو نطاقات متناقصة ومتحدة المراكز[2]، هذه الحلقات هي:

أ- **منطقة الأعمال المركزية:** تقع هذه المنطقة في مركز التوزيع الإيكولوجي للمدينة وتشكل النواة الحيوية اقتصاديا واجتماعيا، وثقافيا فهي ملتقى طرق المواصلات وأكثر أجزاء المدينة التي تسهل الوصول إليها، كما تدور فيها أكثر نشاطات المدينة كثافة، وتكثر فيها المسارح ودور السينما، والمتاجر المتخصصة والفنادق الكبرى والإدارات والمكاتب التجارية والبنوك، وقد أدت أفضلية الموقع في منطقة الأعمال المركزية وسهولة الوصول إليه إلى زيادة الطلب على الأرض وارتفاع أسعارها، وهذا السبب الذي دفع "برجس" إلى القول أن الأعمال التي تحقق ربحا مرتفعا نسبا وتستخدم الأرض بكثافة هي التي يمكنها أن توجد في المنطقة الأولى.[3]

ب- **المنظمة الانتقالية أو منظمة التحول:** يؤدي التوسع والنمو العمراني الذي تتعرض له منطقة الأعمال المركزية التي تعرض المنطقة الانتقالية للتغير المستمر، وتتميز بالكثافة السكانية والانخفاض الملحوظ في الدخل الفردي، وانتشار الأمراض الاجتماعية كظهور التفكك الاجتماعي، كما يسودها أحوال سكنية متدهورة، حيث تكثر الأكواخ والمنازل القديمة، وتنشر مخازن السلع والبضائع والمصانع، والغرف المفروشة للإيجار.

أما ساكني هذه المنطقة فهم على الخصوص الأقليات العنصرية، المهاجرون الجدد، الأفراد دون مأوى والهامشين، وبسبب أن السكن والمهن التي توجد في المنطقة الانتقالية

---

[1] السيد حنفي عوض، **علم الإجتماع الحضري**، شركة الأمل للطباعة والنشر، القاهرة 1986، ص40 .

[2] محمد حافظ، **النمو الحضري في المجتمع المصري**،(**دراسة ثنائية تاريخية**) ،دار سعيد رفت للطباعة والنشر، القاهرة ،1987 ص29 .

[3] حمل من الموقع،http//mawdo3.com،على الساعة 17.00 ،يوم:2017/04/23.

مرفوضة اجتماعيا فإنها توصف عادة بالانحلال والفساد الخلقي والفيزيقي، وحسب نظرية برجس فإن المنطقة الأولى تمتد فيزيقيا، من خلال عملتي الغزو والاحتلال على حساب المنطقة الثانية التي تتوسع وتغزو هي الأخرى المنطقة الموالية .

* **منطقة سكن العمال:** يقطن هذه المنطقة العمال ذوي وأصحاب المهن الكتابية وأطفال المهاجرين، لهم تطلعات لتحسين مستوى معيشة أطفالهم ودفعهم لصعود السلم الإجتماعي .

* **منطقة سكنية أفضل:** تتضمن هذه المنطقة مساكن الأسرة الواحدة والأحياء الأعمال المحلية والشقق الجميلة والعمارات وبعض فنادق الإقامة ويسكن هذه المنطقة ذوي الياقات البيضاء وأصحاب المهن وصغار المنظمين .

* **منطقة السفر اليومي أو الضواحي:** تقع منطقة السفر اليومي خارج حدود المدينة وتمثل منطقة سكنية لذوي الدخول المرتفعة كما يمكن أن تكون مقر لبعض الأحياء المتخصصة تتكون من الطبقات العليا والعليا وسطى كما أن معظم سكانها من الذين يقومون برحلة العمل اليومية[1] .

مما سبق نجد أن محاولة برجس أوضحت أن:

- المدينة تنمو وتتوسع في شكل حلقات ودوائر وتمثل هذه الحلقات مناطق متتابعة من الإمتداد الحضري .

- أن برجس يتخد من فكرة النمو والتوسع ليدرس عمليتي الغزو والإحتلال أي أن توسع الأعمال المركزية يؤدي إلى غزوها للمنطقة الثانية وتوسع هذه الأخيرة يؤدي إلى غزو الثالثة .

- كلما إزدادت المسافة عن مركز المدينة، كان هناك ميل نحو زيادة أحجام القطع الأرضية وإنخفاض في كثافة التملك .[2]

[1] السيد الحسيني، **المدينة دراسة في علم الإجتماع الحضري**، دار المعارف، القاهرة، 1981، ص-ص، 131-134 .
[2] نفس المرجع ، ص 134،131.

ومن الانتقادات التي وجهت لهده النظرية: لقد حاول برجس من خلال نظريته صياغة نموذج مثالي لدراسة نمو المدينة في ضوء امتدادها الفيزيقي وتمايزها في المكان على غرار النموذج المثالي الذي صاغه "ماكس فيبر" لدراسة التنظيمات البيروقراطية .

وأول ما يمكن تسجيله أن "برجس" لم يكن يتوقع عند صياغته لنموذجه المثالي أن نمط الدوائر المتركزة يوجد في كل مدينة، فقد توقع وجود اختلافات وتشويهات عن هذه النمط وأرجعها لعوامل: المعوقات الطبيعية والبشرية، الاستخدام السابق للأرض، التدخل السياسي في شكل تخطيط المدن ووسائل النقل المتوفرة [1].

ورغم الفوائد التي حققها "برجس" إلا أنه لا يزال يثير تساؤلات عديدة لم يقدم لها إجابات مرضية، كما أنه لا يخلو من ثغرات ونقاط ضعف يمكن تلخيصها كما يلي:

- التنوع في استخدام الأرض في نطاق كل منطقة ومدينة .
- التحديد التعسفي لحدود المناطق .
- محدودية تعميمة .
- اختبار برجس للمتغيرات الإيكولوجية[2] .
- ليس ضروريا أن تكون المنطقة المركزية ذات شكل دائري .
- الإسكان المتخلف قد يوجد في كثير من أجزاء المدينة .
- موضوع الصناعة الثقيلة الذي اعتبره برجس عامل تشويه قد لا يكون كذلك في بعض المدن .
- لا توجد الصناعة في المناطق الانتقالية فقط .
- في كثير من المدن يكون ثمة إرتباط بين موقع الصناعة ومساكن العمال ذوي الدخل المحدود .

هذه الإنتقادات تؤكد عدم مطابقة هذا النموذج للواقع، انطبق مرحليا على بعض المدن الأمريكية التي نمت بسرعة كبيرة نتيجة الهجرة .

---

[1] حميد حروف، **الاشكاليات النظرية والواقع**،دار البعث، قسنطينة،1999،ص24.

[2] نفس المرجع ص،ص،24-26 .

2- نظرية القطاع هومر هويت:

ظهرت هذه النظرية في نهاية الثلاثينات 1939 كرد فعل على الإنتقادات التي تعرضت لها نظرية برجس، ولقد تحقق ذلك حينما قدم "هومر هويت" إطارا تصوريا تجاول فيه تحديد النمط الإيكولوجي للمدينة في ضوء فكرة القطاع، حيث أوضح أن تحديد سكنى القطاعات أو سكنى الطبقات الإجتماعية يعتمد على القيم الإيجارية، ولكي يتضح الأمر درس بصفة خاصة متغير الدخل واتضح له أن يحدد انتشار المناطق السكنية هو دخل الأفراد، وما يحكم التركيب الداخلي للمدن هو الطرق التي تخرج من قلب المدينة إلى الأطراف . وإستنادا إلى الفهم الخاص الذي قدمه هويت لنمو المدينة، أكد أن النمو الحضري يتحدد في ضوء إمتدادات النمط السائد من أنماط استخدام الأرض ونظر إلى المدينة كدائرة وإلى المناطق المختلفة كقطاعات، كما أوضح أن النمو الحضري يتم بأقصى سرعته على خطوط النقل الرئيسة وعلى طول الخطوط الأقل مقاومة .

- **نقد النظرية:** من الإنتقادات الموجهة لهذه النظرية:

محدوديتها وضيق نطاق تطبيقها، بسبب انطلاقها من نمط إيكولوجي محدد يعكس واقع بعض المدن في فترة تاريخية معينة تغفل البعد التاريخي الذي يؤثر بشكل عميق في البناء الايكولوجي، ولقد أكد "فرانسيس هاوزر F.HAUSER" أهمية هذا البعد في الدراسات الحضرية، ونتيجة لذلك فإن نظرية القطاع ينحصر تطبيقها على بعض المدن الأوروبية، الأمر الذي تجعل من الصعب تعميمها على بقية مدن العالم .

3- نظرية النويات المتعددة: ظهرت هذه النظرية في منتصف الأربعينات من طرف "هارس وألمان" تحاول التوصل إلى تفسير النمط الإيكولوجي وتستند هذه النظرية إلى فكرة أساسية تؤكد أن النمو في المدينة لا يعتمد على نواة واحدة وإنما على نوايات متعددة، وأن وهناك أربعة عوامل تؤثر على توزيع الأنشطة في المدينة .

- تستفيد بعض الأنشطة من وجودها في مكان واحد .
- تميل بعض الأنشطة إلى أن تكون متعارضة .

لا تستطيع بعض الأنشطة الحصول على المواقع الممتازة الشيء الذي يدفعها للبحث عن مواقع أقل مرغوبية وذات انجاز منخفض .لقد شكلت هذه النظريات نسقا فكريا يعكس اتجاها متميزا حول الاهتمام بدراسة النمط الايكولوجي للمدينة ومع ذلك فهناك فروق بين النظريات الثلاث، ورغم تعدد الرؤى والتصورات لتفسير البناءات الايكولوجية الحضرية إلا أن النظرية الايكولوجية الكلاسيكية تعرضت في مجملها لحركة نقد قاسية شملت النقاط التالية:

1 – الإفتراضات الأساسية التي تقوم عليها هذه النظرية .

2 – دور المنافسة كظاهرة شبه اجتماعية .

3 – الحدود الفاصلة بين الظواهر الإجتماعية وشبه الاجتماعية .

4 – الطبيعة المكانية للنشاط البشرى .

وقد وضع مكنزي هده النظرية حيث ادعى بأن المدن الكبرى غالبا ما تتكون من عدد من النوى أو المراكز الثانوية ومن ثم توسع هدا المفهوم من قبل جانسي هريس وأشار الباحثان أن هده النوى تنشأ نتيجة[1]:

- وجود مراكز استيطان منفصلة منها
- نشوء مراكز تجارية في الضواحي.

5 – **النظرية الايكولوجية المحدثة:**

أصبحت الحاجة في السنوات الأخيرة من القرن العشرين، أكثر الحاحا على اعادة النظر في أسلوب التحليل البيئي وغدت المجتمعات تمارس ضغوطا في هدا الاتجاه مع ظهور على وجه الخصوص الصناعة وتفاقمها وتهديدها للأحياء ولقد ظلت المجتمعات البيئية[2].

تمثل نموذجا جديدا للنظرية الايكولوجية المبكرة التي صاغها: "بارك، برجس، هويت، ماكينزي، ألمان، هارس" تسند إلى فكرة أساسية هي أنّ النظرية الإيكولوجية كأي نظرية سوسيولوجية أخرى يجب أن تغطي كل سلسلة الظواهر الإجتماعية، ولقد ظهرت الأعمال

[1] حمل من الموقع،http//www.uobaylon.edu.iq/uobcoleges.com، على الساعة 12.00، يوم2017/04/20.
[2] حمل من الموقع،http//www.bee2ah.com،على الساعة 10،يوم2017/04/26.

التي تندرج تحت هذه النظرية في مجموعتين وللتوضيح يتم التطرق للموقف حسب المفكرين، يحصر "كوين QIUN": موضوع الإيكولوجية في المشكلات المرتبطة بتقسيم العمل وتأثيره على التوزيع المساحي والجغرافي، ويرى أن المشكلات المختلفة التي تخبرها المجتمع لا يمكن إخضاعها كلها للتحليل الايكولوجي الأمر الذي يدعو الإهتمام أكثر بالعلاقات التبادلية بين الجماعات والبيئة، ومعظم أعماله قد اهتمت بتطبيق مبادئ البيئة ومفاهيم المجتمع المحلي الحضري ومنطقة المركز الحضري أو المدينة[1] .

- أموس هاولي A.HAWLEY:

يقدم نظرية جديدة اعتبرت بمثابة الجسر الموصل بين النظرية الايكولوجية المبكرة والنظرية الإيكولوجية في صورتها الراهنة يمكن تلخيص الأسس التي تقوم عليها النظرية في النقاط التالية: يدور موضوع الايكولوجية حول الطريقة التي يحافظ بها الأفراد على أنفسهم في بيئة دائمة التغير . يشكل المجتمع المحلي وحدة التحليل .دراسة الأفراد كأعضاء في جماعات .البعد المكاني .

- البعد الزماني: يضيف تأكيد –هاولي. على التفاعل اليومي بعدا جديدا لدراسة المجتمع المحلي، هو البعد الزماني .
- تكامل الجوانب السيكولوجية والأخلاقية .
- إرتباط الأنشطة المعيشة بنسق القيمة السائدة .
- عدم الفصل بين الظواهر الحيوية– شبه الإجتماعية والثقافية .

اعتبار التكيف الثقافي أحد الموضوعات المشروعة في التحليل الإيكولوجي.[2]

[1] فادية عمر الجولاني، **علم الإجتماع الحضري**، ، دار عالم الكتب للنشر والتوزيع، الرياض، 1984 ص76 .

[2] نفس المرجع،ص80.

الفصل الثالث: سوسيولوجيا النقل و أهم مشكلاته

أولا – أهداف وأهمية النقل

ثانيا – الأنواع الأساسية للنقل

ثالثا – خصائص تنظيم التنقلات

رابعا- أسباب مشكلات النقل

تمهيد :

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

تعتبر التنقلات في الوسط الحضري أهم النشاطات التي يقوم بها الانسان يوميا لقضاء حاجياته، وتختلف هذه التنقلات حسب نوعيتها وأسبابها وتختلف أيضا حسب وسائل النقل المستعملة ومنه سيتم في هدا الفصل تناول أهمية أهداف النقل وأنواعه، خصائص تنظيم التنقلات، وأسباب مشكلات النقل.

أولا: أهمية النقل وأهدافه :

يذكر البعض قول KIPLING أن النقل هو الحضارة، كما يؤكد الإقتصادي البريطاني "ألفريد مارشال" أن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث: هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل، ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة الحديد والنقل على الطرق البرية، النقل نهري أو بحري والنقل الجوي شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني كله[1] .

ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة الأفراد من زاويتين هامتين هما:

أ-**الأولى:** تعتبر وسائل النقل عاملا محددا له أهمية القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرهم للمكان الذي يقظنون فيه والمكان الذي يعملون فيه .

ب-**الثانية:** توثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية لأفراد في دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها، ومن جهة أخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع منتجات النهائية[2] .

---

[1] حمادة فريد منصور ،**مقدمة في إقتصاد النقل**، مركز الإسكندرية للكتاب مصر1998 ص12 .

[2] شريف محمد ماهر: **تخطيط النقل وسياسة الفعاليات وعوامل الجدارة الدار الجامعية**، الإسكندرية، مصر، 2006 ص193 .

ثانيا: الأنواع الأساسية للنقل :

تمثلت أنواع النقل في ما يلي :

1-النقل البري عن طريق السيارات :يعتبر النقل عن طريق المركبات وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ، وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع .وتأتي أهمية النقل بالسيارات من خلال الترابط السهل والسريع مابين المناطق الجغرافية خاصة التي يصعب الوصول إليها بواسطة وسائل أخرى ، وبالتالي فان تطور النقل عن طريق المركبات الخاصة أو العامة يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق والمنشأة القاعدية تأمين التدفق المروري اللازم لهذه المركبات ومن هنا لجأت بعض الدول إلى تطوير نظم النقل لديها بما يتوافق والعملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها المركبات سوى كانت سيارات خاصة أو مركبات النقل العام[1].

2-النقل بالسكك الحديدية : تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدولة وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية والسياسية والاجتماعية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء ، وتأتي أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وسرعة عالية وقد تجاوزت سرعة بعض القطارات 300 كلم/ساعة .

كما أن مرور السكك الحديدية من منطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة وإيجاد التجمعات الحضرية الكبرى، وبالتالي إمكانية التأثير المباشر في توزيع السكان ، ويمكن ملاحظة ذلك في العديد من الدول الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها.

[1] حيدر كمونه ، **أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية** ، حمل من الموقع التالي http .sub i06 405p19html www anf adapaper com، على الساعة 10.00، يوم2017/04/26.

3-النقل المائي : يعتبر النقل المائي من أقدم أنواع النقل التي استخدمها الإنسان من خلال مجاري الأنهار والبحيرات المتوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير ،وبالتالي استعملها الإنسان في التنقل ولمسافات أطول خاصة وأنها غير مكلفة اقتصاديا ولا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من الأشكال البدائية وبعد اختراع المحرك البخاري كانت نقطة التحول الكبرى في أنماط النقل المائي حيث تم صنع السفن ذات المحركات البخارية ، وهكذا تواصلت وتطورت صناعة السفن على اختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن إلى نقل (2-3) ملايين طن من البضائع. مما زاد من عملية الاهتمام باستخدام النقل المائي هو انخفاض كبير في التكلفة الاقتصادية ، خاصة في مجال نقل السلع والبضائع التي يتم نقلها لمسافات بعيدة وخاصة النقل العابر للغازات .[1]

4-النقل الجوي : يعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر واسطة النقل بين القارات والبلدان فقط وإنما أصبحت أيضا بين المدن في بلد واحد ، كما أن أهمية النقل بالطائرة لاتقف عند الأفراد بل نقل البضائع أيضا.ويعتقد بعض المراقبين بأن النقل الجوي سوف يحقق مستويات عالية بالنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة ،حيث من المتوقع أن يفوق حجم المسافرين من جهة يفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرات من جهة أخرى ، الأمر الذي سيكون له انعكاسات ايجابية على مجال الحركة الاقتصادية في العالم.

5-حافلات النقل الصغيرة (الميكروباص): تستخدم في الغالب كوسيلة نقل بين المناطق المختلفة من المدينة، ويتم رسم مسارات لها تغطي كل أجزاء المدينة ، وتقوم الجهات المسؤولة عن الإدارة وتنظيم النقل وبتوزيعها على حسب الكثافة السكانية ورحلة إلى العمل ،ويكتب على كل حافلة رقم الخط والجهة التي يبدأ منها ويصل إليها .[2]

[1] حيدر كمونه ، مرجع سابق ، ص 79.
[2] -محمود حميداني ، **تخطيط النقل الحضري** ،(د،د،ن)، (د،م،ن)، 2009.ص70.

6-حافلات النقل الكبيرة(الأوتوباص):

تعد الحافلات الكبيرة التي يتراوح عدد ركابها بين 40 إلى 100 راكب من وسائل النقل المهمة التي تستخدم بين مراكز المدينة وأطرافها منها حافلات النقل ذات طابقين التي تستخدم في العواصم الكبيرة لحل أزمة النقل ، حيث نجد أن الأوتوباص الواحد يستوعب ما يقارب ماتحمله 10سيارات .[1]

ثالثا: خصائص تنظيم التنقلات:

أ-تمثلت خصائص تنظيم النقل في :

1-البيئة الاجتماعية: كل فئات الحضري تساهم في التنقلات الحضرية، وبما إن إجمالي المداخيل العائلات مهمة جدا لتحديد كثافة التنقلات ،فان مكونات النسبة الاجتماعية لكل قطاع داخلة منضمة عمرانية يجب إن تعرف باعتبارها طبيعة التدفقات

2- مسافة ووقت السير : المتنقلين يوميا من الممكن أن يقطعوا مسافات طويلة فاتساع المدينة هو العامل الأول في اختلاف هذه المسافات ومفهوم المسافة في المدينة لا يحدده وقت المسير وحده هذا الأخير يزداد مع ازدياد صعوبة حركة السيارات ومن ثم انتظار وسائل النقل الجماعي (هذا الوقت الضائع المتمثل في دقائق أو ساعات تنقص من الوقت المخصص للراحة والترفيه) هذا ما يجعل مشكلة الحركة والتنقل في المدينة من الانشغالات الأولى للسكان خاصة أن التنقلات متمركزة في المساحة والزمن .

3-التدفقات وأوقات الذروة : في المدينة التنقلات (سكن ، عمل) تعتبر من التنقلات الأساسية باستثناء البطالين ، التنقلات لأغراض الشخصية تخضع لطبيعة منتظمة لأوقات العمل ، المعرفة الدقيقة ضرورية لمعالجة النقل الحضري ومواجهة مشاكله وملائمة للتطور.[2]

ب- تنظيم التنقلات : أن الحديث عن تنظيم النقل يستوجب التعريف بمجموعة من المفاهيم كنمط النقل وشبكة النقل ونظامه وفي مايلي شرح موجز لهذه المفاهيم :

---

[1] نفس المرجع، ص446.

[2] حكيم بركاني وسليم العايب ، **دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليلة** ،(د،م،ن)،(د،د،ن)، 2003 ، ص 110.

1 – 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 ، بحري ، جوي لكن هذا لا ينفي إمكانية وجود أنماط أخرى كنمط النقل الجماعي والنقل الفردي.

2 – شبكة النقل : هي مجموعة من الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط لذلك يمكن أن نجد شبكة نقل برية، بحرية ، جوية كما يمكن أن نجد كذلك شبكة نقل حضري وشبكة النقل في ضواحي المدينة وما بين المدن.

3 – نظام النقل: أما عن نظام النقل فهو يتشكل من مجموعة شبكات النقل بالإضافة إلى بعض الاعتبارات ، الانتظام والراحة والأمن والتسعيرة ودقة المواعيد ....الخ.

وعموما يمكن القول أن نظام النقل يتألف من خمسة مكونات أساسية هي :

(الطرق ، المركبات ، قوة المحرك ، المخططات، نظم تحكم التشغيل).حيث يتوقف نظام النقل على تكامل شبكات وبعض المعايير الكيفية .

وأيضا المترو الدي يعتبر من أحد أنواع القطارات الخفيفة وأحد أهم وسائل النقل في غالبية دول العالم ذات الكثافة السكانية العالية فهو وسيلة نقل حضري تستخدم قطارات تسير على سكة حديدية(غالبا) لنقل المسافرين بأعداد كبيرة .[1]

رابعا– أسباب مشكلات النقل:

يعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة لكل النقل يعاني مشاكل متعدد ومتداخلة الجوانب والمعروفة في أغلب مدن العالم حتى تبدو وكأنها سلسلة متصلة الحلقات من مشاكل الصعوبات ويمكن توضيح بعض هذه المشاكل والمعرقات التي يواجهه النقل الحضري:[2]

1– الاختناق المروري: يعد الاختناق في المرور أول مشكلة تتبادر إلى الأذهان عند الحديث عن مشاكل النقل الحضري ولعل من أهم العوامل التي تسهم وبوضوح في مشكلة

[1] حمل من الموقع،http/ar.wikipedia.org/wik،على الساعة الواحدة زوالا،يوم 2017/04/26.

[2] كواشي غنية، عيادي أمال، **مشكلات النقل بمدينة خنشلة**، مذكرة لنيل شهادة الليسانس في علم الإجتماع الحضري، قسم علم اجتماع والديمغرافيا باتنة ، 2006-2007، ص13 .

اختناق المرور في المدن تركز الأنشطة الحضرية والأعمال في وسط المدينة أو ما يعرف بإسم منطقة الأعمال المركزية تلك المنطقة التي تشهد إختناق ملحوظا في ساعات الذروة في الصباح أو بعد انتهاء أوقات العمل غير أن مشكلة إختناق المرور تفسر في كثير من الأحيان في ضوء ظاهرة أصبحت شبه عامة في جميع مدن العالم وهي زيادة الإتجاه إلى إمتلاك السيادات الخاصة وتبدو هذه المشكلة أكثر تعقيدا في المدن العربية فهي قديمة بطرقاتها وشوارعها الضيقة وأزقتها لم تعد ملائمة لإستيعاب حركة المرور إضافة إلى الكيفية والكثافة التي تتوزع بها الأنشطة والخدمات في المدينة[1] .

أما عن تأثيرات الازدحام أو الاختناق في ايطاء حركة المرور وزيادة تكاليف النقل وارتفاع معدلات الحوادث وزيادة إستهلاك الوقود وزيادة نسبة تلف السلع والبضائع مع زيادة التأخير وإرتفاع درجة الحرارة بسبب المحركات فيعاني معظم الناس من الضيق والإرهاق والقلق النفسي مما ينعكس سلبا على إنتاجيتهم في العمل .

2- انخفاض معدل الأمان: انخفاض معدلات الأمان تنعكس في ارتفاع نسبة حوادث المرور، والتي تعد من أخطر مشكلات النقل وتصنف كواحدة من الأوبئة التي تقضي على حياة الكثير من الأشخاص كل عام، وتأتي في المرتبة الثالثة في تصنيف أسباب الوفاة بعد كل من مرض السرطان ومرض الذبحة الصدرية ونتيجة لكثرة الحوادث أصبحت عبئا اقتصاديا يتنقل كاهل الاقتصاديات الوطنية للدول التي ترتفع نسبة الحوادث فيها وهي نتيجة لازدياد الحركة بازدياد معدل ملكية واستخدام السيارات الخاصة التي يقابلها انخفاض معدل استخدام وسائل النقل الجماعي وأيضا ازدياد السرعات والتصور أو عدم الوعي المروري[2] .

3- مشكلة الإنتظار: هذه المشكلة لا تقل أهمية عما سبق من مشاكل النقل السابقة الذكر، ففي معظم مدن العالم تحولت وجهات الكثير من المباني العامة والهامة والتي هي أماكن

---

[1] سليم لوقنة، **دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري**، دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة مذكرة الماجستير كلية العلوم الاقتصادية،جامعة قسنطينة،(د،س،ن)، ص112 .

[2] عبد الله أوعياش، **أزمة المدينة العربية**، وكالة المطبوعات،الكويت،(د،س،ن)، الكويت ص176-179 .

تجمعات للإستخدام الدائم من قبل المشأة إلى محيط اليسار مما يفسر القيمة الجمالية لهذه المباني والميادين العامة والحقيقة أن مشكلة الانتظار أصبحت من مشكلات الحضرية البارزة نتيجة لنشاط عوامل النمو الحضري كالتركيز السكاني والتركيز النشطات الحضرية ومن ناحية أخرى تسهم مشكلة الانتظار بالقدر الكافي في مشاكل الإختناق المروري نظرا لما يرتبط بها من إعاقة الانسياب وسيول حركة المرور وضياع الوقت، وعليه تتحول المشكلة إلى إختلال التوازن بين العرض والطلب على الأرض الحضرية وإستخدامها في مجال الحركة والمرور في المدينة حيث يفوق الطلب على المساحة المكانية المعدة للانتضار على حجم ما هو معروض منها مما يؤدي إلى زيادة الإزدحام[1].

4- قلة أسباب الراحة داخل بعض وسائل النقل: هذه المشكلة تعتبر من مشكلات النقل، وهي أكثر وضوحا في وسائل النقل العام التي تستعمل في نقل أعداد كبيرة من الركاب، وبالذات الحافلات داخل الوسط الحضري، ففي هذه الوسائل كثيرا ما يجد الشخص نفسه في حافلة مزدحمة بالركاب، وتنعدم فيها أسباب الراحة النفسية والجسدية نتيجة لأسباب منها: الإزعاج والضوضاء الناجمة عن العدد الكبير من الركاب على متن هذه الوسائل وكذلك تزداد حدة هذه المشكلة في الدول النامية والمتخلفة نتيجة لقلة وسائل النقل الجماعي وعدم تنوعها بإستخدام وسائل نقل متدامة ومن جهة لسوء التنظيم ورقابة وكثرة المتعاملين الخواص مما يؤدي إلى تدني مستوى نوعية الخدمة المقدمة، ضف إلى ذلك قلة الوعي لدى مستخدمي هذه الوسائل ومشعليها[2] .

4 - **الآثار البيئية:** تتميز المجمعات الحضرية التي يسكنها مئات الأفراد بوجود أعداد كبيرة ومتزايدة من وسائط النقل ذات المحركات من سيارات وشاحنات وحافلات، حيث تقوم هذه المركبات بدور بارز في توليد الملوثات الرئيسية للهواء وهناك العديد من المخاطر

---

[1] المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، **دراسة إحصائية لحوادث المرور خلال الأشهر السبعة الأولى**، لسنة 2010، حمل من الموقع w.w.w.chpsr.org.dz .

[2] روابحي سناء، **النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري**، مذكرة الماجستير في علم الإجتماع الحضري، قسم علم الإجتماع والديمغرافيا ،جامعة الحاج لخضر باتنة، 2008-2009 ص84-85 .

الصحية والبيئة الناتجة عنها، بحيث على الصعيد العالمي، يستأثر قطاع النقل بجوالي 30% من إجمالي الاستهلاك التجاري للطاقة، حيث يستهلك النقل البري وحده 82%، حيث تعتبر الإنبعاثات الناجمة عن المركبات هي المصدر الرئيسي لتلوث هواء المدن، وينتج من احتراق الوقود داخل محركات السيارات من الملوثات.

ومن أهمها: 19% من عاز ثاني أكسيد الكربون وهو المسبب الرئيسي في الاحتباس الحراري و64% من أول أكسيد الكربون و39% من أكسيد النتروجين، و52% من الهيدرو كربونات المنبعثة في الجو والجسيمات العالقة بالإضافة إلى مركبات الرصاص السامة الناتجة من العوادم عند استخدام وقود البنزين الذي يحتوي على نسبة من الرصاص وغيره من المعادن كمواد إضافية ومشكلة الضباب الدخاني وغيرها من المركبات الضار بالجلد والجهاز التنفسي والعصبي وجهاز الدوران والبلعوم والعينين ويزداد تأثيرها على الكبار وصغار السن ومن لديه أمراض تحسيسية أو وعائية وكذلك يتعرض كثير من السكان وخاصة في المدن إلى الضوضاء الناجمة عن حركة المرور بما يتجاوز 65 ديسيبل، وهو المستوى الذي إذا تجاوزته الضوضاء فإنه يسبب الإزعاج والضرر فالضوضاء الناتجة عن حركة المرور وعن المركبات ليست بالضرورة متساوية، ويزداد خطر الضوضاء مع زيادة مدة التعرض لها حيث يضعف السمع وقد يصاب الإنسان بالصم عدا تأثيره في إرتفاع ضغط الدم وزيادة التوتر والقلق ونقص النشاط والاضطرابات النفسية .[1]

[1] نفس المرجع ،87.

الفصل الرابع: الاطار المنهجي للدراسة

أولا – مجالات الدراسة

ثانيا – اختيار عينة الدراسة

ثالثا - ادوات جمع البيانات

رابعا- أسلوب التحليل

أولا- مجالات الدراسة : تمثلت في:

1-**المجال المكاني** : مرت جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي بخمسة مراحل بداية من سنة 1995إلى غاية.2014.

- المرحلة الأولى 1995-1998

أنشأت ملحقة المعهد الوطني للتجارة بالوادي بموجب قرار وزاري مشترك مؤرخفي 03 جوان 1995 و انطلقت الدراسة لأول مرة خلال الموسم الجامعي 1995/1996 كنواة جامعية أولى بولاية الوادي مقرها ثانوية تكسبت أين ظلت لموسمين حتى تم تحويلها إلى مركز الشهداء سنة 1998 أين درست بها شعبة العلوم التجارية بتخصصين:

إدارة أعمال بداية من الموسم الجامعي 1997/1998

تجارة دولية بداية من الموسم الجامعي 2000/1999

- المرحلة الثانية 1998-2001:

إضافة إلى ملحقة المعهد الوطني للتجارة التابعة للمعهد الوطني للتجارة ببن عكنون استفادت ولاية الوادي من فتح فرع العلوم القانونية والإدارية في الموسم 1998/1999 ومعهد الأدب العربي في الموسم 2000/1999 و التابعين لجامعة محمد خيضر ببسكرة ليتشكل الملحق الجامعي بالوادي.

-المرحلة الثالثة 2001-2012 : أنشأ المركز الجامعي بالوادي سنة 2001بموجب المرسوم التنفيذي رقم 277/01 المؤرخ في 18 سبتمبر 2001 حيث تحول الملحق الجامعي الى:

- مركز جامعي يحوي خمسة معاهد:

*معهد العلوم القانونية والإدارية

*معهد الآداب واللغات

*معهد العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

*معهد العلوم والتكنولوجيا

*معهد العلوم الاجتماعية والإنسانية

*المرحلة الرابعة 2012-2014

أنشئت جـــامعة الـوادي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 12-243 و المؤرخ في 4 جوان 2012 الموافق لـ 14 رجب 1433و تضم:

*كلية العلوم و التكنولوجي.ا

*كلية علوم الطبيعة و الحياة.

*كلية الأداب و اللغات.

*كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية.

*كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير.

*كلية الحقوق و العلوم السياسية.

- المرحلة الخامسة من 2014 إلى اليوم

تم تسمية جامعة الوادي بجامعة الشهيد حمه لخضر تبعا للمقرر رقم 01/14 مؤرخ في 29 ذي الحجة 1435 الموافق 23 اكتوبر 2014 المتضمن تكريس تسمية مؤسسات جامعية حيث لم تزل الجامعة في تطور إلى أن وصلت في الموسم الجامعي 2016/2015 إلى تعداد من الطلبة يفوق الـ 20000 مع ما يزيد عن 700 أستاذ مقسمين عبر سبع كليات و معهد للعلوم الإسلامية.[1]

كلية التكنولوجيا

كلية العلوم الدقيقة

كلية علوم الطبيعة و الحياة

كلية الأداب و اللغات

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

كلية العلوم الإقتصادية

[1] مقال منشور على الموقع يوم 2017/04/25 على الساعة 22.30، http://www.univ-eloued.dz/index.php/a-universite/presentation

2-المجال الزماني : أجريت الدراسة الميدانية في الفترة الممتدة من 5 أفريل الى 20 أفريل 2017

- حيث كانت الفترة الأولى من 5الى 10 افريل: تم فيها زيارة ادارة الجامعة وبالضبط مصلحة التعليم لقسم العلوم الاجتماعية، سنة أولى علم الاجتماع كما تم من خلالها توزيع الاستبيان على عينة الدراسة من الطلبة .

-أما الفترة مابين 10 الى 20 أفريل تم خلالها تفريغ الجداول والتعليق عليها واعطاء الاستفسارات الخاصة بكل جدول .

3- المجال البشري :

تمثل المجال البشري للدراسة الحالية والتي بعنوان "النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل" في طلبة السنة الأولى علم الاجتماع بجامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي والذي قدر عددهم ب 524 طالب

ثانيا -اختيار عينة الدراسة :

العينة: تعرف العينة بأنها: مجتمع الدراسة الذي تجمع منه البيانات الميدانية وهي تعتبر جزء من الكل ، بمعنى أنه تأخذ مجموعة من أفراد المجتمع على أن تكون ممثلة للمجتمع لتجرى عليه الدراسة ، فالعينة إذا هي جزء معين او نسبة معينة من أفراد المجتمع الاصلي ثم تعميم نتائج الدراسة على المجتمع كله ووحدات العينة قد تكون أشخاصا كما تكون أحياء أو شوارع أو مدن أو غير ذلك .[1]

واعتمدت الدراسة الحالية التي كانت بعنوان"النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل"على العينة العشوائية التي تعرف: عينة قائمة على الصدفة، وهي أبسط أنواع العينات رغم أنها تتبع خطوات معروفة المتمثلة في أن تمثل مفردات المجتمع بأوراق يكتب عليها حرف أو رقم يمثل فردا معينا من المجتمع حيث لا يمثل إلا مرة واحدة، ثم توضع هذه الأوراق في كيس

[1] - عادل مرابط، و عائشة نحوي ،مجلة الواحات للبحوث والدراسات العدد الرابع (2009) ، ص 197.

وتخلط جيدا، ثم نختار منها عددا بطريقة عشوائية بما يساوي عدد العينة المرغوبة، بعدها يقرأ الباحث الأرقام عشوائيا حسب الترتيب أي في اتجاه أفقي، وحينما يقرأ رقما يوافق الرقم المكتوب على الورقة سيكون هذا الرقم مفردة من مفردات العينة المختارة [1].

وذلك بنسبة 12% حيث قدرت ب 63 طالب من طلبة سنة أولى علوم اجتماعية.

ثالثا – أدوات جمع البيانات :اعتمدت الدراسة الحالية على جملة من التقنيات تمثلت في:

أ–**الاستمارة** : وهي عبارة عن مجموعة من الاسئلة المتسلسلة يصفها الباحث بعناية فائقة بقصد الحصول على معلومات حول ظاهرة معينة وتختلف الاستبيانات من حيث الحجم والشكل والمضمون والهدف .

ومنها ما هو مكتوب ومنها ما يوزع بالبريد الالكتروني او تنشر في الصحف والمجلات .

تتكون الاستمارة من قائمة التي توجه عينة البحث ليقوم المبحوث بالإجابة عليها

وقد تضمنت الاستمارة 23 سؤالا وزعت على ثلاثة محاور وهي كالآتي:

– **المحور الاول** :محور البيانات الشخصية : أهم ما جاء فيه (الجنس ، السن ، المستوى الدراسي) يساعد في تحديد خصائص العينة.

–**المحور الثاني** :محور التزايد في النمو السكاني يؤدي الى تزايد في مشاكل النقل تضمن مجموعة من الأسئلة عن مشاكل النقل (كصعوبة التنقل في احياء مدينة الوادي ،الاكتظاظ في الحافلة التعرض للمضايقة في الحافلة).[2]

–**المحور الثالث** :تزايد العمران والأسباب التي تخلق مشاكل النقل داخل المناطق الحضرية :يتضمن مجموعة من الأسئلة حول التزايد العمراني والأسباب التي تخلق مشاكل في النقل (كسؤال هل المؤسسة العمومية للنقل تغطي الخدمات بواسطة الحافلات على مستوى الحي ، يعد التنقل الداخلي من بلدية الى أخرى عامل هام في تزايد مشكلة النقل داخل منطقة الوادي) .

[1] الدكتور فضيل دليو، **أسس المنهجية في العلوم الاجتماعية**، دار البحث،.قسنطينة ، 1999، ص20.

[2] محمد عبد الفتاح حافظ الصيرفي ، **البحث العلمي** ، الدليل التطبيقي للباحثين دار وائل للنشر ، عمان ،.2002. ص 115.

ب-الملاحظة : تعتبر من أهم الأدوات المنهجية التي يستخدمها الباحث الاجتماعي لجمع المعلومات وهي نقطة البداية حيث تقوم بنقل ما تحدث من ظواهر اجتماعية إذ يلاحظ الباحث ما تحدث من حوله ويسجل ملاحظته ومشاهداته وعلى هذا الأساس تعتبر الملاحظة عملية أولية يتصل فيها الباحث الاجتماعي بالواقع الذي يريد دراسته وإدراكه وللملاحظة أهمية هامة في وسائل جمع البيانات ،وقد تم الاستعانة بأداة الملاحظة في هذه الدراسة عند ملاحظة المشاكل التي تواجه الطلبة خاصة عند توقف حافلات نقل الطلبة فترة الصيف وعند اضراب حافلات النقل الجامعي مما يؤدي الطلبة الى اللجوء الى حافلات النقل العمومي، لأن الكثير من الطلبة ظروفهم المادية تمنعهم من ركوب سيارات أجرة نظرا لارتفاع أسعارها وكذلك بسبب بعد مناطق عيشهم من الجامعة مما يزيد من سعر الركوب في سيارات الأجرة عكس حافلات النقل الحضري.

ج- المقابلة :

"هي محادثة بين الباحث أو من ينوبه والأشخاص الذي يرغب في الحصول على معلومات منهم.[1]

وهي عبارة عن أداة تستخدم للحصول على بيانات ومعلومات من الأشخاص في ميادين عملهم وتخصصهم ,أو من يمثلون جماعات يرغب الباحث في الحصول على معلومات وبيانات عنهم, ويشيع استخدامها في قياس الرأي العام وفي مسح الاتجاهات نحو برامج المؤسسة العمومية للنقل.

من خلال دراستنا الاستطلاعية هذه قمنا بزيارة المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لمنطقة الوادي .

اجرينا لقاء مع رئيس مصلحة الاستغلال للمؤسسة وهو السيد كمال بن موسى يوم 23 مارس 2017.

[1] نفس المرجع،ص ،.185.

حيث كانت المقابلة بتوجيه بعض الاسئلة وكانت كالتالي: التعريف بالمؤسسة وطبيعة عملها وكيفية عمل الحافلات ووقت انطلاق هذه المؤسسة .

رابعا- أسلوب التحليل :اعتمدت الدراسة الحالية عن أسلوب التحليل الاحصائي في شكله البسيط التكرارات، والنسب المئوية بعد تصنيف وتبويب البيانات

الفصل الخامس: تحليل البيانات و تفسيرها و الاستنتاجات العامة

أولا – تحليل البيانات و تفسيرها

ثانيا – الاستنتاجات العامة و الخاتمة

ثالثا - قائمة المراجع

أولا- محور البيانات: تحليل البيانات وتفسيرها والاستنتاجات العامة

جدول رقم (1): يوضح جنس إفراد العينة :

التكرار / الجنس	التكرار	النسبة المؤوية
ذكر	15	%24
انثى	48	%76
المجموع	63	%100

- نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن عدد الإناث أكثر من الذكور في عينة الدراسة حيث تقدر نسبة الإناث تقدر ب 76% بينما الذكور مثلت ب24 % .وهذا راجع إلى أن شعب العلوم الإنسانية والاجتماعية يتوجه إلى دراستها الإناث أكثر من الذكور على عكس الشعب العلمية .

-جدول رقم (2): يوضح سن أفراد العينة .

الاحتمال / التكرار	التكرار	النسبة المئوية
من 18 إلى 22	38	%60.31
من 23 إلى 27	15	%23.80
من 28 إلى 32	10	%15.87
من 33 إلى 36	00	%00
36 فما فوق	00	%00
المجموع	63	%100

-من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن أعلى نسبة مثلت ب 60.31% لأفراد العينة الذين تتراوح أعمارهم من]18 - 22[، تليها الفئة العمرية مابين 23-27 بنسبة 23.80%،

ثم الفئة لعمرية مابين]28 الى 32[بنسبة 15.87%ثم الفئتين العمريتين مابين[28-32] و[33-36[بنسبة 00%.

جدول رقم (3): يوضح الحالة العائلية لأفراد العينة.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
أعزب	57	%90.47
متزوج	6	%9.52
أرمل	00	%00
مطلق	00	%00
المجموع	63	%100

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن نسبة العازبين تقدر ب 90.47% ويرجع ارتفاع نسبة العازبين لأنه في هذه السن من الطبيعي أن يكون أغلب أفراد العينة عازبين لأنهم في مرحلة دراسة وتكوين وبسبب صغر سنهم وعدم قدرتهم على تحمل المسؤولية في هذهه المرحلة العمرية،تليها نسبة المتزوجين ب9.52% وأخيرا تساوي نسبة الأرامل والمطلقين ب00%.

المحور الثاني : التزايد في النمو السكاني يؤدي إلى تزايد في مشاكل النقل.

جدول رقم (4):يوضح مدى اكتظاظ حافلة النقل الحضري بالركاب في المنطقة محل الدراسة.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	53	%84,12
لا	10	%15,87
المجموع	63	%100

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ انه يوجد اكتظاظ في الحافلة حيث تقدر نسبة الذين أجابوا بنعم 84,12% ، بينما يرى 15,87% انه لا يوجد اكتظاظ في الحافلة،ويرجع نسبة الاجابة بنعم إلى أن اغلب المناطق لا تتوفر على حافلات كثيرة تلبي حاجات السكان في المنطقة محل الدراسة.

جدول رقم (5):يوضح مدى كفاية حافلات النقل الحضري للسكان الذين يعيشون في منطقة عيش أفراد العينة.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	13	%20,63
لا	50	%79,36
المجموع	63	%100

-من الجدول أعلاه نلاحظ أن عدد الحافلات غير كافي وهذا ما أثبتته الإجابة ب لا بنسبة 79,36% وبينما يرى الذين أجابوا بنعم بنسبة 20,63% أن عدد الحافلات كافي.

جدول رقم (6) :إذا كانت الإجابة بنعم ، عن توفر حافلات النقل الحضري بالمنطقة محل الدراسة.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
جميع الأوقات	2	%15
أوقات الدراسة و العمل	7	%54
في العطل ونهاية الأسبوع	0	%0
حسب اتجاه خط الحافلة	4	%31
المجموع	13	%100

من خلال نتائج الجدول أعلاه نلاحظ أن عدد الحافلات كان في جميع الأوقات بنسبة قليلة تتراوح عند 15% أما عددها في أوقات الدراسة و العمل فهو مرتفع حيث تقدر نسبته ب 54%،و إما في العطل ونهاية الأسبوع في منعدمة وهذا ما تعكسه النسبة 0%،إما حسب اتجاهها فالأمر متوسط أيضا حيث تتراوح النسبة عند 31%.

جدول رقم (7):يوضح مدى وجود حافلات النقل الحضري كلما اتجه أفراد العينة لموقف الحافلات.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	35	%55,60
لا	28	%44.50
المجموع	63	%100

من خلال نتائج الجدول أعلاه يتضح أن عدد الحافلات المتواجدة على مستوى المحطة معتبر و يغطي الطلب في كثير من الأحيان حيث تتراوح نسبة الذين أجابوا بنعم بنسبة 55,60%، وبينما يرى حوالي 44,50% أنها منعدمة وغير متواجدة في المحطة.

جدول رقم (8) :يوضح مدى وجود الصعوبات في التنقل بين أحياء مدينة الوادي.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	23	%36,50
لا	40	%63,49
المجموع	63	%100

من خلال نتائج الجدول نلاحظ أن أفراد العينة لا يجدون صعوبة في تنقل بين أحياء مدينة الوادي وهذا ما تعكسه نسبة 63,49%عن الاجابة ب لا، بينما يرى 36,50% أن هناك صعوبة في التنقل عن الاجابة ب نعم.

جدول رقم(9): يوضح مدى تعرض أفراد العينة في حافلات النقل الحضري والشبه الحضري للمضايقة في الحافلة.

التكرار / الاحتمالات	التكرار	النسبة المئوية
نعم	43	%68,25
لا	20	%31,74
المجموع	63	%100

من خلال نتائج الجدول نلاحظ أن عدد المتعرضين للمضايقة في الحافلة مرتفع وهذا ما تعكسه نسبة المقدرة ب 68,25% ، ويرجع ارتفاع نسبة المضايقة في حافلات النقل الحضري والشب الحضري الى الاكتظاظ الكبير الذي تشهده هذه الحافلات خاصة أوقات الذروة (العمل والدراسة) وهذا ما أثبتته نتائج الجدول رقم(04) و(6) ، وهذا الاكتظاظ في كثير من الأحيان يرجع لكون المتحرشين قريبين من المتحرش بهم .

جدول رقم (10) : يوضح مدى ما توفره حافلات النقل الحضري والشبه الحضري من مستلزمات الأمن .

التكرار / الاحتمالات	التكرار	النسبة المئوية
نعم	23	%36,50
لا	40	%63,49
المجموع	63	%100

ما نلاحظه من نتائج الجدول أعلاه أن غالبية أفراد العينة لا يحسون بمستوى الأمن و الأمان في الحافلات و هذا ما تعكسه النسبة المقدرة ب 63,49%، بينما يرى حوالي 36,50% أنها مؤمنة و يحسون بالأمان على مستواها.

جدول رقم (11): يوضح كيفية معاملة كل من السائق و القابض للركاب في حافلات النقل الحضري والشبه الحضري.

التكرار / الاحتمالات	التكرار	النسبة المئوية
حسنة	38	%60,31
سيئة	5	%7,93
جيدة	20	%31,74
المجموع	63	%100

نلاحظ من نتائج الجدول أن معاملة كل من السائق و القابض عموما جيدة وهذا ما تعكس نسبة أفراد العينة أنها حسنة وجيدة حيث قدرت على التوالي 60,31% و 31,74% ,بينما يتذمر باقي أفراد العينة من معاملتهم حيث قدرت بنسبة 7,93%.

جدول رقم (12): يوضح مدى تعطل حافلات النقل الحضري والشبه الحضري بأفراد العينة أثناء ركوبهم.

التكرار / الاحتمالات	التكرار	النسبة المئوية
نعم	28	%44,40
لا	35	%55,60
المجموع	63	%100

من نتائج الجدول نلاحظ أن النسبتين متقاربتين لكل من الاجابة بنعم ولا لكن مع أفضلية لعدم تعطلها أثناء السير حيث قدرت نسبة ذلك ب 55,60% ,بينما بلغت نسبة تعطلها عند السير حوالي 44,40%، وهذا راجع الى قلة صيانة حافلات النقل باستمرار من طرف شركة النقل الحضري والشبه الحضري للحافلات إلا بعد تعطلها.

جدول رقم (13): يوضح وجود لوحات خطوط توجه حافلات النقل الحضري والشبه الحضري.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	40	%63,49
لا	23	%36,50
المجموع	63	%100

ما نلاحظه من نتائج الجدول أعلاه أن أغلب الحافلات بها لوحات خطوط وهذا ما تعكسه نسبة المقدرة ب 63,49%,وبينما يرى البعض أنها لا تحتوي ذلك وقدرت نسبتهم ب 36,50%.

جدول رقم(14):يوضح مدى اعتبار أفراد العينة أن تسعيرة النقل مناسبة لهم.

التكرار / الاحتمالات	التكرار	النسبة المئوية
نعم	40	%63,49
لا	23	%36,50
المجموع	63	%100

من خلال نتائج الجدول أعلاه يتضح أن أغلبية أفراد العينة يرون أن تسعيرة النقل مناسبة و في المتناول حيث قدرت نسبة الاجابة بنعم 63,49%,مقارنة ب 36,50% أنها غير مناسبة وليست في المتناول، وهذا راجع الى تفاوت دخل الأفراد داخل منطقة الدراسة.

المحور الثالث :يعتبر التزايد العمراني من أسباب التي تخلق مشاكل النقل في المناطق الحضارية.

جدول رقم(15): يوضح مدى قرب وبعد مواقف حافلات النقل الحضري والشبه الحضري من مناطق عيش أفراد العينة.

التكرار / الاحتمالات	التكرار	النسبة المئوية
نعم	30	%47,61
لا	33	%52,38
المجموع	63	%100

من خلال نتائج الجدول أعلاه يتضح أن اغلب أفراد العينة يرون أن موقف الحافلة بعيد عن منازلهم حيث قدرت نسبتهم ب52,38% ,بينما يرى 47,61% عكس ذلك، وهذا راجع الى أن الحافلات لا تمر بجميع الأحياء الداخلية لمناطق سكن أفراد العينة بل يستوجب عليهم

الذهاب لمناطق مرور حافلات النقل الحضري والشبه الحضري التي في أغلبيتها تمر على الطريق العام للسير.

جدول رقم(16) : يوضح مدى توافق انطلاق ووصول الحافلة في الوقت المحدد بالنسبة لأفراد العينة.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	26	%41,26
لا	37	%58,73
المجموع	63	%100

ما نلاحظه من الجدول أن أغلب أفراد العينة يرون بأن وقت وصول و انطلاق الحافلة غير ثابت بوقت محدد حيث قدرت نسبة ذلك ب 58,73%,بينما يرى 41,26% أنها ملتزمة بوقتها في الوصول و الانطلاق، وهذا راجع في أغلب الأحيان حسب خط سير حافلات النقل الحضري ، فهناك مناطق حضرية مكتظة بالسكان والسير وأخرى العكس.

جدول رقم(17): يوضح كيف يجد أفراد العينة مرور حافلات النقل الحضري عبر محطات النقل المختلفة .

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
مريحة	18	%28,57
غير مريحة	45	%71,42
المجموع	63	%100

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن الغالبية العظمى من أفراد العينة يرون بأن الحافلات غير مريحة أثناء التنقل عبر المحطات حيث قدرت نسبة ذلك ب 71,42%,بينما يرى حوالي 28,57% عكس ذلك تماما، وهذا راجع كما أوضحه الجدول رقم (4) الى

اكتظاظ الحافلات بالركاب مما يستدعي التوقف في كل محطة وانتظار نزول وصعود الركاب مما يسبب تأخر الحافلة وعدم وصولها في الوقت المناسب مما يؤدي الى تضايق الركاب من هذا الأمر.

جدول رقم (18): يوضح مدى وصول حافلات النقل الحضري الى معظم المناطق التي يرغب أفراد العينة الوصول إليها .

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	28	%44
لا	35	%56
المجموع	63	%100

من نتائج الجدول أعلاه نلاحظ أن حافلات النقل الحضري لا توصل أفراد العينة إلى معظم المناطق التي يرغبون الذهاب لها ،وحيث قدرت نسبة الاجابة ب لا 56%،بينما يرى 44% أنها تصل للمناطق التي يرغب أفراد العينة الوصول اليها.

جدول رقم (19): يوضح مدى توفير المؤسسة العمومية للنقل الحضري من خدمات بواسطة الحافلات بحسب رأي أفراد العينة.

التكرار / الاحتمالات	التكرار	النسبة المئوية
نعم	28	%44
لا	35	%56
المجموع	63	%100

ما نلاحظه من نتائج الجدول أن المؤسسة العمومية للنقل الحضري لا تقدم خدمات بواسطة الحافلات حيث قدرت نسبة الاجابة ب لا 56%,بينما نسبة الاجابة بنعم 44%.

جدول رقم(20): يوضح قابلية تغيير أفراد العينة لحافلات النقل الحضري والشبه الحضري عدة مرات من أجل الوصول إلى منطقة قريبة.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	33	%52,38
لا	30	%47,61
المجموع	63	%100

من خلال نتائج الجدول أعلاه يتضح أن 52,38% من أفراد العينة يضطرون لتغير الحافلات عدة مرات من أجل الوصول إلى مناطق قريبة لا تستدعي أن يغير الراكب حافلة أخرى للوصول اليها، بينما لا يضطر حوالي 47,61% لتغير الحافلة للمنطقة التي يرغب الوصول اليها.

جدول رقم (21): يوضح مدى تفاقم مشكلة النقل لدى أفراد العينة عند انتقالهم لمناطق أخرى داخلية بمنطقة الوادي.

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
نعم	18	%28,57
لا	10	%15,87
أحيانا	35	%55,55
المجموع	63	%100

ما نلاحظه من نتائج الجدول أعلاه أن التنقل الداخلي من بلدية إلى أخرى هو فعلا عامل هام في تزايد مشكلة التنقل داخل منطقة الوادي وهذا ما تعكسه نسبة الاجابة بنعم و

أحيانا على التوالي المقدرتين ب 28,57% و 55,55%,بينما يرى حوالي 15,87% من أفراد العينة أنها لا تسبب أي مشكل.

جدول رقم(22): يوضح أهم السبل لتحسين النقل الحضري في منطقة الوادي حسب رأي أفراد العينة .

التكرار / الاحتمال	التكرار	النسبة المئوية
زيادة عدد الحافلات تنقل الأفراد داخلها	20	%31,74
زيادة عدد الحافلات حسب الكثافة السكنية بالمنطقة	24	%38,09
إقامة إحصائيات مستمرة عن الهجرة الداخلية لتصد لها مشكلة النقل داخل مناطق المهاجر لها	06	%09,52
إقامة إحصائيات مستمرة عن الكثافة السكنية لتصدي مشكلة النقل داخل المناطق التي تلاحظ زيادة سكانية كثيرة	13	%20,63
المجموع	63	%100

من خلال نتائج الجدول أعلاه نلاحظ أن أهم السبل لتحسين النقل الحضري في منطقة الوادي يتمثل في زيادة عدد الحافلات حسب الكثافة السكانية وهذا ما ألح عليه 38,09% من مجموع أفراد العينة, بينما يرى حوالي 31,74% أن أهم السبل هو زيادة عدد حافلات تنقل أفراد داخلها, وبينما يرى حوالي 20,63% أن الحل يكمن في إقامة إحصائيات مستمرة عن الكثافة السكانية لتصدي مشكلة النقل داخل المناطق التي نلاحظ زيادة السكانية بكثرة داخلها, وذهبت الأقلية إلى اقتراح إقامة إحصائية مستمرة عن الهجرة الداخلية لتصديها مشكلة التنقل داخل المناطق المتنقل اليها لها حيث بلغت نسبتها 09,52%.

ثانيا –النتائج العامة للدراسة:

تمثلت نتائج الدراسة في :

1–نستنتج من الجدول رقم (1) أن نسبة الإناث أكثر من الذكور وهذا راجع إلى أن المنطقة محافظة ولا تسمح بخروج بناتها للدراسة خارج منطقتها .

2–نستنتج من الجدول رقم (2) أن أغلب أفراد العينة تتراوح أعمارهم بين [18 الى 22].

3– نستنتج من الجدول رقم (3) أن عدد أفراد العينة المدروسة أنهم أغلبيتهم عازبين وهذا راجع الى صغر سنهم وارتباطهم بالدراسة وهذا ما مثلته نسبة 90.47%.

4– من الجدول رقم (4) نستنتج أن هناك اكتظاظ وذلك بسبب أن عدد الحافلات غير كافي وهذا ما أكدته نسبة الإجابة بنعم 84.12%.

5–نستنتج من الجدول رقم(5) أن معظم الاجابات أن عدد الحافلات غير كافي وذلك راجع لعدم توفير المؤسسة العمومية للنق الحضري والشبه الحضري للعدد الكافي من الحافلات مما يتوافق مع عدد السكان الذين يقطنون فيها.

6–من خلال الجدول رقم (6) نستنتج أن حافلات النقل الحضري والشبه الحضري غير كافية خاصة أوقات التي يكون فيها ضغط أي أوقات العمل والدراسة والخروج(الخروج من العمل والدراسة).

7– نستنتج من الجدول رقم (7) أن هناك حافلات كلما اتجه أفراد العينة لموقف حافلات النقل الحضري والشبه الحضري .

8– نستنتج من الجدول رقم (8)أن جميع أفراد العينة لا يجدون صعوبة في التنقل بين أحياء مدينة الوادي، وهذا راجع إلى أن المؤسسة العمومية تغطي جميع خطوط النقل .

9– نستنتج من الجدول رقم (9) انه توجد مضايقة في الحافلة وهذا راجع إلى أن أغلب أفراد العينة كانوا إناثا وهم معرضون للمضايقة.

10– نستنتج من الجدول رقم (10)أن الحافلات العمومية لا توفر مختلف وسائل الأمن وذلك راجع إلى قلة الحافلات وعدم توفر العدد الكافي مما يؤدي إلى الاكتظاظ.

11- نستنتج من الجدول رقم (11) أن نسبة معاملة كل من السائق والقابض عموما حسنة وهذا ما أثبتته نسبة الاجابة بنعم 60.31%.

12-نستنتج من الجدول رقم (12) أن نسبة تعطل الحافلة وعدم تعطلها متقاربتين وذلك راجع أن المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري تقوم بمراقبة وصيانة الحافلات بشكل دائم.

13-نستنتج من الجدول رقم (13) أن أغلب حافلات المؤسسة العمومية توجد بها لوحات إرشاد وخطوط توجه الحافلة وهذا ما أثبتته نسبة الاجابة بنعم 63.49 %.

14- نستنتج من الجدول رقم (14) أن التسعيرة مناسبة لجميع مستعملي الحافلات العمومية وفي متناول الجميع وهذا ما أثبتته نسبة الاجابة بنعم 63.49 %.

15- نستنتج من الجدول رقم(15) أن كثرة العمران والتزايد السكاني أدى إلى وجود مشكلة وصول الكثير من الحافلات إلى بعض المناطق .وهذا راجع إلى المواطن والمنطقة التي يقطن فيها.

16- نستنتج من الجدول رقم (16) أن وقت وصول وانطلاق الحافلة غير ثابت وهذا ما أثبتته نسبة 58.73% وذلك راجع إلى تعطل الحافلات بسبب حركة المرور والاكتظاظ السكاني مما يؤخر من وصول هذه الحافلات للمحطات المختلفة التي تمر بها.

17-نستنتج من الجدول رقم (17) أن أفراد العينة يرون بأن مرور حافلات النقل الحضري عبر محطات النقل المختلفة غير مريحة وهذا ما أثبتته نسبة 71.42%.

18- نستنتج من الجدول رقم (18) أنه توجد مناطق لاتصل إليها الحافلة العمومية فيضطر المواطن إلى تغيير الحافلة للوصول إلى المنطقة التي يريد الوصول إليها حتى وان كانت قريبة لا تحتاج تغيير حافلة أخرى للوصول اليها. كما أن هذا راجع إلى قلة توفير خطوط إلى المناطق النائية والمنعزلة.

19- نستنتج من الجدول رقم (19) أن التزايد العمراني الكبير يشكل عائق كبير في عدم وصول الحافلات إلى المناطق المعزولة ، وذلك لعدم توفر طرق تستطيع الحافلات الدخول إلى بعض الأحياء.

20- نستنتج من الجدول رقم (20) أن نسبة الأفراد الذين يغيرون الحافلات من أجل الوصول الى المناطق القريبة التي يريدون الذهاب إليها وذلك لعدم توفير الخطوط الحافلات وذلك راجع إلى المكان أو المنطقة المتجه إليها.

21- نستنتج من الجدول رقم (21) أن المواطنين الذين يقصدون المنطقة يتسببوا في تزايد مشاكل النقل و اكتظاظ نظرا لما تتمتع به منطقة الوادي من حركة كبيرة في أسواقها التجارية.

22- نستنتج من الجدول رقم (22) أن النسبة الكبيرة لتحسين النقل الحضري في منطقة الوادي بزيادة عدد الحافلات تنقل الأفراد داخلها، وأيضا بتوفير عدد كبير من الحافلات حسب الكثافة السكانية بالمنطقة مما يرجع الأمر ايجابا على تحسن النقل الحضري داخل المنطقة.

- **الإجابة عن تساؤلات الدراسة :** من النتائج المتحصل عليها من الدراسة الميدانية يمكن الاجابة عن تساؤلات الدراسة الحالية التي بعنوان "النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل":

1-الإجابة عن التساؤل الأول: "هل تزايد النمو السكاني يؤدي الى تزايد مشاكل النقل داخل المناطق الحضرية" حيث أثبتت الجداول رقم (4) (5) (6) أن مشكلات النمو السكاني لها دور كبير في تزايد مشاكل النقل داخل المناطق الحضرية بمنطقة الوادي.

2- الإجابة عن التساؤل الثاني: "هل تزايد العمران يؤدي إلى خلق مشاكل في النقل داخل المناطق الحضرية " حيث أثبتت الجداول رقم (15) (18) (19) (20) .أن التزايد العمراني والنمو السكاني يؤدي إلى خلق مشاكل في النقل.

3- الإجابة عن التساؤل الثالث: "هل تزايد الهجرة للمناطق الحضرية يؤدي الى تزايد مشاكل النقل داخلها " حيث أثبتت الجداول رقم (8) (21) (22) ، أن انتقال الأفراد من مناطق حضرية إلى أخرى سببا رئيسيا في تزايد مشاكل النقل داخل هذه المناطق.

خاتمة

خاتمة

تعيش جل مدن العالم تطورا مذهلا في جميع المجالات وخاصة الناحيتين السكانية والعمرانية، وقد نتج عن ذلك أزمة حضرية خانقة في المدن الكبرى والمتوسطة ، وخاصة العواصم المتميزة، ولا شك أن الجزائر ليست بمنأى عن هذه المشاكل خاصة منها المرتبطة باقتصاد المدينة كالنقل الحضري، فقد أدى التزايد السكاني لبعض المدن والمناطق والأحياء إلى تداخل الوظائف، وتعدد الحركة داخلها الى أزمات في المواصلات داخلها.

ومن بين المدن الجزائرية ذات الحجم الكبير نجد مدينة الوادي التي شهدت حركة توسع عمرانية مذهلة نتج عنه صعوبات كبيرة في ميدان النقل الحضري، زادت من صعوبة التحركات السكانية بمختلف أنواعها حيث بينت بعض التصريحات لمسؤولين في الميدان أن القطاع يعاني من غياب التنظيم والتسيير داخلها.

وقد توصلت الدراسة الحالية الى أن أساس ما يعانيه النقل الحضري بمدينة الوادي هو غياب التنظيم وعجز المنظومة القانونية عن مواكب النمو والتوسع السريع اللذين تشهدهما مدينة الوادي خاصة على مستوى أحياء المدينة التي تشهد توسع عشوائي.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

1) عبد الباسط .محسن، **علم النفس الصناعي**، مكتبة غريب، القاهرة، 1989 .

2) محمد عاطف .غيث، **علم الإجتماع الحضري**، (مدخل نظري)،دار المعرفة الجامعية، إسكندرية، 1988.

3) عبد القادر. القصير، **الهجرة من الريف إلى المدن دراسة ميدانية اجتماعية عن الهجرة من الريف إلى المدن في المغرب**، دار النهضة العربية للطباعة والنشر بيروت ،1992 .

4) عبد الكريم .عزت وآخرون، **المجتمع العربي**، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت.

5) عبد الحميد. فراح، **الأسس الإحصائية السكانية**، ،جامعة القاهرة، 1980.

6) أحمد عزت .عبد الكريم، **المجتمع العربي**، دار النهضة العربية للطباعة والنشر بيروت.

7) تماضر. حسون، وحسين. الرقابي، **المشكلات الأمية المصاحبة للنمو المدن والهجرة إليها**، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1987.

8) حكيم .بركاني وسليم. العايب ، **دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليلة** ، 2003.

9) حميد. حروف، **الاشكاليات النظرية والواقع**، دار البعث، قسنطينة،1999.

10) الدكتور حيدر. كمونه ، **أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية** ، حمل من الموقع التالي

11) سناء. روابحي ، **النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري**، مذكرة الماجستير في علم الإجتماع الحضري، قسم علم الإجتماع والديمغرافيا ،جامعة الحاج لخضر باتنة، 2008،2009.

12) سعد الدين .عشماوي ، **تنظيم وإدارة النقل**، القاهرة، 2007،

13) سليم. لوقنة، **دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري**، دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة مذكرة الماجستير كلية العلوم الاقتصادية، جامعة قسنطينة

14) السيد الحسيني، **المدنية دراسة في علم الإجتماع الحضري**، دار المعارف، القاهرة 1981.

15) السيد حنفي. عوض، **علم الإجتماع الحضري**، شركة الأمل للطباعة والنشر، القاهرة 1986.

16) عبد العاطي. السيد ، **الإنسان والبيئة**، دار المعرفة الجامعية،1999 .

17) محمد ماهر. شريف ، **تخطيط النقل وسياسة الفعاليات وعوامل الجدارة** ،الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006.

18) صبحي. محمد قنوص، **دراسات حضرية**، الدار الدولية للنشر والتوزيع، 1994.

19) عادل. مرابط و عائشة .نحوي، **مجلة الواحات للبحوث والدراسات**، العدد الرابع (2009).

20) عبد اللطيف. بن أشنهوا، **الهجرة الريفية في الجزائر**، ترجمة عبد الحميد أقلي المطبقة التجارية ،الجزائر.

21) عبد الله. أوعياش، **أزمة المدينة العربية**، وكالة المطبوعات، الكويت .

22) عبد المحسن. عبد الغني ،**اقتصاديات النقل جامعة البصرة**، العراق، 1979.

23) عبد المنعم. أنور، **الحضارة والتحضر**، أساسية لعلم الاجتماع الحضري ،مكتبة القاهرة . 1970

24) غنية. كواشي، أمال. عيادي، **مشكلات النقل بمدينة خنشلة**، مذكرة لنيل شهادة الليسانس في علم الاجتماع الحضري، قسم علم اجتماع والديمغرافيا ،الجزائر، 2006-2007.

25) فادية .عمر الجولاني، **علم الإجتماع الحضري**، الرياض، دار عالم الكتب للنشر والتوزيع، 1984.

26) فاروق. زكي يونس، **علم الاجتماع الأسس وأساليب التطبيق** ،القاهرة 1972.

27) فريد. حمادة منصور، **مقدمة في إقتصاد النقل**، مركز الإسكندرية للكتاب ،مصر1998.

28) محمد السيد. غلاب وآخرون، **جغرافيا الحضر**، دراسة في تطوير الحضر ومناهج البحث فيها، القاهرة ،دار الكتب الجامعية، 1972.

29) محمد. حافظ، **النمو الحضري في المجتمع المصري**، دراسة ثنائية تاريخية، القاهرة دار سعيد رفت للطباعة والنشر، 1987.

30) محمد. عبد الفتاح حافظ الصيرفي ، **البحث العلمي** ، الدليل التطبيقي للباحثين دار وائل للنشر ، عمان ،2002.

31) محمد. على قطان، **دراسة المجتمع في البادية والريف والحضر**، دار الجيل للطباعة، مصر، 1979 .

32) محمود. حميداني ، **تخطيط النقل الحضري** ، 2009.

33) مصطفى. سليم فاضل، **تكلفة النقل والتوطن الصناعي في افريقيا**، القاهرة.

34) هانز. إدلر، **التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل**، ترجمة عبد القادر ولي،،بغداد، 1970.

مواقع الانترنت

1.http//insaniat.revues.orgl.

2.http/ynabi3.yoo7.com/t81-topic12

3.http//www.ar-universe.com13

4.http/mawdo3.com19

5.https://digiurbs.blogspot.com/2012/12/blog-post_7.html22-

6.http//www.uobaylon.edu.iq/uobcoleges.com

7.http//www.bee2ah.com

8.http/ar.wikipedia.org/wik

9..sub i06 405p19html http www anf adapaper com ،2017.

10. w.w.w.chpsr.org.dz.

11. http://www.univ eloued.dz/index.php/auniversite/presentation

الملاحق