

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عباس لغرور - خنشلة -

كلية: العلوم الاجتماعية والإنسانية.



قسم: العلوم الاجتماعية

الشعبة: علم الاجتماع

تخصص: علم الاجتماع الحضري

الرقم التسلسلي: ش.ع.إ.ج/ق.ع.إ.ح/ك.ع.إ.ج.إن/2

## وضعية النقل الحضري بالأحياء الغير مخططة بمدينة خنشلة

### دراسة ميدانية لحى حسن مرير "تكساس"

مذكرة مقدمة لاستكمال مقاييس شهادة الماستر 2، شعبة علم الاجتماع، تخصص: علم

الاجتماع الحضري

تحت إشراف الدكتورة:

- رحامية سعيدة.

من إعداد الطالبة:

- بضياف نسرين

المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
		مناقشا
رحامية سعيدة		مشرفا ومقررا
نوار نوال		رئيسا

السنة الجامعية: 2024/2023





الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عباس لغرور - خنشلة -

كلية: العلوم الاجتماعية والإنسانية.

قسم: العلوم الاجتماعية

الشعبة: علم الاجتماع

تخصص: علم الاجتماع الحضري

الرقم التسلسلي: ش.ع.إ.ج/ق.ع.إ.ح/ك.ع.إ.ج.إن/2

## وضعية النقل الحضري بالأحياء الغير مخططة

### بمدينة خنشلة

### دراسة ميدانية لحي لحسن مرير "تكساس"

مذكرة مقدمة لاستكمال مقاييس شهادة الماستر 2، شعبة علم الاجتماع، تخصص: علم

الاجتماع الحضري

تحت إشراف الدكتورة:

- رحامية سعيدة.

من إعداد الطالبة:

- بضياف نسرين

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
د/ مرغاد زينب	أستاذ محاضر -أ-	رئيسا
د/ رحامية سعيدة	أستاذ محاضر -أ-	مشرفا ومقررا
د/ نوار نوال	أستاذ محاضر -ب-	مناقشا

السنة الجامعية: 2024/2023

# الشكر والعرفان

قال الله تعالى: "ومن يشكر فإنما يشكر لنفسه"

وفي بداية كلمتي لا بد لي من أتوجه أولاً بالشكر لله عز وجل الذي وفقني للوصول إلى هذه المرحلة العلمية العالية ومهد لي الطريق لأن أكون بينكم اليوم.

كما أنني أتوجه بأسمى آيات الشكر والامتنان للدكتورة رحمانية سعيدة التي تفضلت بقبول الاشراف على هذا العمل المتواضع والتي منحتني من وقتها الثمين ومن بحر معلوماتها وخبراتها الواسعة ما شكل إضافة كبيرة للعمل البحثي، حيث كانت توجيهاتها ونصائحها المنارة التي استعنت فيها في كامل عملي البحثي، فأسأل الله العزيز أن يجازيها خير الجزاء.

شكراً



ملخص

## ملخص:

تطور النقل الحضري في مدينة خنشلة أدى إلى تغييرات جذرية في عديد المجالات، بدءاً من زيادة السكان وزيادة الحاجة إلى وسائل النقل، مثل الحافلات وسيارات الأجرة، وصولاً إلى تعدد الأنشطة وتنوعها، مثل التجارة والخدمات. هذا التطور أثر بشكل كبير على نسيج المدينة العمراني ووظيفتها كمركز حيوي، مما أدى إلى زيادة حركة التنقل بين المناطق وتركيبها الديموغرافية.

تهدف هذه الدراسة الى معرفة وضعية النقل الحضري في الأحياء غير المخططة بمدينة خنشلة.

الكلمات المفتاحية: النقل، النقل الحضري، الأحياء غير المخططة.

## Résumé:

The development of urban transportation in the city of Khenchela has led to radical changes in many areas, starting with the increase in population and the increased need for means of transportation, such as buses and taxis, to the multiplicity and diversity of activities, such as trade and services. This development greatly affected the city's urban fabric and its function as a vital center, which led to an increase in movement between regions and their demographic composition.

The aim of this study is to know the status of urban transport in unplanned neighborhoods in Khenchela.

**Keywords: Transportation, urban transportation, unplanned neighborhoods.**

# قائمة المحتويات

الصفحة	المحتوى
	الإهداء
	الشكر
	ملخص
	قائمة المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الاشكال
أ-ب	المقدمة
	<b>الفصل الأول: موضوع الدراسة</b>
1	صياغة الاشكالية
1	فرضية الدراسة
1	أسباب اختيار الموضوع
2	أهداف الدراسة
2	أهمية الدراسة
2	تحديد مفاهيم الدراسة
4	الدراسات السابقة
6	المقاربة النظرية للموضوع
7	صعوبات الدراسة
	<b>الفصل الثاني: الأحياء غير المخططة والنقل الحضري</b>
8	تمهيد
9	المبحث الأول: الاطار المفاهيمي للنقل الحضري.
9	المطلب الأول: ماهية النقل الحضري.
11	المطلب الثاني: أهمية النقل الحضري ومشاكله.
12	المطلب الثالث: وسائل النقل الحضري.
15	المبحث الثاني: الاطار المفاهيمي للأحياء غير المخططة.
15	المطلب الأول: ماهية الأحياء غير المخططة
17	المطلب الثاني: أسباب نشوء الأحياء غير المخططة وخصائصها.
18	المطلب الثالث: الاثار المترتبة عن الأحياء غير المخططة
20	خلاصة الفصل

	الفصل الثالث: الإجراءات المنهجية للدراسة.
21	مجالات الدراسة
31	نوع ومنهج الدراسة
33	مجتمع وعينة الدراسة
33	أدوات الدراسة
	الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات
36	تحليل ومناقشة نتائج الدراسة
61	عرض نتائج الدراسة
63	خاتمة
65	قائمة المصادر والمراجع
69	قائمة الملاحق

# قائمة الجداول

الرقم	الجدول	الصفحة
01	الاحصاء التقديري لعدد السكان لولاية خنشلة	23
02	النقل الحضري الجماعي	28
03	الدراسة السكنية لحي لحسن مريير	30
04	يمثل تصنيف الجنس	36
05	الفئة العمرية المدروسة	37
06	تصنيف عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي	38
07	تصنيف عينة الدراسة حسب الحالة المدنية	39
08	تصنيف عينة الدراسة حسب الوظيفة	40
09	حالات أخرى للحالة الوظيفية	41
10	تصنيف عينة الدراسة حسب الدخل الأسري	42
11	تصنيف عينة الدراسة حسب عدد أفراد الأسرة	43
12	تصنيف عينة الدراسة حسب مكان الميلاد	44
13	تصنيف عينة الدراسة حسب ملكية المسكن	45
14	ملكيات أخرى للمسكن	46
15	امتلاك سيارة خاصة	47
16	استعمال وسائل النقل الحضري أنت وعائلتك	48
17	وسائل النقل المستعملة	49
18	وجود بحبيك محطة نقل الحافلات (نقل جماعي)	50
19	وجود محطة نقل سيارات أجرة بحبيك	51
20	متوسط عدد الحافلات المستعملة من طرفك يوميا	52
21	كمية الانفاق في مصاريف التنقل	53
22	وضعية النقل بحبيك	54
23	توفر النقل الحضري في جميع الأوقات	55
24	وجود اكتظاظ في النقل بمنطقتك	56
24	أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ	57

58	أماكن تواجد محطات النقل الجماعي	25
59	مكان تواجد محطات سيارات الأجرة	26
60	مدى رضاك عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة	27

# قائمة الأشكال

الرقم	الشكل	الصفحة
1	الاحصاء التقديري لعدد السكان لولاية خنشلة	23
2	الدراسة السكنية لحي لحسن مريز	30
3	يمثل تصنيف الجنس	36
4	الفئة العمرية المدروسة	37
5	تصنيف عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي	38
6	تصنيف عينة الدراسة حسب الحالة المدنية	39
7	تصنيف عينة الدراسة حسب الوظيفة	40
8	حالات أخرى للحالة الوظيفية	41
9	تصنيف عينة الدراسة حسب الدخل الأسري	42
10	تصنيف عينة الدراسة حسب عدد أفراد الأسرة	43
11	تصنيف عينة الدراسة حسب مكان الميلاد	44
12	تصنيف عينة الدراسة حسب ملكية المسكن	45
13	ملكيات أخرى للمسكن	46
14	امتلاك سيارة خاصة	47
15	استعمال وسائل النقل الحضري أنت وعائلتك	48
16	وسائل النقل المستعملة	49
17	وجود بحبيك محطة نقل الحافلات (نقل جماعي)	50
18	وجود محطة نقل سيارات أجرة بحبيك	51
19	متوسط عدد الحافلات المستعملة من طرفك يوميا	52
20	كمية الانفاق في مصاريف التنقل	53
21	وضعية النقل بحبيك	54

55	توفر النقل الحضري في جميع الأوقات	22
56	وجود اكتظاظ في النقل بمنطقتك	23
57	أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ	24
58	أماكن تواجد محطات النقل الجماعي	25
59	مكان تواجد محطات سيارات الأجرة	26
60	مدى رضاك عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة	27

# مقدمة

## مقدمة:

النقل الحضري يعتبر عنصراً أساسياً في بنية المدن الحديثة لعدة أسباب. أولاً، يلعب دوراً حيوياً في تعزيز النمو الاقتصادي من خلال توفير وسائل فعالة لنقل الأفراد والبضائع، مما يساهم في تعزيز التجارة والأعمال وتعزيز الاستثمار في المدينة. ثانياً، يحسن النقل الحضري جودة الحياة للسكان من خلال توفير وصول سهل وسريع إلى الخدمات الأساسية مثل الرعاية الصحية والتعليم والترفيه، بالإضافة إلى تمكين الوصول إلى فرص العمل والأنشطة الاجتماعية.

تتنوع وسائل النقل الحضري بين الحافلات، والمترو، والقطارات، والدراجات، والمشى، وهذا التنوع يسمح بتلبية احتياجات مختلفة للمسافرين. بالإضافة إلى ذلك، يتم تبني الحلول الذكية والتكنولوجيات المتقدمة في مجال النقل الحضري لتعزيز الكفاءة وتقليل الانبعاثات الضارة، مما يساهم في جعل المدن أكثر استدامة بيئياً.

مع ذلك، تواجه الأحياء غير المخططة تحديات كبيرة. هذه الأحياء نشأت نتيجة للتوسع العمراني السريع وغير المنظم، وعادةً ما تفتقر إلى البنية التحتية الأساسية مثل المياه والكهرباء والصرف الصحي. بالإضافة إلى ذلك، فإن هذه الأحياء غالباً ما تفتقر إلى الخدمات العامة مثل التعليم والرعاية الصحية، مما يجعل من الصعب على سكانها الوصول إلى الفرص والخدمات التي تحسن جودة حياتهم.

التحدي المزدوج الذي تواجهه المدن الحديثة هو تحسين النقل الحضري بشكل يخدم جميع سكان المدينة، بما في ذلك أولئك الذين يعيشون في الأحياء غير المخططة. يتطلب ذلك حلولاً شاملة تشمل التخطيط العمراني المحسن، وتوفير الخدمات الأساسية، وتطوير شبكة نقل حضري مستدامة وشاملة. في ولاية خنشلة، مثلما هو الحال في العديد من المدن، تواجه هذه التحديات بشكل واضح. تحسين النقل الحضري ومعالجة مشكلات الأحياء غير المخططة تعتبر من الأولويات الملحة لتحقيق التنمية المستدامة في الولاية.

لتحسين الوضع، يجب أن تشمل الحلول التي يتم اتخاذها تخطيطاً عمرانياً محسناً، يضمن تطوير المدينة بشكل متوازن ومستدام، مع مراعاة احتياجات وتطلعات جميع شرائح المجتمع. ينبغي لهذا التخطيط العمراني أن يركز على توجيه التطور العمراني بشكل يضمن تحسين البنية التحتية وجودة الحياة للسكان، بما في ذلك السكان في الأحياء غير المخططة.

تطوير البنية التحتية الأساسية يشمل توفير الخدمات الأساسية مثل الكهرباء والمياه والصرف الصحي، بالإضافة إلى تحسين البنية التحتية الطرقية والمرافق العامة. هذا سيساهم في تحسين الظروف المعيشية وجعل المدينة أكثر جاذبية للمستثمرين والسكان.

أما بالنسبة لتطوير شبكة النقل الحضري، فينبغي توسيع وتحسين وسائل النقل العامة والبديلة مثل الحافلات والمترو والدراجات والمشاة. يجب أن تكون هذه الشبكة شاملة ومستدامة لضمان وصول جميع سكان المدينة إلى الخدمات والفرص بشكل فعال.

هذه الجهود المشتركة ستسهم بشكل كبير في تحسين الظروف المعيشية لسكان خنشلة وتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الولاية. ومن خلال التركيز على التنمية المستدامة والشاملة، يمكن لولاية خنشلة أن تصبح نموذجًا للتطور الحضري المستدام في المنطقة.



الفصل الأول:  
موضوع الدراسة

## أولاً: صياغة الإشكالية

لنقل أهمية كبيرة في حياة المجتمع باعتباره يسهل متطلبات الانسان ويختصر المسافات ويربط بين اجزاء المدينة وتلك التجمعات واعطائها استمرارية وديناميكية في الحياة اليومية للسكان.

كما يعتبر بمثابة الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية اذ يلعب دورا فعالا في جميع المجالات كونه من مؤشرات التحضر والتقدم وبهذا يعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة داخل التجمعات السكانية على اختلافها (المنظمة وغير المنظمة)، غير أنه مع زيادة عدد السكان وتفاقمه بشكل سريع وعلى نحو كبير ادى الى انتشار ظاهرة الأحياء غير المخططة داخل المدن.

والجزائر كغيرها من الدول العالم الثالث تعرف مدنها توسعا ملحوظا في ظل ما تعيشه هذه المدن فإن مدينة خنشلة تعتبر من مدن الشرق الجزائري التي شهدت هي الأخرى ظهور وانتشار الأحياء غير المخططة وتفاقم مشكلاتها واهمها مشكلة النقل الحضري، ومن خلال هذا نطرح الإشكالية الآتية:

ما هي وضعية النقل الحضري بالأحياء غير المخططة بمدينة خنشلة؟

### ثانيا-فرضية الدراسة:

الأحياء غير المخططة تعاني من مشكل النقل الحضري.

ثالثا: أسباب اختيار الموضوع:

1. أسباب موضوعية:

- انتشار ظاهرة الأحياء غير المخططة.

- ابراز دور النقل الحضري.
  - التعرف وتحليل وضعية النقل الحضري بمدينة خنشلة.
  - تحليل وضعية النقل الحضري للأحياء الغير مخططة بمدينة خنشلة.
2. أسباب ذاتية:

- السعي إلى تنمية المعارف العلمية بموضوع الدراسة.
- الميول الدراسي والمعرفي لهذا الموضوع.

#### رابعا: أهداف الدراسة:

- تهدف الدراسة لمعرفة دور النقل الحضري.
- تهدف الدراسة لمعرفة وضعية النقل الحضري بالأحياء غير المخططة بمدينة خنشلة.

#### خامسا: أهمية الدراسة:

تستمد الدراسة أهميتها من كونها ستعالج موضوعا يتعلق بالنقل حيث يعتبر النقل الحضري قطاع حيوي في حياة الفرد والمدينة ويؤثر على عدة مجالات حيوية في المدينة كالاقتصاد والسياحة...الخ، بالإضافة الى علاقة النقل الحضري بحياة السكان وأهميته في تسهيل حركتهم.

كما أن هذه الدراسة تكمن أهميتها في كونها تسعى للتعرف على وضعية وواقع النقل الحضري بالأحياء غير المخططة.

#### سادسا: تحديد مفاهيم الدراسة:

#### 1. النقل:

أ. لغة: نقل الشيء أي أخذة من مكان إلى مكان، ونَقْلَةُ الحديث هم الذي يدونون الأحاديث وينقلونها ويسندونها إلى مصادرها. (أبو أحمد محمد أمان بن علي جامي علي، 1987، صفحة 77)

ب. اصطلاحاً:

وعرفه الاقتصادي هانز (Hans) بأنه "عملية تحريك البضائع والأفراد كل منها باتجاه هدفه التي يكون بعض هذه الأهداف اقتصادية أو غير اقتصادية". ( محمد بدع صالح السامرائي، 1996، صفحة 8)

عُرفَ النقل على انه "النشاط الاقتصادي الذي يهدف إلى خلق المنافع وزيادتها عن طريق نقل وانتقال الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر". (سعيد عبده، 1994، صفحة 15)

تعريف بيشت (BECHT) للنقل بأنه حركة الأفراد والسلع من مكان لآخر. (وولاسي، إلامبريت و وليم و لامبريت، 1993، صفحة 113)

ت. التعريف الإجرائي:

هو الحركة للبضائع والأشخاص عبر وسائل النقل من نقطة الانطلاق نحو نقطة الوصول، وفق مسافة معينة ووقت محدد.

2. النقل الحضري:

أ. لغة: حَضْرِيّ: (اسم) مَنسُوبٌ إِلَى الحَضْرِ، سَاكِنُ الحَضْرِ: من كان من أهل المدن أو القرى ضد البدوي. (معجم المعاني الجامع - معجم عربي عربي)

ب. اصطلاحاً:

رحلات يقوم بها سكان منطقة حضرية، وتبدأ وتنتهي داخل المنطقة الحضرية

نفسها. (الأسكوا)

ت. التعريف الإجرائي:

ونقصد به نقل الأفراد والسلع من مكان لآخر في ظروف جيّدة وفقاً لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام، وبشكل وثيق يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين.

3. الأحياء غير المخططة:

أ. لغة: الحي: القبيلة، ومنه قولهم: هذا الحي من العرب، أي: هذه الأحياء ويعرف أيضاً بأنه مجموعة من المنازل، وهي جزء من المدينة إذ المدينة تقسم إدارياً إلى أحياء. (معجم المعاني الجامع - معجم عربي عربي)

ب. اصطلاحاً: هو الإسكان العشوائي ويقوم بتخطيطه وتشيدته الأهالي أنفسهم على الأراضي الزراعية والصحراوية أو أراضي الدولة وغالباً ما تكون هذه الأراضي على أطراف المدينة وهي غير مخططة وغير خاضعة للتنظيم ولا يسمح بالبناء عليها. (عامر فتحي حسين، 2011، صفحة 13)

وفي تعريف آخر يعرف على أنها عبارة عن مناطق سكنية مزدحمة بالسكان و الذين أتوا من مناطق مختلفة من الريف و يعزل فيه خليطه من السكان الذين يتصفون بأنهم من المستويات الاقتصادية. (محمد حسن غامري، 1980، صفحة 111)

وفي تعريف آخر: "هي منطقة سكنية غير منظمة بنيت في الغالب بدون ترخيص وقد تفتقر لأبسط مقومات الحياة الكريمة كالماء الصالح للشرب، الكهرباء وغيرها من أساسيات العيش". (E. W، Kimani-Murage و A. M، Ngindu، 2007، الصفحات 829-838)

ت. التعريف الإجرائي:

هو تلك الأجزاء من المدينة التي يعيش فيها مجموعة من السكان بطريقة غير منظمة حيث هذه الأماكن لا تتوفر على جميع متطلبات الحياة.

### سابعاً: الدراسات السابقة:

#### الدراسة الأولى:

صغيري جمال، مذكرة ماجستير تخصص التسيير التقنيات الحضرية بعنوان: "النقل الحضري وتأثيره في إدماج التجمعات العمرانية دراسة حالة -مدينة المسيلة-"، 2009: حيث هدفت الدراسة إلى دراسة مدى تأثيرات النقل الحضري على الحياة العامة ومساعدة السكان للإدماج في الحياة العامة للمدينة ومعرفة أسباب تدهور النقل الحضري ومدى تأثيره على المدينة والتجمعات العمرانية المتواجدة على مجال تأثيراتها، حيث تم اتباع المنهج الوصفي التحليلي في الدراسة، وقد تم التوصل إلى العديد من النتائج من بينها وجود اختلال في النسيج العمراني وتوزيع غير عقلاني وغير محكم للتجهيزات عبر المدينة مما أورد بصورة مباشرة من جانب التنقلات اليومية لسكان.

يمكن استخدام نتائج هذه الدراسة لفهم تأثير النقل الحضري على الحياة العامة والإدماج الاجتماعي في الأحياء غير المخططة. يمكن أن تساهم في تحليل البنية التحتية وتوجيه التخطيط العمراني لتحسين النقل الحضري وتعزيز الاستدامة البيئية والاجتماعية. (صغيري جمال ، 2009)

#### الدراسة الثانية:

دراسة/ د عبد الرؤوف الضبع بعنوان: الأحياء العشوائية المكان والسكان دراسة ميدانية، تناولت هذه الدراسة موضوعاً تتعدد أبعاده ومحاوره فمن خلال التحليل النظري تعرض الباحث لدراسة التشوهات البيئية الأيكولوجية التي نمت في المجتمع الحضري المصري كما أن هذه الدراسة تتناول مجتمعا متخلفا يتميز بالتدني في المستوى الاقتصادي والتعليمي والاجتماعي الأمر الذي يجعله متميزا بخصائص محددة.

يمكن استخدام نتائج هذه الدراسة لفهم التشوهات البيئية والاجتماعية في الأحياء غير المخططة وتحديد الأولويات في التنمية العمرانية. يمكن أن تساعد في تطوير سياسات حكومية تستهدف تحسين البنية التحتية وتعزيز التعليم والتنمية الاقتصادية في هذه المناطق. (عبد الرؤوف الضبع، 1997)

#### الدراسة الثالثة:

دراسة الدكتور طارق وفاق محمد: كلية التخطيط الإقليمي جامعة القاهرة-حول التنظيم الحضري وظاهرة النمو العشوائي، دراسة تحليلية للأنماط وعوامل توطن الظاهرة في المدن المصرية، تهدف هذه الدراسة إلى عوامل توطن ظاهرة النمو العشوائي ونموها ومن ثم إلى طبيعتها ونشأتها، بحيث أصبحت مكونا إيكولوجيا ذو طبيعة وظيفية بعد أن رسخت في النسيج العمراني والحضري، وتمكنت من إيجاد مكانة لها واتسمت في بنية المدينة المعاصرة، وهذا اعتماد على بيانات إحصائية وبيانات من الواقع وعلى ضوء تحليل المتغيرات المختلفة للظاهرة المتمثلة في النمو العشوائي حول التنظيم الحضري خلصت الدراسة إلى نتائج عامة. ومن أهم نتائج الدراسة:

تعد مشكلة المناطق العشوائية مشكلة ذات بعد قومي بكل المقاييس وانتشارها يحمل صفة التجانس النسبي في أغلب المناطق الحضرية العمرانية. إن الظاهرة لا يمكن رؤيتها أو التعامل معها من منظور أن مشكلة سكن عشوائي وبما يخرقها بل تعتبر مكونا إيكولوجيا وظيفيا في بنية المدينة التي تعد نمو عمراني متكامل الخصائص تجد فيه استعمالات الأرض وكذلك الأنشطة. منها يخلص الباحث إلى نتيجة وهي صعوبة معالجة هذه الظاهرة لأنها تتميز بانعدام سياسة واضحة وهادفة وتخطيط للنمو العمراني المنظم. يمكن استخدام نتائج هذه الدراسة لتحليل ظاهرة النمو العشوائي وتأثيرها على التنظيم الحضري، ومن ثم توجيه الجهود نحو معالجة الظاهرة وتوجيه التطور الحضري بشكل منظم.

يمكن أن تساهم في تطوير سياسات حكومية تستهدف تنظيم النمو العشوائي وتحسين جودة الحياة في الأحياء غير المخططة. (طارق وفيق محمد)

بهذا الشكل، يمكن لكل دراسة أن تساهم بطريقة محددة في تحليل وضعية النقل الحضري في الأحياء غير المخططة وتوجيه السياسات والتدابير لتحسينها بناءً على الاستنتاجات والتوصيات التي تقدمها.

### ثامنا: المقاربة النظرية لدراسة:

#### 1. نظرية الدوائر المتركة برجس:

تعتبر هذه النظرية من أول النظريات التي تناولت بحث التخطيط الاجتماعي في المدن أو إيكولوجيات المراكز الحضرية كما أنها تعتبر واحدة من النظريات التي تبحث عن مناطق التركيز.

وقد قدم برجس اسهاما متميزا يكشف عن تأثير بالغ بالايكولوجيين 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 الايكولوجية ولكي يقيما 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 الفيزيقي وتمايزها في المكان ولقد انطلق في ذلك من فكرة أساسية في أن أسعار الأراضي وسهولة الوصول، تبلغ أقصاها في قلب المدينة التجارية ثم تتخفف تدريجيا بالبعد عن المنطقة المركزية، 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، هذه الحلقات هي: (احمد

حسن ابراهيم، 2016، الصفحات 209-217)

- منطقة الأعمال المركزية.

- المنطقة الانتقالية أو منظمة التحول.

- منطقة سكن العمال.

- منطقة سكنية أفضل.

- منطقة السفر اليومي او الضواحي.

3. نظرية النوايا المتعددة: وهي:

أ المنطقة المركزية للأعمال التجارية: تتضمن المتاجر والبنوك والفنادق.

ب منطقة تجارة الجملة والصناعات الخفيفة: تتضمن مصانع كل من

الملابس والخزف ودور النشر والصحف وغيرها.

ج مساكن ذو الدخل المنخفض: وهي تتضمن البيوت الشعبية ومساكن

العمال وتكون ذات تكلفة منخفضة.

د منطقة الصناعات الثقيلة: تتضمن مصانع سبائك ومصانع كل من

الحديد والفحم والصلب والسيارات وغيرها.

ه منطقة الأعمال والتجارة الخارجية: وتضم مركز آخر لتجارة وتكون

متصل بالمركز الذي يكون داخل المدينة.

و مساكن الضواحي: تضمن المساكن ذات الأراضي الواسعة وكذلك

انخفاض اسعارها بسبب بعدها عن منطقة مركز المدينة.

ز صناعات الضواحي: وتضم الصناعات الكيماوية والتكرارية وغيرها من

الأنشطة. (برياش هجيرة، 2022-2023)

الفصل الثاني:

الأحياء غير المخططة والنقل

الحضري

تمهيد:

النقل داخل المدينة هو المسؤول الأول عن تزويد جميع مكوناتها بالطاقة، فهي كالشرايين التي تجعل من هذا البد كياناً حياً يتطور وينمو ويزدهر باستمرار. وإذا لم يتم التخطيط لذلك بشكل مستمر فإنه سيؤدي حتماً إلى الإخلال بالنظام العام للمدينة، والنقل الحضري ضرورة ملحة تملحها طبيعة الحياة الحضرية في المدينة، بل هو خلاصها، إذ يشمل عدة وسائل نقل: الحافلات، القطارات بأنواعها، السيارات وغيرها.

تعتبر ظاهرة الأحياء غير المخططة من أهم المشكلات المتعلقة بنمو المدن وتطورها، حيث يعتبر اختلال الوظائف الطبيعية للمدن واتساع هذه الأخيرة بمثابة أثر للسرعة والفوضى الحضرية للمدن مما يؤدي إلى عدم قدرة السلطات على خلق مناخ ملائم للإسكان والخدمات العامة وهذا يشمل النقل الحضري.

سنتطرق في هذا الفصل الأول إلى النقل الحضري والأحياء غير المخططة، حيث تم تقسيمه إلى مبحثين أساسيين، يهدف المبحث الأول منها إلى وضع إطار نظري للنقل الحضري، من خلال ضبط كل المفاهيم العامة المتصلة به، وأنواعه، وتوضيح أهميته، أما المبحث الثاني فيتم من خلاله تقديم الأحياء غير المخططة.

### المبحث الأول: الاطار المفاهيمي للنقل الحضري.

وعلى الرغم من المزايا المتعددة التي تتميز بها المدينة وتوافر مختلف الخدمات الضرورية لحياة الفرد، هناك مشاكل مختلفة يواجهها الناس في المناطق الحضرية، يتضمن ذلك كيفية تلبية احتياجاتهم المختلفة والموارد التي يستخدمونها لتحقيق ذلك. ونعلم أن وسائل النقل المستخدمة في النقل الحضري عديدة ومتنوعة، خاصة الحافلة، السيارة الخاصة، الترام، ومترو الانفاق.

وفي هذا المبحث سيتم التطرق لمختلف المفاهيم الخاصة بالنقل الحضري.

### المطلب الأول: ماهية النقل الحضري.

يعتبر النقل الحضري أحد أهم النظم التي تساهم في نمو المدن وتطورها من الناحية العمرانية والاقتصادية والاجتماعية، وفيما يلي سنتعرف على مفهوم هذا النظام والاهداف المرجوة تحقيقها وفقه.

### أولاً: تطور قطاع النقل الحضري:

في عام 2006، تم إصدار العديد من المراسيم التنظيمية لقطاع النقل الحضري، بما في ذلك المرسوم التنفيذي الصادر في 14 مارس 2010، الذي يحدد كيفية إنشاء مؤسسات عمومية على مستوى الولايات الجزائرية للتكفل بالنقل الحضري وشبه الحضري. تتمتع هذه المؤسسات بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وتخضع لعلاقتها مع الدولة لأحكام قواعد القانون الإداري وتحكمها وصية وزارة النقل. بالنسبة لعلاقتها مع المواطنين (الركاب المنتقلين)، تسير وفقاً لأحكام القانون التجاري. وتتضمن وظيفتها الرئيسية ضمان النقل العمومي للمسافرين بوسائل ملائمة عبر النسيج الحضري والشبه حضري لأقاليم المدن والمناطق المحددة. تقوم هذه المؤسسات أيضاً بشراء وصيانة العتاد المتحرك والثابت وتدريب وتطوير موظفيها، وتسيير محطاتها الحضرية والمرافق الأساسية الخاصة بها، بهدف تحسين نوعية النقل الحضري وإعادة التوازن بين أقاليم المدن الجزائرية، وذلك بالتعاون مع قطاع النقل الخاص الذي لا يزال يواجه عدة تحديات ومشاكل. (قنطري، 2015، صفحة 2019)

### ثانياً: تعريف النقل الحضري:

هو أي نقل مدفوع الأجر لأشخاص آخرين داخل منطقة المدينة، والذي يتم بواسطة أشخاص طبيعيين أو اعتباريين مرخص لهم بذلك. وتتميز وسائل النقل العام بتقديم نفس الخدمة للأشخاص الطبيعيين، مع مراعاة ضرورة ضمان المساواة والكفاية الاقتصادية والفنية للجميع. ظهر هذا النوع من النقل. وفي الستينيات ارتبطت بالتوسع الحضري وزيادة النمو السكاني في العديد من المدن. يعتبر هذا النوع من وسائل النقل وسيلة موفرة للطاقة وله تأثير أقل على البيئة حيث يتم تجميع عشرات المركبات

(السيارات) في مركبة تجميع واحدة. تشمل المركبات المستخدمة في النقل الحضري الترام ومترو الأنفاق وحافلة وقطارًا. (صغيري جمال، 2004، صفحة 42)

ومن المعروف أيضًا، بحسب الرأي القانوني، أن "النقل الحضري هو خدمة تربط بين مختلف العقد الحضرية، وتتعلق بحركة الأشخاص والبضائع، وتضمن التكامل والانسجام الحضري، وتهدف إلى تنشيط الحياة الحضرية لجميع المستخدمين". (روابي سناء، 2009، صفحة 64)

ويترتب على ما سبق أن النقل الحضري هو نشاط خدمي اقتصادي يربط بين المجتمعات الحضرية المختلفة ويتكون من تنظيم حركة الأشخاص والبضائع باستخدام وسائل النقل الفردية والجماعية بما يتوافق مع خصائص البيئة الحضرية. ضمان استمرارية الحياة في المدينة من خلال تنفيذ عملية نقل ضرورية لتلبية احتياجات ورغبات المستخدمين في ظل الظروف الاقتصادية والاجتماعية المثلى من حيث التكاليف والأوقات والانتظام والراحة والأمان.

#### ثالثًا: وظيفة النقل الحضري:

وتتمثل الوظيفة الأساسية للنقل الحضري في ضمان الاتصالات بين المنزل والعمل والمدرسة والجامعة، فضلًا عن تمكين السفر بين الأشخاص داخل الشبكات الاجتماعية والتسوق والرحلات وأكثر من ذلك بكثير لأسباب تتطلب النقل. ووجدت أن أكثر من 50% من الرحلات في المدن هي رحلات عمل، وتتطلب رحلة لشخصًا. إن وجود وسائل وأنظمة النقل كالتطرق والحافلات وغيرها من وسائل النقل العام هو الذي يسهل هذه الحركة وينفذها على الوجه الأمثل. (هاي وليام، 1999، الصفحات 3-4)

#### رابعًا: أهداف النقل الحضري:

يهدف النقل الحضري إلى تلبية العديد من الاحتياجات المحددة والمتمثلة فيما يلي: (شيماء الوهاب محمد، 2000، صفحة 18)

- زيادة التنافسية والكفاءة بين خدمة النقل.
- زيادة مستوى الأمان والخدمة للمستخدمين.
- تعزيز الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية للحياة في الوسط الحضري.
- تحسين الجودة وتقليل التأثير على الصحة العامة.
- تحسين خدمات النقل على المستوى الإنساني.

المطلب الثاني: أهمية النقل الحضري ومشاكله.

أولًا: أهمية النقل الحضري

اهمية النقل الحضري: يمكن التعبير عن اهمية هذا العنصر بمعياريين: (عبد الله عطوي، 2001،  
صفحة 242)

1. المعيار الوظيفي : اذا بدون النقل و الارض التي يشغلها ، لا يمكن للمدن ان تتطور و تنمو و لا يمكن ان تتفاعل مع بعضها البعض ، و يصبح من الصعب ان تؤدي الاستعمالات الاخرى في المدينة التجارية ، الصناعية و السكنية وغيرها وظائفها .
2. المعيار سكاني كمي : يدل على اهمية هذا الصنف من استعمالات الارض و يمثل بمقدار الاراضي التي تخصص لهذا الغرض في بنية المدينة ، ففي حالة المدن الحديثة يأتي هذا لمقدار بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني من حيث المساحة وقد وحد في مدن البلدان المتقدمة بان نسبة الارض التي تخصص للشوارع وسكك الحديدية و المطارات و ارض الميناء و مرافقه قد تزيد على ثلث ارض المنطقة المعمورة من المساحة الكلية للمدينة ، وقد تظهر هذه النسبة قليلة اذا ما اضيف اليها استعمالات الارض التي تخصص لوقوف السيارات.

#### ثانيا: مشاكل النقل الحضري:

رغم الأهمية الكبيرة للنقل الحضري، إلا أنه يسبب مشاكل عديدة منها: (رحيمة حوالف، 2012،  
صفحة 103)

- نقص أماكن التوقف والمرائب ويعود ذلك إلى سوء استخدام الأراضي وتوزيعها بين مختلف أجزاء المدينة ومرافقها خاصة مع زيادة الإقبال على استثمارات والتنافس على الأراضي الضرورية لإقامة المشاريع.
- الازدحام والاختناق المروري الذي ينجم عن عدم مواكبة المرافق والهيكل القاعدية للزيادة في الطلب على النقل نظرا للزيادة في حركاتهم وتنقلاتهم ويعود ذلك إلى تركيز الأنشطة في المناطق الحضرية.
- حوادث المرور وهي أهم التحديات التي تواجه النقل بشكل عام والنقل الحضري بشكل خاص .
- إن وجود وسائط نقل كثيرة ومتعددة في الوسط الحضري يعني وجود مصدر دائم لتلوث الهواء.

### المطلب الثالث: وسائل النقل الحضري.

يتم التنقل في الوسط الحضري بعدة وسائل وهي:

أولاً: النقل الحضري الفردي: (توفيق سالم، 1989، صفحة 250)

#### 1. المشي على الأقدام:

يعتبر المشي على الأقدام الطريقة الطبيعية للتنقل، وهو الطريقة الأكثر انتشاراً في المدن، كما يعتبر بمثابة فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة، وفعالية صحيحة كالحماية من أمراض القلب والربو، وكذا له فعالية بالنسبة للبيئة تتمثل في المحافظة على المحيط بسبب خلوه من الضجيج والتلوث.

#### 2. ذات العجلتين:

استخدام وسائل النقل ذات العجلتين مثل الدراجات الهوائية أو النارية ذات المحرك الصغير يقلل من مشاكل الازدحام والتلوث والضجيج، إذ لا تتطلب هذه الوسائل مساحات واسعة للتنقل ولا تسبب الازدحام والضجيج، كما أنها لا تلوث البيئة. وتتميز بالمرونة في الحركة والسرعة مقارنة بالمشي على الأقدام. (هاي وليام، مرجع سبق ذكره، صفحة 239)

#### 3. التنقل بواسطة السيارات:

تحتل السيارة مكانة هامة في حياة الفرد فبالإضافة لكونها وسيلة للتنقل وقضاء الحاجيات فهي وسيلة للترفيه والعمل حيث نجد أن خدمة النقل تغطي بواسطة سيارات النقل الحضري.

#### ثانياً: النقل الحضري الجماعي:

هو نشاط خدمي يوفر منفعة في الزمان والمكان، يقوم به فرد طبيعي أو معنوي، يهدف إلى تحقيق التنقل الفعال للأشخاص والبضائع في البيئة الحضرية، باستخدام مركبة مخصصة لهذا الغرض وعلى مسافات قصيرة، (قانون رقم 88-17 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، 1988) وتتمثل وسائله في: (قرار وزاري، 1983)

#### 1. التنقل بواسطة الحافلات

تحتل الحافلات مكانة بارزة ضمن وسائل النقل الجماعي في البيئة الحضرية، نظراً لقدرتها الكبيرة على استيعاب عدد كبير من الركاب، مما يجعلها مثالية لتلبية احتياجات التنقل في المناطق السكنية ذات الكثافة العالية. (سعيد عبده، جغرافية النقل، 2005، صفحة 87)

#### 2. العربات المجهزة:

تعتبر العربات المجهزة حديثاً في الخدمة مكماً متطوراً للحافلات، حيث شهدت تطوراً ملحوظاً في السنوات الأخيرة بهدف تحديث النقل العام وتحسين جودة الخدمة. وتتميز هذه العربات بعدة خصائص منها:

- سعة استيعاب متوسطة تتراوح بين 8 إلى 24 مقعداً دون حساب مقعد السائق.
- وجود تجهيزات حديثة مثل المكيفات الهوائية.
- المرونة في الحركة وسهولة اجتياز المسارات الضيقة.

### 3. قطار الحضري:

الترامواي، المعروف أيضاً بالقطار الحضري، هو وسيلة نقل تعمل في الوسط الحضري، حيث تتألف من عربات مقطورة تسير على سطح الأرض. يُستخدم الترامواي عادة في حالات التنقل على مسافات تزيد عن 3 كيلومترات وتقل عن 14 كيلومتراً. (ريتا فاضل، 2012، صفحة 52)

## المبحث الثاني: الاطار المفاهيمي للأحياء غير المخططة.

الأحياء غير المخططة تشكل جزءًا مهمًا من البنية الحضرية في العديد من المجتمعات، وهي تمثل مناطق يتم تطويرها دون الالتزام بمعايير التخطيط الحضري الرسمي. يمكن توجيه الضوء على الأحياء غير المخططة من خلال هذا المبحث.

### المطلب الأول: ماهية الأحياء غير المخططة.

من خلال هذا المطلب سيتم التعرف على الأحياء غير المخططة بالإضافة إلى نسيجها الحضري.

#### أولاً: تعريف الأحياء غير المخططة:

"أطلق عليها لأول مرة الأحياء الفقيرة في سنة 1812 م" من قبل الكاتب الإنجليزي جيمس هاردي فو، وقد تم تقديمها كمناطق للتجارة غير الشرعية، وبعد ذلك ارتبطت بالسكان الفقراء. يعرفها المعجم الفرنسي لاروس باسم "تكنات التكتل"، حيث يتجمع نسبة كبيرة من السكان الفقراء في مدن كبيرة. (عبد الحميد احمد رشوان، 2010، صفحة 135)

يعرف المصطلح أيضًا بأنه المناطق الواقعة ضمن الحدود الإدارية للمحافظة، والتي نشأت بدون مخططات تقسيم الأراضي المسبقة، حيث تعتمد على أملاك عامة أو أملاك خاصة وأدت إلى توسع عمراني عشوائي غير مخطط. لا يُشترط أن تكون للمنطقة مساحة معينة، فتتراوح مساحتها ما بين مجموعة مساكن صغيرة إلى مجموعة أحياء كاملة، وتباين حجمًا ومساحة بصورة عفوية ولا تخضع لقواعد التخطيط. (محمد الجنيد جمل الليل، 2013)

يعتبر مصطلح "الأحياء غير المخططة" أكثر شمولًا من مصطلحات مثل "المساكن الفوضوية" أو "المناطق القصديرية"، حيث يتضمن نهجًا أوسع من الناحية الأولية للسكن غير المنظم. يتناول هذا المصطلح الجانب القانوني للسكن غير المنظم، حيث يوفر تصورًا أوليًا لهذا النوع من السكن والشوارع. يخطر في الذهن مباشرة تصورًا لعدة مباني متناثرة حول المناطق الحضرية دون تنظيم مناسب يؤهلها لتكوين مدينة أو قرية. (عبد الحميد الدليهي، صفحة 158)

يُمكن تسمية الأحياء غير المخططة في الجزائر بعدة مصطلحات، منها: التوسع العمراني غير المنظم، البناء السري، البناء غير القانوني، السكن الانتقالي، عشش الصفيح، البناء الفوضوي، والأحياء القصديرية... الخ. (عبد الحميد دليهي، 2007، الصفحات 143-146)

#### ثانياً: النسيج الحضري للأحياء غير المخططة:

1. النمو العشوائي التراكمي: هذا النمو الحضري يعتبر من الأنماط الأبسط، حيث يتم دون وضع خطة محددة مسبقًا، سواء عن طريق ملء الأرض داخل حدود المدينة أو بإنشاء المباني عند

أطرافها. كان التوسع العشوائي التراكمي هو الذي ألهم الباحث بيرجس (Burges) لابتكار نظرية النمو الحلقي للمدينة، حيث قسمها إلى خمس حلقات دائرية، وتشمل الحلقة الأخيرة الحلقة الانتقالية التي تتماشى معها النمو المستمر للمدينة وتكون إطارًا دائريًا يحيط بها.

وتلعب وسائل المواصلات دورًا كبيرًا في هذا النمو العشوائي التراكمي للمدن، حيث تتمدد المناطق المبنية على طول محاور الطرق في المدينة، سواء كانت الطرق برية أو بالسكة الحديدية، وتبدو المدينة في النهاية كأخطبوط يمتد أذرعها، وتتشكل محاور النقل والمواصلات داخلها لتسهم في النمو العشوائي التراكمي. (فتحي أبو عيانة، 1995، الصفحات 201-203)

2. النمو العشوائي متعدد النويات: في مراحله الأولى، كان هذا النمو يتمثل في ظهور نواة حضرية جديدة، تكون عادة مدينة صغيرة تقع على مقربة من المدينة القديمة. ولكن عندما يمتد هذا النمو إلى المدينة أو بعض مراكز المدن المحيطة بها، يأخذ بذلك شكلاً معقدًا.

قد تظهر مدينة جديدة بالقرب من المدينة القديمة نتيجة لرغبة في الانفصال، سواء كانت هذه الرغبة ناتجة عن طبقة معينة من السكان تسعى للسكن في أحياء خاصة، أو نتيجة للفصل العمراني على أساس عرقي حيث ينزع الأجانب في المدينة للسكن في أحياء منفصلة عن السكان الوطنيين. وقد ظهرت هذه الظاهرة في العديد من مناطق القارة الإفريقية نتيجة الاستعمار الأوروبي.

يصعب في بعض الأحيان التمييز بين النمو متعدد النوى والنمو العشوائي، حيث تكون النوى المدنية الجديدة على الرغم من تميزها عن بعضها البعض، إلا أنها تقع عادة بالقرب من المدينة القديمة، ويمكن أن ينمو هذا التكامل الموضوعي لتصبح وحدة سكنية مستقلة بعد ذلك، بمجرد أن تتوسع الحياة العمرانية فيها. (المرجع نفسه، صفحة 205)

المطلب الثاني: أسباب نشوء الأحياء غير المخططة وخصائصها.

أولاً: أسباب نشوء الأحياء غير المخططة:

- القوانين والآليات التخطيطية تعاني من قصور، حيث يفتقر النظام التنظيمي إلى قدرة على التعامل مع تحديات الإسكان.
- البلديات تفتقر إلى الرقابة الإدارية أو تجد صعوبة في السيطرة على مناطق الجوار.
- الدعم الحكومي لقطاع الإسكان محدود، مما يتجلى في نقص الأراضي الحكومية والهيمنة الكبيرة للملكيات الخاصة في المدن.
- الهجرة الداخلية من الريف إلى المدينة تزايد.

- غياب مخططات معتمدة للمناطق الريفية المحيطة بالمدن، مع عدم وجود سياسة لتنظيم الملكيات الخاصة بالأراضي.
- عدم توفير إسكان اقتصادي للطبقات ذات الدخل المحدود.
- زيادة معدلات النمو السكاني تزيد من التحديات في هذا السياق. (مشنان فوزي، 2015، صفحة 35)

## ثانياً: خصائص الأحياء غير المخططة:

### 1. الخصائص السكنية:

- الأحياء غير المخططة يفتقر إليها الخدمات الأساسية مثل المرافق العامة، وتعبيد الشوارع، وصرف المياه، وتقديم الخدمات الصحية والتعليمية، والنظافة العامة.
- حالة المساكن في تلك الأحياء تعاني من تدهور شديد نظراً لضعف الوضع الاقتصادي للسكان بشكل رئيسي.
- تفتقر المساكن في هذه الأحياء إلى التصميم الملائم، حيث تكون معظمها ذات مساحات صغيرة لا تتجاوز 75 متر مربع، وتتألف عادة من غرفتين.
- إمكانية التوسع الأفقي والمرونة الحجمية لتلك المساكن تعتمد بشكل كبير على مساحة الأرض التي توجد عليها.
- في العادة، تستخدم مواد بناء بسيطة ومؤقتة في هذه المساكن، ومع ارتفاع مستوى الدخل، يتم استبدالها بمواد بناء دائمة، وذلك بعد ضعف الرقابة الحكومية. (غيث محمد عاطف، 1967، الصفحات 433-434)

### 2. الخصائص الاجتماعية:

- معظم الأسر في الأحياء غير المخططة تتكون من عدد أفراد أقل من المتوسط العام البالغ 6 أفراد، ويعود ذلك إلى كونها أسراً جديدة.
- المهن التي يعمل فيها سكان تلك الأحياء تؤثر على مستويات دخلهم، وبالتالي تؤثر على مستوياتهم الثقافية والاجتماعية، مما ينعكس على جودة الحياة والتطورات الاقتصادية والثقافية.

- الدخل المنخفض هو السمة البارزة لهؤلاء السكان، فإذا كانت الأسر لديها دخل عالٍ أو جيد، لكان بإمكانها الوصول إلى مساكن أفضل أو بناء وحدات سكنية رسمية بدلاً من العيش في أحياء تفتقر لأساسيات الحياة. (أمبرمز تشارلز، 1964، الصفحات 12-13)

### المطلب الثالث: الآثار المترتبة عن الأحياء غير المخططة.

#### أولاً: الآثار الاجتماعية:

تعد الأحياء غير المخططة صورة مظلمة تلوح في كل منطقة حضرية، حيث تتحول إلى بؤرة للجريمة بمختلف أشكالها، خاصة الجريمة المنظمة، نتيجة لعدم وجود رقابة أمنية تمكن الجهات المعنية من التدخل في تلك الأماكن. تنشط في هذه الأحياء عصابات تروج للمخدرات والمؤثرات العقلية والكحول، وتشهد المناطق المهمشة معدلات عالية من البطالة، مما يدفع الشباب إلى الانغماس في مشاكل اجتماعية خطيرة. (الطروانة عبد الله، 2009، صفحة 162)

#### ثانياً: الآثار الاقتصادية:

تخلف المناطق المهمشة يُظهر تأثيرات سلبية تنعكس بالضرورة على الاقتصاد الوطني، كما يُشكل عبئاً إضافياً على الخزينة العامة، حيث يتمثل ذلك في:

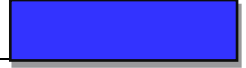
- غياب التجهيزات والمرافق العامة الأساسية.
- غياب الشبكات الحضرية الأساسية مثل شبكات الصرف الصحي والغاز والكهرباء.
- غياب الإنارة العامة.
- غياب وسائل النقل الحضري.
- قلة المحلات التجارية وغياب مراكز التسوق.

#### ثالثاً: الآثار البيئية:

المناطق المهمشة تُعتبر العقبة الرئيسية أمام التنمية المستدامة، حيث تؤدي إلى انقلاب التوازن البيئي من خلال الاعتداء على البيئة الطبيعية، بما في ذلك تدمير الغطاء النباتي واحتلال الأراضي الزراعية، وتفشي التلوث بفعل رمي النفايات في كل مكان. وتشير الإحصائيات إلى أن أكثر من 11% من تلك المناطق لا تمتلك شبكات صرف صحي، مما يؤثر سلباً على نظافة البيئة وصحة السكان (بوجمعة خلف الله، 2005، صفحة 199)

#### رابعاً: الآثار العمرانية:

يعاني الهيئته الحضرية بشكل أساسي في المناطق المهمشة، حيث غالباً ما تكون هذه المناطق قريبة من قنوات الصرف الصحي ومواقع تجميع النفايات، وربما تكون مجاورة للمصانع أو المعامل التي يعمل



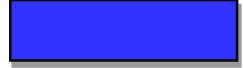
فمها السكان. يتسم زيارة هذه المناطق بغياب واضح للمرافق العامة الأساسية، وقد يكون التصميم والبناء فيها غير منتظمين. (البشير لبتجاني، 2000، صفحة 68)

### خلاصة الفصل:

يعتبر النقل الحضري موضوعًا ذا أهمية بالغة، ويشكل موضوعًا للدراسة للعديد من الباحثين في مختلف التخصصات، حيث يدرسونه من زوايا متعددة ويقدمون رؤى متنوعة حول هذا القطاع. إن قطاع النقل في المدينة يعتبر الشريان الحيوي للحياة العمرانية، حيث يوفر وسائل نقل متعددة تسهم في ربط مختلف أنحاء المدينة وتلبية احتياجات السكان، وكلما ارتفع مستوى الأداء الوظيفي للنقل الحضري، زاد تأثيره الإيجابي على حياة السكان، مما ينعكس بدوره على تحسين الوضع الاجتماعي والاقتصادي، ويعزز التواصل بين الإنسان وبيئته. وقد تم التطرق إلى الأحياء غير المخططة فيما سبق حيث تبين أن الأحياء غير المخططة تشكل جزءًا مهمًا من البنية الحضرية في العديد من المدن حول العالم، وتعتبر نتيجة لتطور عشوائي.

# الفصل الثالث:

الإجراءات المنهجية  
للدراصة.



أولاً: مجال الدراسة:

1. المجال العام:

أ. تعريف بمدينة خنشلة:

تقع ولاية خنشلة في الشمال الشرقي الجزائري بمنطقة الأوراس و تتربع على مساحة قدرها 9 715 كم<sup>2</sup> وتعداد سكانها 415 000 نسمة يتوزعون عبر 21 بلدية مجمعة في 08 دوائر. تتوسط من الشرق ولاية تبسة ، ومن الشمال ولاية أم البواقي ومن الغرب ولاية باتنة ، ومن الجنوب ولاية بسكرة و ولاية الوادي يعتقد أن المدينة استمدت اسمها من اسم ابنة الملكة الأمازيغية دهبيا المعروفة عند العرب باسم الكاهنة، وتشتهر ولاية خنشلة بتراثها الشاوي العريق الغني وتعد ولاية خنشلة معقل الثورة الأول ويذكر أن غالبية سكان ولاية خنشلة هم برابرة أمازيغ. واللهجات المستعملة في الولاية هي الشاوية والعربية الدارجة على الألسنة إلا أن نسبة المتحدثين بالشاوية في عاصمة الولاية قليل جدا نتيجة التعريب وهذا ما نجده معاكسا تماما للوضع في كل من بلدية زوي في الدرجة الأولى، تليها بلدية المحمل، فهم أحرص الناس على التمسك بالثوابت القومية غير المناقضة للشريعة الإسلامية، من لغة وتقاليد وعادات. ( <https://interieur.gov.dz/Monographie> )

تقع الولاية على علو 1200 متر عن سطح البحر تبعد بحوالي 600 كلم عن العاصمة الجزائر، تتميز خنشلة بحماماتها المعدنية لدرجة أن الرومان المشهورين بحميم للحمامات آنذاك، أقاموا العديد منها بالمنطقة ومن أشهرها حمام الصالحين الذي يستمد مياهه من نبع درجة حرارته 76° مئوية ، وحمام لكنيف الواقع ببلدية بغاي عاصمة الكاهنة.

ب. لمحة تاريخية للولاية:

تقع ولاية خنشلة في الجزائر وتتميز بتاريخها العريق الذي يعود إلى عصور ما قبل التاريخ. الآثار المكتشفة، مثل كهوف فرنقل، تعكس الوجود البشري القديم. في العصور الأولى، يرتبط تاريخ خنشلة بالبربر الذين يرجع أصلهم إلى كنعان بن حام بن نوح، وقد تواجدوا في المنطقة منذ الحروب بين الفلسطينيين واليهود.

استوطن الفينيقيون سواحل شمال إفريقيا وأسسوا قرطاج في القرن التاسع قبل الميلاد، والتي أصبحت قوة اقتصادية وسياسية. توسعت قرطاج نحو الداخل مما أثار مقاومة البربر وظهور ممالك بربرية مثل مملكة ماسيسيليا وماسيليا.

في القرن الأول الميلادي، أسس الرومان مستعمرة ماسكولا (خنشلة) لتعزيز سيطرتهم العسكرية والزراعية. شهدت المنطقة اضطرابات بسبب الثورات البربرية والحركات الدينية. (مطويات دار الثقافة لولاية خنشلة)

خلال القرن الخامس الميلادي، سيطر الوندال على المنطقة، لكنهم واجهوا مقاومة شديدة من البربر، مما أدى إلى زعزعة الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي.

أعاد البيزنطيون السيطرة على المنطقة في القرن السادس الميلادي، لكنهم واجهوا مقاومة قوية من القبائل البربرية. في عام 646 م، أصبحت خنشلة تحت سيطرة البيزنطيين الذين أسسوا مدينة بغاي القوية.

بدأ الحكم العربي في المنطقة في القرن السابع الميلادي، حيث أرسل الخليفة عثمان جيشاً بقيادة عبد الله. انتشر الإسلام في المنطقة تحت قيادة موسى بن نصير، وتحولت خنشلة إلى مركز إسلامي مهم.

في القرن السابع عشر، أصبحت خنشلة جزءاً من بايلك قسنطينة تحت الحكم العثماني. فرض الأتراك الضرائب عبر شيوخ القبائل مما أثار الاحتجاجات والمقاومة.

بدأت المقاومة ضد الاستعمار الفرنسي منذ احتلال الجزائر عام 1830م. شهدت خنشلة نشاطات ثورية ومقاومة عنيفة ضد الفرنسيين حتى الاستقلال عام 1962م.

تاريخ خنشلة يعكس سلسلة من التحولات السياسية والاجتماعية، بدءاً من العصور القديمة وصولاً إلى الفترات الحديثة، مما يجعلها منطقة ذات أهمية تاريخية كبيرة في الجزائر.

#### ت. طابع الولاية:

- تتميز ولاية خنشلة بمناخ قاري متنوع، حيث يتراوح من قاسي جداً في الشتاء إلى معتدل في الصيف في المناطق الجبلية، ومن معتدل شتاءً وحار صيفاً في السهول الصحراوية جنوباً، إلى شديد البرودة في الشتاء وحار في الصيف في السهول المرتفعة شمالاً.



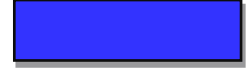
- تعتبر منطقة فلاحية وغابية، حيث تشمل أنشطتها الزراعة وتربية المواشي والدواجن، إنتاج الحبوب والأشجار المثمرة، وإنتاج الغذاء الحيواني.
- تمتلك ولاية خنشلة شبكة طرقات تربطها بالولايات المجاورة مثل باتنة، أم البواقي، تبسة، وبسكرة، ويعتبر النقل البري الوسيلة الرئيسية للنقل والتنقل.
- يشهد القطاع التجاري في الولاية نشاطاً متنوعاً، حيث يتمتع بوجود عدد كبير من التجار المسجلين في السجل التجاري، يبلغ عددهم 648 تاجراً.
- تعتبر الولاية غنية بالثروات المعدنية والحديدية والغابية، لكن النسيج الصناعي غير متطور، مع وجود مناطق نشاط ومنطقة صناعية واحدة فقط، بجانب الصناعة التقليدية والحرفية.
- بالنسبة للسياحة، تحتوي الولاية على ثروات طبيعية هامة مثل جبل شيليا الذي يتميز بعلوه ووجود غابات الأرز، إلى جانب الآثار التاريخية والمنابع الطبيعية والمعدنية، مما يوفر فرصاً للاستثمار السياحي مثل الحمامات المعدنية وسياحة الصيد وسياحة الجبال والواحات. ( <https://interieur.gov.dz/Monographie> )

ث. التعداد السكاني لولاية خنشلة:

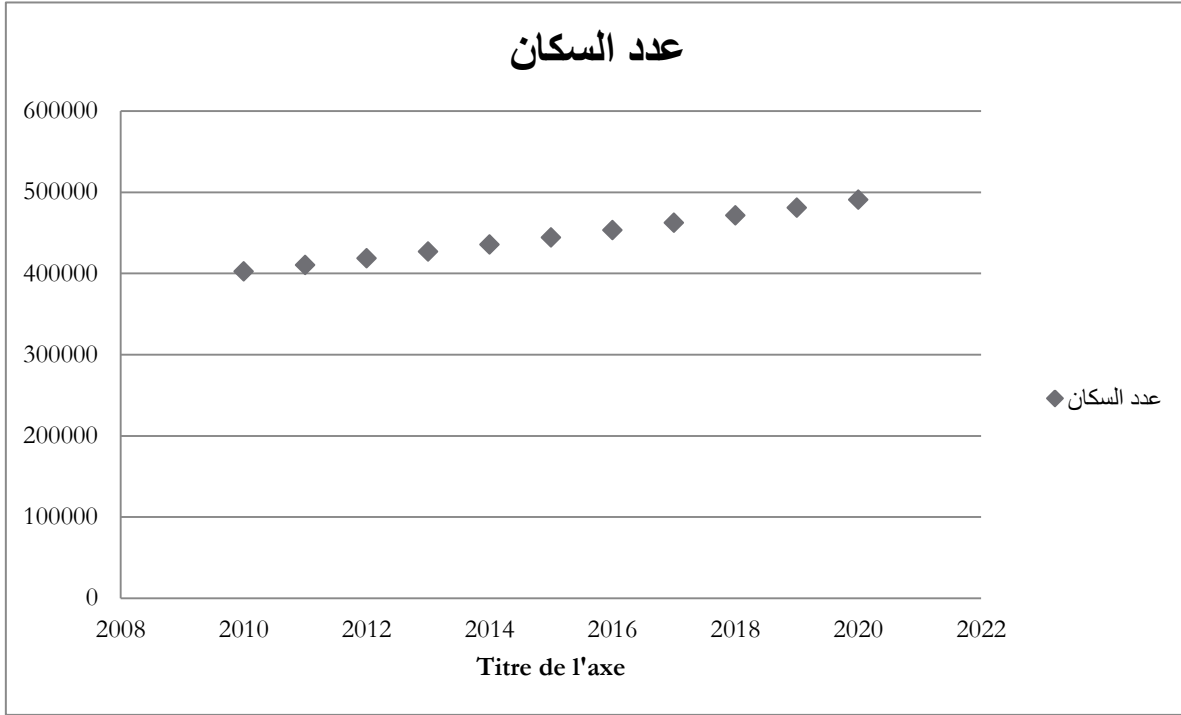
الجدول (1): الاحصاء التقديري لعدد السكان لولاية خنشلة:

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015
عدد السكان	402303	410351	418558	426922	435468	444177
السنة	2016	2017	2018	2019	2020	
عدد السكان	453061	462122	471364	480792	490548	

المصدر: مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية + معالجة الطالبة



الشكل (1): الاحصاء التقديري لعدد السكان لولاية خنشلة:



المصدر: مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية + معالجة الطالبة

### ج. التجهيزات:

تستحوذ التجهيزات على مساحة تُقدر بحوالي 302.63 هكتار، ما يُمثل نسبة تقدر بحوالي 21.82% من إجمالي مساحة المدينة. تشمل هذه التجهيزات مختلف المرافق والمنشآت العامة مثل المدارس والإدارات والمراكز التجارية. ونجد نقصًا كبيرًا في توزيع هذه المرافق والتجهيزات على مستوى المدينة. (Annuaire statistique de la wilaya de khenchela (202 D.P.A.T))

#### - التجهيزات التعليمية:

قطاع التعليم يُعتبر أساسيًا في أي مجتمع حضري، حيث يشكل متطلبًا استراتيجيًا ضمن خطط التنمية الاجتماعية. تتوفر في المدينة 27 مؤسسة تعليمية للمراحل الأولية والثانوية و12 مؤسسة للتعليم الثالث و7 ثانويات بالإضافة إلى مركز جامعي.

#### - التجهيزات الصحية:

القطاع الصحي له دور بالغ الأهمية في تحسين المستوى الاجتماعي للسكان عبر تحسين ظروفهم الصحية. على الرغم من كون خنشلة مدينة، إلا أنها تعاني من نقص كبير في المرافق والخدمات الصحية، ويلاحظ ذلك في اكتظاظ مركز المدينة بالمرضى من مختلف البلديات المجاورة، مما يزيد من حدة هذا النقص.

#### - التجهيزات التجارية:

تُعتبر الاستخدامات التجارية من أهم الاستخدامات في المدينة، حيث لها دور فعال في تنشيط الحركة الاقتصادية. ويلاحظ هنا بعض النقائص مثل عدم التوازن في توزيع المحلات التجارية والتهرب الضريبي وغياب المنافسة، مما أدى إلى تدهور الأوضاع الاقتصادية في المدينة.

#### - التجهيزات الإدارية والأمنية:

تُشمل هذه التجهيزات جميع المرافق التي تؤدي الوظائف الإدارية والأمنية في المدينة، وتلعب دورًا هامًا في تنظيم البنية التحتية للمدينة، وتركز معظم هذه الاستخدامات في مركز الولاية.

#### - التجهيزات الثقافية:

تحتوي المدينة على دار ثقافة واحدة، ومركز تنشيط الشباب، ومركز للترفيه العلمي، وتُعاني المدينة من نقص كبير في المرافق الثقافية.

#### - التجهيزات الترفيهية والرياضية:

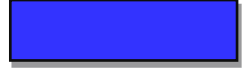
تتمثل في مجمع رياضي وملاعب لكرة القدم، بالإضافة إلى قاعة ومسبح.

#### - التجهيزات السياحية:

تشمل التجهيزات السياحية في المدينة ثلاثة فنادق.

#### - التجهيزات الدينية:

تشمل هذه التجهيزات المساجد والمقابر. يوجد في المدينة 10 مسجدًا وأربعة مقابر إحداها استعمارية، والثانية للشهداء، والثالثة لبني ميزاب، والرابعة لسكان المدينة. (المرجع نفسه)



- التجهيزات الصناعية:

تشمل هذه التجهيزات المصانع التي أنشئت بعد الفترة الاستعمارية. ومع ذلك، فإن هذه المصانع لا تؤدي وظائفها الكاملة بسبب عدم توفر الصيانة اللازمة وغياب المنافسة، مما أدى إلى تدهور حالتها وإغلاقها.

- المساحات الخضراء:

حديقة 20 أوت 1954، حديقة حي السعادة، حديقة حي الحسناوي، حديقة 01 نوفمبر، حديقة المسبح البلدي، غابة موسى رداح، غابة المقبرة الإسلامية، غابة الشابور، غابة حي لموشي.

- النقل والمواصلات :

تعتبر شبكة النقل البري عاملا مهما في ترقية السياحة بالمنطقة إذ تعتبر رابطا بين السائح و المواقع السياحية المراد زيارتها ، وتحضى ولاية خنشلة بشبكة نقل لا بأس بها يبلغ إجمالي طولها 271 كلم طرق وطنية ، 457 كلم ولائية ، 1160 كلم بلدية.

- الخطوط الوطنية:

تمر بالولاية عدد من الخطوط الوطنية و خاصة بإتجاه ( العاصمة ، باتنة ، تبسة ، أم البواقي ، قسنطينة ، عين البيضاء ، عنابة ) و تعتبر الطرق ذات أهمية كبيرة في تطوير اقتصاد الولاية.

- الخطوط المحلية:

في ولاية خنشلة شبكة طرق تربط بين مختلف البلديات و من أكثر الطرق كثافة ( خنشلة - قايس ) ، ( خنشلة - أولاد رشاش ) ، ( خنشلة - عين الطويلة ) ، ( خنشلة - الحامة ) ، ( بوحمامة - قايس ) ، ( يابوس - قايس ) ، ( تاوزيانت - قايس ).

أما فيما يتعلق بالنقل الجوي فلا نجد أي مطار على تراب الولاية. (مدرية النقل لولاية خنشلة)

ح. الدراسة الطبوغرافية:

يمكن تمييز أربع فئات رئيسية من المنحدرات في بلدية خنشلة، وهي كالتالي: (مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، 2022)

- الفئة الأولى:

تمثل هذه الفئة الأراضي الأكثر ملائمة للبناء والتعمير، وتشكل المساحة الأكبر في مدينة خنشلة، خاصة في الجهات الجنوبية والشمالية، مما أدى إلى توسع كبير في هاتين الاتجاهين.

- الفئة الثانية:

تمثل هذه الفئة الأراضي الملائمة للبناء والتعمير وتمديد الشبكات، وتشكل مساحة قليلة في مدينة خنشلة، وتتركز بشكل خاص في الجهة الشرقية بنسب ضئيلة.

- الفئة الثالثة:

تُعتبر هذه الفئة صعبة المناجزة للمشاريع، وتتواجد بشكل كبير في الناحية الغربية لمدينة خنشلة.

- الفئة الرابعة:

تضم هذه الفئة المنحدرات غير الملائمة للبناء والتعمير، وتتطلب تكاليف عالية لإنجاز المشاريع عليها. لذا، تعتبر الأراضي في المدينة، خاصة في الجهة الجنوبية، أكثر ملائمة للتعمير نظرًا لعدم تكلفتها المادية، كما تستفيد المدينة من المنحدرات الشرقية في تصريف المياه المستعملة مباشرة إلى وادي بوغقال.

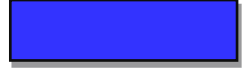


خ. النقل الحضري:

الجدول (2): النقل الحضري الجماعي:

رقم مز الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	عدد الحافلات	طول الخط	طاقة الاستيعاب
1	وسط المدينة	حي موسى رداح	17	3,4	609
2	عمارات ديكا	حي 350 مسكن	29	3	1070
3	وسط المدينة	حمام الصالحين	5	3,8	524
4	وسط المدينة	النسيغة	12	2	529
5	عمارات ديكا	حي 1000 مسكن كوسيدار	11	2	407
6	وسط المدينة	حي المقبرة الاسلامية	12	2,9	301
7	وسط المدينة	مخطط شغل الأراضي رقم (2)	6	3,2	211
8	المحطة القديمة	المحطة البرية صنف أ	4	2,3	269
9	وسط المدينة	السوق	4	2,3	211
1 0	محطة توقف	المحطة البرية صنف أ	5	2,2	301

المصدر: مديرية النقل لولاية خنشلة 2022.



2. المجال الخاص:

أ. تعريف حي لحسن مريز:

يُعتبر حي لحسن مريز، المعروف بالمصطلح الشعبي "تكساس"، من الأحياء غير المخططة ويقع ضمن مخطط شغل الأرض رقم (01) في شمال شرق ولاية خنشلة. يحده من الجهة الغربية مركز المدينة، ومن الشمال حي الحدائق، ومن الشرق واد بوغقال وحي يوسف، ومن الجنوب يقترب من حي رقم 02. تُقدر مساحة الحي بحوالي 16 هكتار. (معلومات مقدمة من طرف مصالح البلدية)

ب. موقع مجال الدراسة بالنسبة للمدينة:

يوضح المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لحي لحسن مريز أنه يقع في القطاع العمراني رقم 01، حيث يحده من الشمال القطاع العمراني رقم 06، ومن الجهة الغربية القطاعين العمرانيين رقم 04 و05. أما من الجهة الشرقية فيحده القطاع الغير قابل للتعمير رقم 02، ومن الجهة الجنوبية يحده القطاع الغير قابل للتعمير رقم 02 والقطاع العمراني رقم 02.

ت. لمحة تاريخية لظهور حي لحسن مريز:

تظهر المنطقة في الستينيات كنواة للحي الشعبي القديم، حيث كانت عبارة عن ستة جزر مستطيلة مخططة على شكل شطرنج. وبعد تحسن ظروف المعيشية والصحية بنهاية الستينيات، بدأ سكان الأرياف في التفكير بالهجرة للبحث عن ظروف معيشية أفضل. نتيجة لهذه الظاهرة، ظهرت المنطقة رقم 02 كامتداد للمنطقة رقم 01 من الجهة الشرقية، وعلى الرغم من أن جزرها تشبه تلك في المنطقة الأولى، إلا أنها أطول، مما يعيق سهولة الحركة داخل المنطقة.

ث. انحدارات مجال الدراسة:

تقدر نسبة الانحدار في منطقة الدراسة من 0 إلى 5 % في الناحية الغربية للمنطقة ومن 5 إلى 6 % في الجهة الشرقية.

ج. الخصائص الجيو تقنية لمجال الدراسة:

في الخريطة الجيو تقنية لمدينة خنشلة يظهر أن حي لحسن مريز يندرج ضمن المناطق الصالحة للتعمير.

ح. الطبوغرافيا:



يتموضع مجال الدراسة في الجهة الشمالية الشرقية لمدينة خنشلة هي منطقة تتميز بطبوغرافيا لا بأس بها، ارتفاعها 1083 ومنه موضع الحي يساعد في عميلة البناء والتعمير وشق مختلف الطرق والشبكات المختلفة.

خ. الدراسة السكنية لحي لحسن مريير:

جدول (3): الدراسة السكنية لحي لحسن مريير.

البيان	المساحة (هكتار)	عدد المساكن	عدد السكان	الكثافة السكانية
حي لحسن مريير	16	877	7195	449

المصدر: المصالح التقنية للبلدية ومعالجة الطالبة.

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أنه يوجد بحي لحسن مريير 875 مسكن بالإضافة إلى أن عدد سكان الحي والذي قدر بـ 7195 ساكن وأن الكثافة السكانية عالية حيث بلغت 449 ساكن/هـ.  
د. الإطار المبني والغير مبني:

من خلال الدراسة، وجدنا أن الإطار المبني استحوذ على نسبة 6.92% من مساحة الحي، بينما استحوذ الإطار غير المبني على 4.7% من المساحة الإجمالية.  
ذ. نمط السكن:

من خلال البحث الميداني لاحظنا أن المظهر الذي يميز مساكن حي لحسن مريير هو السكن الفردي ذو الطابق الأرضي، حيث أن هذه المساكن تتميز بهندسة معمارية بسيطة. وهو الشيء الذي يميز أيضا المساكن العشوائية.

ر. التجهيزات بمجال الدراسة:

يحتوي الحي على مجموعة من التجهيزات هي كالتالي:

- تجهيزات تعليمية: وتتمثل هذه التجهيزات في مدرسة ابتدائية حصاد الطيب.
- تجهيزات دينية: من خلال المعاينة الميدانية لاحظنا أن هذه التجهيزات ممثلة في مسجدين.
- ز. شبكة الطرق داخل مجال الدراسة:



تتضمن منطقة الدراسة شبكة من الطرق التي يمكن تصنيفها وفقاً لأنواعها وحالاتها على النحو التالي:

- الطرق الأولية:

تمتاز بحالة جيدة وتصنف كطرق أولية بناءً على حركة المرور وعلاقتها المباشرة بمركز المدينة. تتسم بعرض يصل إلى 7 أمتار، وتستوعب حركة ميكانيكية كبيرة، مما يستلزم صيانة دائمة.

- الطرق الثانوية:

تصنف حسب حركة المرور وعرضها البالغ حوالي 6 أمتار. حالتها تتراوح بين الجيدة والمتوسطة والردئية.

- الطرق الثلاثية:

تُعتبر ثلاثة نظراً للدور الذي تؤديه، حيث تشمل مداخل السكنات العشوائية في الحي. تتميز بعرض يصل إلى 5 أمتار وتكون في حالة رديئة جداً. س. النقل الحضري داخل مجال الدراسة:

يعاني مجال الدراسة من انعدام شبكة النقل الحضري فأغلبية السكان يعتمدون في تنقلاتهم على المشي وصولاً إلى حدود الحي واستخدام حافلة النقل الحضري الخاصة بحي سيدي الصغير، كما تغيب مواقف النقل الحضري.

ثانياً: نوع ومنهج الدراسة:

1. نوع الدراسة :

إن دراستنا هذه والمتمثلة في وضعية النقل الحضري للأحياء الغير مخططة في مدينة خنشلة تندرج ضمن الدراسات الوصفية، و التي تتضمن دراسة الحقائق المتعلقة بظاهرة او موقف أو مجموعة من الأوضاع من أجل الوصول إلى المعلومات والحقائق الكافية و الدقيقة لدراسة وتحقيق أهداف الباحث واطافة مكاسب جديدة له.

وتعرف الدراسة الوصفية أنها تقوم على جمع البيانات وتصنيفها وتبويبها ومحاولة تفسيرها وتحليلها من أجل قياس ومعرفة أثر وتأثير العوامل على أحداث الظاهرة التي هي محل

الدراسة واستخلاص النتائج . (محمد عبد الغني معوفي و محسن أحمد الخضيري، 1999،  
الصفحات 50-51)

## 2. المنهج المعتمد عليه في الدراسة:

يسعى الباحث إلى الإحاطة بكل جوانب بحثه ولتحقيق ذلك يجب ان يختار منهج مناسب  
لدراسته، ولا بد أن طبيعة الموضوع هي التي تحدد المنهج الملائم و الذي يجب إتباعه للوصول إلى  
نتائج موضوعية.

والمنهج هو مجموعة من القواعد التي يتم وضعها بغرض الوصول على الحقيقة. (محمد  
صالح الدين مصطفى، 2012، صفحة 25)

كما أنه يمثل الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة في العلوم بواسطة طائفة من  
القواعد العامة تهيم على سير العقل وتحدد عملياته حتى يصل إلى نتيجة معلومة. ( أحمد بن  
مرسلي، 2005، صفحة 283)

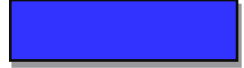
فالمنهج هو الطريقة أو الأسلوب الذي ينهجه العالم في بحثه أو دراسته لمشكلته والوصول  
إلى حلول لها أو بعض النتائج. (عبد الفتاح محمد العيساوي، 1998، صفحة 13)  
والمنهج هو عبارة عن التنظيم لسلسلة من الأفكار، إما من أجل الوصول إلى نتائج او  
الكشف عن الحقيقة والبرهنة عليها. (محمد زيان عمر، صفحة 188)

ونظرا لطبيعة الموضوع المختار والتي يهدف إلى معرفة وضعية النقل الحضري بالأحياء  
غير المخططة في مدينة خنشلة اختارت الباحثة المنهج الوصفي لكونه أكثر المناهج الملائمة لهذا  
النوع من الدراسات والذي يهدف الى تحليل وتفسير الظاهرة حيث تم تطبيقه في هذه الدراسة،  
وتم الاعتماد على تفسير وتحليل البيانات حسب ما سيتم تناوله لاحقا من خلال التعليق  
والتفسير على الجداول المبوبة في الفصل الموالي.

## ثالثا: مجتمع وعينة الدراسة:

### 1. مجتمع الدراسة:

وهو جميع الأفراد أو الأشياء أو الأشخاص الذين يشكلون موضع مشكلة البحث، وهو جميع  
العناصر ذات العلاقة لمشكلة الدراسة التي يساعد الباحث إلى أن يعمم عليها نتائج الدراسة.



وفي تعريف آخر: هو مجموعة منتهية أو غير منتهية من العناصر المحددة مسبقا، والتي تركز عليها الملاحظات وفي هذه الحالة او تلك نستطيع تحديد مقياس يجمع بين الأفراد أو الأشياء، كما أن مجتمع البحث أو الدراسة هو المجتمع الذي يستطيع الباحث أن يختار منه عينة لدراسة التي يرغب في تعميم النتائج عليها. (منذر الضامن، 2007، صفحة 91)

تعتبر مرحلة تحديد مجتمع البحث من أهم المراحل التي يمر بها الباحث في بحثه العلمي وأدقها لكون ان نجاح الدراسة تكون في تحديد مجتمعها بشكل صحيح مما يؤدي إلى الوصول إلى نتائج صحيحة.

وقد تمثل مجتمع البحث الخاص بهذه الدراسة في سكان الحي غير المخطط حي لحسن مرير قدر مجتمع الدراسة ب 877 مسكن.

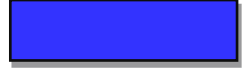
## 2. عينة الدراسة:

تعرف العينة على أنها نموذج يشمل جانبا أو جزءا من وحدات المجتمع المعنى بالبحث وتكون ممثلة له بحيث تحمل الصفات المشتركة، وهذا النموذج يغني الباحث عن دراسة كل وحدات ومفردات المجتمع الأصلي، خاصة في حالة صوبة أو استحالة دراسة تلك الوحدات. (عامر ابراهيم قندلجي، 1999، صفحة 157)

ويمكن تعريفها ايضا أنها عبارة عن عدد محدود من المفردات التي سوف يتعامل معها منهجيا، ويسجل من خلال هذا التعامل البيانات الأولية المطلوبة ويشترط في هذا ان يكون العدد ممثلا لمجتمع البحث في الخصائص و الصفات والسمات التي يوصف من خلالها هذا المجتمع . (محمد عبيدات وآخرون، 1999، صفحة 46)

أما في هذه الدراسة فقد تم اختيار العينة العشوائية البسيطة، والمتمثلة في 10% من سكان حي لحسن مرير، حي قدرت العينة ب88 مسكن (877\*10%).

وقد يكون سبب اختيار الباحثة لهذه العينة لعدة اسباب كسهولة استخدامها وبساطتها كما أن مجتمع البحث يصعب عليه تطبيق العينة القصدية لكون الموضوع يتعلق بأفراد غير مقصودين ولأن العينة غير منتظمة وغير مرقمة..



#### رابعاً: أدوات الدراسة:

يكون اختيار الباحث لأدوات جمع البيانات لطبيعة الموضوع ونوع البيانات الذي يريد الحصول عليها ، ونظراً لطبيعة موضوعنا "وضعية النقل الحضري بالأحياء غير المخططة في مدينة خنشلة " فقد تم الاعتماد على مجموعة من الأدوات والمتمثلة في:

1. الملاحظة: بما أن دراستنا ميدانية فلا بد من استخدام أداة الملاحظة والتي من خلالها

تم ملاحظة النقاط التالية من خلال دراستنا ميدانية للحي في تاريخ 20/03/2024:

- افتقار حي لحسن مريير المعروف بالمصطلح الشعبي "تكساس" لأبسط أمور الحياة والعيش.

- غياب الكثير من التجهيزات داخل الحي.

- عدم وجود خطوط النقل داخل الحي بالرغم من قربه لمحطة النقل الحضري.

- ضيق الشوارع في حي لحسن مريير

- أغلب قطع الأراضي لها ملكية عرفية.

2. المقابلة: وقد تم إجراؤها مع رئيس مصلحة النقل "بوعزيزي حليم" مهندس رئيسي في

النقل البري وقد كانت مغلقة، على فترتين حيث كانت الأولى بتاريخ 25/02/2024

والثانية بتاريخ 13/03/2024، حيث تم تزويدنا بالمعلومات التي تخدم دراستنا،

بالإضافة إلى المشاريع المستقبلية (تهيئة الحي) حيث تطرقنا إلى العراقيل التي تواجه

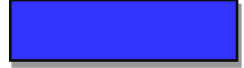
مشكلة النقل الحضري والتي تتمثل فيما يلي:

- شبكة الطرقات في التهيئة العمرانية (عرض الطرق، مشكلات المحطات، حالة الطريق، عدم وجود محطات)

- التقاطعات في الشبكات الطرقية لا تساعد في خلق خطوط تمس الأحياء العتيقة غير مقننة ذات الطابع العمراني القديم.

- العشوائية في منح الخطوط وعدم الدراسة التقنية المحكمة أثار سلباً على الرؤية المستقبلية لشبكات النقل والتدخلات الحاصلة خاصة على شارع نزل المالية،

حيث تعد نقطة تقاطع لجميع الخطوط الحضرية.



- بعض الخطوط في البلدية في الحقيقة مواقف غير رسمية ما عدا موقف الشبكة الحضرية خنشلة.

3. استمارة الاستبيان: وقد استخدمت كأداة أساسية لتعرف على وضعية النقل الحضري في هذه المناطق السكانية بولاية خنشلة، حيث يستخدم هذا الاستبيان في الدراسات التي تحاول الوقوف على الآراء والانطباعات والسلوكيات لمجموعة من الأشخاص بسمات شخصية متقاربة، وقد تم توزيعها في هذه الدراسة على سكان حي لحسن مريير المعروف بالمصطلح الشعبي "تكساس" بولاية خنشلة من خلال زيارتنا الميدانية بتاريخ 2024/05/15.

الفصل الرابع:

عرض وتحليل ومناقشة

البيانات

أولاً: تحليل نتائج الدراسة:

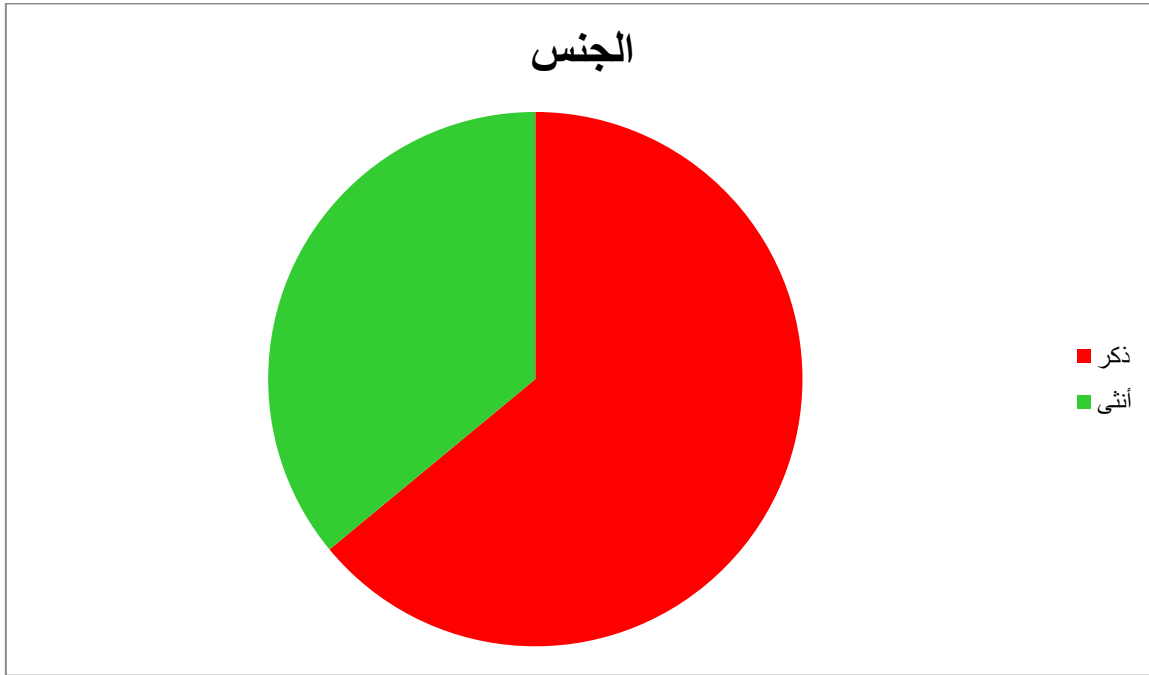
1. دراسة المحور الأول الخاص بالبيانات الشخصية

الجدول (4): يمثل تصنيف الجنس

النسبة	العدد	الجنس
64%	56	ذكر
36%	32	أنثى
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (2) : يمثل تصنيف الجنس



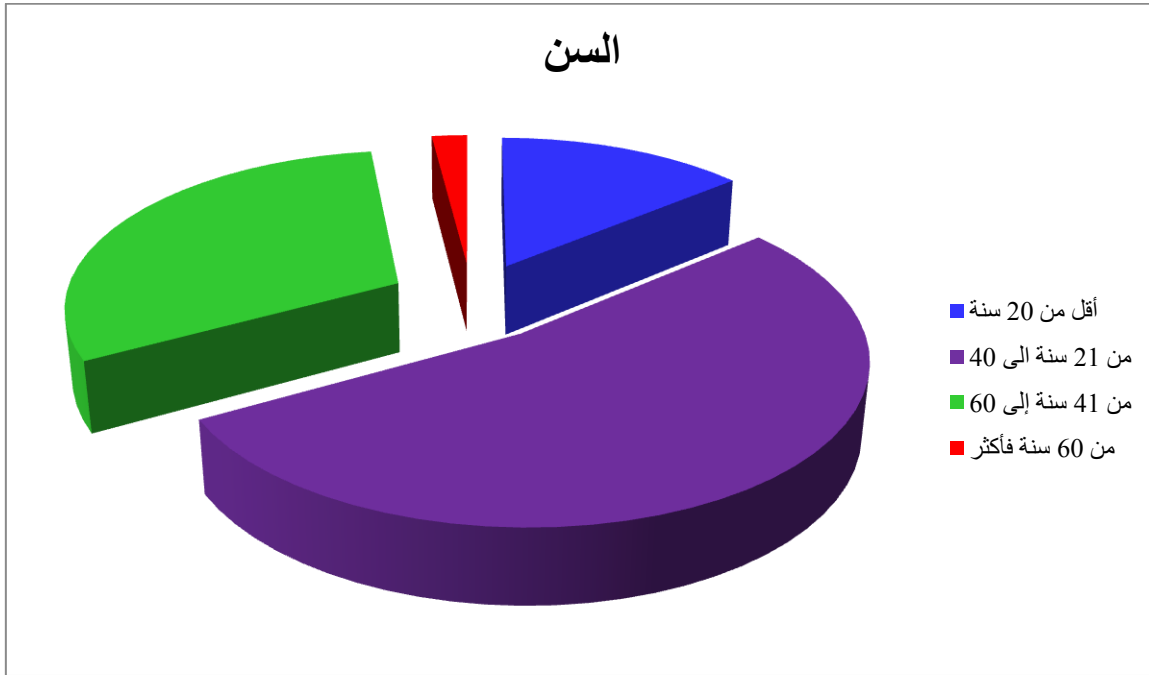
يمثل الجدول رقم (01) تصنيف عينة الدراسة حسب الجنس حيث مثلت نسبة الذكور 64% أما نسبة الاناث 36% بحيث يتبين لنا أن نسبة الذكور أكثر من نسبة الاناث، وعددها أكثر من نصف العينة المدروسة، وبالتالي فان مجتمع الدراسة يتميز بكثرة جنس الذكور.

الجدول (5): الفئة العمرية المدروسة

النسبة	العدد	السن
14%	12	أقل من 20 سنة
53%	47	من 21 سنة الى 40
31%	27	من 41 سنة إلى 60
2%	2	من 60 سنة فأكثر
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (3): الفئة العمرية المدروسة



يبين الجدول (2) مختلف نسب الطلبة، حيث الذين تتراوح أعمارهم من أقل من 20 سنة يشكلون نسبة 14% في حين توزعت النسبة 53% على الفئة الذين تتراوح أعمارهم من 21 الى 40 سنة، والذين أعمارهم من 41 سنة الى 60 نسبتهم 31%، وأخيرا الفئة العمرية من 60 سنة فأكثر بنسبة 2%.

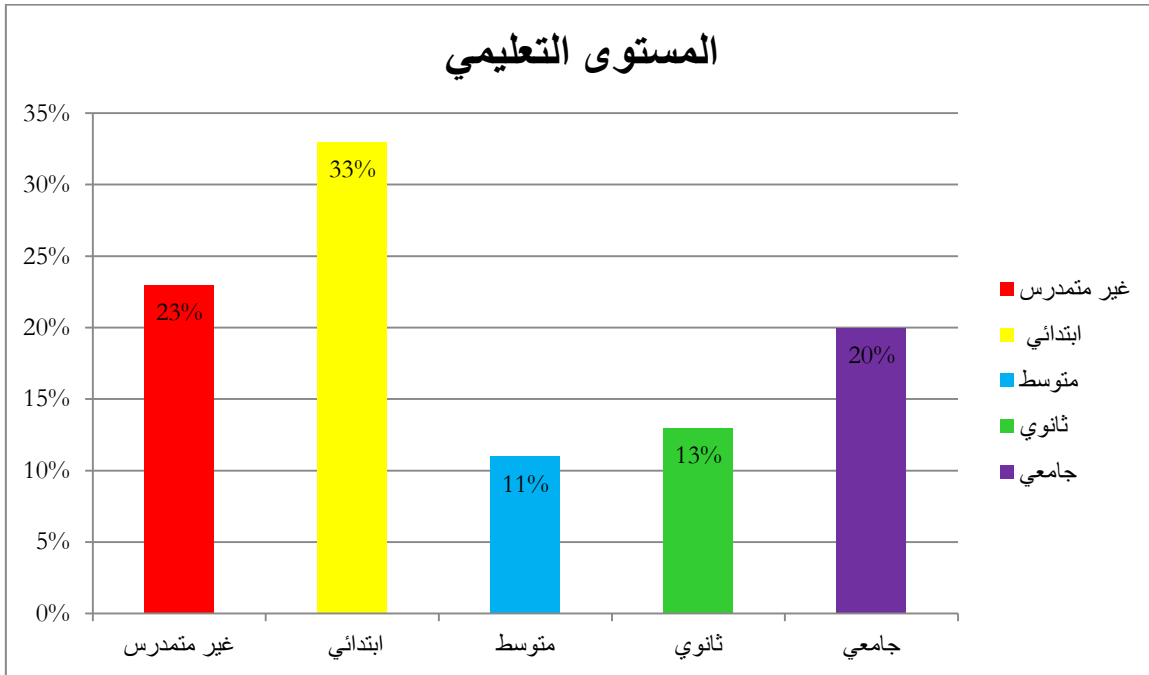
ومنه فعينة الدراسة تغلب عليها الفئة الشابة.

الجدول (6): تصنيف عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي

النسبة	العدد	المستوى التعليمي
23%	20	غير متمدرس
33%	29	ابتدائي
11%	10	متوسط
13%	11	ثانوي
20%	18	جامعي
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (4): تصنيف عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي



يبين الجدول (6) المستوى التعليمي عند أفراد عينة الدراسة نسبة 33% التعليم الابتدائي، أما نسبة 23% غير متمدرس، تليها نسبة 20% التعليم الجامعي، ثم نسبة 13% تمثل التعليم الثانوي، و أخيرا التعليم المتوسط بنسبة 11%.

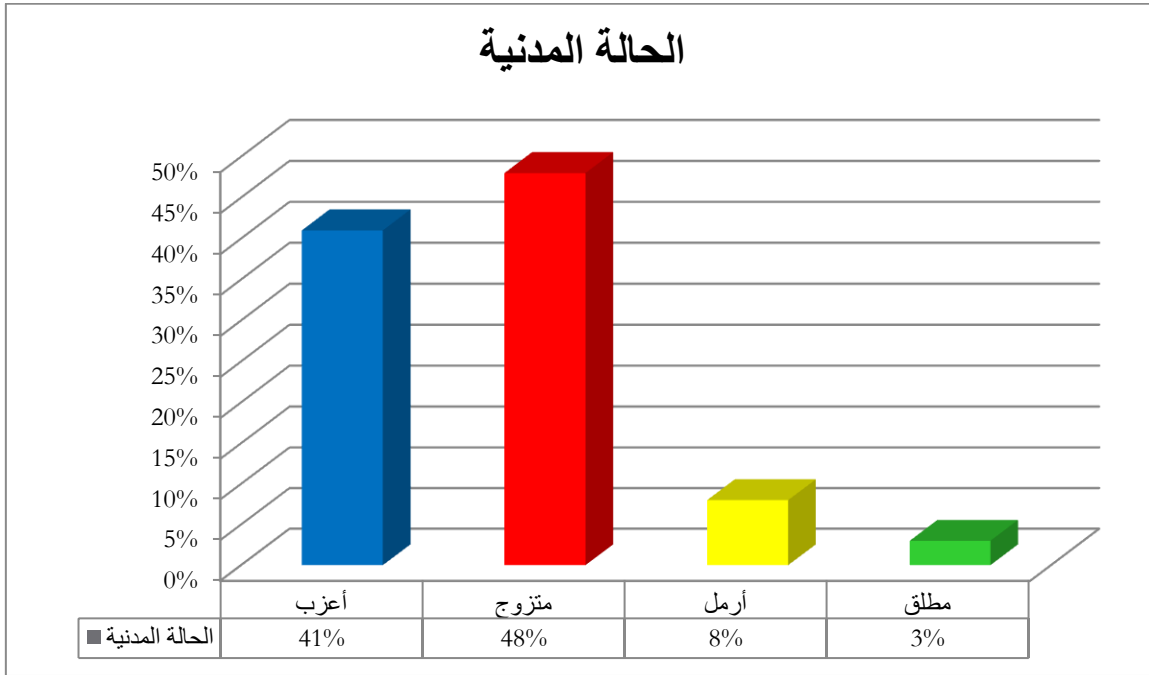
ومنه يتبين أن عينة الدراسة أغلبها ذات المستوى التعليمي الضعيف (الابتدائي) وهو راجع للظروف الاجتماعية والملهورة للحي تكساس ونقص المدارس، حيث توجد مدرسة ابتدائية واحدة.

الجدول (7): تصنيف عينة الدراسة حسب الحالة المدنية

النسبة	العدد	الحالة المدنية
41%	36	أعزب
48%	42	متزوج
8%	7	أرمل
3%	3	مطلق
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل 05: تصنيف عينة الدراسة حسب الحالة المدنية



يمثل الجدول والشكل أعلاه الحالة المدنية لأفراد عينة الدراسة حيث تمثل نسبة 48% حالتهم المدنية متزوج تليها نسبة 41% حالتهم المدنية أعزب ثم نسبة 8% حالتهم المدنية أرمل وأقل نسبة للمطلقين بنسبة 3%.

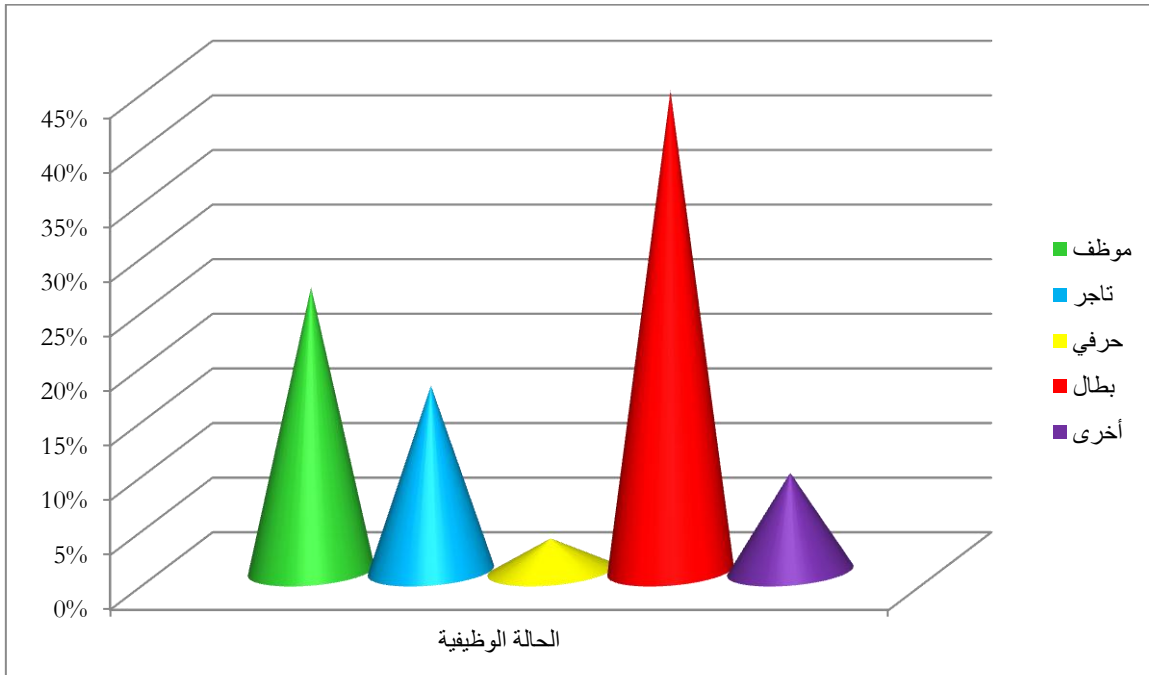
من خلال ما سبق يتبين أن أغلب أفراد العينة المدروسة متزوجون.

الجدول(8): تصنيف عينة الدراسة حسب الوظيفة

النسبة	العدد	الحالة الوظيفية
26%	23	موظف
17%	15	تاجر
3%	3	حرفي
44%	39	بطل
9%	8	أخرى
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل(6): تصنيف عينة الدراسة حسب الوظيفة



يبين الجدول (8) الحالة الوظيفية لأفراد عينة الدراسة حيث أكبر نسبة هي 44% حالتهم بطالين، أما نسبة 26% موظفين، تليها نسبة 17% تجار، ثم نسبة 9% تمثل حالات أخرى، و أخيرا الحرفيين بنسبة 3%.

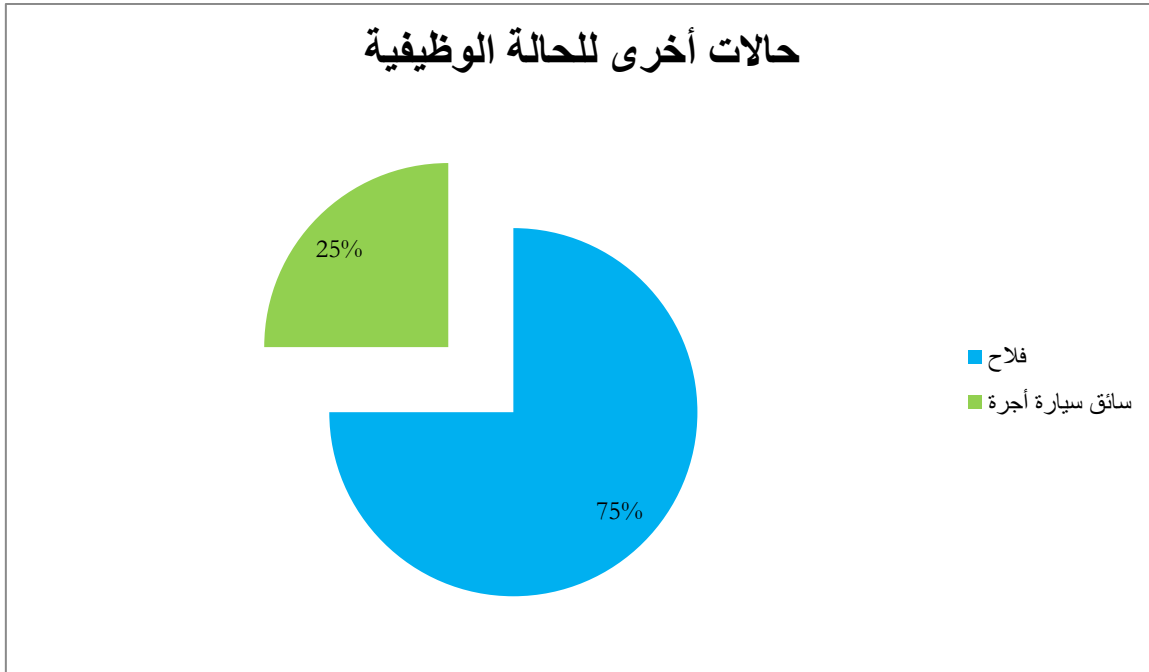
من خلال ما سبق تبين أن أغلب أفراد العينة المدروسة بطالين، وهذا راجع لأوضاع الحي المتدهورة ونقص المنشآت التي توفر مناصب الشغل.

الجدول(9): حالات أخرى للحالة الوظيفية

النسبة	العدد	أخرى تذكر
75%	6	فلاح
25%	2	سائق سيارة أجرة
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (7): حالات أخرى للحالة الوظيفية



يبين الجدول (9) حالات أخرى تذكر لأفراد عينة الدراسة حيث أكبر نسبة للفلاحين وقدرت ب 75%، أما نسبة 25% سائقين سيارات الأجرة.

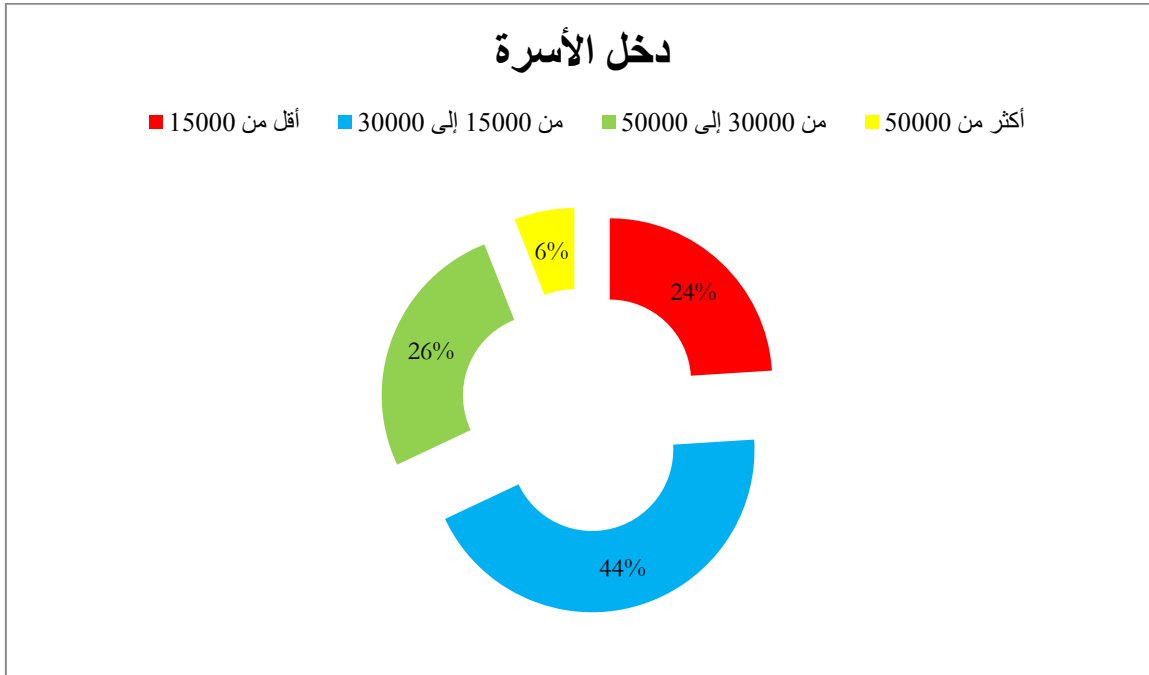
من بين الحالات الأخرى للوظيفة التي شغلها أفراد عينة الدراسة الفلاحة وذلك راجع للمنطقة التي تتميز بها خنشلة وهي منطقة زراعية وفلاحية.

الجدول(10): تصنيف عينة الدراسة حسب الدخل الأسري

النسبة	العدد	دخل الأسرة
24%	21	أقل من 15000
44%	39	من 15000 إلى 30000
26%	23	من 30000 إلى 50000
6%	5	أكثر من 50000
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (8): تصنيف عينة الدراسة حسب الدخل الأسري



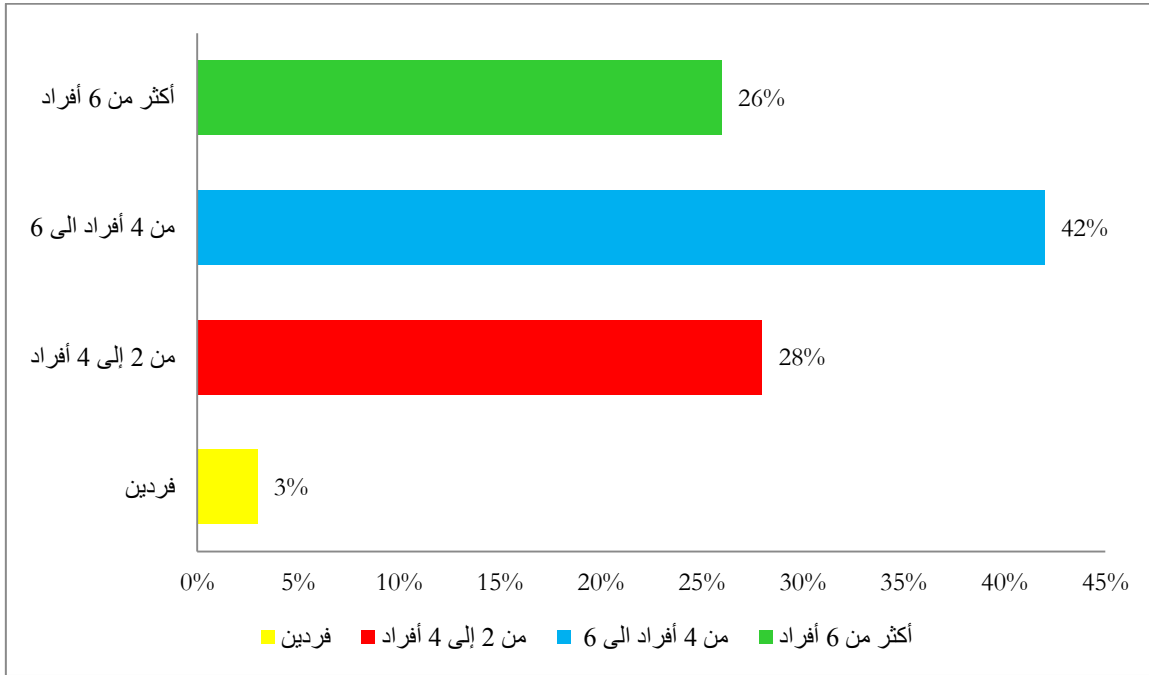
يبين الجدول (10) الدخل الأسري عند أفراد عينة الدراسة حيث تتراوح مدخولاتهم من أقل من 15000 بنسبة 24% ، تليها نسبة 44% للذين مدخولهم من 15000 الى 30000 ، ثم تليها نسبة 26% يتقاضون من 30000 الى 50000، أخيرا نسبة 6% يتقاضون أكثر من 50000. من خلال ما سبق نلاحظ أن أغلبية أفراد عينة الدراسة مدخولهم متوسط.

الجدول (11): تصنيف عينة الدراسة حسب عدد أفراد الأسرة

عدد أفراد الأسرة	العدد	النسبة
فردين	3	3%
من 2 إلى 4 أفراد	25	28%
من 4 أفراد الى 6	37	42%
أكثر من 6 أفراد	23	26%
المجموع	88	%100

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (9): تصنيف عينة الدراسة حسب عدد أفراد الأسرة



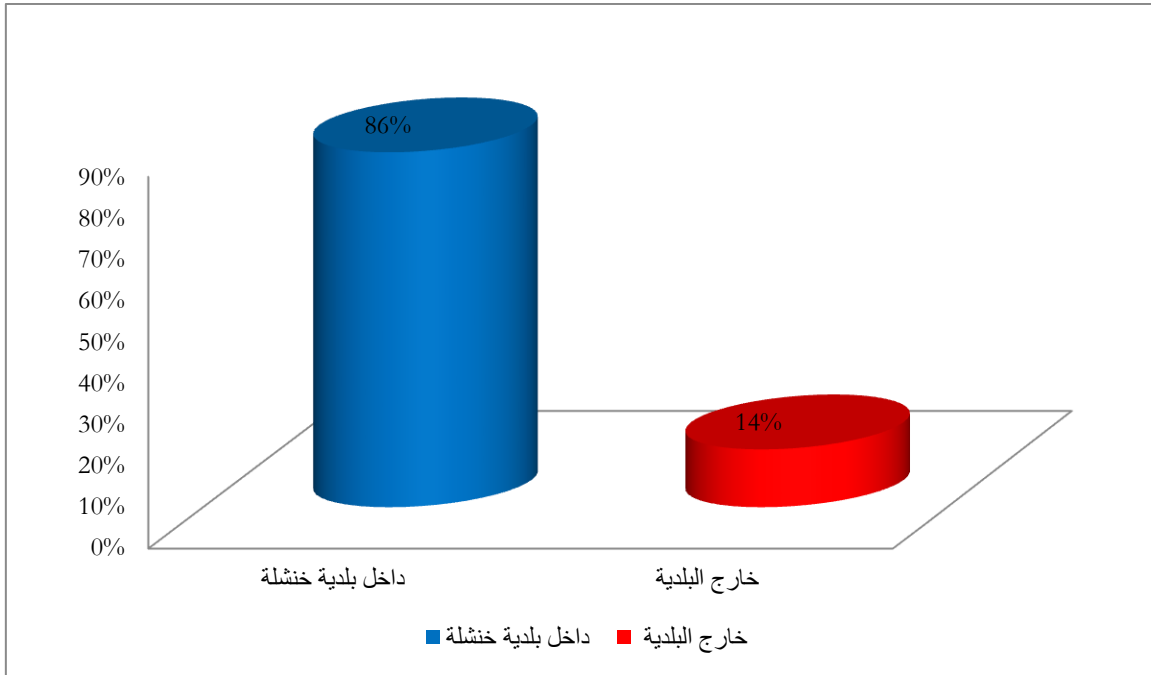
يبين الجدول (11) عدد أفراد الأسرة لدى أفراد عينة الدراسة حيث تمثل نسبة 3% الذين تتراوح أعدادهم من فردين، تليها بنسبة 28% يتراوح عددهم من 2 إلى 4 أفراد، تليها نسبة 42% للذين عددهم من 4 أفراد الى 6، ثم نسبة 26% عددهم أكثر من 6 أفراد. من خلال ما سبق يتبين أن أغلبية الأسر في حي تكساس أسر متوسطة الكثافة وهو أسر نووية.

الجدول(12): تصنيف عينة الدراسة حسب مكان الميلاد

النسبة	العدد	مكان الميلاد
86%	76	داخل بلدية خنشلة
14%	12	خارج البلدية
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (10): تصنيف عينة الدراسة حسب مكان الميلاد



يبين الجدول أعلاه مكان الميلاد لأفراد عينة الدراسة حيث أكبر نسبة تشكلت للأفراد الذين ولدوا

داخل بلدية خنشلة بنسبة 86%، أما نسبة 14% مكان ميلادهم خارج البلدية.

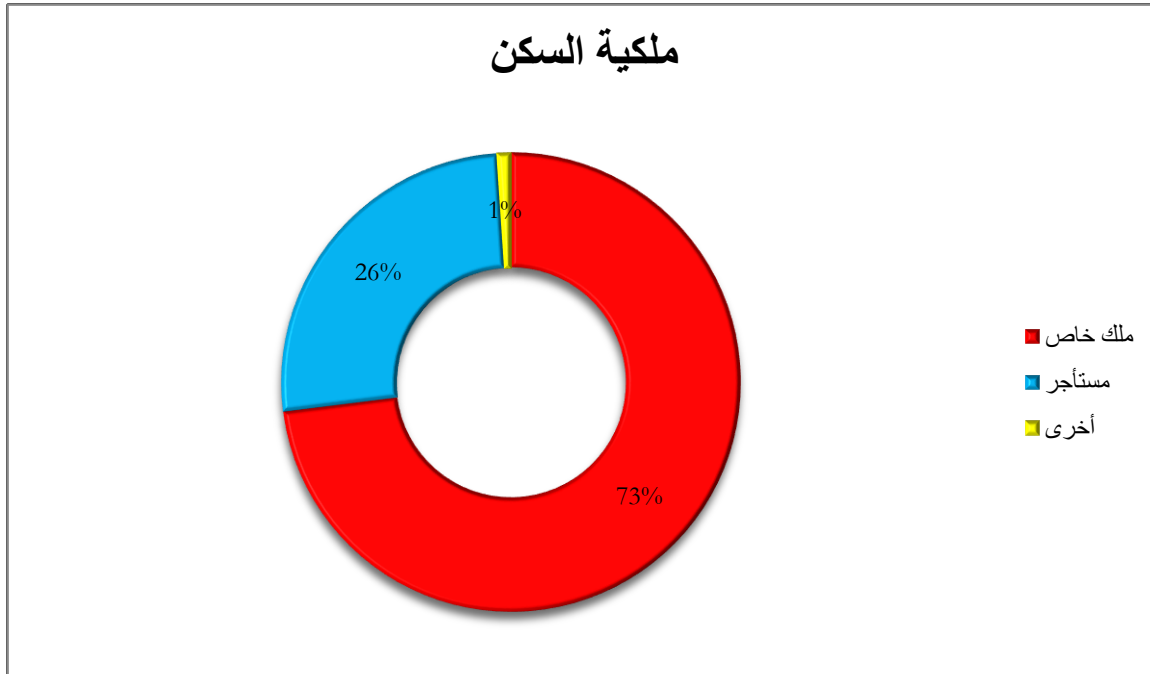
ومنه نلاحظ أن أغلبية عينة الدراسة هي أسر محلية ومكان ميلادها بلدية خنشلة.

الجدول (13): تصنيف عينة الدراسة حسب ملكية المسكن

النسبة	العدد	ملكية المسكن
73%	64	ملك خاص
26%	23	مستأجر
1%	1	أخرى
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (11): تصنيف عينة الدراسة حسب ملكية المسكن



يبين لنا الجدول التالي ملكية المسكن لأفراد عينة الدراسة حيث تمثلت أكبر نسبة بـ 73% ملك خاص، تليها نسبة 26% مستأجرين، ثم نسبة 1% حالة أخرى. ومنه يتبين أن أغلب سكنات أفراد العينة المدروسة ملكيتها خاصة.

الجدول (14): ملكيات أخرى للسكن

النسبة	العدد	أخرى تذكر
100%	1	منزل الأقارب

المصدر من اعداد الطالبة.

يبين الجدول ملكية أخرى تذكر لأفراد عينة الدراسة بحيث تمثلت نسبتها ب نسبة 100% منزل

الأقارب.

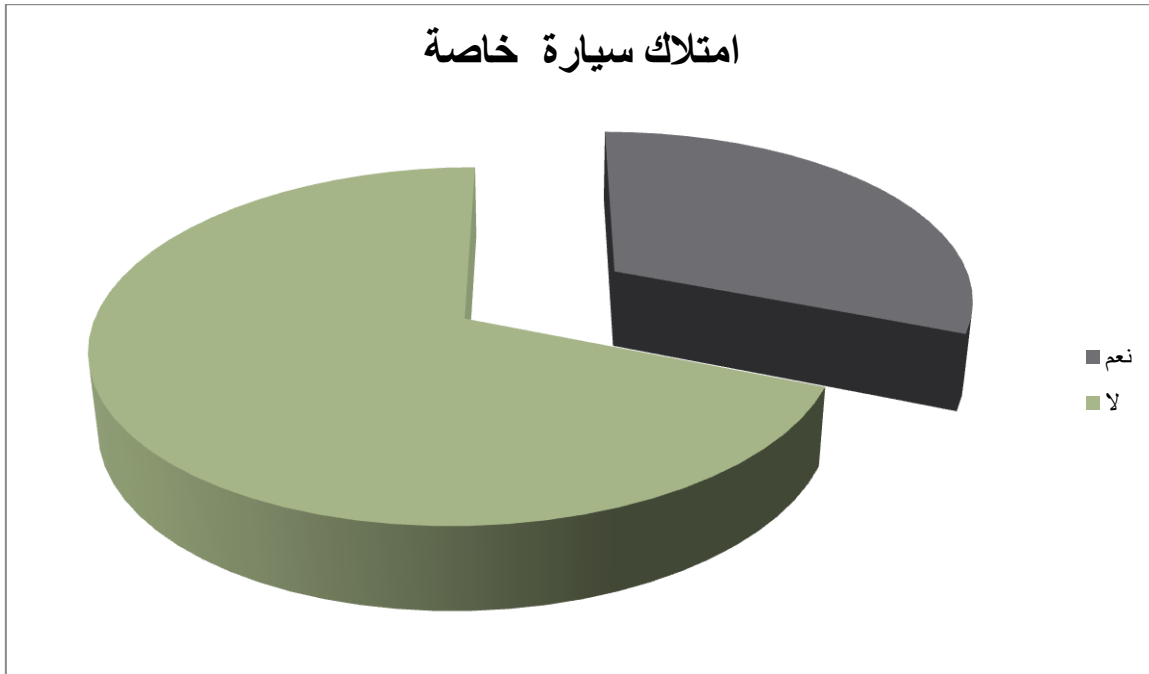
2. دراسة المحور الثاني الخاص بوضعية النقل الحضري بحي لحسن مرير "تكساس".

الجدول (15): امتلاك سيارة خاصة

هل تمتلك سيارة خاصة	العدد	النسبة
نعم	27	31%
لا	61	69%
المجموع	88	100%

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (13): امتلاك سيارة خاصة



يبين الجدول والشكل أعلاه امتلاك سيارة خاصة لأفراد عينة الدراسة حيث أغلبهم لا يمتلكون سيارة خاصة بنسبة 66%، أما بنسبة 31% يمتلكون سيارة خاصة.

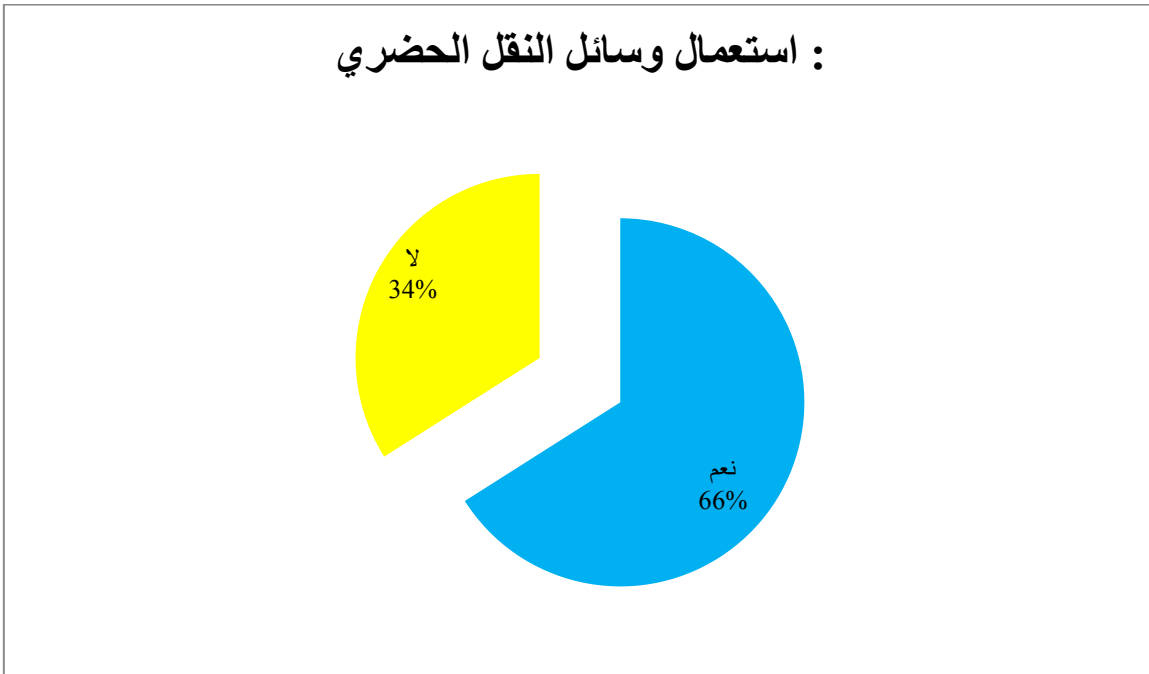
ومنه يتبين أن أغلب أفراد عينة الدراسة لا يمتلكون سيارة خاصة وهذا راجع لمستوهم المعيشي المتوسط.

الجدول(16): استعمال وسائل النقل الحضري أنت وعائلتك

هل تستعمل وسائل النقل الحضري أنت وعائلتك	العدد	النسبة
نعم	58	66%
لا	30	34%
المجموع	88	%100

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (14): استعمال وسائل النقل الحضري أنت وعائلتك



يبين الجدول (16) : استعمال وسائل النقل الحضري أنت وعائلتك لأفراد عينة الدراسة حيث أغلبهم يستعملون وسائل النقل الحضري بنسبة هي 66% ، أما بنسبة 34% لا يستعملون وسائل النقل الحضري.

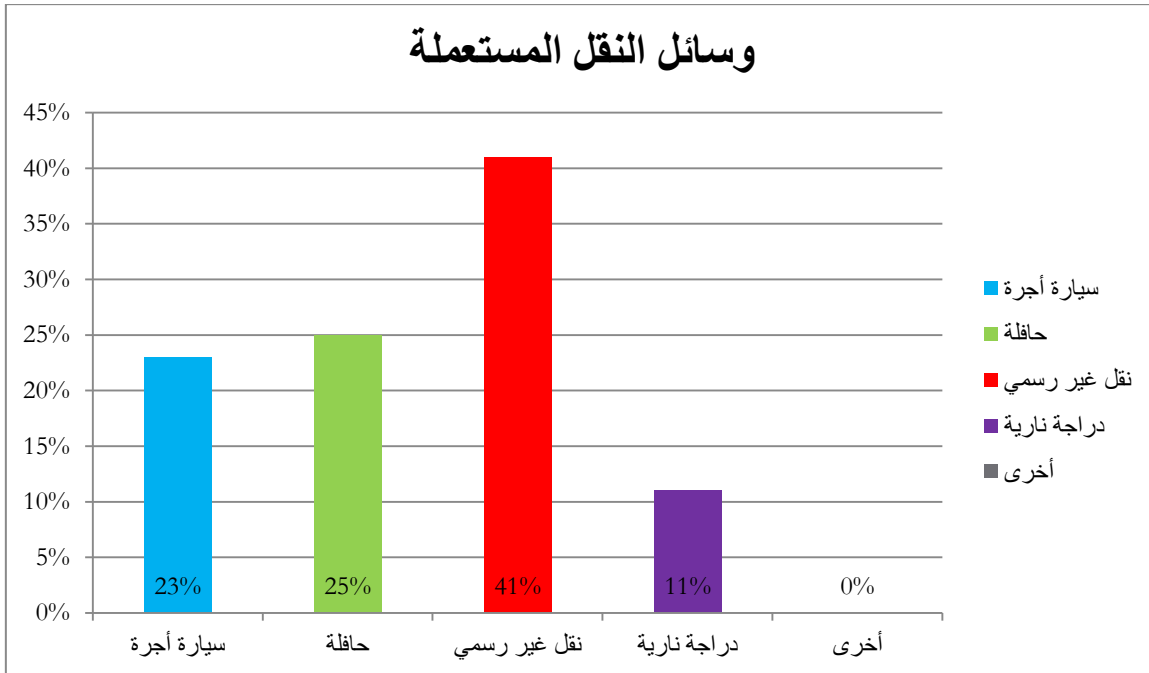
من خلال ما سبق يتبين أن أفراد عينة الدراسة أغلبهم يستعملون وسائل النقل الحضري وذلك راجع لعدم امتلاكهم وسائل نقل خاصة.

الجدول (17): وسائل النقل المستعملة

النقل المستعملة	العدد	النسبة
سيارة أجرة	20	23%
حافلة	22	25%
نقل غير رسمي	36	41%
دراجة نارية	10	11%
أخرى	0	0%
المجموع	88	%100

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (15): وسائل النقل المستعملة



يبين الجدول أعلاه أهم وسائل النقل المستعملة من طرف أفراد عينة الدراسة حيث أكبر نسبة 41% يستعملون النقل الغير رسمي، و تليها نسبة 25% يستعملون الحافلة، ثم نسبة 23% يركبون سيارات الأجرة، أما بنسبة 11% يركبون دراجات نارية، وأخيرا أفراد العينة الذين يستعملون وسائل اخرى شكلوا نسبة 0%.

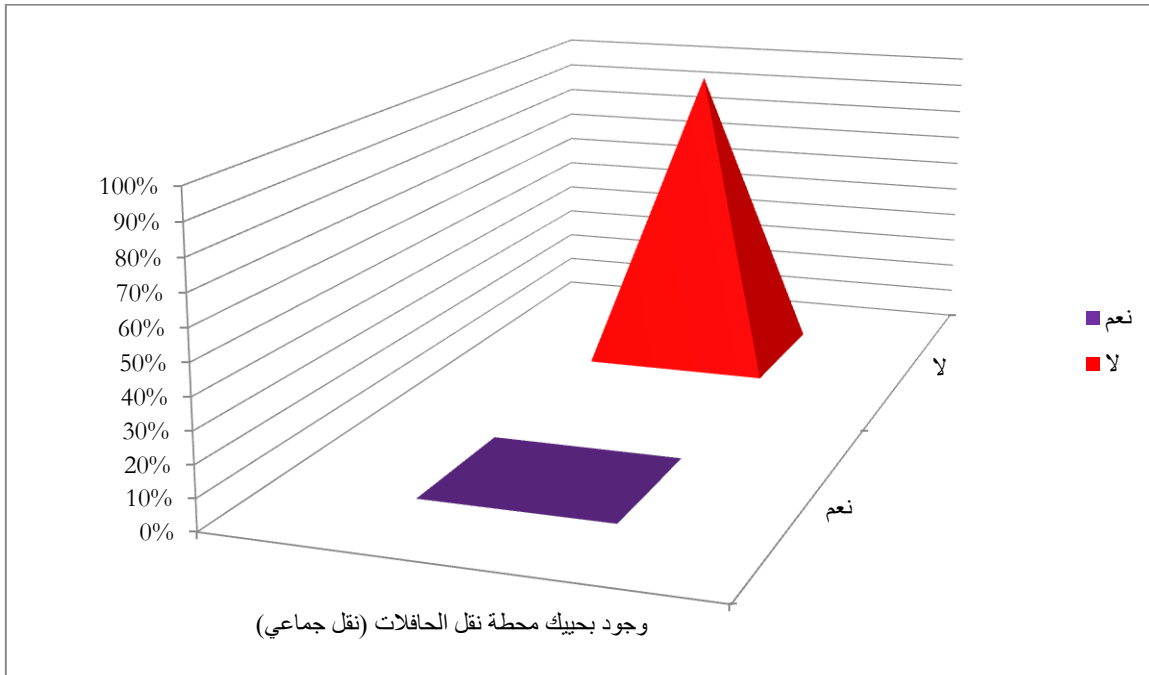
أغلب أفراد عينة الدراسة يستخدمون وسائل النقل غير الرسمي في تنقلاتهم اليومية وذلك راجع لقلّة النقل الرسمي داخل الحي.

الجدول(18): وجود بحبيك محطة نقل الحافلات (نقل جماعي)

هل يوجد بحبيك محطة نقل الحافلات (نقل جماعي)	العدد	النسبة
نعم	0	0%
لا	88	100%
المجموع	88	%100

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (16): وجود بحبيك محطة نقل الحافلات (نقل جماعي)



يبين لنا الجدول الاتي وجود بحبيك محطة نقل الحافلات (نقل جماعي) لأفراد عينة الدراسة حيث

كانت النسبة الأكبر لا وجود لمحطة نقل الحافلات بحبيهم بنسبة 100%.

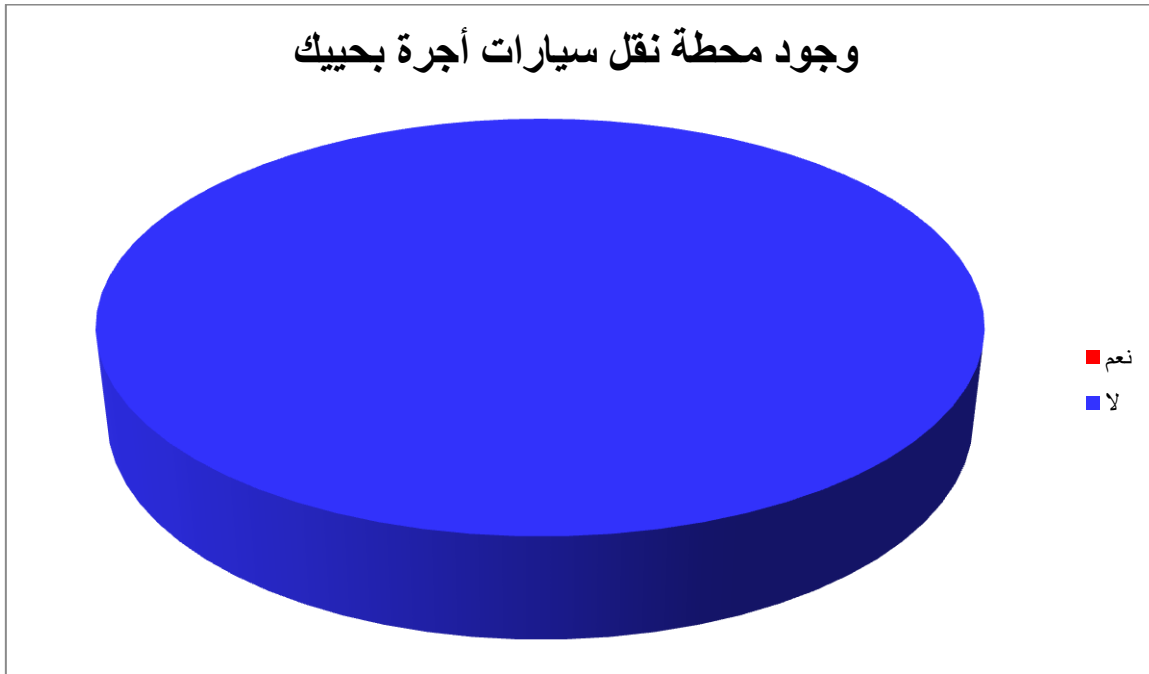
ومنه افتقار الحي لمحطات النقل الجماعي.

الجدول(19): وجود محطة نقل سيارات أجرة بحبيك

هل يوجد بحبيك محطة نقل سيارات أجرة	العدد	النسبة
نعم	0	0%
لا	88	100%
المجموع	88	%100

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (17): وجود محطة نقل سيارات أجرة بحبيك



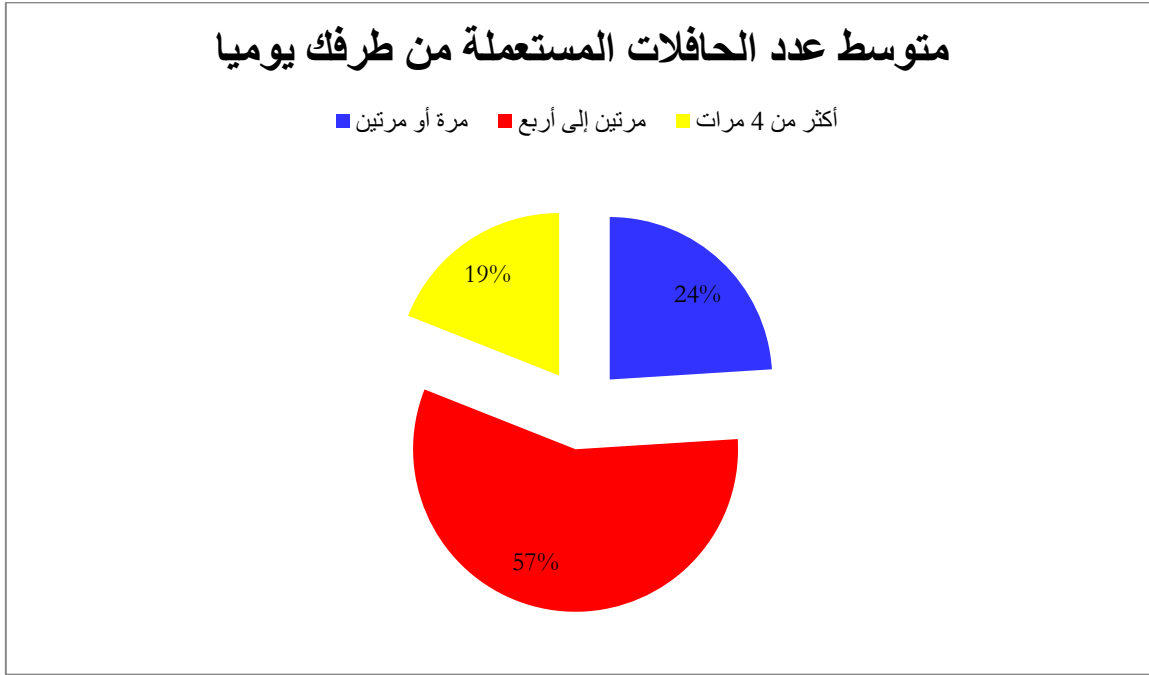
يبين لنا الجدول الاتي وجود محطة نقل سيارات الأجرة بحبيك لأفراد عينة الدراسة حيث كانت النسبة الأكبر لا وجود لأي محطة لسيارات الأجرة بحبيهم بنسبة 100%. من خلال ما سبق يتبين أن الحي المعروف بالمصطلح الشعبي تكساس يفتقر لوجود محطة نقل سيارات الأجرة.

الجدول(20): متوسط عدد الحافلات المستعملة من طرفك يوميا

النسبة	العدد	ما هو متوسط عدد الحافلات المستعملة من طرفك يوميا
24%	21	مرة أو مرتين
57%	50	مرتين إلى أربع
19%	17	أكثر من 4 مرات
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (18): متوسط عدد الحافلات المستعملة من طرفك يوميا



يبين الجدول رقم (20) متوسط عدد الحافلات المستعملة من طرفك يوميا لدى أفراد عينة الدراسة حيث تمثل أكبر نسبة ب 57% يستعملون الحافلات مرتين الى أربع مرات يوميا، تليها نسبة 24% يستعملون الحافلات مرة أو مرتين يوميا، ثم نسبة 19% للذين يستعملون الحافلات أكثر من 4 مرات يوميا.

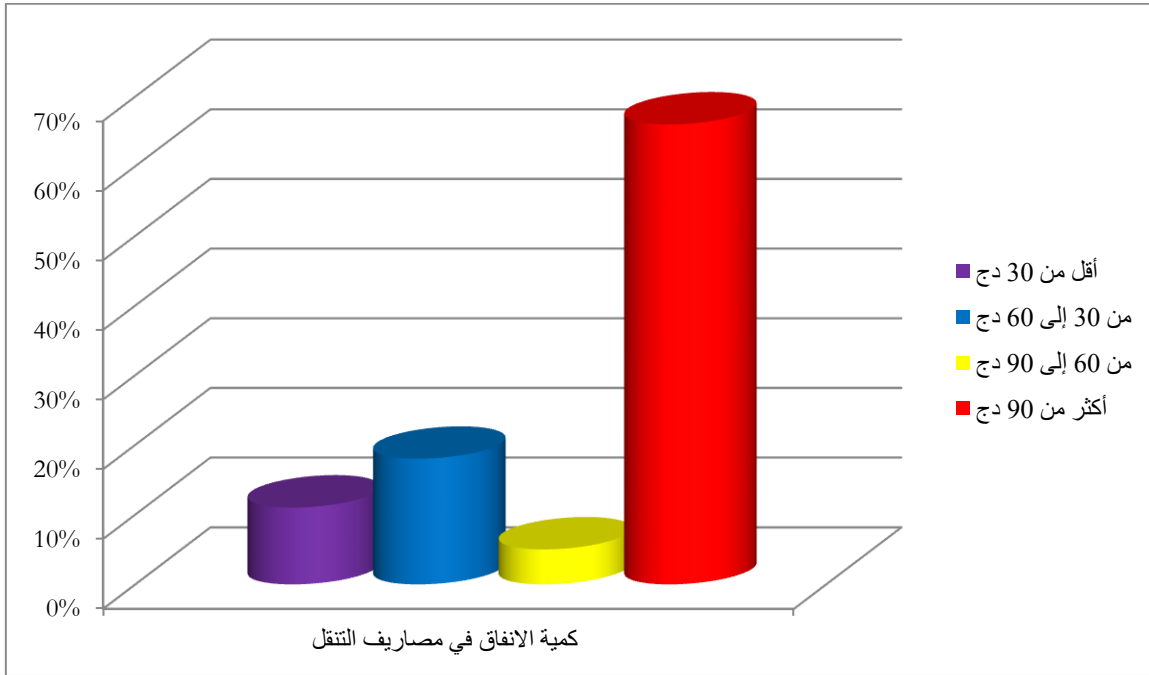
أغلب أفراد عينة الدراسة يستخدمون الحافلات من مرة إلى أربع مرات في اليوم.

الجدول(21): كمية الانفاق في مصاريف التنقل

النسبة	العدد	كم تنفق في مصاريف التنقل
11%	10	أقل من 30 دج
18%	16	من 30 إلى 60 دج
5%	4	من 60 إلى 90 دج
66%	58	أكثر من 90 دج
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطلبة.

الشكل (19): كمية الانفاق في مصاريف التنقل



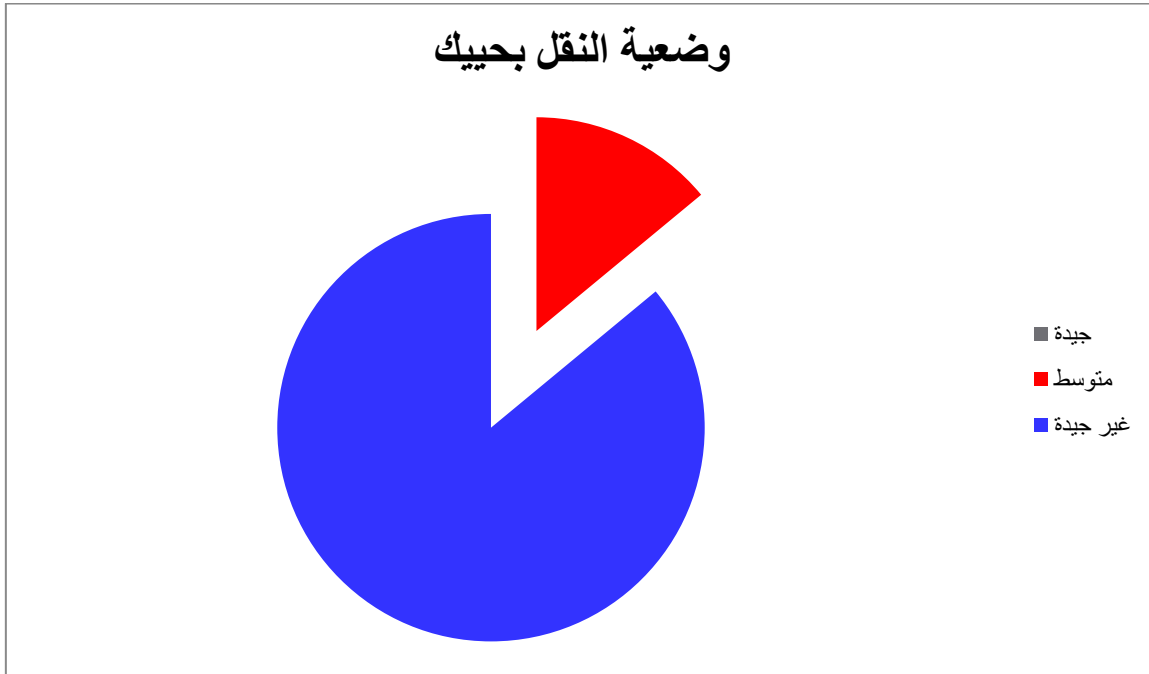
يبين الجدول رقم (21) كمية الانفاق في مصاريف التنقل لدى أفراد عينة الدراسة حيث تمثل أكبر نسبة ب 66% ينفقون أكثر من 90 دج، تليها نسبة 18% ينفقون من 30 الى 60 دج، ثم نسبة 11% ينفقون أقل من 30 دج، وأخيرا نسبة 5% ينفقون من 60 الى 90 دج على النقل. ومنه أغلب أفراد العينة المدروسة ينفقون أكثر من 90 دج في التنقل وذلك راجع لاستخدامهم النقل غير الرسمي.

الجدول (22): وضعية النقل بحبيك

النسبة	العدد	ما هي وضعية النقل بحبيك
0%	0	جيدة
14%	12	متوسط
86%	76	غير جيدة
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (20): وضعية النقل بحبيك



يبين الجدول (22) وضعية النقل بالحي لأفراد عينة الدراسة حيث أكبر نسبة هي 86% لديهم وضعية النقل غير جيدة، تليها نسبة 14% لديهم وضعية النقل متوسطة، ثم نسبة 0% للذين لديهم وضعية النقل جيدة.

ومنه يتبين أن وضعية النقل في حي تكساس غير جيدة وذلك راجع لقلة تجهيزات المواصلات.

الجدول(23): توفر النقل الحضري في جميع الأوقات

هل يتوفر النقل الحضري في جميع الأوقات	العدد	النسبة
نعم	10	11%
لا	78	89%
المجموع	88	%100

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (21): توفر النقل الحضري في جميع الأوقات



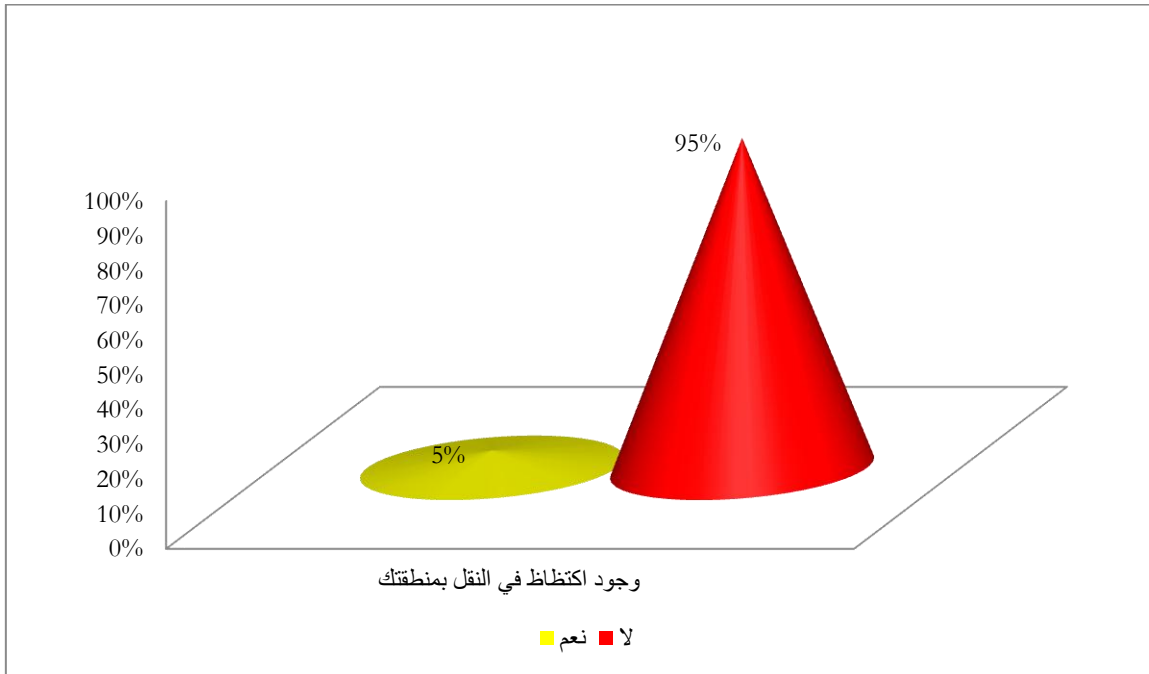
يبين لنا الجدول التالي توفر النقل الحضري في جميع الأوقات لأفراد عينة الدراسة حيث تمثلت أكبر نسبة ب 89% لا يتوفر النقل الحضري لديهم في جميع الأوقات، تلمها نسبة 11% يتوفر النقل الحضري لديهم في جميع الأوقات. من خلال ما سبق يتبين أن النقل الحضري لا يتوفر في حي تكساس في جميع الأوقات لأنه يفتقر لهذا الأخير.

الجدول (24): وجود اكتظاظ في النقل بمنطقتك.

النسبة	العدد	هل يوجد اكتظاظ في النقل بمنطقتك
5%	4	نعم
95%	84	لا
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (22): وجود اكتظاظ في النقل بمنطقتك.



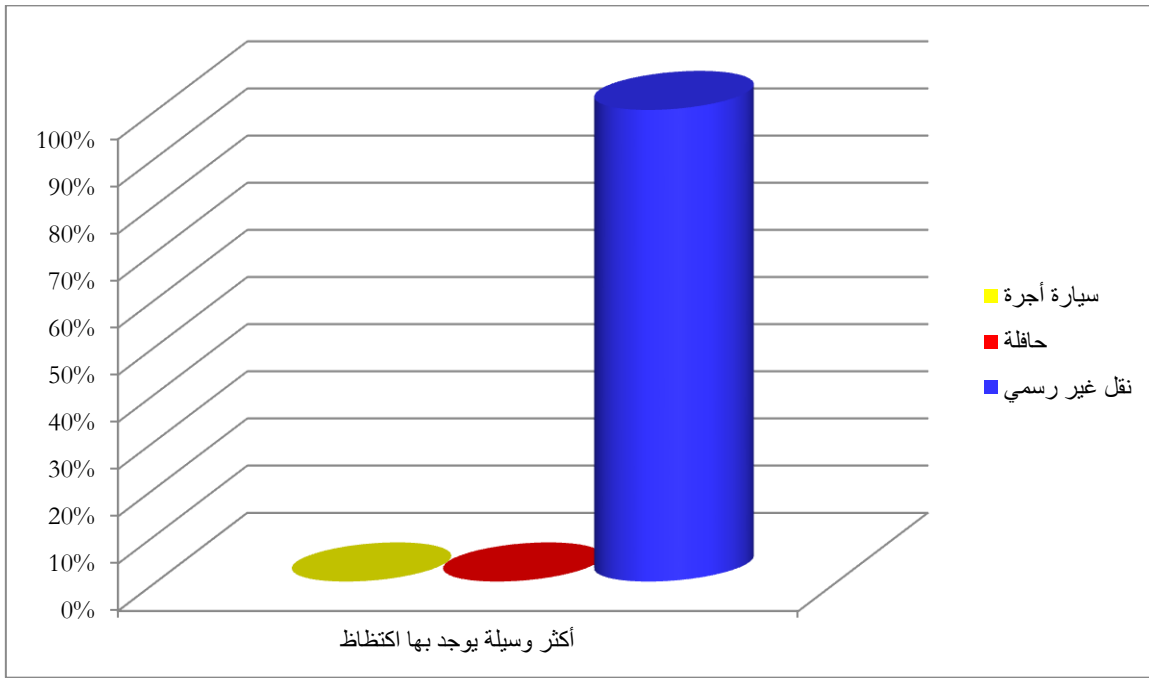
من الجدول أعلاه نلاحظ أن معظم أفراد عينة الدراسة لا يوجد اكتظاظ في النقل بمنطقتهم و ذلك بنسبة 95%، و الذين يوجد اكتظاظ في النقل بمنطقتهم بنسبة 5%.  
ومنه يتبين أن حي تكساس لا يوجد به اكتظاظ في النقل لأن أغلب أفرادهم يتجهون للنقل غير الرسمي والنقل الحضري خارج الحي، بالإضافة إلى ذلك افتقار المنطقة لوسائل النقل الرسمية.

الجدول (25): أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ.

النسبة	العدد	في حالة نعم، ماهي أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ
0%	0	سيارة أجرة
0%	0	حافلة
100%	88	نقل غير رسمي
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (23): أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ.



يبين لنا الجدول رقم 21 أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ من طرف أفراد عينة الدراسة حيث أكثر

وسيلة يوجد بها اكتظاظ هي النقل الغير رسمي بنسبة 100%.

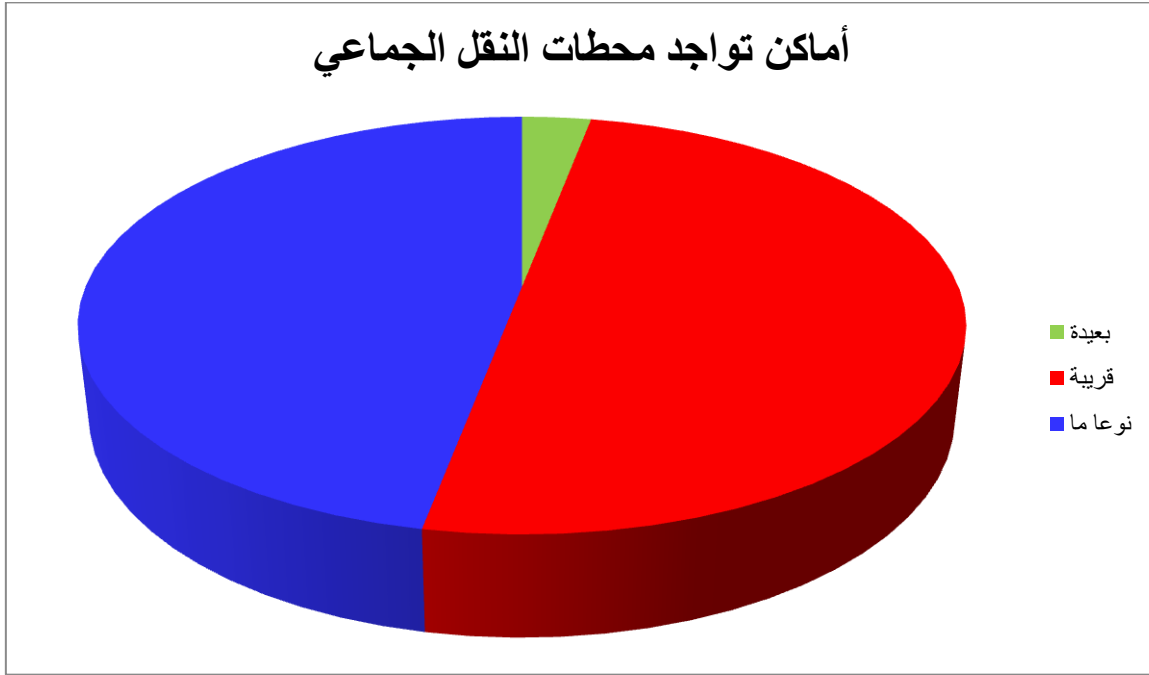
ومنه أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ النقل هي النقل غير الرسمي وهو الوحيد المتوفر في الحي.

الجدول(26): أماكن تواجد محطات النقل الجماعي

النسبة	العدد	أماكن تواجد محطات النقل الجماعي
3%	3	بعيدة
50%	44	قريبة
47%	41	نوعا ما
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (24): أماكن تواجد محطات النقل الجماعي



يبين لنا الجدول (26) أماكن تواجد محطات النقل الجماعي لأفراد عينة الدراسة حيث نسبة 50% أماكن تواجد محطات النقل الجماعي قريبة منهم، تليها نسبة 47% أماكن تواجد محطات النقل الجماعي نوعا ما، ثم نسبة 3% للذين أماكن تواجد محطات النقل الجماعي بعيدة عنهم. من خلال ما سبق يتبين أن محطات النقل الجماعي قريبة من الحي وخاصة محطات النقل الحضري وقد تم ملاحظة ذلك خلال زيارة الباحثة الميدانية للحي.

الجدول(27): مكان تواجد محطات سيارات الأجرة

النسبة	العدد	أماكن تواجد محطات سيارات الأجرة
2%	2	بعيدة
67%	59	قريبة
31%	27	نوعا ما
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل(25): مكان تواجد محطات سيارات الأجرة



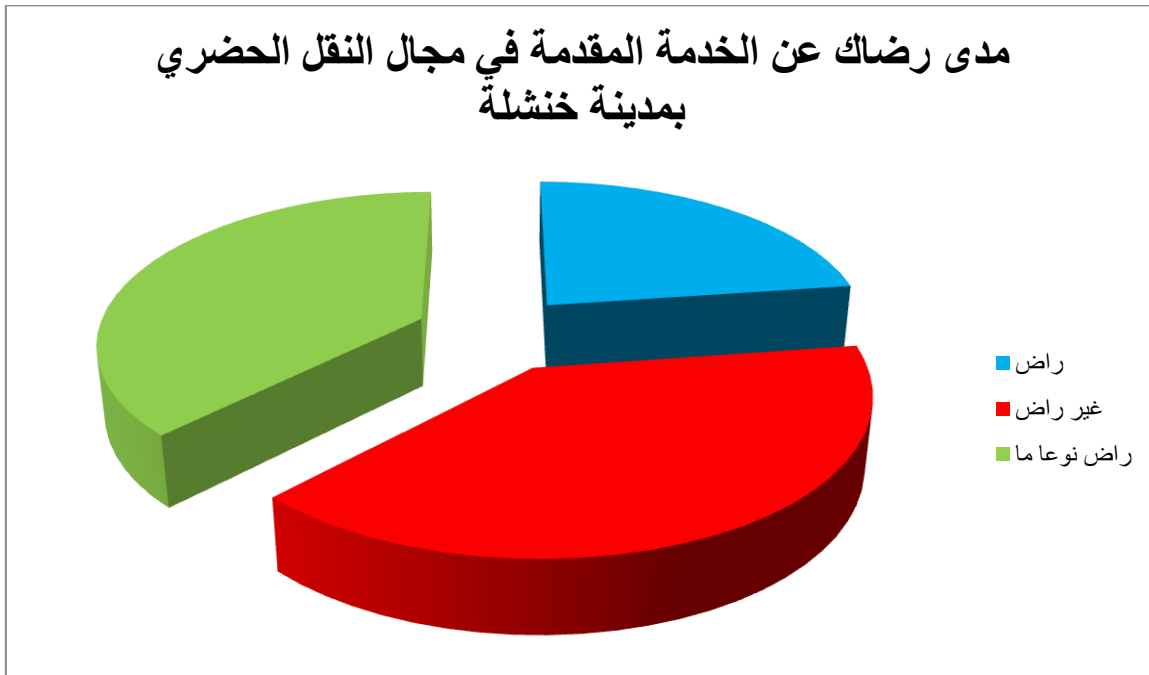
يبين لنا الجدول أعلاه مكان تواجد محطات سيارات الأجرة عند أفراد عينة الدراسة حيث نسبة 67% مكان تواجد محطات سيارات الأجرة قريبة منهم، تليها نسبة 31% مكان تواجد محطات سيارات الأجرة نوعا ما، ثم نسبة 2% للذين مكان تواجد محطات سيارات الأجرة بعيدة عنهم. أغلب أفراد عينة الدراسة أقرروا بأن محطات سيارات الأجرة قريبة من حي تكساس وقد تم ملاحظة ذلك أيضا خلال زيارة الباحثة للحي.

الجدول(28): مدى رضاك عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة

النسبة	العدد	ما مدى رضاك عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة
23%	20	راض
40%	35	غير راض
38%	33	راض نوعا ما
%100	88	المجموع

المصدر من اعداد الطالبة.

الشكل (26): مدى رضاك عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة



يبين لنا الجدول أعلاه مدى رضاك عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة لدى أفراد عينة الدراسة حيث نسبة 40% غير راض عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة ، تليها نسبة 38% راض نوعا ما عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة ، ثم نسبة 23% راض على الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة.

من خلال ما سبق يتبين أن أغلب أفراد عينة الدراسة غير راضين عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة وذلك راجع لقلة وسائل النقل الرسمية ووجود اكتظاظ بالنقل وهو ما لاحظته الباحثة خلال زيارتها الميدانية.

ثانيا: تحليل واستخلاص النتائج

1. تحليل نتائج الدراسة في ضوء الفرضية:

فرضية الدراسة تتمثل في: الأحياء غير المخططة تعاني من مشكل النقل الحضري.

من خلال النتائج المتحصل عليها من البيانات السابقة:

- أغلب أفراد عينة الدراسة يستخدمون وسائل النقل غير الرسمي في تنقلاتهم اليومية وذلك راجع لقلة النقل الحضري داخل الحي.
- ومنه افتقار الحي لمحطات النقل الجماعي وسيارات الأجرة.
- أغلب أفراد عينة الدراسة يستخدمون الحافلات من مرة إلى أربع مرات في اليوم.
- ومنه أغلب أفراد العينة المدروسة ينفقون أكثر من 90 دج في التنقل وذلك راجع لاستخدامهم النقل غير الرسمي.
- ومنه يتبين أن وضعية النقل في حي تكساس غير جيدة وذلك راجع لقلة تجهيزات المواصلات.
- من خلال ما سبق يتبين أن النقل الحضري لا يتوفر في حي تكساس في جميع الأوقات لأنه يفتقر لهذا الأخير.
- ومنه يتبين أن حي تكساس لا يوجد به اكتظاظ في النقل لأن أغلب أفراده يتجهون للنقل غير الرسمي والنقل الحضري خارج الحي، بالإضافة إلى ذلك افتقار المنطقة لوسائل النقل الرسمية.
- ومنه أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ النقل هي النقل غير الرسمي وهو الوحيد المتوفر في الحي.
- من خلال ما سبق يتبين أن محطات النقل الجماعي قريبة من الحي وخاصة محطات النقل الحضري وقد تم ملاحظة ذلك خلال زيارتنا الميدانية للحي.
- أغلب أفراد عينة الدراسة أقروا بأن محطات سيارات الأجرة قريبة من حي تكساس وقد تم ملاحظة ذلك أيضا خلال زيارتنا للحي.

وإجمالاً ومن خلال النتائج المتحصل عليها، يمكن لنا قبول الفرضية القائلة: الأحياء غير المخططة تعاني من مشكل النقل الحضري.

2. تحليل نتائج الدراسة في ضوء المقاربات النظرية:

توصلت نتائج الدراسة المتعلقة بموضوع "وضعية النقل الحضري في الأحياء غير المخططة - خنشة-"، إلى أن:

- ومنه يتبين أن عينة الدراسة أغلبها ذات المستوى التعليمي الضعيف (الابتدائي) وهو راجع للظروف الاجتماعية والمتدهورة للحي تكساس ونقص المدارس، حيث توجد مدرسة ابتدائية واحدة.

- من خلال ما سبق تبين أن أغلب أفراد العينة المدروسة بطالين، وهذا راجع لأوضاع الحي المتدهورة ونقص المنشآت التي توفر مناصب الشغل.

- من خلال ما سبق نلاحظ أن أغلبية أفراد عينة الدراسة مدخولهم متوسط.

وهو ما أكدته نظرية " النوايا المتعددة" ونظرية " الدوائر المتركزة برجس"، إذ ركزت كل منهما على تقسيم المدينة الى مراكز من بينها:

- مساكن ذو الدخل المنخفض: وهي تتضمن البيوت الشعبية ومساكن العمال وتكون ذات تكلفة منخفضة، بالنسبة لنظرة النوايا المتعددة.

- المنطقة الانتقالية أو منظمة التحول، بالنسبة لنظرية الدوائر المركزية برجس.

**النتائج المستخلصة:**

1. يستخدم أغلب أفراد عينة الدراسة وسائل النقل غير الرسمي في تنقلاتهم اليومية نظراً لقلّة النقل

الحضري داخل الحي. ويعاني الحي من افتقار لمحطات النقل الجماعي وسيارات الأجرة.

2. يستخدم أغلب أفراد عينة الدراسة الحافلات من مرة إلى أربع مرات في اليوم، وينفقون مبالغ مرتفعة

في التنقل بسبب استخدامهم النقل غير الرسمي.

3. وضعية النقل في حي تكساس غير جيدة، حيث يعاني من قلة تجهيزات المواصلات وعدم توفر النقل

الحضري بشكل مناسب في جميع الأوقات.

4. يفتقر حي تكساس إلى اكتظاظ في وسائل النقل؛ حيث يتجه أغلب سكانه للنقل غير الرسمي والنقل الحضري خارج الحي.

5. محطات النقل الجماعي وسيارات الأجرة قريبة من الحي، مما يسهل على سكانه الوصول إليها.

6. أغلبية أفراد العينة ذوو مستوى تعليمي ضعيف وبطالون، وذلك بسبب الظروف الاجتماعية والمتدهورة للحي ونقص المدارس والمنشآت العامة.

7. يتوسط مدخل أفراد عينة الدراسة متوسط الدخل، مما يعكس تحديات البطالة والتنقل التي تواجههم في الحي المتدهور.



## خاتمة:

لقد سلطت الدراسة الضوء على وضعية النقل الحضري في حي تكساس بمدينة خنشلة، وهو حي غير مخطط يعاني من مشكلات النقل الحضري. من خلال البحث النظري والتطبيقي، تم إثبات صحة فرضية الدراسة والتي تركزت حول وجود مشكلة في النقل الحضري بالأحياء غير المخططة. وقد تم استخلاص النتائج التالية:

- يعاني حي تكساس من نقص حاد في وسائل النقل الرسمية. هذا النقص يدفع معظم سكان الحي للاعتماد على وسائل النقل غير الرسمية (مثل الحافلات الصغيرة غير المرخصة أو السيارات الخاصة) لتلبية احتياجاتهم اليومية في التنقل.
  - يرجع اعتماد السكان على وسائل النقل غير الرسمية جزئياً إلى نقص تجهيزات المواصلات الرسمية. هذا النقص يؤدي بدوره إلى ارتفاع تكاليف التنقل اليومية، حيث ينفق الأفراد مبالغ تتجاوز 90 دج يومياً.
  - رغم قرب محطات النقل الجماعي وسيارات الأجرة من الحي، إلا أن هذه المحطات لا تلبى احتياجات السكان بشكل كافٍ. قد يعود ذلك إلى عدم انتظام الخدمة أو عدم كفاية عدد وسائل النقل المتاحة في هذه المحطات.
  - تشهد وسائل النقل غير الرسمية اكتظاظاً كبيراً، حيث تعد الخيار الوحيد المتاح لمعظم سكان الحي. هذا الاكتظاظ يعكس الضغط الكبير على هذه الوسائل نتيجة لعدم توفر بدائل رسمية وفعالة.
  - يشير الوضع العام للنقل في الحي إلى أنه غير مرضٍ، مما يعزز الحاجة الماسة لتحسين وتطوير خدمات النقل العام في المنطقة. يتطلب ذلك من الجهات المعنية وضع خطط وبرامج تهدف إلى تعزيز البنية التحتية للنقل وتوفير وسائل نقل رسمية وفعالة لتلبية احتياجات السكان.
- باستناد إلى الدراسة التي أجريت في حي تكساس بمدينة خنشلة، حيث تم التركيز على مشكلات النقل الحضري، يمكن اقتراح الإجراءات التالية لتحسين الوضعية:



- ينبغي توفير مزيد من وسائل النقل الرسمية مثل الحافلات الكبيرة والترامات، وتعزيز جداول الرحلات لتوفير خدمات نقل أفضل وأكثر انتظامًا.
- من الضروري الاستثمار في تحسين البنية التحتية للطرق والمحطات وتوفير مرافق ومرافق للمواصلات العامة لضمان سهولة الوصول والاستخدام.
- يمكن استخدام التكنولوجيا لتطوير نظام النقل الذكي الذي يسهل على السكان معرفة مواعيد الحافلات والقطارات ومواقف السيارات، ويمكن أيضًا توفير تطبيقات هاتف ذكي لحجز التذاكر وتخطيط الرحلات.
- يمكن تشجيع الناس على مشاركة السيارات وتنظيم النقل المشترك لتقليل عدد السيارات على الطرق وتخفيف الازدحام.
- يجب تشجيع الناس على استخدام وسائل النقل البديلة مثل الدراجات والمشى للمسافات القصيرة، وتوفير مرافق آمنة لتخزين الدراجات وعبور المشاة.
- ينبغي تشجيع الحكومة المحلية على التواصل مع سكان الحي لفهم احتياجاتهم ومشاكلهم في مجال النقل، وتضمينهم في عمليات اتخاذ القرار.
- ينبغي تدريب العاملين في قطاع النقل على كيفية تقديم خدمات أفضل وتعامل مع احتياجات وتطلعات المواطنين.

من خلال تنفيذ هذه الإجراءات، يمكن تحسين وضعية النقل الحضري في حي تكساس وتحسين

لسكانه.

الحياة

جودة

## قائمة المصادر والمراجع

المراسيم والقوانين:

- الجريدة الرسمية، قانون رقم 88-17 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، 1988.
- قرار وزاري مؤرخ في 20 يوليو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الاشخاص المشترك، الجريدة الرسمية، العدد 38 ، السنة 20.

الكتب:

- أبو أحمد محمد أمان بن علي جامي علي، عقل والنقل عند ابن رشد، ط11، العدد 1، الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، 1987م.
- أحمد بن مرسل، مناهج البحث العلمي في علوم الإعلام والاتصال، ديوان الجامعية، الجزائر، ط2 2005.
- احمد حسن ابراهيم، جغرافية المدن بين الدراسة المنهجية والمعاصرة، دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر، 2016
- أمبرمز، تشارلز، المدينة ومشاكل الاسكان، ترجمة لجنة من الأساتذة الجامعيين، دار الآفاق الجديدة، بيروت، لبنان، 1964.
- بوجمعة خلف الله، العمران والمدينة، دار الطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2005.
- توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية ، طبعة 1985 .
- سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ، 1994.
- سعيد عبده، جغرافية النقل، مكتبة انجلو المصرية، القاهرة، مصر، 2005 .
- الطروانة عبد الله، مبادئ التوجيه الارشاد التربوي: مشاكل الطلاب التربوية، النفسية، السلوكيات الاجتماعية، دار يافا العلمية للنشر والتوزيع 2009.
- عامر ابراهيم قندلجي، البحث العلمي واستخدام مصادر المعلومات، عمان ، دار الباروزي العلمية ، 1999.
- عامر، فتحي حسين (2011). ألعشوائيات والاعلام في الوطن العربي. العربي للنشر والتوزيع. ص 13. مؤرشف من الأصل في 11-02-2020

- عبد الحميد احمد رشوان، الجريمة، دراسة في علم الاجتماع الجنائي، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010.
  - عبد الحميد الدليبي، دراسة في العمران والسكن والإسكان، دار الهدى عين مليلة.
  - عبد الفتاح محمد العيساوي، مناهج البحث العلمي، دار الراتب الجامعية، 1998.
  - عبد الله عطوي، جغرافية المدن، دار النهضة العربية، بيروت لبنان، 2001 .
  - غيث، محمد عاطف، علم اجتماع التنظيم- التغير والمشاكل-، دار المعارف، الاسكندرية، 1967.
  - فتحي أبو عيانة، جغرافية العمران، دراسة تحليلية للقريه والمدينة، دار المعارف، مصر، 1995.
  - محمد حسن غامري : ثقافة الفقراء " دراسة في أنثروبولوجية التنمية الحضرية " ، المركز العربي للنشر والتوزيع ، الإسكندرية 1980.
  - محمد زيان عمر، البحث العلمي مناهجه وتقنياته، دار الشروق للنشر و التوزيع، ط1، السعودية.
  - محمد عبيدات وآخرون، منهجية البحث العلمي، القواعد والمراحل والتطبيقات، عمان، دار وائل لطباعة ونشر، ط2، 1999.
  - منذر الضامن: أساسيات البحث العلمي، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطبع، عمان، ط، 2007 .
  - هاي وليام، مقدمة في هندسة النقل، (ترجمة) القاضي سعد والنتير أنيس، المملكة العربية السعودية، مطابع جامعة الملك سعود، 1999.
  - وليم و لامبريت، وولاسي، إلامبريت، علم النفس الاجتماعي، ترجمة الدكتور، سلوى الملا ،محمد عثمان نجاحي، دار الشروط، ط1، 1999.
- رسائل العلمية:
- روابجي سناء، النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مكملة لشهادة الماجستير، جامعة باتنة، قسم علم الاجتماع و الديموغرافيا، 2009.

- ريتا فاضل، تطبيق مبادئ التنمية المستدامة في تطوير النقل الجماعي ضمن المدن، مذكرة ماجستير في الهندسة المدنية، تخصص هندسة النقل والمواصلات، جامعة دمشق، سوريا، 2012.
- زليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع آفاق دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، شعبة تسيير المؤسسات، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2015.
- شيماء الوهاب محمد، إطار مقترح لتفعيل دور التصميم العمراني في تخطيط وتصميم شبكات النقل الحضري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، قسم التصميم العمراني، ديسمبر 2000.
- صغيري جمال ، النقل الحضري و اثره في ادماج التجمعات العمرانية ، شهادة ماجستير، جامعة مسيلة 2009.
- محمد بدع صالح السامرائي، قطاع النقل البري وأهميته في التنمية الاقتصادية مع دراسة تطبيقية عن العراق، أطروحة دكتوراة ،كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، 1996.
- محمد عبد الغني معوفي، محسن أحمد الخضيري، الأسس العلمية لكتابة رسائل الماجستير والدكتوراه، مكتبة الأنجلو المصرية، 1999

#### المجلات:

- رحيمة حوالف، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد 11 ، 2012.
- عبد الحميد دليبي، المدينة الجزائرية بين الهروب وصعوبة الصراع، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، عدد 12، 2007.
- محمد الجنيد جمل الليل، لائحة تطوير المناطق العشوائية بمكة المكرمة، مجلة التحكيم الخليجي، عدد1، الرياض، 2013.
- محمد صلاح الدين مصطفى، المشروع العربي لمجلة الأسرة، 2012.

- مشنان فوزي، الأحياء العشوائية واقعها وتأثيرها على النسيج العمراني لمدينة باتنة، مجلة العلوم الانسانية والاجتماعية، العدد 20، 2015.

المحاضرات:

- برباش هجيرة، محاضرات "التحليل المكاني والديموغرافي"، المعهد إدارة التكنولوجيا الحضرية، القسم التخطيط العمراني، جامعة المسيلة، 2023/2022.

المواقع الالكترونية:

- معجم المعاني الجامع - معجم عربي عربي- نسخة في الموقع الالكتروني [www.almaany.com](http://www.almaany.com)

- الأسكوا، ترجمة للتعريف الصادر عن المكتب الاحصائي للاتحاد الأوروبي، [www.unescwa.org](http://www.unescwa.org).

المراجع الأجنبية:

A. M. (2007). "Quality of ،Ngindu ؛.E. W ،Murage-Kimani - water the slum dwellers use: the case of a Kenyan slum".  
.al of Urban HealthJourn

قائمة الملاحق

الملحق الأول: استبيان الدراسة

المحور الأول: البيانات الشخصية

الجنس: ذكر  أنثى السن : أقل من 20 سنة  من 21 إلى 40 سنة  من 41 إلى 60 سنة من 60 سنة فأكثر 

المستوى التعليمي:

غير متمدرس  ابتدائي  متوسط  ثانوي  جامعي الحالة المدنية: مطلق  أرمل.  متزوج  أعزب الحالة الوظيفية: موظف  تاجر  حرفي  بطال  أخرى 

أذكرها:.....

دخل الأسرة: أقل من 15000  من 15000 إلى 30000 من 30000 إلى 50000  أكثر من 50000 عدد أفراد الأسرة: فردين  من 2 إلى 4 أفراد  من 4 أفراد غلى 6 أكثر من 6 أفراد مكان الميلاد: داخل بلدية خنشلة  خارج البلدية ملكية المسكن: ملك خاص  مستأجر  أخرى 

اذكرها:.....

المحور الثاني: وضعية النقل الحضري بحي لحسن مرير "تكساس".

1. هل تمتلك سيارة خاصة: نعم  لا

2. هل تستعمل وسائل النقل الحضري أنت وعائلتك: نعم  لا

3. في حالة نعم، ما هي وسائل النقل المستعملة:

سيارة أجرة  حافلة  نقل غير رسمي  دراجة نارية  أخرى

4. في حالة الإجابة بأخرى، أذكرها:

.....

5. ما هي أكثر وسيلة نقل تستعملها:

سيارة أجرة  حافلة  نقل غير رسمي  دراجة نارية  أخرى

6. في حالة الإجابة بأخرى، أذكرها:

.....

7. هل يوجد بحيك محطة نقل الحافلات (نقل جماعي): نعم  لا

8. هل يوجد بحيك محطة نقل سيارات أجرة: نعم  لا

9. ما هو متوسط عدد الحافلات المستعملة من طرفك يوميا:

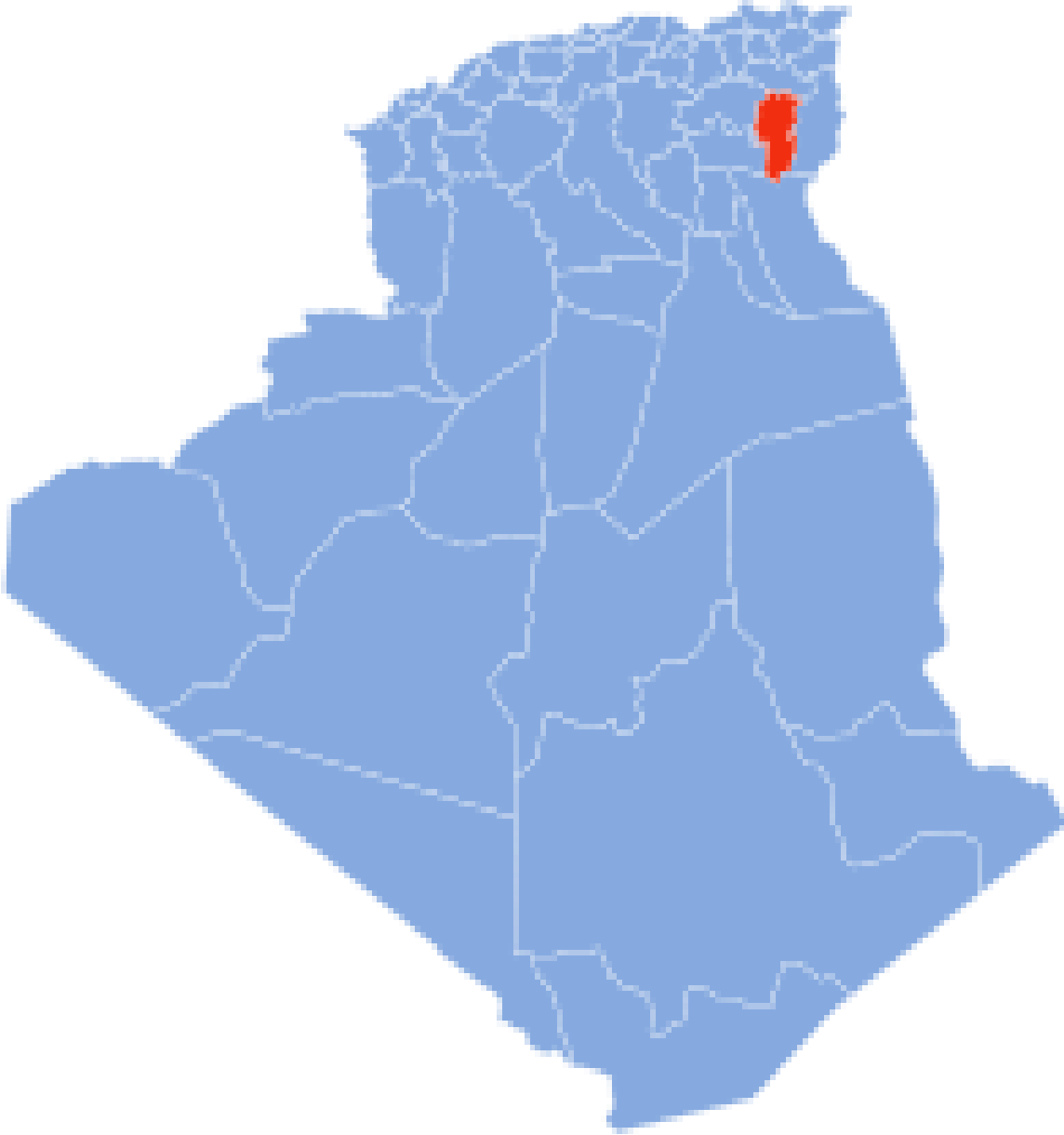
مرة أو مرتين  مرتين إلى أربع  أكثر من 4 مرات

10. كم تتفق في مصيرف التتقل: أقل من 30 دج  من 30 إلى 60 دج
- من 60 إلى 90 دج  أكثر من 90 دج
11. ما هي وضعية النقل بحبيك: جيدة  متوسط  غير جيدة
12. هل يتوفر النقل الحضري في جميع الأوقات: نعم  لا
13. هل يوجد اكتظاظ في النقل بمنطقةك: نعم  لا
14. في حالة نعم، ماهي أكثر وسيلة يوجد بها اكتظاظ:  
الحافلة  سيارة أجرة  نقل غير رسمي
15. أماكن تواجد محطات النقل الجماعي: بعيدة  قريبة  نوعا ما
16. أماكن تواجد محطات سيارات الأجرة: بعيدة  قريبة  نوعا ما
17. ما مدى رضاك عن الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة خنشلة:
- .....



## الملحق الثاني : خرائط ولاية خنشلة

الخريطة رقم 1: توضح موقع مدينة خنشلة في الخريطة.



المصدر:



الخريطة رقم 2: توضيح ولاية خنشلة ومختلف بلدياتها.





الخريطة رقم 3: بلدية خنشلة ومختلف طرق النقل المتواجدة بها.



المصدر: مديرية النقل لولاية خنشلة

## الخريطة رقم 4: شبكة الطرق بولاية خنشلة.



## الملحق الثالث : مجموعة صور فوتوغرافية لحي لحسن

### مرير (تكساس) مجال الدراسة.

#### الصورة رقم 1: توضح مظهر الحي والطرق الضيقة بحي لحسن

مرير.



المصدر: الباحثة بالاعتماد على آلة تصوير ماي 2024.

#### الصورة رقم 2: توضح مظهر للمساكن المتلاصقة بحي لحسن مرير.





المصدر: الباحثة بالاعتماد على الة تصوير ماي 2024.

**الصورة رقم 3: توضح مظهر عام لحالة حي لحسن مرير.**



المصدر: الباحثة بالاعتماد على الة تصوير ماي 2024.

**الصورة رقم 4: توضح انعدام النقل بحي لحسن مرير.**



المصدر: الباحثة بالاعتماد على الة تصوير ماي 2024.