

الاسم: نور الدين اللقب: بشيعات

الاسم: زهية اللقب: شويشي

الجنسية: جزائرية

الرتبة العلمية: طالب دكتوراه

الرتبة العلمية: أستاذ محاضر أ

القسم: علم الاجتماع جامعة: محمد لمين دباغين سطيف 2

الهاتف الشخصي الأول: 06998.91.65.51

الهاتف الشخصي الثاني 0661.10.12.94

البريد الإلكتروني الأول: charef4727@gmail.com

البريد الإلكتروني الثاني: tahahatemtaha39@gmail.com

محور المداخلة: الازدحامات والاختناقات المرورية: الأسباب، الآثار، سبل المعالجة.

مداخلة بعنوان: إشكالية الاختناق المروري في المدينة الجزائرية في سياق علاقتها بسوء تنظيم النقل الحضري.

ملخص:

تعد المشكلات المرورية في المدن الجزائرية من أبرز وأهم المشكلات الحضرية الناجمة عن تفاعلات المجتمع و أفراده من خلال علاقاتهم اليومية ، كما يعد مشكل النقل الحضري بمختلف أشكاله هو المتسبب رقم واحد في زيادة معدلات الازدحام المروري المؤدي إلى الاختناقات والمحدث لكثير من المشاكل على رأسها حوادث المرور، الشيء الذي استدعى اهتمام الباحثين في علم الاجتماع، وبما أن الحديث عن الازدحام المروري مرتبط بالنقل الحضري في المدن والذي يؤدي أدوارا محورية في نقل الأفراد والبضائع، بهدف تنمية المجتمع وتلبية المتطلبات وتحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية، وعليه فقد أصبح من الضروري فتح نقاش حول المشكلات المرورية في المدينة الجزائرية باعتبارها مشكلة ملحة تحتاج إلى دراسة بغية إيجاد الحلول اللازمة، وهو ما ستحاول هذه الورقة البحثية إبرازه وتتبع مظاهره.

الكلمات المفتاحية: الازدحام المروري، النقل الحضري، المدينة الجزائرية، الاختناق المروري،

Abstract

Traffic problems in Algerian cities are among the most prominent and important urban problems resulting from the interactions of society and its individuals through their daily relationships. The problem of urban transportation in its various forms is the number one cause of increasing rates of

traffic congestion leading to congestion and causing many problems, most notably traffic accidents. The thing that called for the attention of researchers in sociology, and since talk about traffic congestion is linked to urban transport in cities, which plays pivotal roles in transporting people and goods, with the aim of developing society, meeting requirements and achieving economic and social goals, and therefore it has become necessary to open a discussion about traffic problems in The Algerian city is considered an urgent problem that needs to be studied in order to find the necessary solutions, which is what this research paper will attempt to highlight and trace its manifestations.

مقدمة:

لقد عرف قطاع الخدمات توسعا في السنوات الأخيرة في مختلف التجمعات البشرية خاصة في المدن وهذا راجع إلى الدور الكبير الذي يلعبه في الحياة المعاصرة ومن بين هذه الخدمات نجد خدمة النقل فهذه الخدمة تكمن أهميتها في العمل على تكامل النشاط البشري في المكان وذلك من خلال تبادل المنتجات والخدمات والأنشطة ولهذا ينظر إلى هذا القطاع بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي نظرا لدوره الأساسي في الربط بين مختلف القطاعات هذا من جهة ومن جهة أخرى نجد أنه يهدف إلى وضع الاستراتيجيات اللازمة لحل وتفادي مختلف مشكلات تنقلات الأفراد وبالتالي وجب علينا ترشيد استعمال وسائل النقل لتحقيق عدالة اجتماعية ترمي إلى الحفاظ على التنمية المستدامة .

فقد أدى التطور الحضاري والعمراني إضافة إلى زيادة أعداد السكان على مر السنين في معظم دول العالم، وتحول الناس من النقل العام إلى النقل الخاص إلى ظهور الكثير من المشكلات الحضرية والتي على رأسها مشكل النقل الحضري.

فالنقل الحضري يعتبر من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع فهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى، كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية و من عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجياتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية، فالتنقلات في الوسط الحضري تمثل أهم النشاطات التي يقوم بها الإنسان يوميا لقضاء حاجاته وتختلف هذه التنقلات حسب نوعيتها و أسبابها وتختلف أيضا حسب وسائل النقل المستعملة حسب إيكولوجية المدينة وما يترتب عنها من مشكلات تمثل حجرة عثرة أمام بلوغ الأهداف السياسية للنقل الحضري .

والجزائر مثل باقي دول العالم ليست بمنأى عن هذه المشكلات فقد أدى التزايد السكاني للمدن الجزائرية إلى تعدد النشاطات وتداخل الوظائف، الشيء الذي أدى بدوره إلى تسريع الحركة المرورية وتكثيفها لتعدد أسباب التنقلات بين أرجاء المدينة بغرض التسوق، العمل، الدراسة، الزيارة ... الخ مما شكل من النقل الحضري كخدمة وما انجر عنها من مشكلات ظاهرة اجتماعية تستوجب الدراسة والاهتمام.

فلقد حاولت الجزائر الاستثمار في هذا المجال خاصة بالمدن الكبرى، من أجل التحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها من خلال تحسين البنية التحتية وزيادة وسائل النقل وتوزيعها وبصفة عامة تحسين الظروف المحيطة بقطاع النقل الحضري، والاعتماد على سياسة تخطيط واضحة المعالم تساير التطورات التي تطرأ على المجتمعات وتكييفها باستمرار مع الأوضاع الجديدة.

مفهوم النقل الحضري:

يدفعنا واقع التعريفات التي تقدمها مختلف الدراسات إلى البحث من خلالها ها على تعريف شامل ومتكامل يأخذ بعين الاعتبار الأبعاد الكاملة لنشاط النقل كمقدمة لإشكاليته وعلاقته بالقطاعات الأخرى وكذلك دوره في عملية الإنتاج الجماعي، فأهم التعريفات التي تناولت موضوع النقل هي التي تصل إلى تعريف أكثر اتساقا وشمولا للدور الذي يؤديه النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية:

- يقدم لنا "هانز إدلر" الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير "BIBA" تعريفا للنقل يقول (1) يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الآهلة بالسكان ببعضها، أي مع مراكز الاستهلاك فيركز "إدلر" في هذا التعريف على مسألة العلاقة بين الإنتاج والاستهلاك كما يطرح في نفس الوقت موضوع الاتصال بالمناطق الآهلة بالسكان مؤكدا بذلك على دور النقل في التطور الحضري وتوسيع السوق أو تسهيل الانسياب الأبعد للمنتجات والأشخاص.

- ويعرف الاقتصادي الإنجليزي "طومسون" النقل على أنه: على الأغلب خدمة ووسيلة لتحقيق الهدف دون ان يكون هدفا بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع.

- ويعرف الباحث الدكتور "علي المحسن عبد الغني" عمليات النقل على أنها عبارة عن نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص والأشياء من مكان إلى آخر وأن وظيفة النقل هي عبور عنصر الزمان والمكان، ويترتب عليه خلق للبضائع الزمنية والمكانية، ويضيف بأن النقل يعتبر خدمة إنتاجية لأنه في حالات أخرى كثيرة يكون هدفا بحد ذاته مثل ما يحدث للمسافر للتنزه أو للمتعة عندئذ يدخل النقل في تعداد الخدمات الاستهلاكية (2).

- ويشير "MAURICE Bernadette" في هذا الموضوع أن نقل مادة أو كمية أو عدد من الأشخاص من منطقة إلى أخرى تختلف باختلاف وسيلة النقل ذاتها وأن النقل يعتبر الدعامية الأساسية التي يقوم عليها الاقتصاد الوطني وهو بإنتاجه لخدمة النقل تخلق المنفعة وينتشر العمران ويساعد على استمراره ويؤدي إلى توحيد المجتمع وهو وفق كل ذلك سمة من سمات الدولة القوية (3).

ومن خلال التعريفات التي قدمها الباحثون في مجال النقل الحضري بمختلف مدارس انتماءاتهم يمكن استنتاج بعض المؤشرات الرئيسية التي تناولوها والتي يمكن أن تكون بمجموعها الإطار الواسع والشامل لتعريف النقل:

- ربط مراكز الاستهلاك بمراكز الإنتاج والعكس.

- توسيع نطاق العمران وتوسيع السوق الوطنية.

- اعتبار النقل عملية إنتاجية وخدمية.

- كون النقل وسيلة وهدف .

- يتميز بموقع هام في تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع وفي التركيب القطاعي للاقتصاد.

من خلال ما تقدم يمكن الخروج بتعريف متكامل للنقل عموما والنقل الحضري خاصة:

- يعتبر النقل أحد فروع النشاط الاقتصادي والاجتماعي والخدمي، يهدف إلى تسهيل انتقال الأشخاص ونقل المنتجات، من مكان لآخر باستخدام وسائل نقل مختلفة وفق متطلبات الإنتاج الاجتماعي المرتبط بتفسير العمل ومستلزمات سد الحاجات المادية والاجتماعية والتواصل الحضري وهو يساعد على توحيد السوق، وتوحيد العمران ويسهل تبادل خبرات الحياة الاجتماعية والتواصل الحضري.

1- النقل الحضري وأهم مشكلاته:

يعتبر النقل الحضري من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع مدني فهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الاولى، كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية وعامل من عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إتباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة في المدينة، إذن تعتبر التنقلات في الوسط الحضري من أهم النشاطات التي يقوم بها الإنسان يوميا لقضاء حاجاته وتختلف هذه التنقلات حسب نوعيتها وأسبابها وحسب نوعية وسائل النقل المستعملة ولمعرفة أهم معيقاته يجب أن نتعرف على أهمية وأهداف النقل وأنواعه وخصائص تنظيم التنقلات داخل الوسط الحضري .

أولاً: أهمية النقل الحضري:

يمكننا القول إن النقل هو الحضارة كما يؤكد الاقتصادي 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 البحري، النهري، والنقل الجوي، شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني كله (4) ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة الأفراد من زاويتين:

أ/ تعتبر وسائل النقل عاملاً محدداً له أهمية قصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرهم للمكان الذي يقطنون فيه والمكان الذي يعملون فيه.

ب/ تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد 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 المنتجات النهائية (5).

ثانياً: أنواع وسائل النقل: تمثلت أنواع النقل فيما يلي:

- النقل البري عن طريق السيارات:

يعتبر النقل عن طريق المركبات وسيلة مهمة يزداد عليها الاعتماد من سنة لأخرى، وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجيات نقل الأفراد والبضائع وتكمن أهمية هذه الوسائل في الترابط السهل والسريع بين المناطق الجغرافية خاصة التي يصعب الوصول إليها بواسطة وسائل أخرى. وهو ما يستدعي تخطيط وتطوير الطرق والبنى التحتية لتأمين التدفق المروري اللازم لهذه المركبات.

- النقل بالسكك الحديدية:

تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدولة وبشكل كبير لتحقيق أهدافها الاقتصادية والسياسية والاجتماعية والعسكرية، وذلك فيما يخص نقل الأفراد والبضائع على حد سواء، 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 المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها.

- النقل بواسطة الحافلات الصغيرة الحجم:

وتستخدم في الغالب كوسيلة نقل بين المناطق المختلفة من المدينة، ويتم رسم مسارات لها تغطي كل أجزاء المدينة وتقوم الجهات المسؤولة عن الإدارة وتنظيم النقل بتوزيعها على حسب الكثافة السكانية ويكتب على كل حافلة رقم الخط والجهة التي يبدأ منها ويصل إليها (6).

إضافة إلى وسيلتين مهمتين للنقل هما:

النقل البحري أو النهري والنقل الجوي إلا أن استعمالها داخل المدن ليس بتلك الحدة التي تستعمل بها الوسائل السابقة الذكر.

ثالثاً: تنظيم التنقلات في الوسط الحضري:

إن الحديث عن تنظيم النقل في الوسط الحضري يستدعي التعريف بمجموعة من المفاهيم كنمط النقل وشبكة النقل ونظامه

أ/ نمط النقل:

عادة ما يتم تحديد نمط النقل استنادا إلى نوع الممر أو المسلك المتبع أثناء النقل، فالنمط عادة ما يرتبط بهيكل النقل حيث نجد نمط النقل البري، البحري، الجوي، لكن هذا لا ينفي إمكانية وجود أنماط أخرى كنمط النقل الجماعي ونمط النقل الفردي.

ب/ 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 أو شبه حضري.

ج/ نظام النقل:

فهو يشكل مجموعة شبكات النقل بالإضافة إلى بعض الاعتبارات كالانتظام، الراحة، الأمن، التسعيرة، دقة المواعيد، جودة الخدمات ... الخ.

وعموما يمكننا القول إن نظام النقل يتألف من خمس مكونات أساسية وهي: الطرق، المركبات، قوة المحرك، المخططات، نظم تحكم التشغيل.

رابعاً: مشكلات النقل الحضري:

يعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة لكن هذا الأخير يعاني من مشاكل متعددة ومتداخلة الجوانب والمعروفة في أغلب مدن العالم حتى تبدو وكأنها سلسلة متصلة الحلقات من مشاكل وصعوبات يمكن توضيح بعض هذه المشاكل والمعوقات التي تواجه النقل الحضري (7).

أ/ الاختناقات المرورية:

يعد الاختناق في المرور أول مشكلة تتبادر إلى الأذهان عند الحديث عن مشاكل النقل الحضري، ولعل أهم العوامل التي تساهم وبوضوح في اختناق المرور في المدن هي تركيز الأنشطة الحضرية والأعمال في وسط المدينة أو ما يعرف باسم منطقة الأعمال المركزية، تلك المنطقة التي تشهد اختناقا ملحوظا في ساعات الذروة في الصباح أو بعد انتهاء أوقات العمل، غير أن الاختناقات المرورية تفسر في كثير من الأحيان في ضوء ظاهرة أصبحت شبه عامة في جميع مدن العالم وهي زيادة الاتجاه إلى امتلاك السيارات الخاصة وتبدو هذه المشكلة أكثر تعقيدا في المدن العربية فهي قديمة طرقها وشوارعها الضيقة وأزقتها ودروبها التي لم تعد ملائمة لاستيعاب حركة المرور إضافة إلى الكيفية والكثافة التي تتوزع بها الأنشطة والخدمات داخل المدينة (8).

أما عن تأثيرات الازدحام والاختناقات المرورية فتتمثل في إبطاء حركة المرور وزيادة تكاليف النقل وارتفاع معدلات الحوادث وزيادة استهلاك الوقود وزيادة نسبة تلف السلع والبضائع مع زيادة التأخير وارتفاع درجة الحرارة

بسبب المحركات وانبعاث الغازات السامة، فيعاني معظم الناس من الضيق والإرهاق والقلق النفسي مما ينعكس سلباً على إنتاجيتهم في العمل.

ب/ انخفاض مستويات الأمان:

انخفاض معدل الأمان ينعكس في ارتفاع حوادث المرور والتي تعد من أخطر مشكلات النقل الحضري وتصنف كواحدة من الأوبئة التي تقضي على حياة الكثير من الأشخاص في كل سنة.

وتأتي في المرتبة الثالثة في تصنيف أسباب الوفاة بعد مرض السرطان والذبحة الصدرية، وكثرة الحوادث أصبحت عبئاً اقتصادياً يتقل كاهل الاقتصاد الوطني ومن أهم أسبابها ازدياد حركة المرور بازدياد معدل ملكية واستخدام السيارات الخاصة التي يقابلها انخفاض معدل استخدام وسائل النقل الجماعي إضافة إلى التهور والإفراط في السرعة وعدم الوعي المروري (9).

ج/ قلة أسباب الراحة داخل بعض وسائل النقل:

وتتجلى بوضوح أكثر في وسائل النقل العام التي تستعمل في نقل أعداد كبيرة من الركاب وبالذات الحافلات داخل الوسط الحضري فكثيراً ما يجد الراكب نفسه في حافلة مزدحمة تنعدم فيها أسباب الراحة النفسية والجسدية نتيجة لعدة أسباب منها الإزعاج، الضوضاء، وسوء التنظيم، وتزداد حدة المشكلة في البلدان النامية أين تفتقد لوسائل النقل المستدامة، أضف إلى ذلك تدني جودة ونوعية الخدمات المقدمة وقلة الوعي لدى مستخدمي هذه الوسائل وملاكها أو مشغليها (10).

د/ الآثار البيئية:

تتميز التجمعات الحضرية التي يقطنها آلاف الأفراد بوجود أعداد كبيرة ومتزايدة من وسائل النقل ذات المحركات (سيارات، حافلات، شاحنات) حيث تقوم هذه الأخيرة بدور بارز في تلويث الهواء في المدينة نظراً للغازات السامة المنبعثة منها أثناء تشغيلها وما ينتج عنها من آثار سلبية على البيئة ومخاطر تهدد الصحة العامة.

إضافة إلى مشكلة الضوضاء الناجمة عن حركة المرور بما يتجاوز 65 دي سبيل وهو المستوى الذي إذا تجاوزته الضوضاء فإنه يسبب الإزعاج والضرر وقد يصاب الإنسان عند استمرارية التعرض لها إلى إضعاف السمع وتأثيره على ارتفاع الضغط الدموي وزيادة التوتر والقلق ونقص النشاط إضافة إلى عدة اضطرابات نفسية (11).

2- واقع النقل الحضري في الجزائر:

إن خدمة النقل الحضري في العالم بالرغم من انفتاحها على القطاع الخاص إلا أنها تبقى تحت رقابة السلطات العمومية، لكن في الجزائر الأمر ليس كذلك فقانون 1988م منح للقطاع الخاص الترخيص للاستثمار في قطاع النقل نظرا للنقص الفادح في عرض خدماته آنذاك نتيجة لعجز الدولة عن توفير خدمة النقل وتلبية رغبات المسافرين المتزايدة بتزايد وتيرة النمو الحضري.

فبتحرير هذا القطاع زاد عرض المتعاملون الخواص بشكل كبير حيث زادت المركبات بنسبة 255% من سنة 1988 إلى 2000 م (12).

كون الأولويات كانت تخدم الكم لا الكيف بسبب غياب الرقابة والمتابعة لهذا القطاع من طرف السلطات وهذا ما أدى إلى تدهور جودة خدمة النقل وبالمقابل تطور استعمال السيارات الخاصة والتي نتج عنها العديد من الآثار السلبية على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والبيئي وهو ما يتجلى بوضوح في الاختناقات المرورية وما تخلفه من أضرار (حوادث مرور، هدر الطاقة، التلوث ... الخ).

وبعد التحسن التدريجي للأوضاع الاقتصادية والأمنية للبلاد في السنوات الأخيرة بدأت الجزائر تأخذ بعين الاعتبار أهمية إدراج هذا القطاع ضمن سياسات واستراتيجيات تطوير وتحقيق التنمية مما جعل الدولة تعيد النظر في ذلك من خلال طرح دور جديد لها.

أين أصبح التدخل ضرورة حتمية في ظل الوضعية التي آل إليها قطاع النقل لذا جاء قانون 2001 الذي تضمن رجوع الدولة لضمان تقديم خدماته مع الأخذ بعين الاعتبار أهمية إدراج البعد البيئي لتحقيق جودة خدمة النقل وفق معايير التنمية المستدامة.

آثار استعمال المركبات الخاصة بالجزائر:

شهدت مدن العالم في السنوات الأخيرة نمواً حضرياً سريعاً جداً أدى إلى تغيير نمط الحياة فيها، حيث أثر على طبيعة ووتيرة التنقلات اليومية ولم تكن الجزائر في منأى عن هذا التغيير، فقد شهدت نمواً واضحاً وسريعاً في التنمية الحضرية منذ الاستقلال، هذا ما أدى إلى ظهور مشاكل عديدة أهمها المرتبطة بالنقل خاصة في المناطق الحضرية أمام احتياجات السكان للسفر من جهة وعدم مواكبة وسائل النقل لذلك التوسع من جهة أخرى، إذ أصبح يعتمد على السيارات الخاصة كوسيلة أفضل مما يترتب على ذلك من تأثير سلبي على حركة المرور والبيئة.

فتزايد استعمال السيارات الخاصة يعكس سهولة اقتنائها واستعمالها والخدمات التي تقدمها لمستعمليها من راحة، حرية، أمن، سرعة، وسهولة الوصول إلى الهدف وترتب عن هذا العديد من الانعكاسات نذكر منها العزوف عن

استخدام وسائل النقل الجماعي خاصة مع تردي جودة ونوعية الخدمات في هذه الوسائل وما تسبب في ارتفاع نسبة الاختناقات المرورية.

أ/ وضعية النقل الحضري بعد تحرير القطاع بالجزائر:

تم تحرير قطاع النقل الحضري بالجزائر بمقتضى قانون 88/17 المؤرخ في 10 مايو 1988 الذي تضمن توجيه النقل البري وتنظيمه حيث منح هذا القانون حرية وإمكانية إنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي للمسافرين والبضائع على حد سواء كما جاء في نص المادة 12 منه:

يمكن فيها إطار هذا القانون إنشاء وتطوير مؤسسات من القانون العام والخاص للنقل العمومي عبر الطرق للمسافرين والبضائع، وتوضيح واجباتها في مجال الاستغلال، الأمن، النظافة وشروط العمل والراحة (13).

إن فتح المجال أمام القطاع الخاص للاستثمار في قطاع النقل كان نتيجة عجز مؤسسات الدولة عن تلبية رغبات المسافرين إضافة إلى ضعف نوعية وجودة الخدمات المقدمة والتكاليف الكبيرة التي كانت تتحملها، لذا ابتعدت الدولة عن ساحة الخدمة العمومية التي تحولت إلى استغلال تجاري في النقل، يتخبط فيها الخواص بحثا عن المردودية بدون أي إشراف أو رقابة خاصة مع تشجيع الدولة المتمثلة في منحهم قروض بنكية وإعفاءات ضريبية، لذي عجزت الدولة عن التصرف طوال هذه المرحلة كون الأولويات كانت تخدم الكم لا الكيف (14).

إن التجربة هذه أثبتت أن التحرير أدى الدور بامتياز فيما يخص زيادة عرض المتعاملين الخواص إذ أن المتعاملين الخواص أخذوا حصة الأسد في تقديم خدمات النقل فنجد على سبيل المثال أكثر من 4000 مؤسسة خاصة للنقل الحضري في الجزائر العاصمة فقط (15).

فتعدد المتعاملين الخواص في قطاع النقل الحضري أدى إلى فوضى وتدخلات كبيرة في القطاع نتج عنه العديد من الآثار السلبية نذكر منها:

- أساليب العمل في القطاع عشوائية وغير منتظمة.
- عدم تأهيل وعدم وجود نظام لدى أغلبية مستخدمي النقل وموظفيهم في هذا المجال.
- عدم وجود منافسة بين المتعاملين الخواص بسبب عدم وجود الرقابة إضافة إلى احتكار بعض الخطوط من طرف بعض الأفراد باستعمال نفوذهم.
- عدم كفاية وملائمة كل المعدات والتجهيزات المستعملة لتقديم الخدمات.
- عدم احترام قوانين العمل (الحمولة الزائدة في المركبات، عدم مغادرة الحافلات بعد ملئها وعدم الامتثال للتوقف وعدم احترام التوقف في المحطات المبرمجة لها).
- ضعف الخدمات أيام العطل والأعياد والمناسبات وكذا ساعات الذروة.

- تدهور مفهوم الخدمة تحت تأثير البحث عن الربحية من طرف الخواص والانسحاب التدريجي للدولة من حيث التمويل والإشراف على النشاط.

- عدم وجود قوانين واضحة تنظيمية خاصة بتنظيم حركة الأفراد والبضائع.

- غياب تسعيرة موحدة.

كما أدى تعدد المتعاملين الخواص إلى تزايد في حظيرة مركبات النقل الجماعي وهذا الارتفاع لم يتبعه تطور في البنية التحتية لاستقبالها (المحطات البرية، مواقف الحافلات، ... الخ) كذلك محطات السير ومخططات التنقل فهذا ما أسفر عنه التوسع العشوائي لاستعمال السيارات الخاصة لدى الأفراد.

ب/ تطور الاستعمال العشوائي والغير مدروس للمركبات الخاصة في الجزائر:

إن تزايد استعمال السيارات الخاصة كان نتيجة عدة أسباب من بينها التوسع الحضري، تدهور خدمات النقل الجماعي، التغير في نمط الحياة، ارتفاع القدرة الشرائية للمواطن، تحرير سوق السيارات، التسهيلات الممنوحة لشراء السيارات مثل القروض البنكية ... الخ، هي كلها عوامل أدت بالأفراد الجزائريين إلى التخلي عن استعمال وسائل النقل الأخرى واستعمال السيارات الخاصة.

إضافة إلى تدهور خدمات النقل الجماعي تزامنا مع تحسن المستوى المعيشي للفرد الجزائري في تلك السنوات كان له التأثير المباشر في زيادة أعداد المركبات الخاصة بالجزائر، إذ نلاحظ تطور ارتفاع إجمالي الحظيرة الوطنية للفترة ما قبل 1997 إلى غاية 2000 بنسبة 23.25 % أما الفترة الممتدة من 2001 إلى 2013 أي أكثر من 5,123,705 مركبة منها 3,268,220 مركبة سياحية (16).

وعلى صعيد آخر وفيما يتعلق بحظيرة المركبات فعلى الرغم من توجه العائلات الجزائرية إلى اقتناء السيارات بسبب التغير في نمط الحياة و ارتفاع القدرة الشرائية للفرد ، تحرير سوق السيارات ، التسهيلات الممنوحة لشراء السيارات ، مثل القروض البنكية ... الخ إلا أن الحظيرة الوطنية تمتاز بنسبة كبيرة من السيارات القديمة ، إذ يبين المكتب الوطني للإحصائيات سنة 2013 أن 56.66% من الحظيرة الوطنية عمرها أكثر من 20 سنة أي 2,903,40 مركبة ، أما المركبات التي يتراوح عمرها بين 5 سنوات إلى 9 سنوات فقدت نسبتها ب 11.82% أي 605,791 مركبة ، أما المركبات التي يتراوح عمرها بين 10 سنوات إلى 19 سنة تقدر ب 9.32% أي 477,175 مركبة ، كذلك بالنسبة للمركبات السياحية حيث تقدر الحظيرة الوطنية المركبات التي يفوق عمرها 20 سنة أكثر من 1,790,235 أي نسبة 54.78% مما يشكل خطرا على استهلاك الطاقة بالجزائر بالإضافة إلى مشاكل الحركة المرورية من اختناقات وحوادث سير وتأثيرات على البيئة التي تسببها إضافة إلى استهلاك عشوائي للحيز المكاني وغيرها ... الخ .

3-الاختناقات المرورية الحضرية والعوامل المفسرة لها:

يعد الاختناق المروري محصلة معقدة لنظام نقل حضري شديد التشابك وواحد من أكبر المسائل التي تشغل بال صناع القرار في المدن الكبرى المكتظة بحركة السكان والمركبات وقد أدت الزيادة المطردة في أعداد السيارات وسهولة اقتنائها إلى المزيد من التعقيد وصعوبة في حركة التنقل والوصول إلى الهدف في الوقت المحدد.

فعلاقة الاختناق المروري بالحياة اليومية للمواطنين داخل المدينة هي علاقة مباشرة ووطيدة، حيث يجد الناس صعوبة في الحركة ضمن مراكز المدينة بكل حرية خاصة في ساعات الذروة التي تشهد تدفقات مرورية كثيفة نتيجة تزايد معدلات الطلب على خدمات النقل.

أ/ تعريف الازدحام والاختناقات المرورية:

يعرفه المختصون في النقل الحضري بأنه درجة سهولة الاتصال والحركة، فالاتصال يشير إلى عدد الفرص أو مواضع

النشاطات المتاحة خلال مسافة معينة أو زمن محدد، وتشير الحركة إلى القدرة على العراك بين مواقع النشاطات المختلفة بسهولة وتبين جغرافية النقل الحضري أن ضيق المكان بالسكان وصعوبة الاتصال والحركة هو ما يمثل جوهر مشكلة الازدحام الحضري.

وينتج ازدحام حركة وسائط النقل ونشاطها حال زيادتها عن الطاقة الاستيعابية لشبكات النقل وأوعيته داخل المحيط الحضري، وتعتبر ظاهرة الاختناق المروري عن نمو الطلب على الخدمات النقلية الناتج أصلا عن التفاعلات المكانية بين المركبات ومكونات النظام الحضري الأخرى مما يؤدي إلى تراجع السرعات ومن ثم حدوث اختناقات مرورية لا سيما عند التقاطعات وفي حالة ما إذا وصل الأمر إلى توقف السيارات تماما في صف أو رتل طويل فإن مصطلح الاختناق المروري قد يصبح أنسب من غيره لرسم صورة ذلك الوضع (18).

فالاختناق المروري يعتبر أول المشاكل التي تقفز إلى الأذهان عندما نفكر في مشكلات النقل الحضري ، تلك الظاهرة التي يمكن تلخيصها بصفة عامة في فقرة واحدة جاءت في التقرير الذي نشره "بتشانان" فيما يتعلق بموضوع "حركة المرور بالمدن" الذي جاء فيه : أن مشاكل النقل مشاكل مألوفة حتى أننا لسنا بحاجة إلى تأكيد ما يثيره ازدحام المرور من إحباط وضيق وضياح للوقود وضياح للوقت وتبديد جهد المسؤولين عن تنظيم حركة المرور ... (الخ) وفي الوقت الذي تستطيع فيه أثقل المركبات وأكبرها حجما قطع مسافة ميل واحد في الدقيقة، فإننا نجد أن متوسط سرعة حركة المرور في المدن الكبرى لا تزيد عن إحدى عشر ميلا في الساعة الواحدة (19).

ب/ أنواع الاختناقات المرورية:

لفهم وإدراك طبيعة الاختناقات المرورية يجب التمييز بين نوعين من الاختناقات المرورية:

•

الاختناق المروري المتكرر:

وهو الاختناق المروري الذي يكون نتيجة عوامل تطرأ بشكل دوري على نظام النقل مثل عوامل نمو الطلب على رحلات التنقل اليومية في أوقات الذروة عندما يصل الطلب على الطرق إلى الطاقة الفنية القصوى، وبالتالي يولد اختناقاً مرورياً في جزء كبير من الشبكة أو في الشبكة كلها، ويصادف المتنقلين الاختناق المروري المتكرر في فترات ساعات الذروة خلال أيام الأسبوع (20).

•

الاختناق المروري الغير متكرر:

وهو المفاجئ يمكن أن ينشأ نتيجة حدوث عوامل مفاجئة غير متوقعة مثل وقوع حادث مروري أو حالات الاصطدام وتعطل المركبات أو أعمال الحفر والصيانة التي تسهم بصورة مباشرة في تعطيل حركة المرور كما يمكن للظروف المناخية كالثلوج والأمطار خاصة في فصل الشتاء الذي يتميز بتقلب المناخ أن تسهم في نشوء تيارات مرورية متدفقة تصل إلى درجة الاختناق المروري.

ج/ أهم مسببات الاختناق المروري:

إن مشكلة الاختناق المروري ليست مشكلة محلية قاصرة على دولة بعينها وإنما هي مشكلة عالمية تعاني منها أغلب المجتمعات المعاصرة اليوم، ولا يخفى علينا أن لمشكلة الاختناق المروري أسباباً عدة ومتعددة الجوانب أين تتضافر وتتشابك جملة من الأسباب والعوامل تؤدي إلى الاختناق المروري في شوارعنا. لقد اختلفت الأسباب في أهميتها وآثارها وطبيعتها فمنها ما هو أساسي له تأثير جوهري كالعقد الكلي للمركبات الخاصة الذي يمثل مؤشراً أكثر دلالة بالنسبة لمنظومة المؤشرات المفسرة للاختناق المروري، ومنها ما هو ثانوي، كما أن منها ما يرجع إلى تاريخ وظروف سابقة.

- تزايد الطلب على النقل:

إن العوامل المؤثرة في الطلب على النقل تلعب دوراً رائداً في إحداث الاختناق المروري ويزداد تأثير هذه العوامل عندما تتضافر معا وليس كل على حدا واستناداً إلى تقرير حول "النقل والتنمية المستدامة" فإن تزايد معدلات الطلب على النقل كان نتيجة للعوامل التالية (21):

- نمو الاقتصاد وارتفاع مستوى الدخل:

إن نمو المدن اقتصاديا يزيد من حاجة سكانها لخدمة النقل لتلبية حاجياتهم المتعددة والمتزايدة فحجم التنقلات التي تشهدها المدينة هي نتاج لوتيرة نمو اقتصادية كبيرة نتيجة ترابط العديد من الأنشطة ضمن التجمعات الحضرية فمستويات التدفق في حركة المرور تتزايد طرديا مع نمو المدن.

لذلك يقال عادة بأن الاختناق المروري يعتبر كمؤشر لنجاح الاقتصاد والتنمية الحضرية كما يدل على فشل السياسات المرورية المتخذة من قبل الجهات المعنية في هذه المدن.

فيؤدي ارتفاع مستوى الدخل الفردي إلى تزايد معدلات الطلب على الخدمات النقلية باعتباره أصبح مؤشرا مباشرا في توليد الرحلات ونشوء الاختناقات المرورية ضمن النطاق الحضري، خاصة في ظل سياسة القروض الاستهلاكية المشجعة على اقتناء وامتلاك المركبات الخاصة.

والنتيجة تمدد حظيرة السيارات واختفاء الأرصفة بسبب ركن السيارات والطوابير الممتدة عند الفضاء الطرقي، وفوق هذا وذاك فوضى المرور وتعدد الحياة داخل المدينة (22).

-تزايد حركة السكان:

فلقد أدت المستويات المرتفعة الهجرة بنوعها الداخلي والخارجي إضافة إلى ارتفاع وتيرة النمو السكاني إلى تغيير نمط الحركة داخل المدينة الذي أصبح يزداد تعقيدا يوما بعد يوم في شكل تزايد متوسط أعداد الرحلات ما يرافقها من انخفاض في سرعات المركبات وتزايد في متوسط زمن هذه الرحلات نتيجة التدفقات المرورية الهائلة على شبكة الطرق.

-تزايد امتلاك المركبات الخاصة:

لقد شكل اختراع السيارة نقطة مهمة جدا في نمو المدن ، إذ غير هذا الاختراع من مورفولوجية المناطق الحضرية التي كانت منحصرة فيما تفرضه اتجاهات خطوط السكك الحديدية ، فحسب "فيبر" فإن من أهم أسباب الاختناقات المرورية نجد التطور الكبير لتقنية النقل الحضري، فالكثير من الناس كان من غير الممكن لهم العيش بعيدا عن مكان العمل أو حتى من الفرص الوظيفية البديلة، وقد أثرت هذه العوامل مع ضيق الشوارع من بروز اختناقات مرورية مزعجة في المدن، وقد اقترح "ماكس فيبر" في هذا الصدد بعض الحلول لمعالجة هذه الاختناقات، مثل تعزيز نشر السكان إلى خارج المدن، حيث شجع على التوسع والتمدد الحضري غير أن هذا أدى إلى زيادة استخدام المركبات الخاصة مما زاد من الضغط على مراكز المدن وارتفاع حدة الاختناقات المرورية، وتجدر بنا الإشارة هنا إلى أن الجزائر تصدرت جميع الدول العربية في نسبة تزايد أعداد السيارات الخاصة خلال الفترة (1999/2009) و ذلك بنسبة 280% و يرجع هذا إلى ارتفاع مستوى الدخل الفردي فيها

وهو العامل المفسر لتطور معدلات امتلاك المركبات الخاصة و شيوع استخدامها خاصة في الدول التي لا توفر لمواطنيها النقل العام المريح.

- تناقص العرض أمام الطلب المتزايد للنقل:

يقع الاختناق حال بلوغ حجم الحركة أو التدفق الانتشاري للحركة مرحلة يتولد عنها الطلب على وسائل النقل يفوق القدرة الاستيعابية للفضاء الطرقي فتعجز عن تحمله أو ما يعرف اصطلاحاً بـ نقطة التشبع، فنلاحظ أن للطرق طاقة تحمل لا يمكن تجاوزها، وذلك أن المدن تنمو سكانياً بشكل سريع كما أن شبكة الطرق تنمو معها إلا أنها تنمو بمعدلات أقل من معدلات النمو السكاني وأعداد المركبات وبالتالي لا تكاد شبكة الطرق تغطي حاجة الناس من خدمات النقل في جميع الأوقات ومع محدودية التوسع في شبكة الطرق الحضرية خاصة في ظل القيود الجغرافية التي تمنع من ذلك ، فنجد أن مستويات الاختناق المروري تتفاقم ومعدلات التأخير تتزايد .

خاتمة:

في الأخير يمكن القول بأن تخطيط النقل الحضري ضرورة ملحة يفرضها واقع المدينة الجزائرية اليوم، ما يستدعي إعداد سياسة متكاملة للحد من الازدحام المروري، من خلال انجاز مخططات للنقل الحضري وتوسيع الطرق وبناء الجسور بأسلوب التخطيط المركزي، في إطار مخطط وطني شامل، بالموازاة مع ذلك لابد من وضع خطط متكاملة لتطوير الخدمة العمومية للطرق والمركبات، للوصول إلى حياة أفضل لمستخدمي وسائل النقل بجميع أشكالها، كما يستدعي الأمر إرادة سياسية كبيرة وأدوات تخطيط حضري فاعلة، فالاستخدام العشوائي لوسائل النقل العامة والخاصة سبب الكثير من المشكلات التي عقدت حياة سكان المدن، مما يدعو إلى ضرورة تحليل الواقع الحضري برمته للمدن الجزائرية، وتقييم قطاع النقل الحضري بإشراك جميع الفاعلين مما يجعل حياة الناس أسهل وأكثر أماناً.

المراجع:

- 1- "هانز إدلر"، التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد، 1970، ص 7.
- 2- عبد المحسن عبد الغني، اقتصاديات النقل، جامعة البصرة، العراق، 1979، ص 15.
- 3- مصطفى سليم فاضل، تكلفة النقل والتوطن الصناعي في إفريقيا، ص 12.
- 4- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاد النقل، مركز الإسكندرية للكتاب مصر 1998، ص 12.
- 5- شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسة الفعاليات وعوامل الجدارة، الدار الجامعية الإسكندرية، 2006، ص 193.
- 6- محمود حميداني، تخطيط النقل الحضري، 2009، ص 70.

- 7- كواشي غنية، عيادي أمال، مشكلات النقل بمدينة خنشلة، مذكرة لنيل شهادة الليسانس علم الاجتماع الحضري، 2007، ص 13.
- 8- سليم لوفنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري، دراسة ميدانية (مدينة قسنطينة)، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، ص 112.
- 9- عبد الله أوعايش، أزمة المدينة العربية، وكالة المطبوعات، الكويت، ص 178.
- 10- رواجي سناء، النمو الحضري، وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة الماجستير علم الاجتماع الحضري، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2008، ص 85.
- 11- رواجي سناء، مرجع سابق، ص 87.
- 12- بوالملح منيرة، بوباكور فارس، وضعية النقل الحضري وأثرها على تطور استعمال السيارة الخاصة بالجزائر، (دراسة ميدانية جيجل)، مجلة دراسات وأبحاث، العدد 27، 2017، ص 4.
- 13- القانون 88/17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 19/88.
- 14- غنية بركات، قياس رضا مستعملي خدمة النقل العمومي الحضري الجماعي، دراسة ميدانية (عنابة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة قالم، 2010، ص 90.
- 15- بوالملح منيرة، بوباكور فارس، مرجع سابق، ص 6.
- 16- الديوان الوطني للإحصائيات "www.ons.dz".
- 17 - محمد شوقي إبراهيم مكي، ظاهرة ازدحام المدن، " المفهوم، الخلفية، التطور "، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الأكاديميون للنشر والتوزيع، المملكة العربية السعودية، 2014، ص 6-7.
- 18- الأصم عبد الحافظ أحمد، الأصم، وسائل النقل والمواصلات وعلاقتها بازدحام المدن، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الأكاديميون للنشر والتوزيع، المملكة العربية السعودية، 2014، ص 34.
- 19- عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق، دار المعرفة الجامعية، جامعة الإسكندرية، مصر، 2000، ص 314.
- 20- مجموعة عمل دولية / ترجمة صالح بن عبد العزيز الفوزان، إدارة الاختناقات المرورية في المناطق الحضرية، جامعة الملك سعود، إدارة النشر العلمي والمطابع، السعودية، 2011، ص 50.
- 21- سعيد عبده، جغرافية النقل مغزاها وممرها، أنجلو المصرية القاهرة، 2007، ص 61.

22- بشير مصيطفى، حريق الجسد، "مقالات في الاقتصاد الجزائري"، جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011،
ص 155.