



# الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة وهران 02

كلية علوم الأرض و الكون

قسم جغرافيا و تهيئة الاقليم



مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تخصص المدن الديناميكية المجالية و التسيير

## دور الرصيف في هيكلية المجال الحضري في مجمعة تلميزان دراسة حالة "حي مركز المدينة و حي برهادية"

- اعداد الطالبتين:

- طيبي خيرة

- جلولي ريم

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا	أستاذ التعليم العالي	يوسف بدر الدين
مشرفا	أستاذ التعليم العالي	عثمان الطيب
ممتحنة	أستاذة مساعدة أ	مزياني عائشة

## شكر و عرفان

الحمد لله الذي وفقنا لانجاز هذا العمل حمدا يليق بعظيم سلطانه و جلال شانته، فلك الحمد و لك الشكر يا الله. أتوجه بجزيل الشكر و أسمى عبارات التقدير و الامتتان للأستاذ المؤطر الذي اشرف على هذا العمل، فلم يبخل عنا بأية معلومة و في كل محطة يسقينا بفكرة، فكان لنا خير مرشد و ناصح، كما أتوجه بجزيل الشكر للجنة المناقشة لقبولها تقييم هذا البحث المتواضع.

أتوجه بالشكر لكل أساتذة قسم جغرافيا و تهيئة الإقليم، رافقونا موجهين، معلمين، ناصحين، مرشدين، لمشوارنا محفزين.

شكرا للأستاذ عثمان عرفانا.

شكرا للأستاذ معاشو تقديرا.

شكرا للأستاذ يوسف احتراما.

شكرا للأستاذ منهوج امتنانا.

كما يسعدني أن أقف وقفة وفاء و تقدير، أسجل فيها خالص الشكر و العرفان لكل من ساعدنا في إتمام هذا العمل سواء من قريب أو بعيد و اخص بالذكر عمال المصلحة التقنية و مكتب الصفقات العمومية لبلدية جدبوية و غليزان بالإضافة إلى مدير مكتب الدراسات في غليزان، و رئيس مصلحة المنشآت و الضبط و كذا مصلحة التلخيص بمديرية البرمجة و متابعة الميزانية لولاية غليزان.

## شكر و عرفان

و نحن نضع اللمسات الأخيرة لهذا البحث لا يسعنا إلا أن نحمد الله و نشكره الشكر الجزيل على توفيقه لنا على إتمام هذا العمل.

لقوله تعالى : " و إن شكرتم لازيدنكم ..... "   
 أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذ المشرف : عثمان الطيب.

و كل أساتذة هذا التخصص الكرام على المجهودات المبدولة طيلة المشوار العلمي.   
 كما لا ننسى كل من قدم الدعم سواء كان علميا أو معنويا، و كذا كل من يسر لنا سبل الحصول على المعلومات الضرورية لهذا العمل من إدارات أو مكاتب دراسات.   
 و كل أفراد أسرتي الأعزاء، الذين قدموا لنا الدعم، و جميع من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاح و إعداد هذه المذكرة.

جلولي ربيع

## الإهداء

الحمد لله حمدا كثيرا مباركا و الصلاة و السلام على رسولنا الكريم صلى الله عليه وسلم .

بكل فخر و اعتزاز، اهدي ثمرة هذا العمل المتواضع إلى كل من:

بلسم روحي و نبض قلبي، نور عيني أُمي حبيبة قلبي و والدي العزيز.

إلى أخي سندي و قوتي .

إلى أختي نجمتي في دنيتي.

إلى خطيبي رفيق دربي و شريك حياتي.

إلى جميع أقاربي و معارفي.

إلى من تذوقت معهم أجمل اللحظات .....صديقاتي في الحرم الجامعي و إلى كل من يحمل لقب "طبيبي وجلولي  
" سواء من قريب أو من بعيد .

إلى كل من علمني حرفا و لقنني علما نافعا .



## الإهداء

الحمد لله حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه سبحانه لا نحصي ثناء عليك أنت كما أثنيت على نفسك خلقت فأبدعت،  
و أعطيت فأفضت، فلا حصر لنعمك و لا حدود لفضلك و صلى الله و سلم على اشرف عبادك و أكمل خلقك  
خاتم المرسلين و معلم المعلمين نبينا و رسولنا محمد بن عبد الله الأمين خير من علم و أفضل من نصح .

من دواعي الفخر و الاعتزاز أن اهدي ثمرة جهدي هذا العمل المتواضع إلى ملاك روعي أبي العزيز و أمي  
حفضهما الله و أطال في عمرهما .

إلى القلوب الطاهرة و الرقيقة ....إلى من علموني علم الحياة إلى من اظهروا لي ما هو أجمل من الحياة  
"إخواني و أخواتي " .

إلى رفيق دربي الزوج الفاضل و كل عائلة زوجي المحترمة.

إلى من تذوقت معهم أجمل اللحظات .....صديقاتي في الحرم الجامعي و إلى كل من يحمل لقب "جلولي  
وطيبي " سواء من قريب أو من بعيد .

إلى كل من علمني حرفا و لقتني علما نافعا .....

"أساتذة و معلمي الأفاضل " .

# المدخل العام



## مقدمة :

تعرف المدينة ديناميكية مستمرة نتيجة لمختلف التحولات والتغيرات التي تشهدها ومن أهمها التوسع العمراني الذي يعتبر حتمية لتلبية احتياجات السكان من سكن وتجهيزات ومنشآت. عرف هذا النمو الحضري تسارعا كبيرا في النصف الثاني من القرن الماضي ونتجت عنه صعوبات في التوفيق في أن واحد بين تلبية الاحتياجات السكنية والخدماتية والمحافظة على المعايير التي من شأنها خلق إطار حضري مناسب يوجد توازنا بين مختلف مكونات الوسط العمراني المبنية وغير المبنية. وفي ظل هذا التسارع في تعمير المدن فإن اغلب التوجهات المعاصرة أعطت عناية كبيرة للمنظومة العمرانية وتخطيطها بإيجاد صيغ تنظيمية لهيكل الأنسجة العمرانية وفق متطلبات وسائل التنقل الميكانيكية التي تطورت بشكل كبير من جهة وحاجات المارة من جهة أخرى، ومنه أصبح للشارع بمكوناته، الطريق والرصيف، بعدا تنظيميا وهيكليا في المدن.

يعتبر الرصيف من العناصر المهيكلية للنسيج الحضري، فهو يمثل الشريان الرئيسي لحركة الراجلين وتنقلهم داخل المجال الحضري، وزيادة على ذلك فهو يعد فضاءا لممارسة العديد من الأنشطة سواء التجارية، الخدماتية، بل تطور دوره وتوسع إلى عدة وظائف أخرى، لذلك فقد ظهرت اتجاهات وأفكار تصميمية وتخطيطية، تطورت وفقا لمراحل تخطيط وتطور المدن.

يعود أصل الرصيف إلى كونه مجرد طريقة لرسم الحدود في المدن القديمة بين الطرق و المباني حيث كانت بداية ظهوره في عصر الحضارة الرومانية و أنشئت الأرصفة أول مرة في روما ثم اعتمد في باقي مدن أوروبا وفي مقدمتها العاصمة الفرنسية باريس على يد المهندس هوسمان الذي اعتمده كمعلم مهم من معالم المدينة المعاصرة و أصبح للرصيف أهمية كبرى يستمدتها من وظيفته الأساسية كممشى للراجلين , فهو يلعب دورا مهما في تعزيز أمن المشاة و تنظيم حركة السير و الوصل بين شارع وآخر، حيث يجوز القول "قل لي كيف هو الرصيف أقول لك كيف هي المدينة".

يعتبر الرصيف فضاءا عموميا تضبطه وتسيره قوانين تهدف لتحسين المظهر العام للمدن ولتوفير بيئة آمنة ومريحة لحركة المشاة ومستخدمي الطرق والأرصفة.

عرفت المدن الجزائرية نموا عمرانيا متسارعا بعد الاستقلال، مما انعكس مجاليا على توسع الأوساط الحضرية والذي أدى بدوره إلى تباين في توزيع الأنشطة والخدمات، مما أنتج تنقلات للمواطنين للوصول إليها سواء باستعمال المركبات أو سيراً على الأقدام. لم يعد الرصيف مجالا عموميا مخصصا للمشاة فقط وإنما تطورت استعمالاته ووظائفه وفق أغراض مختلفة.

وعليه اتخذنا مجمعة غليزان كنموذج لدراسة الرصيف بحكم انه جزء لا يتجزأ من الفضاء العمومي، له دور في هيكلية المجال الحضري، حيث وقع الاختيار على حيين : "حي مركز المدينة " الذي يعتبر النواة الرئيسية لتوسع المجمعة أما الحي الثاني فهو حديث، "حي برمادية".

## الإشكالية:

تطورت مدينة غليزان بعد ترقيةها إداريا إلى مقر ولاية سنة 1984 وتوسعت مجاليا بشكل كبير حتى ضمت المجمعات العمرانية الصغيرة المحيطة بها، فقد عرفت ديناميكية حضرية بسبب النمو الديمغرافي الكبير وتعددت أنسجها العمرانية انطلاقا من النواة الاستعمارية حتى التوسعات الحديثة. أنتج هذا التمدد العمراني تصميميا حضريا متباينا من حيث كثافة المباني ومن حيث مبادئ التهيئة وكذلك من حيث شبكة طرق مختلفة التراتب وبوظائف متعددة تدفعنا إلى دراستها وتحديد معاييرها التقنية ومعرفة مدى تهيئتها ومسايرتها للنمو العمراني المتسارع.

تهيئة الأرصفة وانجازها يتطلب احترام المعايير التقنية التي تضبطها أطر قانونية تعمل على حماية حركة المشاة وتأمين سلامتهم، لذلك سنتعرف عليها وسنقوم بإسقاطها على منطقة الدراسة لمعرفة مدى تطبيقها واحترامها.

يعرف الرصيف استخدامات مختلفة، فهو لم يعد مجرد ممر للمشاة بل تطور دوره بعدما عرفت المجموعة ديناميكية حضرية متسارعة خلال السنوات الأخيرة أثرت بشكل كبير على تراتبيته وتنوعت استعمالاته مما يدفعنا إلى تحديد هذا الدور وعلاقته بهيكله المجال الحضري للمجموعة من خلال الحيين. كما انه من خلال الممارسات اليومية أصبح الرصيف يستعمل لأنشطة ووظائف أخرى غير وظيفته الأساسية في الحيين، سنحاول معرفة دوافعها.

## الهدف من الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تشخيص وضعية الرصيف في مجموعة غليزان وتحديد دوره كفضاء عمومي في هيكله مجالها الحضري.

## منهجية البحث:

تم جمع وتكوين حوصلة علمية متعلقة بهذا الموضوع من خلال الاطلاع على مختلف المصادر و المراجع من مقالات علمية، رسائل دكتوراه، كتب، مذكرات تخرج و غيرها، مكنتنا من فهمه و ساعدتنا في تحديد اطر العمل الميداني: جمع المعطيات، التحقيق مع الهيئات المختصة و الفاعلين و تحضير استمارة البحث الميداني.

قمنا بإجراء بحث ميداني لتشخيص الحالة الراهنة لمختلف الأرصفة الموجودة في منطقة الدراسة، حيث مست عينة الدراسة 312 فردا عبر كامل المجال المدروس، موزعة كالاتي : 162 في مركز المدينة و التي تتفرع بدورها إلى 60 مشاة، 52 ساكنا، 50 تاجرا، أما فيما يخص حي برمادية فالعينة كانت 150 موزعة بالتساوي 50 مشاة، 50 ساكنا و 50 تاجرا. كما تم التقرب من مختلف الهيئات المختصة و التي تتمثل في البلدية أين تم تزويدنا بمختلف المخططات والوثائق المتعلقة بالموضوع في قسم المصلحة التقنية إضافة إلى مديرية البرمجة و متابعة الميزانية و مكتب الدراسات عماد .

## صعوبات وعراقيل البحث:

من بين الصعوبات التي واجهتنا في البحث حدثته من جهة، وقلة الدراسات والبحوث السابقة حول موضوع الرصيف من جهة ثانية، إضافة إلى غياب الوعي بأهمية الرصيف لدى السكان و كذا السلطات المحلية بالمدينة، هذا ما أدى إلى عرقلة العمل الميدان.

لقد كان لجائحة كورونا تأثير جد سلبي علينا خلال القيام بعملية البحث سواء النظري من خلال صعوبة الوصول للمكتبات للمطالعة التواصل مع الأساتذة من جهة ومن جهة أخرى صعوبة العمل الميداني من خلال رفض الزيارات والمقابلات من طرف المصالح التي لها علاقة بالموضوع، و وجود صعوبات في التجاوب مع استمارات البحث في العمل الميداني.

## خطة البحث:

تمت هيكلة المذكرة كالآتي :

**الفصل الأول:** خصص للإطار النظري للموضوع، من خلال التطرق إلى أهم التعريفات المتعلقة بأصل الرصيف، أهميته، دوره، خصائصه، الأسس الهندسية لتصميمه مع إبراز الجانب القانوني المتعلق به.

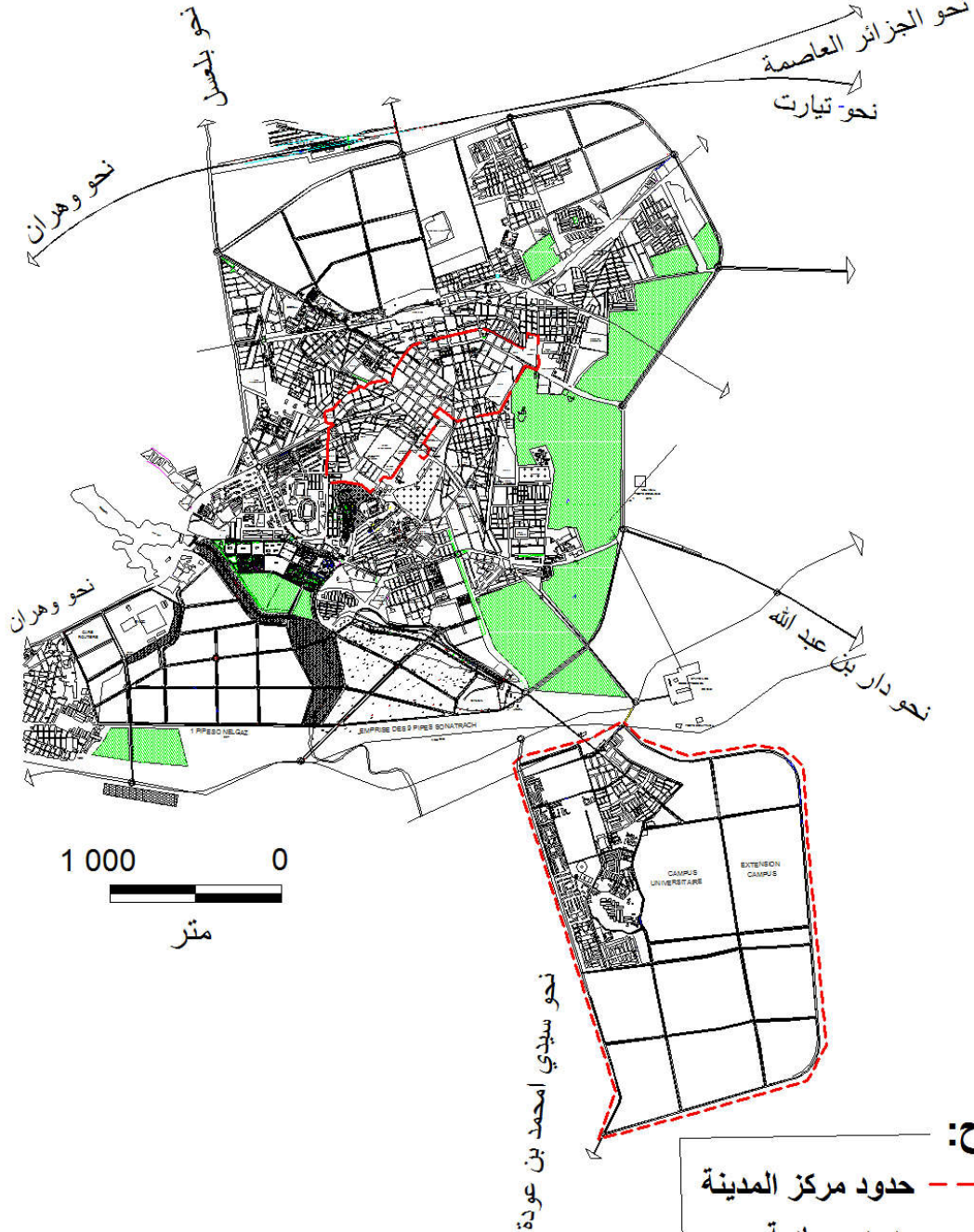
**الفصل الثاني:** تم من خلاله إبراز دور الديناميكية الحضرية التي شهدتها مجمعة غليزان في تغير وظيفة الرصيف و تعدد أدواره كما تم التطرق إلى مميزات منطقة الدراسة من خلال معرفة مراحل التطور العمراني بها إضافة إلى إبراز شغل الأرض بها و تأثير كل من الوظيفة السكنية و التجارية و الخدماتية على حالة الأرصفة مع تشخيص حالة الطرقات و مدى تأثيرها على استعمالها.

**الفصل الثالث:** عالج دور و استعمال الرصيف في هيكلة المجال الحضري في الحيين "حي مركز المدينة و حي برمادية"، من خلال التطرق إلى مختلف الممارسات الموجودة على الأرصفة من طرف المواطن كراجل، ساكن و تاجر و قمنا بتحليلها.

## منطقة الدراسة "حي مركز المدينة وبرمادية" :

يقع حي مركز المدينة في الجنوب الغربي لمجمعة غليزان، يمتد على مساحة تقدر بـ 27.5 هكتار أما حي برمادية فيقع في الجهة الشرقية لمجمعة غليزان، تقدر مساحته بـ 167.5 هكتار، يبعد حوالي 3 كلم عن المركز. وقع اختيارنا على الحيين لأن الأول هو نواة استعمارية ويلعب دور المركزية الأساسية ودور الرصيف فيه جوهري أما الثاني فهو مهياً حديثاً و جزء من التوسعات المحيطة، يعطينا إمكانية المقارنة بين التهيئين تحديد دور كل منهما.

خريطة رقم 1: حدود مركز المدينة و برمادية



1 000 0  
متر

المفتاح:  
حدود مركز المدينة  
حدود برمادية  
مساحات خضراء

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمجموعة غليزان



# الفصل الأول

" مفاهيم واستعمالات متعددة للرصيد "

## مقدمة :

تمتاز المدينة بوجود مجالات عمومية مختلفة التصميم والاستعمال وأهم عنصر مهيكّل للمجال الحضري فيها هو الرصيف، بحيث يعتبر عنصرا منظما ومكملا للطرق والشوارع داخل المدن، يحدد انتماء الفرد للمجال الموجود فيه إذ ينعكس في شكل الوظائف التي يؤديها لمستعمليه ، كما انه يضمن حركة الراجلين وتنقلهم بكل سهولة يوفر لهم الحماية اللازمة من خطر السيارات. لذلك كان محط اهتمام المخططين والمعماريين والمهندسين تحسين مظهرها بما يتناسب مع متطلبات السكان و خصوصية الشوارع باستخدام مواد ملائمة.

رغم أهمية هذا الفضاء كحيز لمجموعة من الفعاليات الوظيفية التي يفترض تحقيقها ضمن تدرج يضمن تنظيم العلاقة بين الساكن ومستخدم الطريق إلا أن واقع الحال يعرض جملة من الإشكالات والتعقيدات التي رافقت التصميم زادت أو أنقصت من فعالية استخدامه.

لذلك فإننا من خلال هذا الفصل سنحاول الإلمام بالعناصر المتعلقة بالموضوع في إطارها النظري، لإعطاء نظرة شاملة على جميع المصطلحات والمفاهيم الرئيسية التي تشكل أساس البحث.

### 1. تعاريف متعددة للرصيف:

نظرا لأهمية الرصيف في هيكلة المجال الحضري، و تزايد دوره في الحركية الحضرية من خلال توزيعه لمختلف التدفقات و كذا فصله بين حركة الراجلين و الآليات، فقد أعطيت له عدة تعاريف، نحاول ذكر أهمها فيما يلي :

- يعرف حسب القانون الجزائري على انه " حيز مهياً على جانبي الطريق لمرور الراجلين، و يجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق و يكون معبدا عادة أو مبطلا. أما الراجل فهو كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام"<sup>1</sup>
- كما تعتبر أرصفة الراجلين جزء مكملا لتصميم الشوارع في المدن، و لكن يقل تواجدها في المناطق الحضرية الهامشية من المدينة، و يجب ألا يقل عرض الرصيف عن 1.5 متر و يستخدم في إنشائه مواد متعددة و مختلفة لإعطاء سطحا مستويا و سليما. و يجب أن يكون سطح الرصيف الذي يسير عليه الراجلين مساويا في الجودة أو أحسن حالة من سطح قارعة الطريق المخصصة للمركبات، لجذب الراجلين للسير عليه، يجب حمايته بحواف حاجزة و عند استعمال الحواف يجب أن تكون الأرصفة بعيدة عن حافة القارعة المخصصة للمركبات بثلاثة أمتار على الأقل"<sup>2</sup>

<sup>1</sup>: أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009، يعدل و يتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45.

<sup>2</sup>: وزارة النقل، الهيئة العامة للطرق و الكباري، دليل التصميم الهندسي للطرق، مصر، 2008، ص 14.



كما يعرف أيضا على انه جزء من الطريق، و هو المحاذي لها من الجانبين و المعد لسير الراجلين كما تعتبر الجزر الكائنة في وسط الطريق في حكم الرصيف<sup>3</sup>

**-المجال الحضري:** هو عبارة عن أراضي مشغولة، أو قابلة للتعمير بالخدمات السكنية والصناعية والإدارية والصحية، حسب أنماط خاصة مختلفة الاستهلاك، أي شغل الأراضي و توزيع الأحجام المبنية وفق تنظيم هيكل و مجالي للمباني.

**-المجموعة الحضرية:** مجال حضري يأوي سكانا متجمعين لا يقل عددهم عن 5 آلاف (نسمة) والمسافات الفاصلة بين المساكن لا تتعدى 200 متر (الديوان الوطني للإحصائيات).

**-الحي:** يعرف على انه: " عبارة عن وحدة مرفولوجية مهيكلت تتميز بمنظر حضري موحد، و محتوى اجتماعي و وظيفة محددة، هذه العناصر الثلاث هي التي تكون حدود الحي."<sup>4</sup>

من الناحية المرفولوجية و الهيكلية الداخلية يتكون الحي من مجموعة من الجزيرات ( les ilots ) محاطة بشوارع، كما يركز على مجموعة من النقاط الأساسية و هي مفترق الطرقات، الساحات العمومية التي تلعب دورا هاما من الناحية الاجتماعية و الاقتصادية و التي تشكل معالم و نقاط للالتقاء في الحي.

و يعرف أيضا حسب الجريدة الرسمية الجزائرية :

**قانون 06-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، العدد (15)**

على انه "جزء من المدينة يحدد على أساس تركيبة من المعطيات تتعلق بحالة النسيج العمراني و بنيته و تشكيلته و عدد السكان المقيمين به."<sup>5</sup>

من هذين التعريفين نستنتج بان الحي هو مجال يقيم به سكان يستعملون البعض من الفضاءات للخدمات و البعض كمساحات خضراء، له حدود واضحة يعرفها السكان، ولكل حي خصوصياته و استقلالته، كما له مركز يشمل مختلف أنواع الخدمات الضرورية.

**-مركز المدينة :** يعرف بأنه بؤرة الحياة الخاصة بها، يمتلك هذا الموقع أهمية خاصة في المجتمعات، فهو المركز الرئيسي من اجل التسلية، الثقافة، و إدارة الأعمال في المدينة حيث يضم المحلات التجارية، البنوك، النوادي، الفنادق، المتاحف، و المسارح، و يتميز بأنه مركزي، تلتقي فيه طرق المواصلات و يأتي إليه عدد كبير من السكان كل يوم من اجل العمل أو الزيارة، هناك عدة أنواع من المراكز منها الحكومي أو المكتبي أو المركز التجاري أو الديني أو الاجتماعي أو السياحي، و قد تكون بعض المراكز مختلطة، حيث تتراوح نسبة الاختلاط على حسب الخلفية الاجتماعية و الاقتصادية و الحضارية و السياسية.

**-المركزيات الجديدة:** يقصد بها خلق مركز جديد للمدينة لتخفيف الضغط عن المركز الأصلي لها حيث يمثل النواة الجديدة للمدينة.

<sup>3</sup>: التعريف رقم 19 بالمادة 02 من القانون رقم 76 لسنة 1976 المتعلق بالمرور و تعديلاته لدولة الكويت، ص 05.

<sup>4</sup>: خالد مصطفى و شيهوب سمير، 2009، التنمية الحضرية و دورها في تحقيق التجانس الوظيفي و المجالي، حالة مدينة فرجوة، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة منتوري قسنطينة، ص 03.

<sup>5</sup>: الجريدة الرسمية، القانون رقم 06-06 المؤرخ في 20/02/2006، العدد 15.

## 2. الرصيف بوظائف متعددة:

- تتبع أهمية الرصيف في شكل الوظائف التي يؤديها للمستعملين و التي يمكن توضيحها فيما يلي :
- الناحية الوظيفية : يؤدي الرصيف وظيفة نفعية تتمثل في استعماله ممرا ( مسارا) للمشاة على جوانب الشوارع، كما انه يستخدم كتمهيد لمداخل المباني على امتداد الشوارع أو داخل الفراغات في المجاورات السكنية و الميادين العامة.
  - الناحية البصرية : يعتبر الأرضية التي توضع عليها باقي المفروشات من أعمدة إضاءة و أشجار و مقاعد و صناديق للقمامة .. الخ.
  - الناحية الأمنية : يعمل الرصيف على فصل حركة المشاة عن حركة السيارات، كما يعتبر عاملي السلامة و الأمن من أهم أهداف إنشاء ممرات المشاة و بخاصة عند المعابر و تقاطعات الشوارع.
  - الناحية البيئية : يعمل الرصيف كملجأ للحماية من الأمطار و درجات الحرارة و أشعة الشمس و الإشعاع و ذلك عند اختيار المواد المناسبة له لتخفيف أشعة الشمس و الإشعاعات المنعكسة و يجب أن تكون ممرات المشاة آمنة و مريحة للحركة و التنقل في مناخ بيئي ملائم.<sup>6</sup>

## 3. الأبعاد التاريخية لتطور الرصيف:

يلعب الرصيف دورا هاما في المدينة للتعبير عن هويتها و حفظ ذاكرتها، فمع ظهور هذه الأخيرة وتطورها، أصبح يتضح جليا مفهوم الرصيف كركن مهم من أركانها الأساسية، حيث أن أصل الأرصفة كان كطريقة لرسم الحدود في المدن القديمة بين الطرق والمباني، فهو الجزء الذي يرتفع قليلا عن مستوى الطريق من على جانبيه، ومع تطور المدن وتزايد الحاجة إلى ممرات جديدة بدأ يتبلور الدور الوظيفي للرصيف.

تم ظهور الأرصفة أول مرة في الحضارة الرومانية إذ كانت تقوم بدور حاجز أو مساحة فاصلة، تفصل الطريق عن الساحات و المباني، ثم سرعان ما أصبح الجزء المفضل لدى المشاة حيث وجدوه مكانا آمنا و مريحا بعيدا عن مسار العربات المجرورة باعتبارها وسيلة النقل لأكثر شيوعا آنذاك.

كما انه في مركز المدينة (Forum) في العمارة الرومانية كان للمباني المحيطة بالساحة الرئيسة امتداد مبني من العقود الحجرية وغالباً ما كانت أرضية هذا الامتداد – الرواق مرتفعة قليلاً عن مستوى الساحة العامة وكان الغرض من الرواق هو حماية الناس من حرارة الشمس صيفاً ومن مياه الأمطار شتاءً. إنه رصيف مغطى بالعقود، ويصل عرض الرواق إلى بضعة أمتار. تطور الرصيف الرواق فعرض فيه التجار والباعة بضائعهم، واكتظ الناس بالناس والأشياء. وامتدت الطرق من الساحة الرئيسة إلى اتجاهات متشعبة وامتد معها الرصيف الرواق، وتأثرت كل الطرز المعمارية اللاحقة في أوروبا والشرق العربي بهذا العنصر الجديد، فتحوّلت الساحة المركزية التي نشأ فيها الرصيف الرواق إلى ملتقى للطرق يتخذ شكل الدائرة أحياناً.

<sup>6</sup>: د زكريا عبد الرحمن بكير، د ياسر خالد السقاف-2017، ممرات المشاة ( الرصيف) في المدينة اليمنية بين الإمكانيات و الطموح دراسة حالة مدينة الملا، اليمن، الأندلس للعلوم التطبيقية، العدد8، المجلد 17

وأحياناً أخرى تصبح الدائرة مستطيلاً أو مضلعاً. وهكذا ترك الباعة والمشترون الساحة المركزية وانتقلوا إلى الرصيف المسقوف (الرواق). وفي عصر النهضة في أوروبا تسابق البناؤون في تشكيل الواجهات بالطرز الإغريقية والرومانية وازداد الرصيف أهمية، وصار ركناً أساساً في التكوين العمراني للمدينة، وزينت التماثيل ونوافير المياه الساحات المركزية التي تلتقي فيها الطرق، وغادرها الباعة مع بضاعتهم إلى محلات داخل المباني تفتح على الرصيف الرواق أو تحتل جزءاً منه.

ازداد الاهتمام بالرواق في مصر وبلاد الشرق العربي خلال حكم الفاطميين وعهد المماليك ولكن الساحة المركزية حافظت على جزء كبير من أهميتها. أما الطرق المتشعبة عن الساحة فصارت تضيق وتتعرج. تفتح على أحواش السكن من جانبيها وكانت هذه الأحواش تنمو أحياناً لتصبح حارة مستقلة في مجتمعها إلى حد كبير. وكانت بعض الحارات تُغلق بواباتها الكبيرة مساءً ولا تُفتح إلا مع صلاة الفجر. لقد فرضت العوامل المناخية نفسها إلى جانب العوامل الاجتماعية، فالطريق تتفرع منه شبكة من الأزقة الضيقة المسقوفة في الغالب، والمرصوفة بالحجر حيث اختفى الرصيف. نجد هذا واضحاً في الحارات القديمة حول قلعة حلب، وتلك التي تزخر بها مدن المشرق والمغرب العربي القديمة مثل القدس ودمشق وفاس.

و بمرور الوقت أصبح الرصيف مكاناً يتجمع فيه الناس من أجل الاستعراضات التي تنظم بشكل دوري إذ كانت تبلط في الغالب بالحجارة التي مازالت تستعمل في كثير من الأحياء الأوروبية إلى يومنا هذا، ليصبح بعدها بارزا في باقي مدن أوروبا، على رأسها العاصمة الفرنسية "باريس" التي تعد أيقونة العمارة الأوروبية حيث أعطى المهندس "هوسمان" أهمية كبيرة لهذا الفضاء العمومي، فقام بتصميم المدينة وفق شوارع عريضة و أرصفة أنيقة، هذا النموذج تم تطبيقه أيضاً في المدن العربية، ففي مصر مثلاً، احضر الخديوي إسماعيل المهندس الفرنسي " هوسمان" من أجل تخطيط مدينة "الإسماعيلية" و تصميم مرافقها حتى أنها لقبت بباريس الصغرى بسبب معمارها و شوارعها و أرصفتها الشبيهة بباريس.

عرفت الأرصفة مع التطور العمراني تغيراً كبيراً على مستوى الشكل، التصميم و المواد المستعملة في تبليطها، زيادة على ذلك تم إضافة الأشجار والنباتات و أعمدة الإنارة لتزيينها، و أحياناً مجسمات فنية أو كراسي للراحة، بالإضافة إلى إحاطتها بأسيجة حديدية قصيرة على مستوى بعض المقاطع.

و مع ظهور السيارات كوسيلة نقل جديدة أصبح يشكل هذا الأخير عنصراً مهماً في المجال الحضري، بحيث يعتبر حاجزاً للشارع من جهة و مساراً آمناً للمشاة من جهة أخرى، فصار هو الشريان الرئيسي في جسد التكوين العمراني لمدن العالم.

## 4. الأسس الهندسية والتقنية لتصميم الأرصفة :

### 1.4. الجانب الهندسي :

- ✓ يجب أن يفي تصميم أرصفة المشاة بعدة معايير هندسية، نذكر أهمها:
- ✓ بساطة التصميم بحيث يكون خالي من التعقيد و قابل للتنفيذ.
- ✓ يجب أن يكون الرصيف خالياً من أي عوائق و يكون سطحه خشناً لتجنب الانزلاق بحيث يشجع على المشي و الشعور بالأمان للمشاة و قائدي المركبات.
- ✓ توفير مسار للتنزه و مزاولة رياضة المشي في أماكن تتصف بالانفتاح مثل : الحدائق و الشواطئ.

- ✓ مراعاة الاختلاف في أبعاد الأرصفة و العناصر التي تحويها حسب موقع الرصيف من المدينة مع ضمان الاستمرارية البصرية الجمالية للرصيف و الطريق ككل و ملائمته لما حوله من المباني.
- ✓ الاهتمام بالتشجير و اختيار الأشجار الملائمة و النباتات الجمالية التي توفر الظل و الفصل عن حركة المركبات.
- ✓ الانتقال التدريجي من أرصفة وسط المدينة و الطرق الرئيسية إلى الأرصفة في الأحياء السكنية و داخل نطاق الملكيات الفردية.
- ✓ مراعاة فرق منسوب الطريق و الرصيف مع ضمان ربط منسوب الرصيف بمنسوب الرصيف المجاور له.
- ✓ تأمين جزر وسطية كأماكن لجوء بعرض كاف عند التقاطعات العريضة.
- ✓ تأمين الإضاءة و تقليل الإبهار خاصة في الأماكن التي يحتاج فيها المشاة لقراءة اللوحات المرورية و الإرشادية مع تأمين وسائل تحكم مروري و علامات واضحة ذات عاكسية جيدة.
- ✓ تفادي الميل الشديد للمنحدرات عند التقاطعات حتى لا تعيق حركة المشاة أو المعوقين.
- ✓ الأخذ بعين الاعتبار الميول المناسبة التي تضمن تصريف المياه عن سطح الأرصفة إلى منسوب الطريق أو الطرق المحيطة.

## 2.4. الجانب التقني:

### -العرض التصميمي للأرصفة:

هو العرض الذي يجب أن تحققه أرصفة الراجلين ، وهو المسافة بين الحافة الداخلية للرصيف أو شريط النبات والأشجار والمباني في الجانب الآخر من الرصيف ، ويجب أن يكون كافياً لأن يتسع لشخصين، بشكل مريح، وأن يكون كذلك كافياً لعبور ذوي الاحتياجات الخاصة، وذلك بين الطرف الداخلي للحافة وطرف أي إشغالات جانب المباني بما فيها مظلات المحلات التجارية.

### -العرض الفعال للأرصفة :

هو العرض بين الشريط النباتي و المسافة الخالية.

### -العرض الأدنى الفعال :

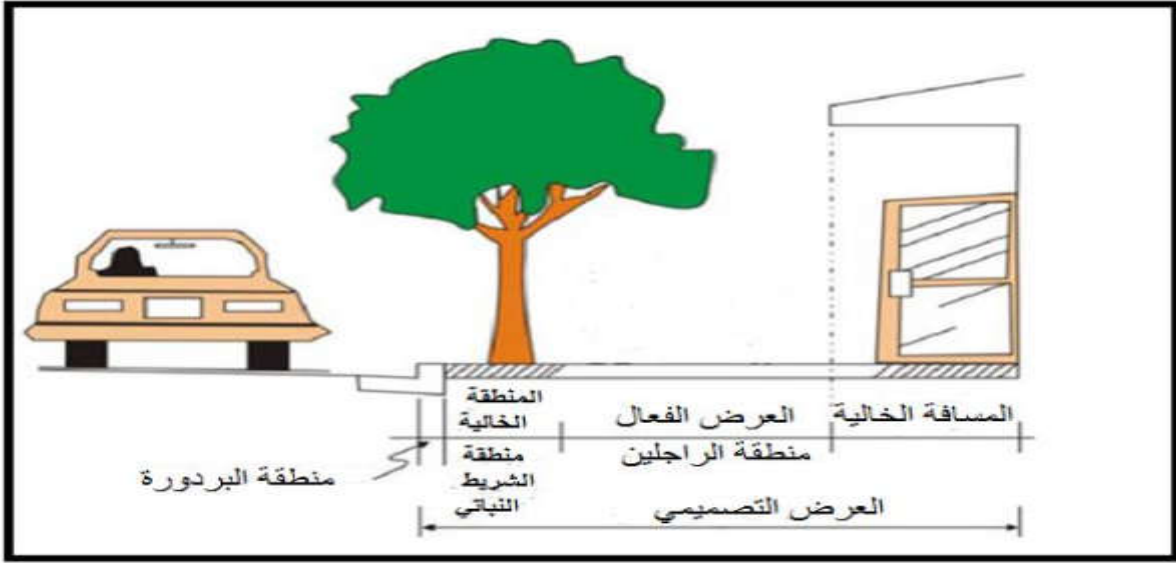
العرض الذي يجب أن تحققه أرصفة الراجلين في أضيق منطقة من الممر، وتظهر عدم كفاية العرض عندما توجد بالرصيف بعض العوائق مثل الأعمدة التي تقلل من عرضه التصميمي.

### -المسافة الخالية :

"هي الجزء من الرصيف القريب من المباني والأسوار وحوائط الصد وغيرها أو منطقة الشريط النباتي التي يتجنب المشاة السير فيه، ويتغير عرض هذه المسافة حسب النشاط الجانبي للمباني."<sup>7</sup>

<sup>7</sup>: أسس تصميم الأرصفة بالطرق والشوارع - دليلك في التهيئة العمرانية-<http://amenagementa.blogspot.com/2017/02/Foundation-design-means-sidewalks-and-streets.html>

الشكل رقم 01: الخصائص التقنية للرصيف



المصدر: دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع، 2008

حيث يعتمد إنشاء الأرصفة في الطرق الحضرية على عدة عوامل أهمها المعايير التخطيطية، كثافة المشاة و طبيعة استخدام المناطق المجاورة، و الجدول أدناه يبين العرض الأدنى و المفضل للأرصفة بوجود الشريط الزراعي الجانبي، حسب تصنيف الطرق، بحيث لا يقل العرض الأدنى للأرصفة عن 1.8 م

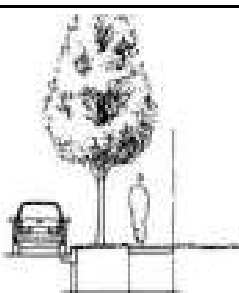
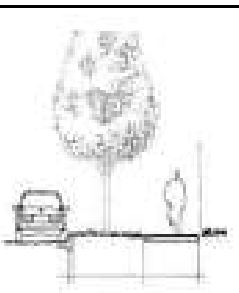
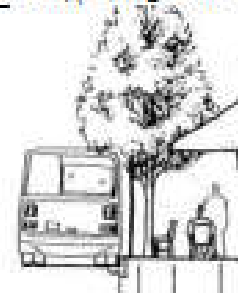
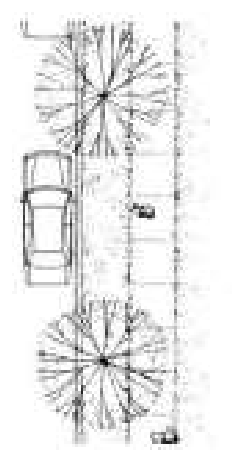
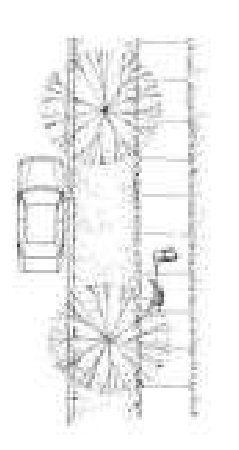

الجدول رقم 1: العرض الأدنى و العرض المفضل للأرصفة

الطرق البرية	عرض الرصيف في الطرق الحضرية		تصنيف الطرق
	المفضل بوجود التشجير (متر)	الأدنى (متر)	
يكون ضمن حرم الطريق من 1.8 متر إلى 3 متر	أكثر من 3.0	1.8	طريق محلي
	أكثر من 3.0	1.8	طريق تجميحي
	أكثر من 3.5	1.8	طريق شرياني ثانوي
	أكثر من 4.5	1.8	طريق شرياني رئيسي
لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	طريق سريع (حر)

المصدر: دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع، 2008

تبعاً للظروف البيئية المحيطة بالإنسان و المتعاش معاً يومياً، يصبح هناك ضرورة لوجود شبكة ممرات مشاة مؤمنة يتم تخطيطها بالتكامل مع شبكة الطرق المخصصة لحركة الآليات، بحيث تصبح قادرة على ربط جميع المناطق السكنية المختلفة بالمراكز و المساحات الخضراء و بالاستعمالات الأخرى، ويشمل هذا الجانب من الدراسة على المعايير الإنسانية و متطلبات الحركة و المساحات الحركية للإنسان و الدور الوظيفي لهذه الممرات و بالنسبة للجمالية المستمدة من شكل النسيج العمراني و الشكل أدناه يوضح بعض تقسيمات الأرصفة معمارياً و أبعادها حسب قطاعات الطرق المختلفة.

الشكل رقم 2: بعض تقسيمات الأرصفة معمارياً وأبعادها حسب قطاعات الطرق المختلفة.

النوع	رصيف بعرض (3 م) يصنف كحد أدنى بالمناطق ذات استعمالات متعددة	رصيف بعرض (4.35 م) المفضل بالمناطق السكنية	رصيف بعرض (3.45 م) يصنف كحد أدنى بالمناطق السكنية									
الاستخدام	رصيف على طول شارع محلي بمنطقة متعددة الاستعمالات ذات كثافة منخفضة يسمح بوجود مقاعد للمارة مع منطقة خضراء، و يسمح بالوقوف للحافلات مع وجود أماكن للانتظار على جانب الطريق والسرعة المحددة أقل من 50 كم بالساعة.	رصيف على طول الشوارع المحلية بالمناطق السكنية، مع إمكانية وجود أماكن لوقوف السيارات لفترة محدودة والسرعة أقل من 45 كم بالساعة.	رصيف على طول الشوارع المحلية بالمناطق السكنية، مع إمكانية وجود أماكن لوقوف السيارات لفترة محدودة والسرعة أقل من 45 كم بالساعة.									
توزيع الموصى به معمارياً												
	منطقة الواجهة	منطقة المشي	منطقة الخضراء	حافة (برابرة)	منطقة الواجهة	منطقة المشي	منطقة الخضراء	حافة (برابرة)	منطقة الواجهة	منطقة المشي	منطقة الأثاث	حافة الطريق
	0.45 cm	120 cm	180 cm	0.15 cm	0.0 cm	180 cm	240 cm	0.15 cm	0.45 cm	0.90 cm	120 cm	0.45 cm
												

المصدر: دليل السلامة المرورية في فلسطين، 2011

## 5. عناصر الأرصفة و خصائصها :

يتكون الرصيف من العناصر والأجزاء الرئيسية التالية :



ممرات المشاة الجانبية ( الأرصفة ) هي المجالات الخاصة لتنتقل الراجلين أي الانتقال من حيز خالي من المركبات (مجال الراجلين) إلى مجال مماثل آخر بعد أن يقطع المجال الميكانيكي الذي يتميز بمحدودية السرعة و تواجد خطر يمكن أن يؤثر سلبا على الراجلين ، و لهذا يبرز دور ممرات الراجلين في قدرتها على إيجاد حل مناسب (شكل 1 )، لذلك فممر الراجلين الجانبي هو المكان المخصص لعبور الراجلين على التقاطعات أو مقاطع الطرق والمحدد بالشواخص أو علامات الطرق.(الشكل رقم3)

الشكل رقم 3 : لوحة ممر الراجلين

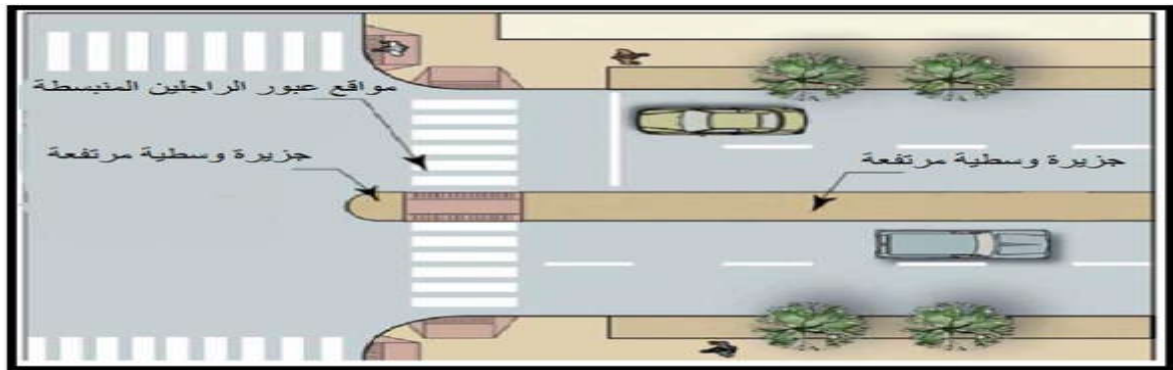
الصورة رقم 1 : ممر للراجلين



المصدر : ويكيبيديا، 2011

أماكن عبور الطرق "تقع أماكن عبور الطرق عند نقاط التقاء الشوارع وأحيانا في وسط الشوارع حيث يُتوقع حركة راجلين كبيرة. ولتوفير محيط عالي الجودة للراجلين والحفاظ على سلامتهم، يتعين توفير معابر لهم على كافة الشوارع لتلائم مع خطوط سيرهم المفضلة والوفاء بمقاييس المساحات"

الشكل 4 : أماكن عبور الطرق

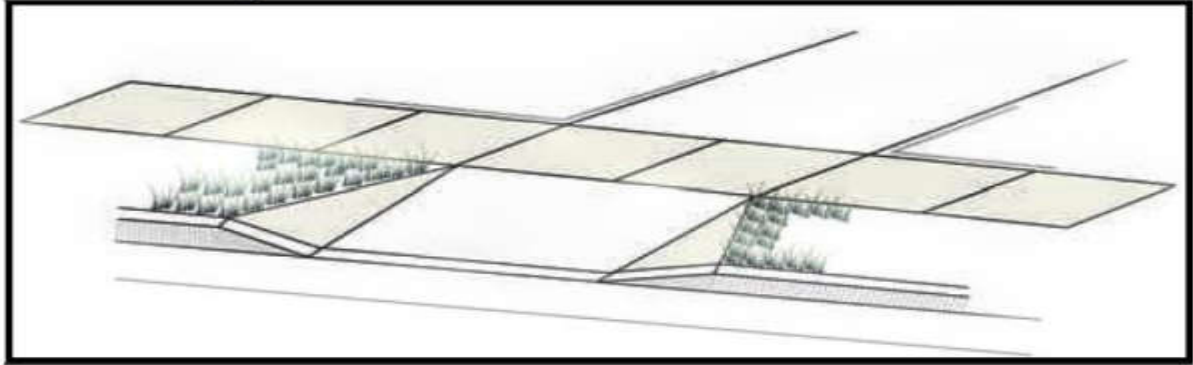


المصدر : دليل التصميم للشوارع الحضرية 2011

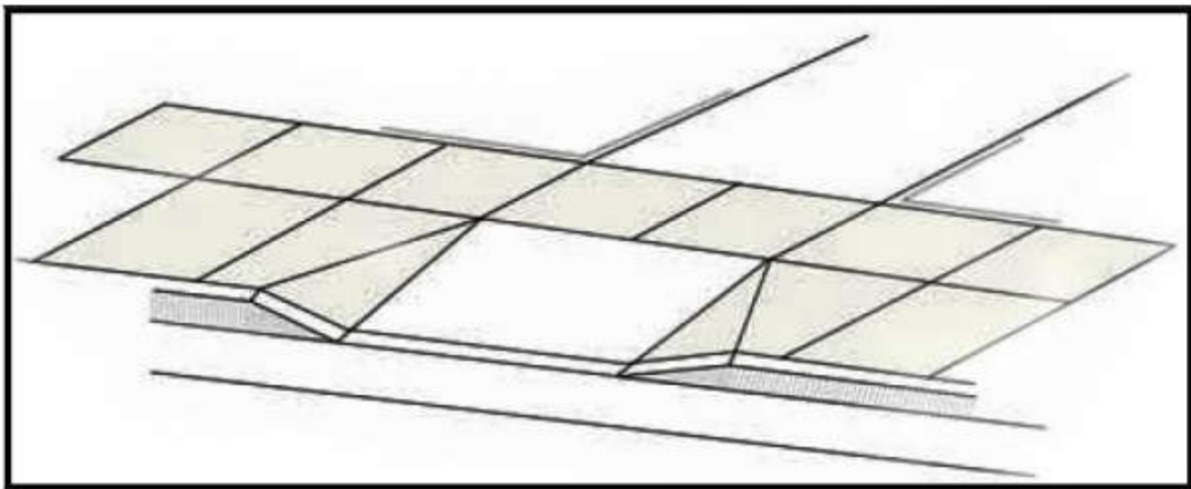
-**الحواف الجانبية و منحدرات الأرصفة:** "تعرف منحدرات الأرصفة أو الميل الطولي للأرصفة بأنه الميل الذي يوازي اتجاه السير و يحسب بقسمة الفارق الرأسي في الارتفاع على المسافة الأفقية المقابلة، مثلا الرصيف الذي يتغير ارتفاعه بمقدار ( 2م ) في مسافة أفقية ( 50م ) يكون ميله 4% "

أما الحواف الجانبية فيمكن أن تصمم على عدة أشكال، هذه الأخيرة تتغير بتغير مستعمل الرصيف و المكان الذي صمم فيه هذا الرصيف، يمكن للصور التالية أن توضح لنا بعض من هذه الأشكال :

الشكل رقم 5 :منحدر رصيف محدد بشريط أخضر مزروع



الشكل رقم 6 :منحدر المداخل برصيف ذو عرض كاف



المصدر : وزارة الشؤون البلدية والقروية ، دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع ، المملكة العربية السعودية ، 2008

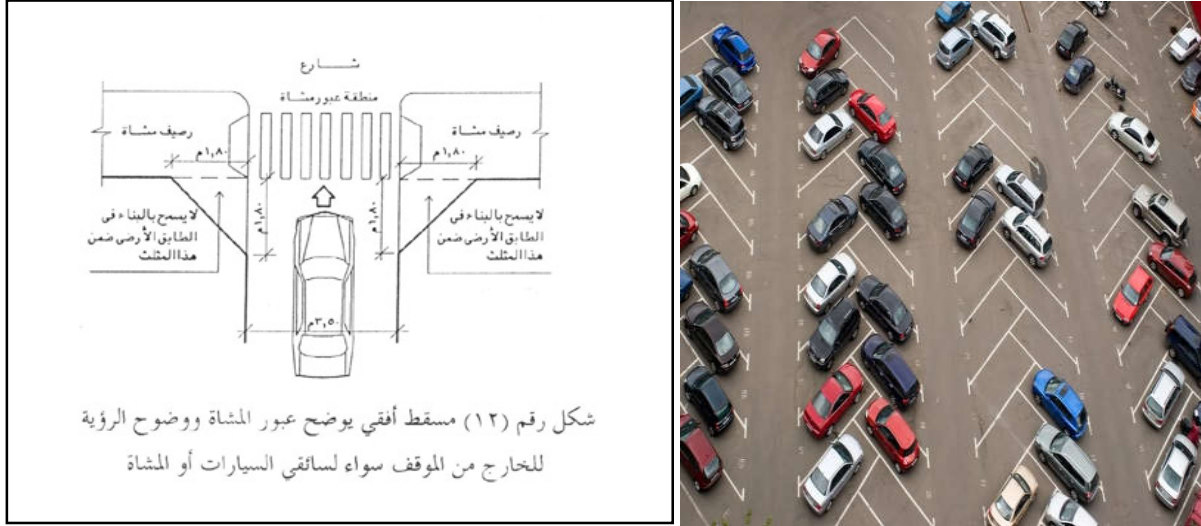
-**مواقف السيارات :** "تشكل المواقف الملاصقة للأرصفة عنصرا مهما في تركيب الطريق وسهولة الحركة وتجنب عرقلة السير .كما أن لتنظيم هذا الجانب أهمية قصوى في توفير الراحة لمستخدمي الطريق من سائقي وراكبي المركبات بتوفير مواقف واضحة تكون قريبة من الأماكن المقصودة سواء كانت محلات تجارية أو مكاتب أو مساكن .ويجب تكثيف المواقف في الأماكن التي تزدهم بالحركة مثل الأسواق والمساجد والمستشفيات والمباني الإدارية ومقرات المؤسسات والشركات على أن توفر مواقف



خاصة لكل مرفق من هذه المرافق. وتساعد المواقف على جانبي الطريق في تقليص مسافة عبور الراجلين للطريق والتقليل من سرعة المركبات، كما تشكل شريط حماية بين الراجلين وحركة المركبات"

الصورة رقم 2 :مواقف السيارات في دبي الشكل رقم 7 : مسقط أفقي لتوضيح الرؤية للخارج من

### المواقف



المصدر : الموسوعة العربية الشاملة، 2012

**مواقف انتظار حافلات النقل العام وسيارات الأجرة :** يعتبر تحديد أماكن مواقف الحافلات من أهم أولويات مخططي النقل الجماعي وضعها في أماكن الجذب المروري والتجمعات السكنية وأماكن انطلاق ووصول الرحلات. ويتم تحديد أماكن مواقف الحافلات بمعدل 3 محطات في الكيلومتر الواحد في المناطق السكنية. ويجب على المصمم أن ينسق مع مخططي النقل فيما إذا كان الطريق سيستخدم كمحور لحركة النقل الجماعي حتى يؤخذ بعين الاعتبار أماكن توزيع محطات توقف الحافلات أثناء تصميم الأرصفة بحيث توضع في أماكن متتالية تفصل بينها مسافات تؤمن وصول مناسب للمستخدمين. وبذلك يتم تصميم أماكن التوقف دون أن تسبب إعاقة وتوقف لحركة المرور في الطريق خلف مركبات النقل العام. وتصمم تلك المواقف على شكل جيوب داخل الرصيف خصوصا على الطرق الرئيسية لتحتوي الحافلات أثناء التوقف وتكون بعرض 3, 5م وطول 30م مع طول انتقالي 20م قبل وبعد الموقف ، ويفضل إنشاء مظلة على الرصيف لوقاية الركاب أثناء الانتظار مع مراعاة ألا تعيق هذه المظلات حركة الراجلين. ويتم تزويد المظلات بمقاعد مريحة لجلوس الركاب والمسنين وسلال النفايات وإضاءة ليلية". كما هو موضح في الشكلين الآتيين :

الصورة رقم 4: موقف حافلات في بلجيكا



الصورة رقم 3: موقف حافلات في باريس



المصدر: p.48 < europ union developpment > paking area

### 1.5. اشتراطات وضع العناصر البارزة على الأرصفة و الفواصل و الجزر الوسطية :

تعرف العناصر البارزة في بيئة المشاة ( اللوحات المرورية و الإعلانية و أعمدة الإنارة و فوهات إطفاء الحريق و كافة أعمال الخدمات الأخرى ) بأنها الأشياء التي تقلل من عرض الرصيف و تعيق مسار الحركة، إذ أنها تؤثر على المساحة المتاحة لحركة المشاة إن لم تكن منظمة مما يجبرهم على ترك الرصيف و السير في الطريق بين المركبات، فتشكل بذلك خطراً مباشراً على المشاة، مما يتطلب وضع إرشادات و معايير هندسية متكاملة لهذه العناصر لضمان تصميمها بالشكل الأمثل.

الإشارة الضوئية أو إشارة المرور: هي أجهزة إشارة توضع في تقاطعات الطرق أو أماكن عبور المشاة لتنظيم حركة السير وللسيطرة على تدفق حركة المرور بشكل آمن باستخدام أضواء ملونة تبعاً لنظام متفق عليه عالمياً. توجد الإشارة الضوئية في مدن كثيرة في العالم. تضيء جميع الإشارات الضوئية بلونين رئيسيين، الضوء الأحمر ويعني التوقف والأخضر ويعني السماح بالعبور. غالباً ما يمزج اللون الأحمر بالبرتقالي والأخضر بالأزرق لتسهيل تمييزها من المصابين بعمى الألوان الذين لا يستطيعون التفريق بين اللونين الأحمر والأخضر.

وتنص المعايير العالمية على أن يكون اللون الأحمر في أعلى الإشارة، بعده اللون البرتقالي ثم اللون الأخضر في الأسفل. أما إذا ركبت الإشارة الضوئية بشكل عرضي فإن ترتيب الألوان يختلف بحسب قاعدة المرور فتكون الإضاءة الحمراء على اليسار للدول التي تسمح بالمرور في اليمين، ويكون في اليمين في الدول التي تسمح بالمرور في اليسار .

الصورة رقم 5 : إشارة المرور



المصدر : ويكيبيديا 2011

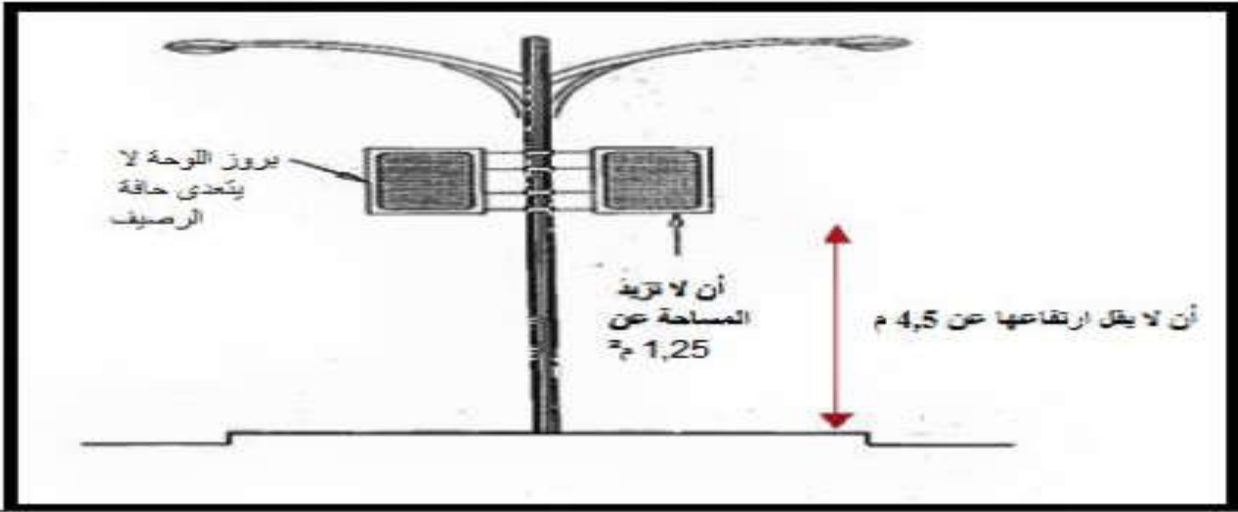
**اللوحات المرورية و الإرشادية:** تستخدم لتعريف الناس بالأماكن و الاتجاهات للسماح لهم بالمرور من عدمه و الوقوف و الدخول لتنظيم حركة الناس و المركبات.

**لوحات الدعاية والإعلان:** يقصد بلوحات الدعاية أو الإعلان أية لوحة أو تركيبة أو سياج أو مكان أو وسيلة إعلان لمباشرة الإعلان عليها سواء بالكتابة أو بالنقش أو بالحرف أو بالرسم متى كانت قائمة بذاتها ، أو تكون جزءاً من منشأة أو متصلة بها أو منقوشة عليها أو في صورة أخرى من صور العرض على المباني وقصد بها الإعلان أو لفت الانتباه.

**فوهات إطفاء الحريق:** يتحدد الغرض من تركيب فوهات إطفاء الحريق لتوفير مصدر ثابت للمياه لإطفاء الحرائق بحيث تكون مرتبطة مع شبكة المياه العامة ، وتوضع هذه الفوهات في مواقع ظاهرة للعيان يسهل الوصول إليها في الحال من قبل رجال الدفاع المدني وأن تخدم جميع المباني والمنشآت في مختلف أحياء المدينة ولا بد من فحص وصيانة هذه الفوهات دورياً للتأكد من سلامتها وفعاليتها عند الحاجة.

**وحدات الكهرباء والخدمات الأخرى ( هاتف ، إنارة ، الأكشاك ، مظلات رجال المرور ):** يجب ألا توجد أي عناصر بارزة على كامل عرض الرصيف المستخدم من قبل المشاة ، وعند إضافة أية خدمات يجب أن يتم وضع هذه الخدمات في منطقة الشريط النباتي إذا توفرت المساحة الكافية لذلك ، كما يجب ألا توجد أي عناصر بارزة على الرصيف بارتفاع يزيد عن (1.2م) وبمسافة لا تقل عن 25 م من حافة الرصيف عند التقاطع وذلك لتأمين مدى رؤية كافي .

الشكل رقم 8 : خصائص اللوحات على أعمدة الكهرباء



المصدر: دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع 2008

**أعمدة الإنارة:** تساعد إضاءة وإنارة الأرصفة والطرق في تحسين الرؤية وزيادة عامل الأمان للمشاة بشكل خاص ، ويجب أن تكون الإنارة على جانبي الطريق ضمن الأرصفة الجانبية بالنسبة للشوارع ذات المسار الواحد أو في منتصف الطريق على الجزيرة الوسطية في حال كان الطريق ذو مسار مزدوج.

**فتحات غرف التفتيش على الأرصفة:** يجب أن تكون أغطية فتحات غرف التفتيش ، إن وجدت على الأرصفة على مستوى سطح الرصيف حيث لا يسمح ببروزها أو انخفاضها على سطح الرصيف حتى لا تشكل عائق لحركة المشاة ، كما يجب أن تكون الأغطية ب مواد مناسبة وبسماكة لا تقل عن (13 مم) وبأبعاد مناسبة لمساحة الفتحة .

**السياج الحامي للمشاة على الأرصفة :** يجب استخدام أسيجة للمشاة بالأرصفة ذات الكثافة العالية ، والتي يكون حولها حجم حركة مرور كبيرة أو سرعة عالية للمركبات بالطريق ، حيث تمنع الأسيجة دخول المشاة للطريق في غير نقاط العبور وخصوصا عند وجود معابر مشاة علوية أو سفلية ويجب استخدام السياج على جانبي المعابر العلوية لتوفير حركة آمنة للمشاة ، وفي الأرصفة يتم تركيب السياج على حافة الطرف الخارجي للرصيف بارتفاع لا يقل عن (1م) ، كما يجب ألا يقل عرض الرصيف الحر خلف السياج عن الحد الأدنى المقبول لعرض الرصيف.

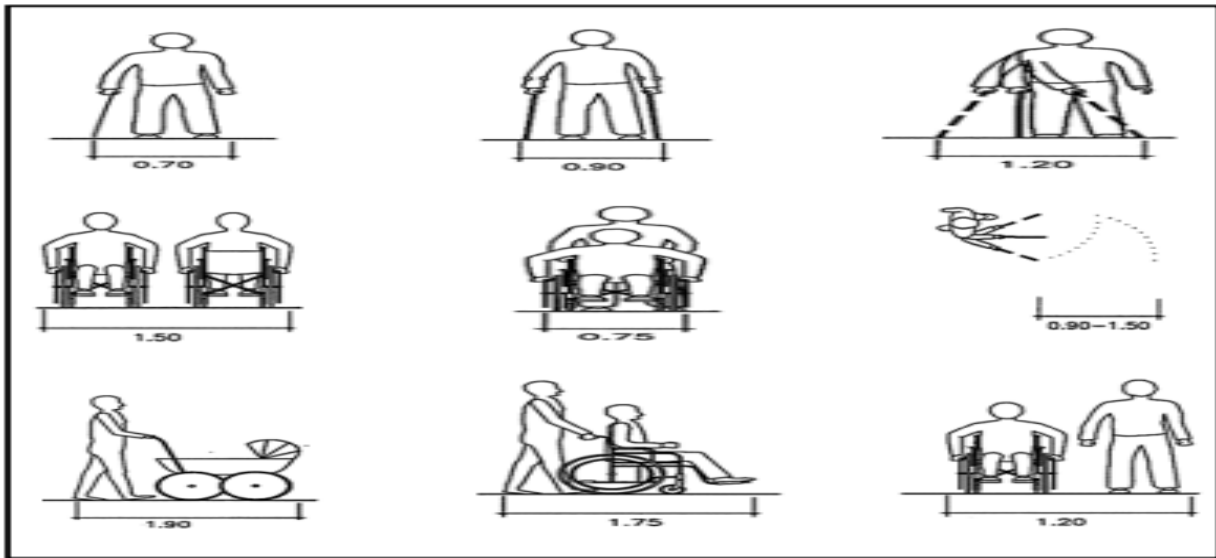
## 2.5 تأثيرات الرصيف والعناصر البارزة الخاصة بالمعوقين :

يعد بعض أثاث الرصيف مثل المظلات والمقاعد مشكلة كبيرة أمام المعوقين ، لذلك يجب العمل على إبعاد أثاث الرصيف خارج مسار فاقد البصر ، ويمكن تقليل تأثير أثاث الرصيف على هذه الفئة من المشاة بإتباع الإرشادات التالية:

- في المسار المنحني يجب ألا يقل ارتفاع الأثاث عن (1.3م).

- ينبغي ألا يزيد بروز أي جسم معلق على جدار المبنى عن (10سم).
- أي بروز لجسم على مسار المشاة يجب ألا يقلل من عرض المسار الخالي عن الحد المطلوب حتى لا يصطدم به المشاة من كفيفي البصر.
- يجب إزالة كافة المعوقات والعناصر البارزة من مسار المعوقين ليتاح لهم سهولة التنقل والحركة والوصول إلى الأبنية المجاورة .

**الشكل رقم 9 : أبعاد تصميم الأرصفة ( متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة من الرصيف)**



المصدر : علي الغامدي، 2003،

**6. استعمالات الرصيف :**

يعتبر الرصيف مجال عمومي حيوي يتغير بتغير كل الوظائف المجاورة له فهو يعرف على انه جزء من الطريق المخصص للراجلين و عنصر مكمل لتخطيط المدن , فكلما اتسعت شبكة الطرقات في المدينة يصبح أمرا حتميا توفير الرصيف إلا انه في الوقت الراهن تعددت استعمالاته بين ما يحقق متطلبات الراجلين وبين ما يعرض حياتهم للخطر.

في العصر الحالي طرأت استخدامات جديدة للرصيف حيث تستعمله المدن الأوروبية لتعزيز السلامة المرورية والتحكم في حركة المرور عن طريق تصميمات مبتكرة من خلال تقنية تسمى " street cal men techniq" بحيث يتم وضع المجسمات و رصف الشارع و تصميمه بطريقة تخلق خداعا بصريا يشعر معه السائق أن الطريق سيضيق فيقوم بتخفيف السرعة، و يمكن ملاحظة ذلك بكثرة في المدن الايطالية لأنها مدن تاريخية.

كما تستعمل الأرصفة كذلك في المدن الأوروبية في العروض الجمالية و مسرحا للفرق الفنية و متنفسا للتعبير عن الرأي العام و مكان للترفيه و ممارسة الرياضة و بناء المجسمات التعبيرية التي تتزامن مع



الأحداث المهمة مما يضيف للأرصفة أبعاد جمالية وتصبح بذلك أداة جمالية ووسيلة إعلامية مهمة مع المحافظة على وظيفتها الأساسية و هي عبور المشاة من مكان لآخر و بالتالي صار الرصيف واستخداماته يعبر عن هوية المدينة و المجتمع، فإذا رأيت عرضا فنيا على رصيف فالاحتمال الأكبر انك في أوروبا و إذا رأيت أسواقا و بضائعا فأنت في الأغلب في إحدى المدن العربية .

### 1.6. الاستعمالات التجارية للرصيف:

تتمثل في استخدام الرصيف للوظيفة التجارية و المتمثلة في المطاعم و تموضع المشاوي في منتصف الرصيف و عرض السلع، إذا لم تقنن هذه الممارسات تؤدي إلى عرقلة حركة الراجلين و استحالة العبور في بعض الأحيان و التحول إلى استعمال الطريق المخصص للسيارات و المركبات .

#### الصورة رقم6: مطاعم في إحدى الشوارع الجزائرية على طول الأرصفة



المصدر : أيمن شكيب 2016

لا يهتم التجار و الباعة لحقوق المشاة في التنقل، فقد أصبح من الأمر جد العادي استغلال الرصيف من طرف الباعة أكثر ما هو مستغل من طرف المواطنين مما يعرقل حركة السير بشكل كبير و غير مريح للمشاة.

#### الصورة رقم7: الاستغلال الجائر و غير القانوني للرصيف من طرف التجار.



المصدر : أيمن شكيب 2016

## 2.6. تحول الرصيف من مجال لتنقل الراجلين إلى موقف للسيارات :

مع التزايد الكبير لعدد المركبات السياحية وغياب مواقف السيارات، بالإضافة إلى ضيق الطريق أحيانا و غياب الرقابة الأمنية، أصبح من الصعب التنقل في الرصيف إن لم يكن من المستحيل في المدن الجزائرية بسبب التوقف العشوائي للسيارات فيه.

الصورة رقم 8 : استعمال الرصيف كموقف للسيارات



المصدر : أيمن شكيب 2016

كما أصبح من المألوف عند التجار احتلال كامل الرصيف لغرض عرض سلعتهم المختلفة (خضر و فواكه، ألبسة، ألعاب الأطفال، أواني منزلية ) ظنا منهم بأنه حق مكتسب و ليس تعدي على حريات الآخرين .

الصورة رقم 9: استعمال الرصيف في عرض السلع و البضائع.



المصدر : أيمن شكيب 2016

## 3.6. استغلال الرصيف في عرض اللوحات الاشهارية و الاعلانية :

يتم استغلال جزء من الرصيف في عرض اللوحات الاشهارية و الاعلانية سواء من طرف أصحاب المحلات للإشهار بموقع محلاتهم أو من طرف البلديات، إلا أن المشكل ليس فقط استعمال الرصيف



لهذا الغرض بل في بعض الأحيان توضع هذه اللافتات و لا يتم استغلالها و تصبح مهملة و بالتالي تضيف منظر بشع على الرصيف .

الصورة رقم 10: استعمال الرصيف في عرض اللوحات الاشهارية



المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 4.6. استعمال الرصيف كامتداد لورش البناء:

يبقى تواجد مواد البناء على الرصيف يمثل عاملا سلبيا جدا و مصدرا لازعاج الراجلين، فالكميات الكبيرة من الطوب المخصص للبناء يعطي منظر بشع و إعاقة كلية لحركة السير على الرصيف.

الصورة رقم 11: استعمال الرصيف في وضع مواد البناء.



المصدر : أيمن شكيب 2016



### 5.6. استعمال الرصيف في الأنشطة الحرفية كالنجارة :

تواجد بعض المواد الأولية لبعض الأنشطة التجارية على الرصيف كالنجارة والحدادة و التلحيم يؤدي إلى احتلال كلي للرصيف بالإضافة إلى خطر تواجد بقايا المسامير و كل المواد الحادة التي يمكن أن تؤثر على سلامة الراجلين.

#### الصورة رقم 12: استعمال الرصيف في الأنشطة الحرفية .



المصدر: أيمن شكيب 2016

### 6.6. استعمال الرصيف لركن مركبات الوزن الثقيل خاصة في المناطق الصناعية :

مع نقص للمواقف المخصصة لمركبات الوزن الثقيل، أصبح المقاولون وأصحاب المشاريع يقومون بركن هذه المركبات في المدينة و على الرصيف و هذا يشكل تعدي على حقوق الراجلين و إضفاء منظر سيئ للأحياء داخل المدينة.

#### الصورة رقم 13 : استعمال الرصيف لركن المركبات ذات الوزن الثقيل .



المصدر: أيمن شكيب 2016

### 7.6. استعمال الرصيف لإنشاء الحدائق:

نجد في بعض الأحيان تخصيص بعض المساحات من الرصيف لغرس الأشجار المظلة و حتى أشجار الزينة من اجل إعطاء صورة جميلة لطرقات المدينة.

الصورة رقم 14: استعمال الرصيف في تجهيز حدائق الزينة على طول الشوارع .



المصدر : Google .DZ..Books 2015

### 8.6. تأثيث الرصيف بإنارة عمومية و كراسي من اجل الراحة :

يستعمل الرصيف في غالب الأحيان كفضاء للراحة و الجلوس بحيث نجد مختلف الفئات الاجتماعية تستغل هذا الفضاء، منهم الشباب و الشيوخ، فنجد البعض منهم يجلس على هذه الكراسي لقراءة الجرائد و البعض الآخر لأخذ قسط من الراحة و هناك من يتصفح مواقع التواصل الاجتماعي و غيرها و يستعمل هذا الفضاء حتى في الليل خاصة في فصل الصيف.

الصورة رقم 15 : تأثيث الأرصفة و استعمالها كفضاء للراحة.



المصدر : Google .DZ..Books 2015



### 9.6 استعمال الرصيف كفضاء للفسحة بالنسبة للأطفال :

كما يستعمل الرصيف كذلك كفضاء للتسلية بالنسبة للأطفال و ذلك من خلال وضع العاب خاصة بهذه الفئة (أرجوحة على سبيل المثال ) على طول الأرصفة و بالتالي يتحول دوره من فضاء عمومي مخصص للراجلين إلى فضاء خاص بالفسحة و التسلية للأطفال .

الصورة رقم 16 : الرصيف كفضاء فسحة للأطفال



المصدر : 2015 Google .DZ.Books

### 10.6 استعمال الرصيف لتهيئة مواقف الحافلات :

بينما أنت تسير على طول الأرصفة تصادف تواجد مواقف للحافلات أو بالأحرى نقاط وقف لخطوط النقل الحضري و شبه الحضري من اجل الراحة و الحماية من أشعة الشمس و ذلك باحترام المسافة القانونية المعمول بها في كل مدينة بين كل نقطة وقف و أخرى.

الصورة رقم 17 : وضع نقاط الوقف على طول الأرصفة .



المصدر : 2015 Google .DZ.Books

## 7. الإطار التشريعي لتهيئة الأرصفة :

تعتبر مخططات استعمالات الأراضي من أهم العلاقات المرئية و الواضحة في المدينة التي من خلالها يتم قياس تطور المدن وتطور تشريعاتها، و خاصة فيما يتعلق بشكل و مضمون الرابط و الروابط بين المبنى أو المباني و الطريق، من هنا جاءت أهمية الأرصفة و ممرات المشاة والجزر الوسطية و كافة عناصر و أثاث الطريق و تفادي كافة المعوقات و تلبية جميع احتياجات المدينة.

فقد حرصت جميع الدول لتحسين البيئة الجمالية و الفعالة للطرق و الأرصفة و ذلك من خلال سن الأنظمة و التشريعات المختلفة و المتعلقة بتوفير بيئة سليمة و آمنة لكافة فئات المجتمع من مستخدمي الطريق و الأرصفة.

فبالرغم من انه قد تم تعديل على نظام الأرصفة و الذي صدر مؤخرا و تعليماته الفنية الملحقة و المقرونة به، إلا أن لا النظام و لا حتى التعليمات في الجزائر لم ترتق لمتطلبات التصاميم العلمية و الهندسية للأرصفة و الطرقات و ممرات المشاة وغيرها و هذا يعود أولا إلى :

1. ضعف التعريفات والمصطلحات العلمية و التخطيطية و الهندسية الخاصة بالشارع أو الرصيف، و بالتالي يتضح لنا ضرورة وضع دليل عام للأرصفة و ليس فقد مجرد تعليمات تعتمد و تأخذ بالاعتبار الأبعاد التخطيطية و البيئية و الهندسية لتصنيف وسعات الشوارع أولا و كذلك سعات و أبعاد الأرصفة العلمية و المدروسة .
2. يشمل الدليل على أحكام و شروط عامة و يكون الدليل ملزما لكافة الجهات الحكومية و الخاصة من المواطنين و المستثمرين و المقاولين و المنفذين للمشاريع المتعلقة بالطرقات و الشوارع و الأرصفة من بناها التحتية و غيرها و مختلف تفاصيل هذه المشاريع.
3. يشمل الدليل على المعالجة الدورية للأرصفة القائمة و تحسينها و طرق صيانتها الدورية.

أهم ما جاء في (الإطار التشريعي) في الدول العربية منها الإمارات و قطر و السعودية و الجزائر لتهيئة الرصيف مايلي :

1-ينفذ الرصيف بواسطة مواد إنشائية آمنة لتجنب الانزلاق وبيئية لا تحتوي عناصرها على مواد تؤثر على البيئة.

2- أن لا يحتوي تصميم و تنفيذ الأرصفة على أية عوائق تؤثر سلبا سواء على حركة المشاة و الطريق.

3-أن يكون الرصيف ملائما للمقياس البشري و أن يحقق سهولة الحركة و أن لا يؤثر على حركة المشاة و المركبات .

4-مراعاة توفير مسارات حرة للمشاة و التنزه و الحركة في كافة الأماكن من الأرصفة العامة أو الحدائق و المتنزهات و المدن الرياضية (الساحات الرياضية).

5- مراعاة الاختلاف في أبعاد الأرصفة و نوعية و ألوان المواد المستخدمة من اطراف و بلاط في الأرصفة و ذلك حسب استعمالات الأراضي معتمدة بذلك على موقع الرصيف و استعماله في المدينة و أن لا يعتمد على سعة الشوارع فيها .

6- الاعتماد البيئي على طرق ووسائل التشجير للحد من التلوث و الانبعاثات الغازية و العناصر الكيميائية الضارة المختلفة و كذلك للحد من التلوث السمعي (الضجيج) و خلق بيئة سليمة من مصدات الرياح، و توفير الاحتياجات الطبيعية من الأكسجين في بيئة المدينة و كذلك في الحفاظ على درجات الحرارة و الرطوبة و تحسين البيئة المحلية للأحياء التخطيطية المختلفة و للحفاظ على الشعور البيئي المريح لدى مستخدمي الطريق أو الرصيف .

7- مراعاة فرق المناسبات بين مختلف ممرات الأرصفة و تراتبية الطرق.

8- تامين الجزر الوسطية و التقاطعات المرورية و كافة مستلزماتها من لوحات إرشادية واضحة و مرئية و غير معيقة لحركة السير و المشاة و تامين متطلبات الرؤيا على زوايا و المنعطفات و بطرق علمية و هندسية.

9- تامين التقاطعات المرورية و حسب الحاجة بالمطبات اللازمة و الإرشادات الضوئية و مواقع عبور المشاة الآمنة و خاصة لنوي الإعاقات المختلفة .

10- تامين الإنارة اللازمة سواء للأرصفة أو على الجزر الوسطية و الطرقات و الشوارع و استخدام قدر الإمكان من وسائل الطاقة الحديثة للإنارة سواء من الوسائل التي تعمل بالطاقة الشمسية أو طاقة الرياح .

11- العمل على تنفيذ المخططات التفصيلية الدقيقة للأرصفة و الشوارع شديدة الانحدار و تبيان طرق الحد من الآثار الجانبية السلبية على الأرصفة من خلال استخدام كافة وسائل الأمان التصميمية و الهندسية لتلك المواقع .

12- إعداد و تنفيذ كافة المتطلبات المتعلقة بتصريف المياه السطحية سواء من خلال الأرصفة أو القنوات المخصصة لتلك الغاية و الواقعة ضمن الشارع و سبل حمايتها و سبل حماية المشاة من آثار المياه السطحية .

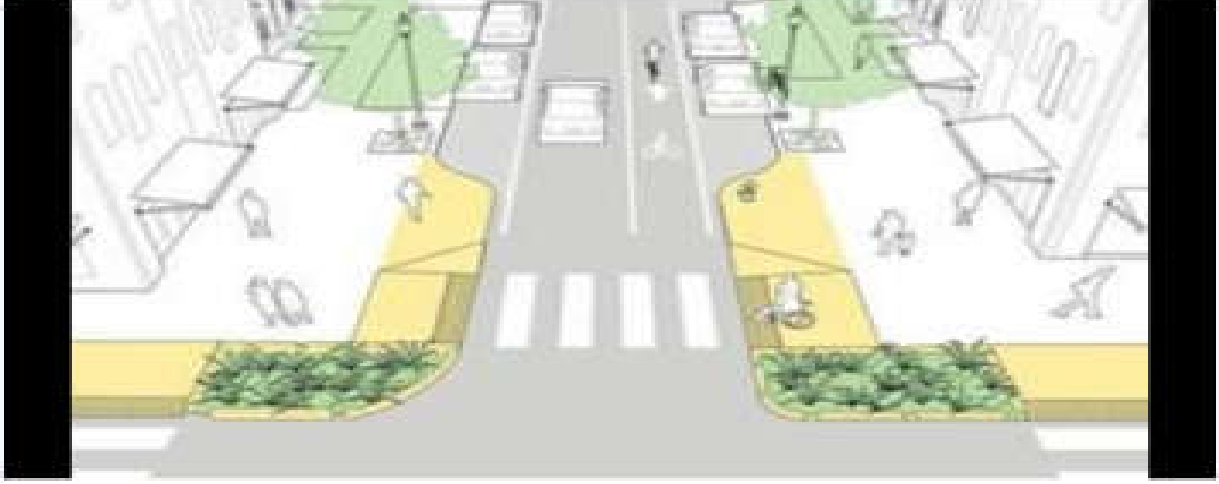
## 8. تأثير الرصيف على حركة المشاة :

يحتل الرصيف أهمية بالغة كعنصر عمراني في المدن و القرى و يعتبر جزء مكملا للطرق و الشوارع داخلها، حيث ينظم حركة المشاة و يوفر لهم الحماية اللازمة من أخطار المركبات و يشكل الرابط المهم بين الطريق و المباني المطلة عليه، و لقد أخذت الأرصفة و الجزر اهتمام المخططين و المعمارين و المهندسين و ذلك بتطويرها و وضع المواصفات الهندسية لها لتحسين مظهرها و توفير عنصري الراحة و الأمان بها و استخدام المواد الملائمة لتشييدها .

ولا شك أن تحسين بيئة المشي يتطلب إيجاد أرصفة أكثر آمنة و ملائمة للتنقل بين المتاجر و عبور الطرق و التقاطعات، و بالتالي يكون الرصيف مريحا و آمنة و جذابا للمارة بحيث يحسن من مظهر الحي و المدينة

يشكل عام و يشجع المشاة على استخدامه و الشعور بالراحة و الأمان، و أن يكون خاليا من العوائق لتلبية العديد من الاحتياجات لمختلف فئات المجتمع و خصوصا المعوقين .

**الصورة رقم 18: استعمال الرصيف من مختلف فئات المجتمع .**



المصدر: صحيفة مال الاقتصادية 2017

إلا أن المواطن لازل يعاني من انشغالات عدة لأرصفة المخصصة للسير، مما يضطرهم إلى السير في الطريق المخصص للسيارات معرضين أنفسهم للخطر .

فعدم تنظيم الأرصفة تبعا لموقعها فمنها ما هو مكتظ بالبسطات و عربات الباعة خاصة في المناطق التجارية و منها ما يعاني نتيجة زراعة الأشجار على الأرصفة و التي لا تتناسب مع حجم الرصيف مما يضطر المشاة إلى السير على الشارع .

كما أن إحصائيات الأمن العام تشير إلى أن 40% من ضحايا حوادث الطرق من المشاة حيث صرحت الجمعية بان عدم وجود الأرصفة يساهم مساهمة كبيرة في وقوع الحوادث، و نتيجة الخطأ قد تكون فاجعة كبيرة أو أمر بسيط .

**الصورة رقم 19: احترام المسافة البنينة لتشجير الرصيف و الجزر الوسطية مدينة الرياض .**



المصدر: منتدى الزراعة السعودي 2014

يقول مصطفى عبد زيد في أحد مقالاته عن موضوع التجاوزات على الأرصفة و ما مدى تأثير الرصيف على حركة المشاة أن حق المواطن في الرصيف أصبح مغتصب في الحفاظ على حياته من المركبات كونه سيضطر إلى السير في الشارع، و بالتالي تعرضه لخطر الدهس و فقدان حياته أو إصابته بعاهة ترافقه مدى الحياة، مما لربما سيجعله عبئاً على أسرته مدى الحياة.

هل جلبت النفس البشرية للتهديد والوعيد لتستقيم؟ هل من الصعب معرفة الخطأ و الصواب و تقييم الوضع و السير على ضوئه؟

تساؤلات عديدة تظل تتداول بين المواطنين، إلى متى يبقى المواطن تحت ضغوطات غير مشروعة التي قد تعرض حياته و حياة أسرته للخطر في ظل سكوت السلطات المعنية.

**الصورة رقم 20: استعمال المواطن الطريق في التنقل بسبب احتلال السيارات للرصيف .**



المصدر: أيمن شكيب 2016

يعتبر الرصيف من أبسط و أهم مظاهر البنية التحتية للمدن , يعطي المشي على الأرصفة في أجواء ظليلة و سليمة للمشاة بهجة كبيرة للإنسان، و لا يمكن لأي مدينة التنافس على مستويات عالمية، دون الاهتمام باعتبارات ما يسمى عالمياً "القابلية للمشى" يرتبط بالرصيف مفاهيم عديدة ترتبط بالهدف الأساسي لوجوده، و هو أن يستطيع الإنسان التنقل بحرية و بسلامة لوجهته دون الحاجة لركوب أي وسيلة .

و هنا لابد من تعزيز مفهوم التنقيف المروري بحقوق المشاة و مدى الرابط الكبير بين نوعية الرصيف و مدى تأثيرها على حركة المشاة و السؤال المطروح هو: هل شوارعنا و طرقنا و أرصفتنا قابلة للمشى؟ و إلى أي مدى لدينا ثقافة حقوق و احترام المشاة؟.



الصورة رقم 21 : انتقال ذوي الاحتياجات الخاصة على الطريق .

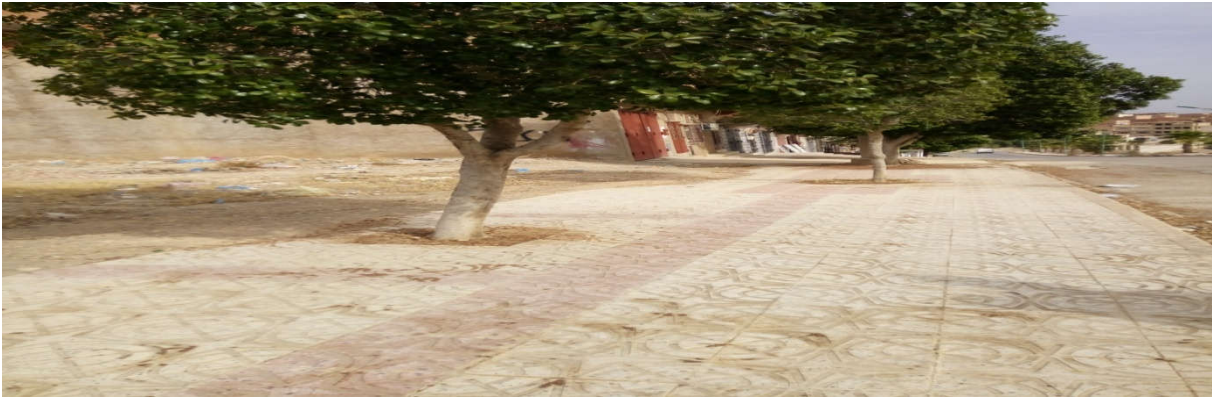


المصدر: أيمن شكيب 2016

تتعلق قابلية المشي بنوعية ممرات المشاة أو الأرصفة و الظروف المساعدة على التنقل بأريحية، حيث تعتبر قابلية المشي مفهوم مهم في التصميم الحضري المستدام حتى تكون الأرصفة تعزز حركة المشاة في الشوارع.

و للاعتبارات البيئية دور هام جدا، فهناك بعض الأمثلة للأرصفة غير الملائمة و التي تشغل الأشجار فيها المساحة المخصصة للمشاة، مما يجعل من صعوبة المشي بشكل مستقيم على الرصيف بسبب طريقة التشجير التي لا تأخذ بعين الاعتبار المساحة الخاصة بالمشاة، لسنا هنا معارضين على التشجير على العكس و لكن ينبغي التفكير في نوع التشجير و ارتفاعه من اجل خلق ظل للمشاة، و ليس تقزيم الأشجار أو وضعها بشكل يصعب من حركة مرور المشاة و ذوي الاحتياجات الخاصة، و ثم تعرضهم للخطر فكم من الحوادث التي حصلت بسبب نزول المشاة الطريق اضطرارا بسبب عدم ملائمة الرصيف أو ارتفاعه أو استحواذ التشجير لمساحة المشاة أو انخفاض و سوء التشجير و هكذا.

الصورة رقم 22 : التشجير العشوائي على طول الأرصفة



المصدر: تحقيق ميداني 2020.



التطرق للحديث عن الفوائد الاجتماعية والاقتصادية للرصيف ومدى تأثير الرصيف على حركة المشاة يمس جميع الجوانب، فهو يشكل أولا ارتباط وذكري بين الإنسان و المكان و ابرز مثال على ذلك تنقل طلاب المدارس من بيوتهم إلى المدرسة و ذكريات المشي و الأشجار على تلك الأرصفة و الكم الهائل من الذكريات الجميلة التي تحدث و تعزز الانتماء للمكان و جمالياته. و من جهة أخرى يشكل انتقال الطلاب مشيا على الأرصفة توفيراً في مصاريف النقل، و تعزيزاً للصحة و تعزيزاً لجودة الحياة في المدينة و كذا تعزيز السياحة و زيادة قيمة العقار.

فغالبا ما يزداد الطلب على المخططات السكنية ذات القابلية للمشي حيث أن وجود أرصفة قابلة للمشي تتخطى الجوانب الصحية و الاجتماعية فهي أيضا تساعد على زيادة الشعور بالفخر و زيادة العمل التطوعي و الصحة النفسية الاجتماعية.

و مما سبق نستخلص أن العلاقة الموجودة بين طبيعة الرصيف و طبيعة تأثيرها على حركة المشاة هي علاقة جد عميقة، لا يمكن تحديد معالمها لولا الغوص في التفاصيل الدقيقة اللامادية التي تؤثر في نفسية المشاة و تجعلهم يتأثرون إلى حد كبير بجميع معايير الأرصفة التي لربما تجعله مرتاحا خلال القيام بتنقلاته اليومية أو تجعله غير راض و منزوع من نوعية هذا الرصيف التي يفر منها في معظم الحالات إلى الطريق معرضا بذلك حياته للخطر.

## 9. مشاكل الرصيف ومختلف التجاوزات التي يتعرض لها:

### 1.9. إعادة تهيئة غير مخطط لها للأرصفة :

من أبرز مشاكل التهيئة الحالية للأرصفة هو التهديم الكلي للرصيف القديم و إعادة بنائه من جديد في حالة تدهوره، و المشكل الأكبر هو استعمال مواد بناء غير صالحة و ليست في المستوى المطلوب و التي تتأثر بأبسط العوامل الطبيعية كالأمطار (عدم مراعاة المعايير الأساسية لخلط الاسمنت مع الرمل لتكوين سطح الرصيف).

بالإضافة إلى عدم إحاطة الأشجار كليا بأحواض خاصة بها و ترك الاسمنت حولها بصفة يمكن أن تؤدي بضياع هذه الأشجار و فقدانها.

الصورة رقم 23 : عدم إحاطة الأشجار الذي يؤدي إلى ضياعها



المصدر: تحقيق ميداني 2020 .

### 2.9. عدم مراعاة معايير تصميم الرصيف لذوي الاحتياجات الخاصة :

من أهم المعايير التي لا يؤخذ بها بعين الاعتبار في انجاز الرصيف هي الحافة و المنحدرات حتى يتمكن ذوي الاحتياجات الخاصة من استعمال الرصيف و التنقل عليه، مما يضطرهم إلى التنقل على مستوى الطرق المعبدة الخاصة بالمركبات، مما يشكل خطرا عليهم.

الصورة رقم 24: عدم مراعاة المعايير المطلوبة في انجاز الحافة



المصدر: أيمن شكيب 2016

### 3.9. محاولة إضفاء منظر جمالي و النتيجة سلبية :

قد يكون مالك المنزل أو المحل المجاور للرصيف بصدد محاولة إضفاء بعض الجمالية على الرصيف، هذا الذي قد يتحول إلى احتلال كلي و استحالة العبور و ممارسة الوظيفة الأولى و الأساسية للرصيف و هي التنقل .

الصورة رقم 25 : تملك الرصيف باستغلال شخصي



المصدر : أيمن شكيب 2016

#### 4.9. تهديم التبليط :

يكون تبليط الرصيف معرضا للتهدم و الضياع إن لم تكن المواد المستعملة ذات جودة عالية بالإضافة إلى مشكل غياب حملات التهيئة و التنظيف .

الصورة رقم26: تهمد تبليط الرصيف و غياب التهيئة



المصدر: تحقيق ميداني 2020.

#### 5.9. استغلال الرصيف لإنشاء حدائق خاصة و غلقها :

أصبح الاستيلاء على المساحات الصغيرة المجاورة لبعض المنازل أمرا عاديا لبعض السكان، بالتأكيد زراعة هذه المساحات بالأشجار المظلة أمرا جيدا و لكن غلقها كليا و جعلها خاصة هذا أمر سلبي جدا .

الصورة رقم27: تسييج الرصيف للاستعمال الشخصي



المصدر: أيمن شكيب 2016



## 6.9. درج المحلات و تعديه على الرصيف :

يمكن للدرج أن يكون عائق للراجلين بحيث يكون تصميمه عموديا على قارعة الرصيف و هذا يؤدي بالراجلين للانتقال إلى الطريق مباشرة، مما يعرضهم للخطر من المركبات .

## 7.9. بقايا مواد البناء و التلوث بسبب انتشار الأوساخ:

عدم وجود هيئة مختصة لمراقبة عمليات البناء و تأثيرها على الرصيف يؤدي إلى عدم اللامبالاة من البنائين و أصحاب البنايات بنظافة الرصيف و بقايا مواد البناء التي يسهل انتقالها إلى الرصيف .

## 8.9. تواجد بعض حاويات النفايات على طول الأرصفة :

تواجد الحاويات ذات الحجم الكبير على طول الأرصفة تبدي منظر سيء للأحياء و خاصة الأرصفة مما يسبب استياء الراجلين أثناء التنقل على الرصيف .



الصورة رقم 30 : تواجد حاويات النفايات على مستوى الأرصفة  
المصدر: أيمن شكيب 2016

الصورة رقم 29 :بقايا مواد البناء التي تلوث الرصيف

الصورة رقم 28: استغلال الدرج لاحتلال الرصيف

## 9.9. احتكار السيارات على الأرصفة كمواقف بطريقة غير قانونية :

أصبح من المألوف سيطرة السيارات على الأرصفة في ظل غياب المواقف، أو بالنسبة للمواطنين القاطنين على قارعة الطريق استغلال الرصيف في وقف مركباتهم و كأنه ملك خاص و هذا الأمر يسبب عرقلة السير للمشاة و يدفعهم لاختيار المشي في الطرقات رغم خطورة الوضع .

الصورة رقم 31: تحول الرصيف لموقف سيارات



المصدر : أيمن شكيب 2016

### 10.9. مشكل أعمدة الإنارة :

تمثل الإنارة عامل أساسي من عوامل تشكيل الرصيف، فغياب هذا العامل يشكل خلل في تركيبية الرصيف و حدوث مشاكل من أهمها غياب الأمن في المناطق المظلمة و صعوبة التنقل داخل هذه الأماكن، بالإضافة إلى أن عدم الاهتمام بحالة أعمدة الإنارة قد يشكل خطر على سلامة الراجلين خاصة الأطفال الصغار منهم .

الصورة رقم 32 : خطر أعمدة الإنارة على الرصيف



المصدر: تحقيق ميداني 2020.

### 11.9. وضع السياج على طول الأرصفة بطريقة تعسفية :

يمكن لتسييج الرصيف أن يكون عامل سلبي و ايجابي في نفس الوقت و هذا حسب سبب الاستعمال لكن في معظم الأوقات يكون تأثيره سلبي لان فيه تعدي على الملكية العامة لهذه المساحة العمومية قصد الاستعمال الشخصي .

الصورة رقم 33 : تواجد السياج على طول الرصيف



المصدر: [www.lyjiafrp.en.alibaba.com](http://www.lyjiafrp.en.alibaba.com)



## 12.9. محركات كبيرة الحجم تحتل الرصيف:

دليل على عدم المبالاة و غياب المراقبة و الوعي من طرف السكان، فتمثل هذا المحرك الذي يعتبر محرك لتوليد الكهرباء قد لا يكون مجرد عائق , فهو يمثل أيضا مصدر خطر على الراجلين و خاصة الأطفال الصغار منهم .

## 13.9. احتلال المتشردين لقارعة الطريق بطريقة عشوائية:

أصبح من الأمر جد العادي و في السنوات الأخيرة احتلال قارعة الأرصفة و خاصة في طرقات الرئيسية الكبرى من طرف المتشردين و المتسولين لامتهان مهنة التسول و السكن والنوم على طول الأرصفة مما يعرض حياة المواطنين للخطر. حيث أنه في بعض الحالات ما يكون هؤلاء المتسولين جد خطرين على المارة و قد يعتدون عليهم.



الصورة رقم 35: استقرار المتسولين و المتشردين على طول الأرصفة

المصدر Google .DZ.:Books

الصورة رقم 34: تموضع بعض المحركات الخطيرة على الرصيف

المصدر: أيمن شكيب 2016

## خلاصة الفصل الأول:

لقد تطرقنا في هذا الفصل إلى تحديد مجموعة من التعاريف و المفاهيم، المتعلقة بموضوع الدراسة وكذا المفهوم الدقيق للرصيف و مكوناته و أهم تفاصيله، هذا الذي أدى بنا إلى معرفة كل الخصائص التقنية و الهندسية لتصميم الأرصفة التي تقوم على توجيه مسيري و مخططي المجال العمراني في التخطيط الأمثل للرصيف. كما كان لدراسة الأبعاد التاريخية للرصيف دور كبير في إعطاء نظرة عامة، عن أهم مراحل تطور الرصيف منذ القديم، و كيف تطور هذا المصطلح عبر الأزمنة، ليغير تعاليم التخطيط المعماري للشوارع و المدن الكبرى و يصبح الشريان الرئيسي لعملية تخطيط المدن الحديثة .

يعتمد تخطيط الرصيف على عدة جوانب نذكر منها : الجانب التقني الذي يختص في تحديد المعالم الهندسية للرصيف فيما يتعلق بالعرض الفعال، العرض الأدنى الفعال و المسافة الخالية للرصيف .

و الجانب الجمالي الذي يعد هو الآخر عنصر فعال في تحسين الصورة البصرية و السمعية البيئية للمستعملين و في الأخير جانب الحماية و الذي يمكن الرصيف من تأدية وظيفته الأساسية، مع محاولة تخطيطه حسب مبادئ التنمية المستدامة .

لقد حدد الإطار التشريعي للأرصفة أهم العناصر الأساسية المتعلقة بالرصيف و خصائصه، ووضح مدى تأثير الرصيف على حركة المشاة، من خلال العلاقة الوطيدة التي تربط بين طبيعة الرصيف و طبيعة تأثيرها على حركة المشاة .

و هذا ما تم الوصول إليه، من خلال طرح جملة من المشاكل و التجاوزات التي يمكن أن تؤثر سلبا على الوظيفة الرئيسية للرصيف، و بالتالي التأثير السلبي على مستعمل الرصيف في حياته اليومية .

# الفصل الثاني

" الديناميكية الحضرية لمجموعة غليزان

تأكيد لدور المركز و تطور الضواحي "

## مقدمة :

تعتبر المدن من أبرز الظواهر البشرية، كونها تمثل مركز التجمعات السكانية والتي لا يمكنها تأدية وظائفها في غياب حركة السكان و تنقلاتهم اليومية، لذا فان هذه الاستعمالات نسجت لها عبر التاريخ و داخل المدينة شبكة من الشوارع و الطرق و الممرات و الأرصفة لإدامة صلة التفاعلات فيما بينها، و امتد نطاق التأثير الحضري و الاقتصادي و الاجتماعي للمدينة إلى ابعد حدودها.

أدى النمو السكاني الكبير الناتج عن الزيادة في معدلات النمو الطبيعي و الهجرة من الريف إلى المدن، لتوسعها و امتدادها و زيادة درجة التحضر فيها إلى بروز عدة مشاكل و اختلالات في اغلب مدن العالم و من بين هذه المشاكل نجد في مقدمتها مشكل الإسكان، و يليه مباشرة المشكل المتعلق بالتنقلات بفعل الكثافة العالية، التركيز السكاني و زيادة الحركة، سوء تهيئة و تجهيز المنشآت التي تحقق السيولة الحركية و التي في مقدمتها الطرقات و الأرصفة بصفة خاصة.

سنحاول في هذا الفصل التطرق إلى الديناميكية الحضرية التي عرفتها مجموعة غليزان خصوصا بعد ترقيتها إداريا سنة 1984 إلى مقر ولاية، و أثرها على توسع شبكة الطرقات و الأرصفة من خلال دراسة حيينهما مركز المدينة وبرمادية.

## المبحث الأول : غليزان ; من المدينة إلى المجموعة

### 1. موقع جغرافي بأبعاد تاريخية :

تقع مجموعة غليزان في الإقليم الشمالي الغربي للبلاد، تمتاز بموقعها الاستراتيجي كونها تربط بين المراكز الرئيسية في الغرب و وسط البلاد، يحدها من الشرق ولاية شلف 89 كلم و من الغرب ولاية معسكر 67 كلم يرجع تاريخ مدينة غليزان لزمان مملكة النوميديين ما بين 213 و 203 ما قبل الميلاد و اسمها القديم "مينا" مشتق من وادي مينا الذي شيدت على ضفتيه.

حاول مؤرخو الفترة الاستعمارية أن يسندوا تسمية مينا للمستعمرين الرومانيين لكن بعض المؤرخين كرفاف، كادنا، كنوت في سنة 1754 ، قد أكدوا عدم صحة المحاولات المبررة لتاريخ مينا التي تبين أنها قد وجدت قبل الاستعمار الروماني، و قد أكد "ابن خلدون" في كتابه "العبر" أن قبيلة بربرية كانت تسكن في منطقة مينا المعروفة باسم "العلمين" سنة 1940 ق.م و كانت موجودة كذلك مع تاريخ ظهور الاستعمار الروماني حيث تركز في ضفاف وادي شلف و غرب مينا حيث أقام مخيمات كمخيم "قادومسترا" جديوية حاليا و مخيم مينا غليزان حاليا، ومخيم "بلانباراسدوم" يلى حاليا .

وقد تعددت الآراء و اختلفت حول أصل كلمة غليزان فاسمها الأول كان "مينا" و هناك من يقول أنها مصطلح إغريقي يعني الهضبة المحروقة أو الحارة "اغيل-ازان" .

و البعض الآخر يقول أن معنى "اغيل -ازان" بالبربرية يعني "مكان الأسد"، بينما يذهب آخرون إلى أن التسمية نسبت إلى ضابط فرنسي "غليزان" لأنه لم يكن موجودا قبل الاستعمار الفرنسي.

الصورة رقم 36 : غليزان في سنة 1780 م



المصدر : عرب و عروبة الغرب الجزائري، 1780م

## 2. نمو عمراني متواصل ومتسارع :

توسعت مدينة غليزان وفق مراحل عديدة و متباينة زمنيا ومجاليا حتى احتوت القرى الصغيرة المجاورة لها وأصبحت تشكل مجموعة واحدة يمكن تلخيصها كالآتي :

### المرحلة الممتدة من 1850 إلى غاية 1900:

قامت القيادة الفرنسية في سنة 1851 ببناء حصن صغير على الربوة التي تقع عليها المدينة، ثم بعد مرور سنتين في 3 جوان 1853 تم وصول أول دفعة من المهاجرين الأوروبيين إلى المدينة. ثم تم إقرار بناء مركز عمراني لصالح 4000 نسمة من المستوطنين عام 1857 وهو مركز المدينة الحالي، أنشئ جسر جديد في سنة 1869 يربط المدينة مع المدن الغربية للبلاد، بعد أن أنجز سد صغير لتوفير المياه سنة 1859.

أصبحت غليزان مركزا للبلدية في 6 جويلية 1869، حيث استفادت من عدة مرافق كمستشفى، كنيسة، مدرسة، مركز للدرك و محطة نقل المسافرين. ثم تم إنشاء خطين للسكة الحديدية في السنة الموالية 1870 ، الأول يربط غليزان بوهران غربا و العاصمة شرقا، أما الثاني فيربط غليزان بتيارت جنوبا و مستغانم الشمال الى الجنوب.

مع مطلع القرن 20 العشرين ظهر حي جديد خاص باليد العاملة الجزائرية سمي بحي الزوج أو ما يعرف حاليا بحي القرابة حيث يتميز بطابع محلي جزائري (الحوش).



### المرحلة الممتدة من 1901 إلى غاية 1956:

عرفت هذه المرحلة إقامة شبكات لقنوات الري وتأسيس معامل التعليب والتصبير الخاصة بالزيتون و الخضر (SOJEDIA)، كما تم فيها أيضا في عام 1925 انجاز أول ساحة عمومية و أول مطحنة. زيادة على ذلك ونتيجة لتزايد الهجرة الداخلية نحو المدينة سنة 1929 أدى ذلك إلى ظهور حي فوضوي سمي بـ حي الرق جنوب المدينة، وأنجزت ساحة عمومية و محطة أخريتان في سنة 1930.

### المرحلة الممتدة من 1957 إلى غاية 1971:

شهدت المرحلة تغيرات جذرية حيث نجدانه في عام 1957 تم ترقية المدينة إداريا لتصبح مركز دائرة كما ظهر بها حي فوضوي سمي بـ "حي الطوب" نتيجة للزيادة الهائلة في النزوح نحو المدينة بسبب اندلاع الثورة التحريرية. كما ظهرت عدة أحياء وفق مشروع قسنطينة للإسكان و هي "حي الرايس"، "حي ديار الورد" و "حي الشوك"، كما تم إنشاء معلمين للنسيج و هما البوم و مابفي عام 1960.

بعد الاستقلال مباشرة و بعد ظهور عدة أحياء جديدة تم الاهتمام بالربط بشبكة الطرقات بين هذه الأحياء و المركز و بين المركز و الطريق الوطني رقم 23 و رقم 7 و استفادة المجموعة من مشاريع تنموية خاصة التي تخص الجانب الزراعي من مخازن و معصرة زيتون باعتبارها كانت تلقب بكليفورنيا الجزائر ما بين 1964 إلى غاية 1970 م

### المرحلة الممتدة من 1972 إلى غاية 1980:

عرفت المدينة أزمة سكنية خانقة مما أدى إلى ظهور نوع جديد من المساكن والذي يتمثل في البناء الذاتي، يمتاز بالمساحات الخضراء ونمط الفيلا، وظهرت أحياء جديدة أخرى تتمثل في "حي شانلي"، "حي عيسات ايدير"، "حي الإقامة" و "حي بنعمة".

### المرحلة الممتدة من 1983 إلى غاية 1993 :

عرفت هذه المرحلة انجاز المناطق السكنية الحضرية الجديدة (ZHUN) ضمن مخططات التهيئة و التعمير، حيث تم في عام 1981 تم بناء أول وحدة حضرية في حي الانتصار، كما ظهرت أحياء قانونية تختلف عن هذا النمط في كل من حي الرمان، برزقة، ديانسي (DNC)، و حي دالاس إلى جانب ذلك نجد ظهور مجموعة من الأحياء الفوضوية مثل حي الزراعية، حي شميريك و حي المحطة. تم ترقية غليزان إداريا في 4 فيفري 1984 إلى مركز ولاية. تم بناء أول بناية في المجموعة السكنية الجديدة برمادية (منطقة الدراسة) من الناحية الجنوبية سنة 1993.

كما شهدت المجموعة في هذه المرحلة توسع نحو الجهة الشمالية الشرقية والجهة الغربية وتشعب بعض المساحات على طول الطريق الوطني رقم 4 وذلك بسبب الأزمة التي عرفتها مدينة غليزان فيما يخص السكن مما دفع النازحون إلى البحث عن مكان يكون فيه ثمن القطعة الأرضية معقولا و أن لا يكون بعيدا عن مكان عملهم وكان المكان المقصود هو مجموعة بن داود وكان التوسع العمراني منظما نوعا ما، كما شهدت توطن منطقة ذات استخدام صناعي متمثلة في المؤسسة الوطنية لصناعة المراجل سنة 1987 بالإضافة إلى بعض التجهيزات كالمركز الصحي سنة 1983.

### المرحلة الممتدة من 1994-1999:

كان للظروف الأمنية التي شهدتها البلاد الأثر البارز في التوسع العمراني الذي عرفته المدينة، خصوصا مع زيادة النزوح الريفي الذي أدى إلى النمو الحضري الواسع تمثل في حي "سطل"، "السوق"، "النجاح" من الناحية الشرقية، و حي "شمريك"، "المحطة"، "الشارع الجميل" من ناحية الشمال، كما تم إعادة بناء حي "ديار الورد" بالكامل و ترحيل 140 عائلة كانت تسكنه إلى حي "عيسات ايدير"، ليتم بعد ذلك في عام 1998 إعادة تهيئة حي الزراعة الفوضوي من خلال إنشاء سكنات فردية.

### المرحلة الممتدة من 2000-2007:

تم خلال هذه المرحلة إنشاء سكنات خاصة بالمعاهد الجامعية، و أماكن إقامة الطلبة في كل من برمادية (منطقة الدراسة) و حي الانتصار في عام 2002، كما تم توزيع 1000 وحدة سكنية تتكون من طابقين بحيث كل وحدة سكنية تسكنها عائلتان و ذلك في حي برمادية جنوب المدينة.

### المرحلة الممتدة من 2008 الى غاية يومنا هذا:

عرفت هذه المرحلة تطورا ملحوظا وتوسعا كبيرا في مختلف المجالات، و ذلك من خلال تهيئة مختلف الأحياء الفوضوية و ظهور عدة تجمعات سكنية كحي سيميطل (SNMETAL)، كما تم تزويد مختلف أنحاء المدينة بشبكة من الطرق و عدة تجهيزات و مرافق عمومية. كما عرفت سنة 2008 افتتاح جامعة بمساحة تقدر بـ 8 هكتار في برمادية في عام 2012 تم افتتاح محطة حافلات جديدة.

تتكون المجموعة حاليا من مجموع المجمعات العمرانية التابعة لبلديات غليزان، بن داود و بلعسل، لا تزال هاتان البلديتان الأخيرتان على هامش التنمية مقارنة بعاصمة الولاية، تتطلب تهيئة مدمجة تسمح بإعادة تنظيم الشبكة الحضرية للمجموعة من خلال تحقيق التنمية المنسجمة للهيكلية الحضرية داخل المجموعة بغية تحقيق توازن وظيفي و مجالي لها، الأمر الذي تطلب إنشاء مجموعة، بالإضافة إلى مجموعة من الأسباب نذكر منها :

- توسع مدينة غليزان باتجاه الجنوب يسمح بوجود التحام مع مركز بن داود من ناحية و من ناحية أخرى يسمح بتحديد مختلف المشاكل السوسيو اقتصادية المتشابهة في كثير من الأحيان بسبب العلاقات القوية داخل المجموعة.
- التضامن ما بين البلديات يسمح بإعادة انتشار جزء من سكان بلديتي غليزان و بن داود نحو منطقة التحضر الوسيطة التي تم اقتراحها في مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمجموعة البلديات المعنية.
- قيود توسع غليزان تسمح للبلديتين بن داود و بلعسل بان تكونا مركزان للدعم المباشر لها ، الأمر الذي يبرر إنشاء المجموعة .
- كما أن عمليات التهيئة و التعمير للبلديات الثلاث ينبغي أن تكون ضمن إطار موحد يضمن التكامل و التضامن فيما بينها .

### 3. تجهيزات و هياكل قاعدية متعددة ومتباينة التوزيع مجاليا :

استفادت المجموعة من عدة تجهيزات ووظائف إدارية و خدماتية جديدة نتيجة الترقيّة الإدارية التي عرفتها غليزان باعتبارها مقر للولاية، منها التجهيزات التعليمية المتمثلة في المدارس الابتدائية و المتوسّطات

## الفصل الثاني: الديناميكية الحضرية لمجموعة غليزان تأكيد لدور المركز و تطور الضواحي

و الثانويات و المركز الجامعي احمد زبانه،بالإضافة الى المعهد الوطني للتكوين و التمهين . أما بالنسبة للتجهيزات الصحية فقد دعمت المجموعة بمستشفى ذو طاقة استيعابية اكبر، عيادة متعددة الخدمات، ومخبر طبي .

كما استفادت المجموعة من التجهيزات الرياضية خاصة الملاعب و دور الشباب، التجهيزات الثقافية من مساجد و مدارس قرآنية و زوايا .....الخ .

بالإضافة إلى التجهيزات السياحية المتمثلة في الفنادق و وكالات الأسفار السياحية .

خصصت المجموعة منطقة للنشاطات تم توزيعها على ثلاث مناطق عبر كامل المجموعة .

### الصورة رقم 37: منطقة النشاطات بلعسل – بوزقزة



المصدر: مونغرافيا ولاية غليزان 2019

### 4.مجموعة غليزان : نقطة تقاطع لشبكة طرقات ذات بعد وطني ومهيكله للمجموعة :

تعتبر مجموعة غليزان نقطة تقاطع لشبكة طرقات ذات بعد وطني ومحلي وتحتل بذلك موقعا جغرافيا متميزا عند تقاطع محورين رئيسيين (RN4-RN7) و الطريق الوطني رقم 23 بالإضافة إلى خطي السكة الحديدية وهران -الجزائر، مستغانم-تيارت)، تخدمها مجموعة من المحاور الطرقية الولائية الأخرى ( CW13- CW99). هذا يسمح لها بأداء وظائف العبور والتبادلات الاقتصادية و التجارية بين مختلف الأقاليم ، كونها معبرا أساسيا يربط الغرب الجزائري بباقي التراب الوطني.

تمتاز مجموعة غليزان بوجود محاور طرقية مهمة ، نذكر أهمها :

- ✓ الطريق الوطني رقم 4.
- ✓ الطريق الولائي رقم 13 الرابط واد الأبطال ببرمادية مرورا بغليزان نحو بلعسل بوزقزة.
- ✓ الطريق الوطني رقم 23 الرابط بين غليزان و تيارت.
- ✓ الطريق الوطني رقم 7 من بن داود نحو معسكر.
- ✓ بالإضافة إلى الطريق الاجتبابي بالجهة الجنوبية للمجموعة ، يمتد من النقطة رقم 8 مرورا ببرمادية نحو بن داود.
- ✓ الطريق السيار شرق- غرب الواقع على بعد 3 كلم في الجهة الشمالية لمقر المجموعة الرئيسية.
- ✓ خط السكة الحديدية الممتد من الجزائر العاصمة نحو وهران مرورا بمحطة غليزان كنقطة توقف.

## 5. نمو ديمغرافي متسارع ومحرك للتوسع العمراني :

شهدت مجموعة غليزان تطورا سكانيا ملحوظا عبر مراحل زمنية متتابعة نبرزها كالاتي :

**الفترة ما بين ( 1977-1998 ) :**

قدر عدد سكان المجموعة بـ 71533 سنة 1977 ليتضاعف مرتين سنة 1998 ليصبح يقدر بـ 136434 بعدما كان في سنة 1987 104877، بمعدل نمو (2.45%) و هو يفوق بشكل ملحوظ معدل نمو الولاية (1.68%). لا تزال الهجرة الداخلية من ابرز عوامل هذا النمو المتسارع للمجموعة حيث قدر معدل النمو للتجمع الرئيسي غليزان بـ 2.67% اما في بن داود بلغ 4.19% و بالنسبة لبلعسل قدر بـ 6.21% مع وجود حظيرة سكنية بلغت 25204 مسكن لكامل المجموعة سنة 1998.

**الفترة ما بين ( 1998-2006 ) :**

بين عامي 1998 و 2006 و نتيجة لتحسن الظروف الأمنية داخل المجموعة ، أصبح يقدر عدد السكان فيها بـ 165584 بمعدل نمو 2.45% بحيث يعتبر معدل نمو طبيعي خلال هاته الفترة ، مما يعطي إمكانية وضع فرضية للحفاظ على نفس الاتجاه في النمو و التزايد السكاني و الذي بدوره يؤثر على التزايد السكاني حيث قدر عدد المساكن بـ 25204 مسكن بما فيها 21681 مأهول بالسكان خلال سنة 1998. الجدول أدناه يوضح عدد السكان و المساكن خلال سنة 1998.

### جدول رقم 02: الحظيرة السكنية سنة 1998

البلدية	السكان	السكن	المساكن المأهولة	معدل شغل المسكن (TOL)
غليزان	110997	21673	17489	6.34
بن داود	14560	2000	2546	5.72
بلعسل	10877	1531	1646	6.60
المجموعة	136434	25204	21681	6.29

المصدر: ONS

## المبحث الثاني : مميزات منطقة الدراسة

### 1.التعريف بمنطقة الدراسة "حي مركز المدينة و حي برمادية " :

يقع حي مركز المدينة في الجنوب الغربي لمدينة غليزان، يمتد على مساحة تقدر بـ 27.5 هكتار، يحده من الشمال : حي عرابش عبد القادر و الطريق الوطني رقم 4، من الجنوب واد مينا و أراضي فلاحية، من الشرق : واد مينا و سد جديد قيد الانجاز، من الغرب : المنتزه (الزراعية).

خريطة رقم 2: حدود حي مركز المدينة

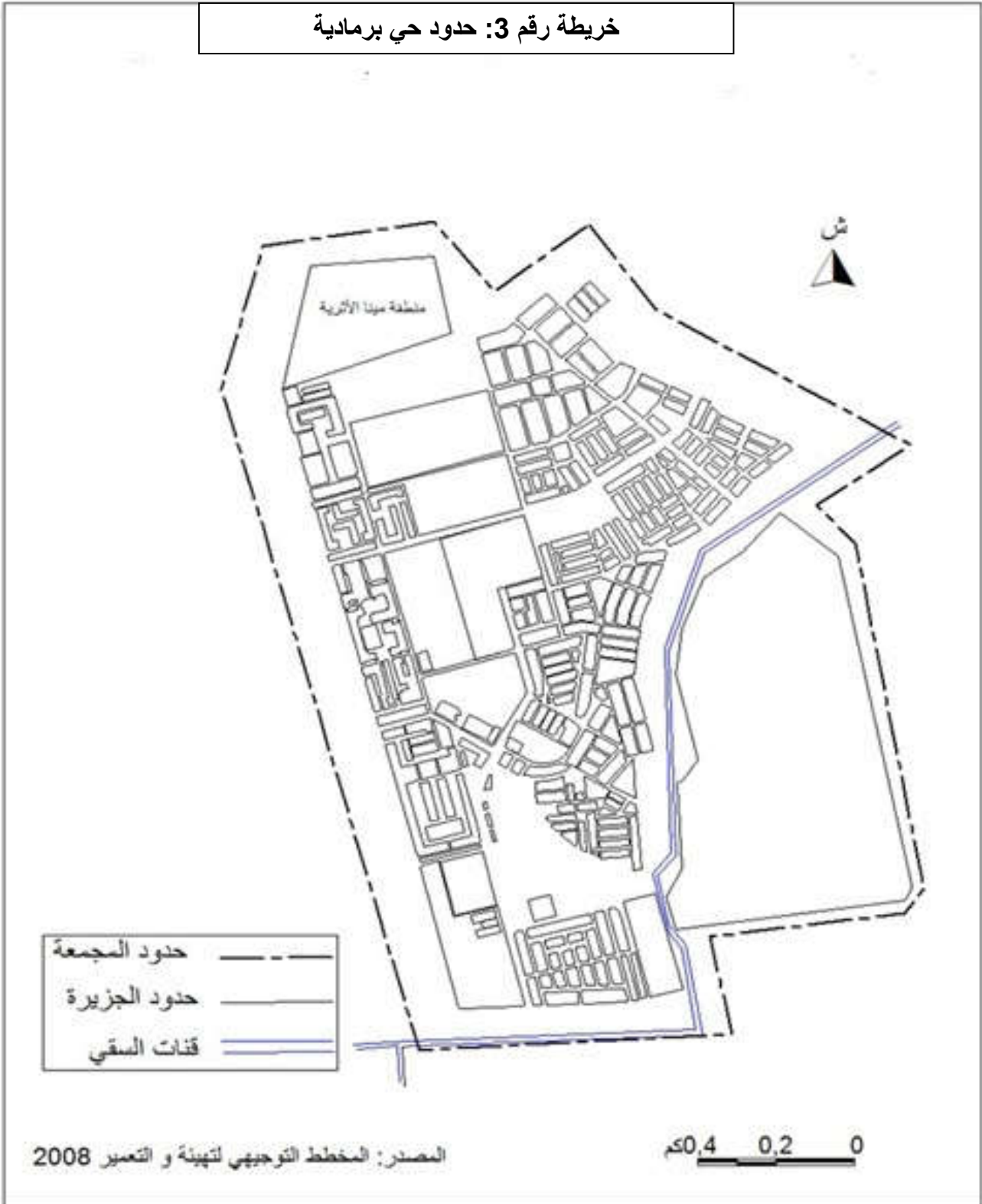




## الفصل الثاني: الديناميكية الحضرية لمجموعة غليزان تأكيد لدور المركز و تطور الضواحي

أما حي برمادية فينتمي إداريا إلى بلدية غليزان، يمثل همزة وصل بين مركز المدينة و بلدية سيدي محمد بن عودة نتيجة لموقعه على محور الطريق الوطني رقم 23، تقع هذه المنطقة في الجهة الشرقية لمجموعة غليزان، تبعد حوالي 3 كم عن المركز وتقدر مساحتها بـ 167.5 هكتار، تعتبر منطقة التوسعات الجديدة ، وبالنسبة إلى حدوده فهو محاط شمالا: بمركز مدينة غليزان، شرقا: إقليم بلدية دار بن عبد الله، غربا: إقليم بلدية بن داود وجنوبا إقليم بلدية سيدي محمد بن عودة.

خريطة رقم 3: حدود حي برمادية



## 2. نشأة مركز المدينة و برمادية :

يعد حي مركز المدينة النواة الرئيسية لتطور النسيج الاستعماري، قديم النشأة، يتصل بمحورين رئيسيين الطريق الوطني رقم 4 والطريق الرابط بين المستشفى القديم ومحطة السكة الحديدية. تتركز بهذا الحي عدة تجهيزات نذكر مقر البلدية، مقر الدائرة، البريد المركزي، بنوك، وكالات عقارية، مكاتب دراسات، مطاعم، أنشطة تجارية متنوعة... أما حي البرمادية :

فيعود تاريخ تأسيسه إلى سنة 1993، بعدما كان منطقة خالية تقدر مساحتها الإجمالية بـ 167.5 هكتار، بلغ عدد سكانه سنة 1995م حوالي 710 نسمة، يعتبر منطقة حديثة النشأة باعتباره امتدادا لمجموعة غليزان.

## 3. مراحل التوسع العمراني بمنطقة الدراسة:

تعود نشأة حي مركز المدينة إلى الفترة الاستعمارية و نظرا للتشعب المجالي الذي عرفته المجموعة من جهة و تزايد عدد السكان من جهة أخرى، و الذي يؤدي بدوره إلى زيادة الطلب على السكن، مما يتطلب إيجاد وعاء عقاري لامتناس هذا النمو، فكانت برمادية هي المنطقة المناسبة لذلك، فقبل 1993 كانت عبارة عن قطعة أرض خالية ذات مساحة تقدر بـ 167.5 هكتار .

توسعت منطقة البرمادية وفق عدة فترات زمنية، نبرزها وفق ثلاث (03) مراحل أساسية كالآتي:

### • مرحلة ما بين 1993 - 2000 :

خلال هذه المرحلة عرفت المنطقة توسعا عمرانيا كبيرا، وذلك من خلال إنجاز عدة مشاريع للسكنات الجماعية من طرف ديوان الترقية والتسيير العقاري، وإنشاء بعض التجهيزات كملحقة للبلدية ومركز صحي وفتح مدارس ابتدائية .

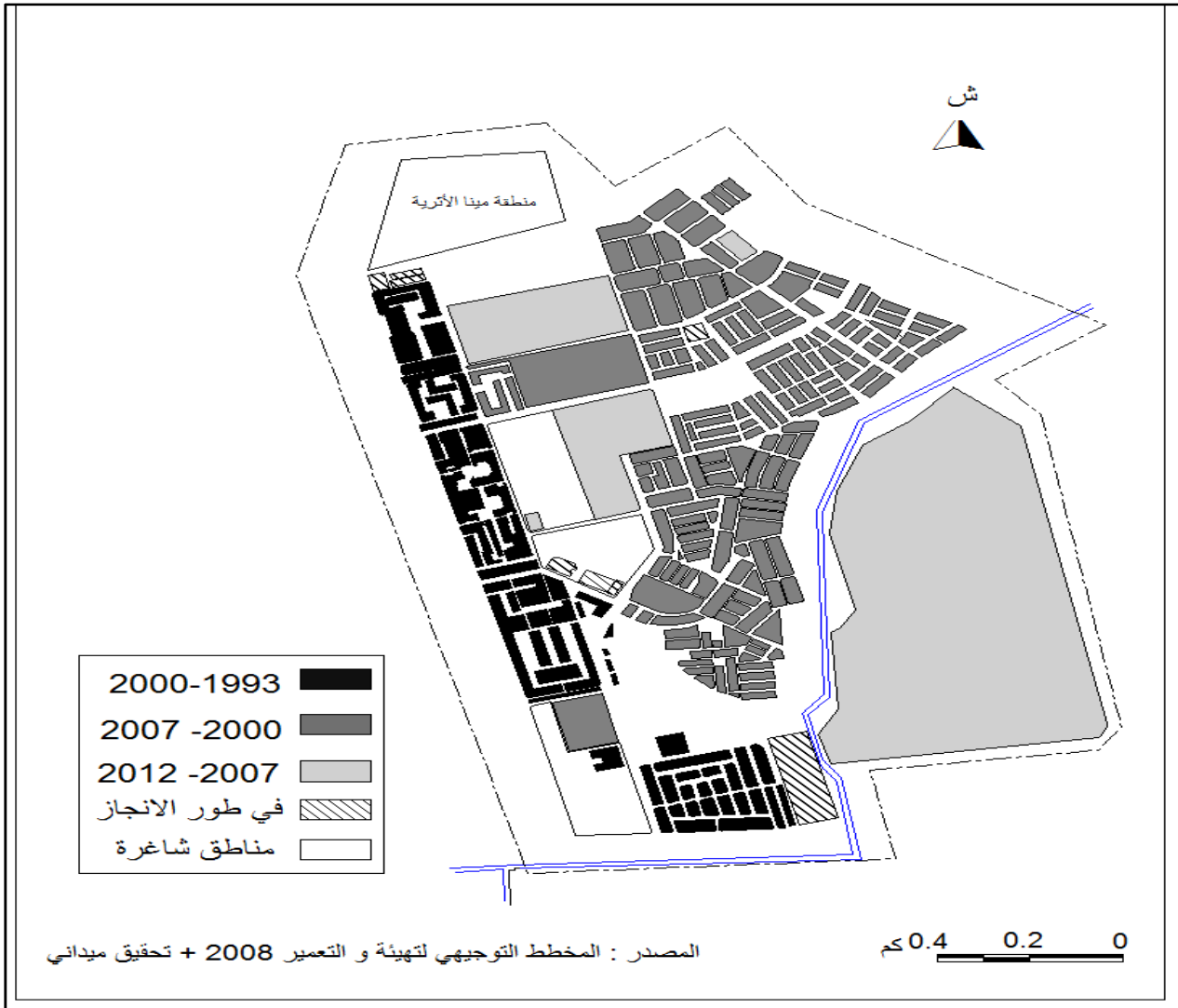
### • مرحلة ما بين 2000 - 2007 :

واصلت المجموعة توسعها المجالي بإنشاء بنايات أخرى وأحياء أخرى مثل برنامج 48 مسكن في إطار امتصاص السكن الهش، بالإضافة إلى بعض التجهيزات مثل قاعة العلاج، وفتح إكمالية وثانوية.

### • مرحلة ما بين 2007 - إلى يومنا هذا :

في هذه المرحلة تم افتتاح الجامعة بها سنة 2009 وإقامتين جامعتين واحدة بنات وأخرى ذكور، كما تم إنشاء عدة بنايات في إطار برنامج السكن التساهمي، وتم فتح عدة محلات تجارية، ولا تزال هناك عدة برامج سكنية و عدة تجهيزات في طور الانجاز. التوسع المجالي لمجموعة برمادية لا يزال مستمر وهناك عدة مشاريع مبرمجة على المدى المتوسط و الطويل، و ذلك حسب ما توضحه الخريطة (رقم 04)

خريطة رقم 4 : مراحل التوسع العمراني ببرمادية



4. مميزات منطقة الدراسة :

1.4.1. حي المركز :

- يعتبر النواة الأولى لتشكل المجموعة يتكون بشكل أساسي من سكن أروبي، بترتيب مستمر على طول الشبكة الحضرية، متعامدة، منتظمة، يبلغ ارتفاع المباني في المتوسط مستويين، ومع ذلك فان الجزء الجنوبي و الجنوب الغربي للنواة مبني في الغالب بطابق أرضي.
- الجزء الشمالي للنواة وصولا إلى خط السكة الحديدية مشغول بشكل أساسي بالسكن الفردي الأفقي بترتيب متقطع، يمثل كثافة سكانية منخفضة مقارنة بالأنواع الأخرى من المساكن.
- وجود العديد من التجهيزات سواء إدارية، أمنية، صحية، تعليمية و ثقافية موزعة بشكل جيد في المجال.
- تقتصر المرافق الرياضية في المركز على مركب رياضي و قاعة رياضية و عدد قليل من فضاءات اللعب.

- وجود العديد من الأنشطة التجارية المدمجة في المساكن على طول الشوارع الرئيسية و الثانوية لمركز المدينة ، أما فيما يخص البرمادية فنجد انه تم الاعتماد فيها على التعمير الوظيفي .
- كثافة المباني و الأنشطة التجارية في مركز المدينة أكثر منها في المركزية الجديدة البرمادية.
- وجود العديد من الأنشطة التجارية المدمجة في المساكن على طول الشوارع الرئيسية و الثانوية.
- نمط التحضر مبرمج.
- يتميز بالمخطط الشطرنجي لتقاطع الطرقات الأفقية و العمودية و أرصفة واسعة أفقية و عمودية.

#### 2.4.4. حي برمادية :

- يمثل النواة الجديدة لمجموعة غليزان باعتباره مركزية جديدة تدخل ضمن التوسعات الجديدة للمجموعة.
- عبارة عن مناطق سكنية حضرية جديدة ذات النمط الجماعي مع وجود بعض السكنات الفردية.
- وجود أنشطة تجارية جوارية ذات الاستهلاك اليومي.
- شبكة طرقات عشوائية و أرصفة غير منتظمة.
- التهئية المقترحة تهدف إلى خلق نسيج عمراني جديد متماسك، وظيفي و متكامل.

#### 5. مركز المدينة القلب النابض لمجموعة غليزان :

يعتبر حي مركز المدينة منطقة حيوية و نشطة بامتياز، و ذلك لعدة أسباب نذكر منها :

يمثل مركز المدينة نقطة مرجعية يمكن الاستدلال بها للسكان المتوافدين من و إلي المجموعة كما يعمل على ضمان الموصولية الجيدة في مركز المدينة بما يتيح تنقل الأفراد بكل سهولة و بالتالي فانه يعرف استخدام كبير و مكثف لهذا المجال من طرف مستعمليه.و يمثل المحور الرئيسي في المركز هو الطريق الوطني رقم 04 يمثل العنصر المهيكل للمجال حيث نجد فيه التجهيزات الكبرى و المهمة للمجموعة بحيث تجعلها قطب جاذب في إقليمها.كما يحقق نوع من التفاعل و التكامل بين مختلف أحياء المجموعة يترجم من خلال الأحجام الكبيرة للتدفقات المرورية، فمركز المدينة يعد القلب النابض للمجموعة.

#### 6.تطور سكان حي برمادية :

تهتم جغرافية السكان بظاهرة توزيع السكان وتباينهم المكاني، وتحليل ذلك التباين بالإضافة إلى اهتمامها بالحجم والتركيب والحركة والنمو معتمدة في ذلك على الأساليب الإحصائية والرياضية التي شاع استخدامها في الدراسات الإنسانية بصفة عامة.

#### جدول رقم 3: تطور سكان مجموعة برمادية

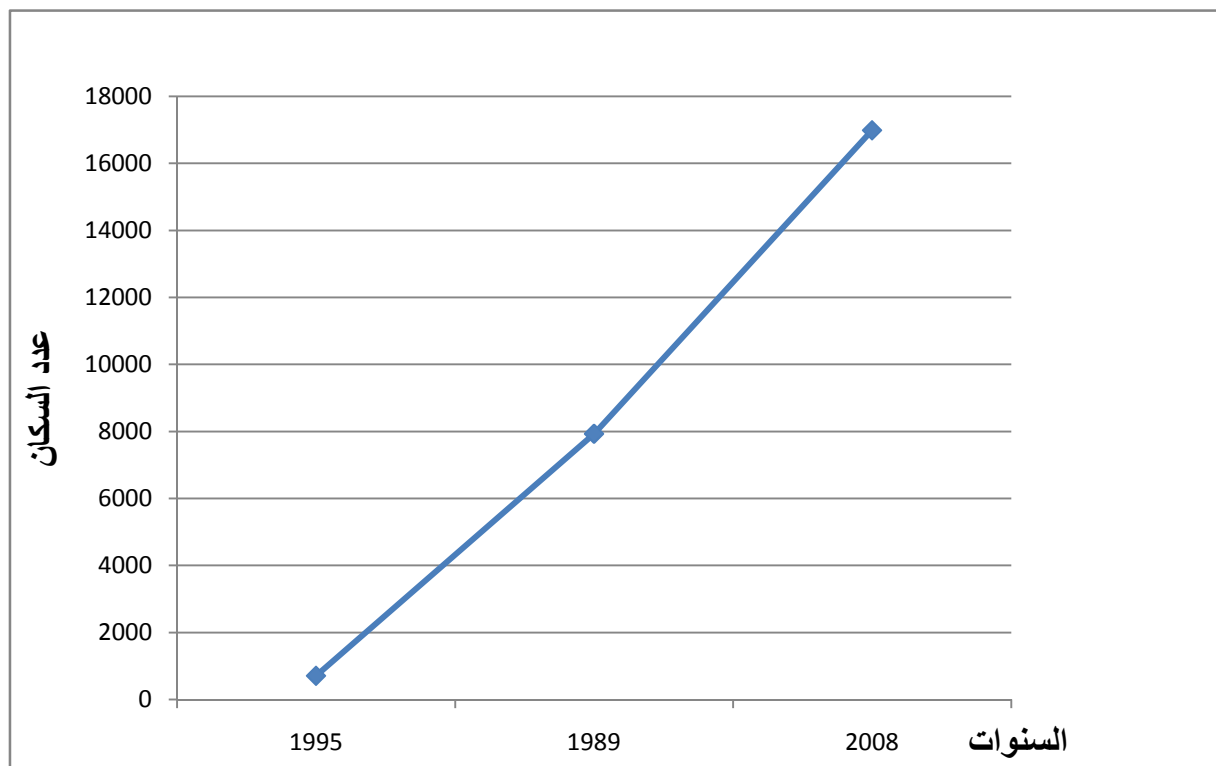
السنوات	1995	1998	2008
عدد السكان	710	7931	16986
الزيادة العددية	/	7231	9055

المصدر : مديرية التجهيزات العمومية

شهد حي برمادية منذ نشأتها نموا ديموغرافيا متسارعا، حيث ارتفع من 710 ساكن سنة 1995 إلى أكثر من عشر مرات في ظرف 3 سنوات ليصل إلى 7931 نسمة في سنة 1998 بزيادة تقدر بـ 7231 نسمة،

ثم تضاعف هذا العدد مرتين بين التعدادين 1998 - 2008 ليصل إلى 16986 نسمة ويعود هذا الارتفاع الكبير في عدد السكان إلى استقرار المواطنين بالمنطقة فقد شهدت نزوحا كبيرا لأصحاب القرى و الأحياء المجاورة بحثا عن الاستقرار و حياة أفضل من خلال ممارسة أنشطة ذات الدخل المضمون و المرتفع بعيدا عن النشاط الزراعي، إضافة إلى ذلك قدوم أفراد من مركز المدينة بحثا عن ملكية السكن المستقل والانفصال عن السكن العائلي.

الشكل رقم 10 : تطور سكان حي برمادية



المصدر : المصلحة التقنية للبلدية

### 7 - تطور الحظيرة السكنية ببرمادية:

الجدول رقم 4 : تطور عدد المساكن بالحي

السنوات	1995	2000	2008	2011
عدد المساكن	250	1722	4460	5330

المصدر : المصلحة التقنية للبلدية

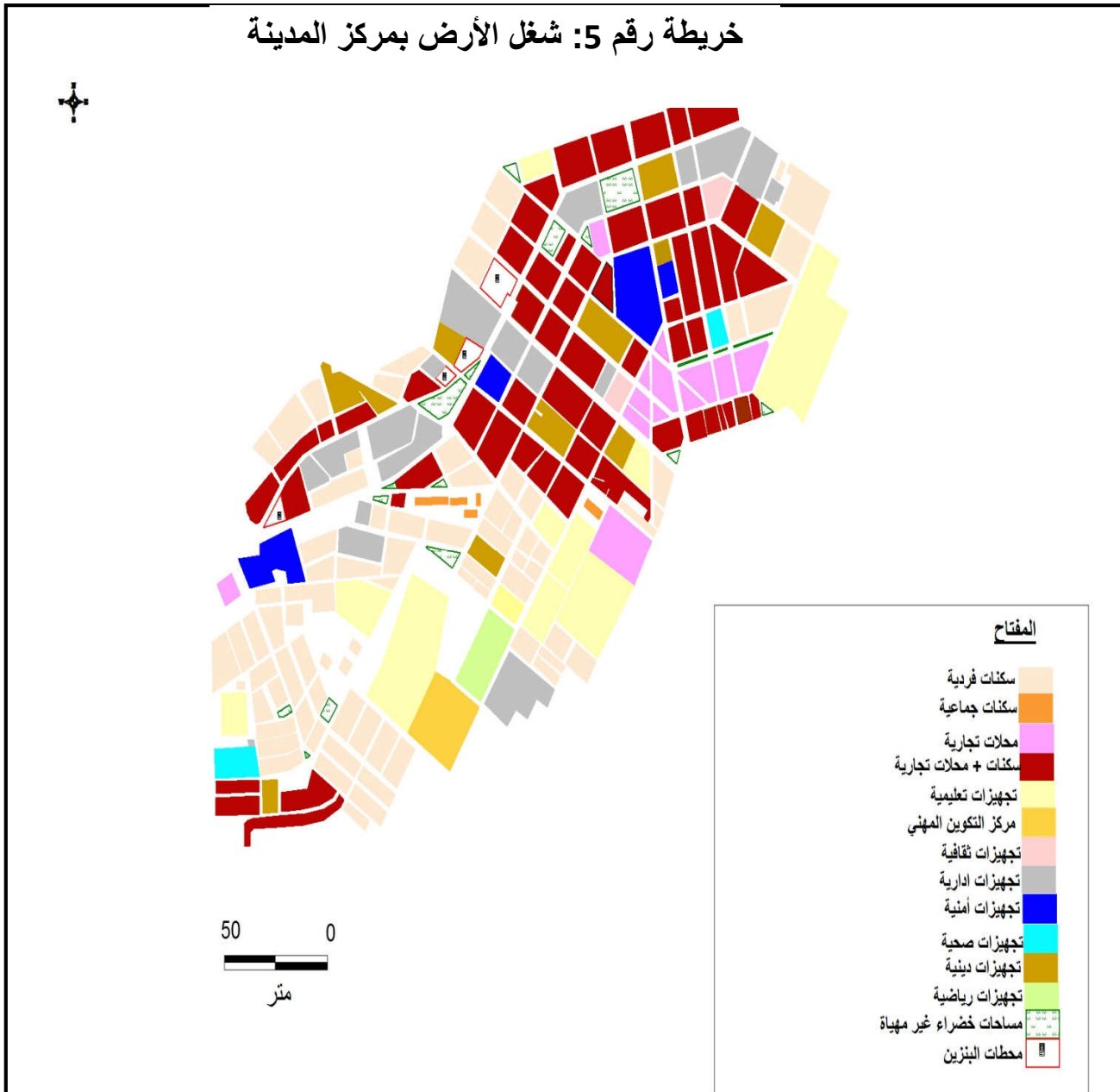
بلغ عدد المساكن بالحي 250 سنة 1995 وفي مدة لا تتجاوز 5 سنوات تضاعف هذا العدد حوالي 5 مرات ليصل إلى 1722 مسكن، وبقي هذا العدد في تزايد مستمر، حيث بلغ 4624 مسكن سنة 2008، أما خلال ثلاث سنوات الأخيرة فعدد المساكن المنجزة كان قليل حوالي 900 مسكن ويعود هذا التزايد في الحظيرة السكنية إلى حركة البناء التي تشهدها منطقة الدراسة باستمرار وهذا ما يوضح حجم التوسع العمراني الذي عرفه الحي (الجدول رقم 4).



وعليه فمنطقة الدراسة "حي البرمادية" ساهمت في توفير عدد هام من المساكن والتجهيزات والمرافق إلا أنها لا تزال في تبعية لمدينة غليزان.

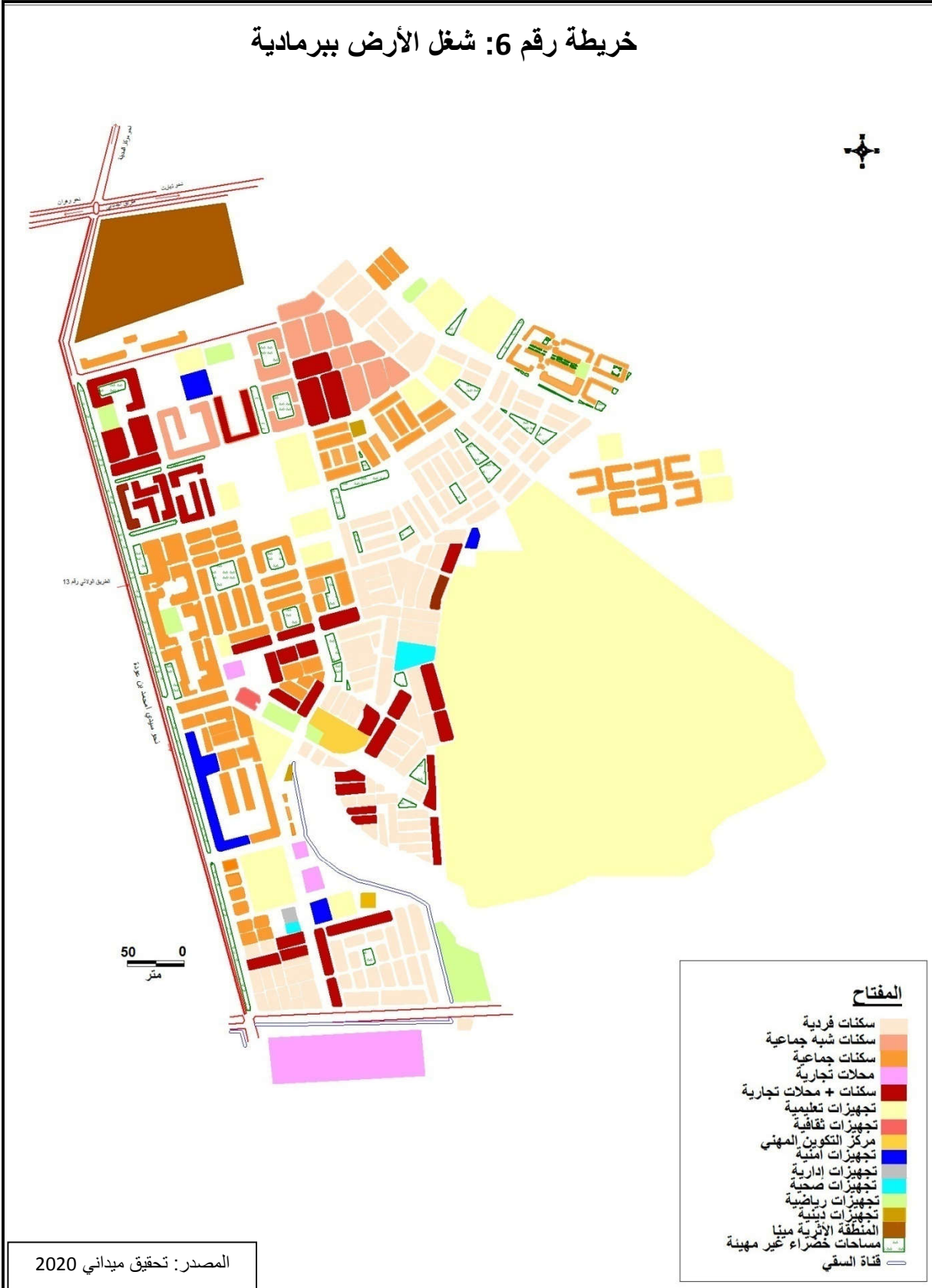
### 8 شغل الأرض متباين في الحين :

تتكون المدينة من مجموعة استعمالات الأرض، و التي يمثل السكن الاستعمال الأساسي فيها حيث أن معرفة استخدامات الأرض (وظيفة الأراضي) بالمنطقة المدروسة يمكننا من تحليل التركيبة العمرانية لها و معرفة مدى توافق أو الخلل المحتمل لمختلف الاستخدامات سواء كانت سكنية أو تجهيزية و مدى تأثيرها على تهيئة الأرصفة، فتحليل استخدام الأرض يعطينا نظرة شاملة حول الوظائف التي يقوم بها المجال المدروس و الوظيفة المهيمنة عليه، كذلك قيمة العقار الموجود حيث أن سعر الأرض داخل المدينة هو الذي يحدد الأغراض الوظيفية سواء التجارية أو الصناعية أو السكنية أو تركها دون استعمال، نفصل ذلك كالآتي:



انعكست زيادة النمو السكاني لمجموعة غليزان على تعدد و تنوع الفعاليات و النشاطات التي يمارسها السكان ضمن الحيز المكاني للمجموعة سواء بالنسبة لحي مركز المدينة أو حي برمادية ، حيث أثر ذلك على زيادة استعمالات الأرض فيها( انظر الخريطتين رقم 5 و 6 ).

### خريطة رقم 6: شغل الأرض ببرمادية



### 1.8. هيمنة الوظيفة السكنية:

هي المناطق المهيمنة على النسيج الحضري المدوس وتمثل أساسا في مجموعة المساكن الفردية و الجماعية.

تتعدد أنماط السكن في منطقة الدراسة من حيث حالتها الفيزيائية ومواد البناء المستخدمة فيها، إذ نجد النمط الفردي، الجماعي و شبه جماعي، كل نمط له مميزاته الخاصة فصلها كالاتي :

**المساكن الفردية:** هو النمط المسيطر يتوزع عبر كامل الحيز المدروس، فكل شخص يرغب في مسكن خاص يمتلكه، يكون ذلك من خلال شراء قطعة ارض من البلدية أو الخواص، يقوم ببنائها حسب رغبته لذلك نجد أن هندسة المباني تختلف من شخص لآخر و هو ما يفسر اختلافات تهيئة الأرصفة فرصيف المسكن في المجال المدروس يخضع لتغيرات يقوم بها صاحب المسكن، فنجد اختلاف المستوى بين الأرصفة، اختلاف التبليط و المواد المستعملة في البناء في كلا الحيين، اغلب السكنات يوجد بها محلات تجارية بالأسفل.



الصورة رقم 39: رصيف السكن الفردي في برمادية



الصورة رقم 38: رصيف السكن الفردي في مركز المدينة

المصدر تحقيق ميداني 2020

**المساكن الجماعية:** يتواجد هذا النمط بنسبة معتبرة في المركز على عكس برمادية أين نجد المناطق السكنية الحضرية الجديدة في الجهة الشرقية لمنطقة الدراسة ، رغم نجاح هذه الوسيلة العمرانية في توفير السكن الجماعي و حل جزء مهم من حازمة السكن في البلاد، إلا أنها لم تنجو من جملة الانتقادات حول نقائصها فيما يتعلق بإخفاقها في توفير جميع الهياكل و التجهيزات الضرورية لسكانها بحيث لا تزال عبارة عن مرآد للسكن فقط.و تعتمد اعتماد كلي على الخدمات و التجهيزات المتواجدة في مركز المدينة حيث أن سكانها يعانون من مشكل النقل في رحلة العمل اليومية، زيادة على ذلك فان الوعاء العقاري الذي أقيمت فيه هذه المناطق السكنية اقتطع في أكثر الحالات من الأراضي الفلاحية الخصبة.

يفترض أن يكون الرصيف فيها يتماشى و المعايير التقنية، لكن الواقع عكس ذلك حيث نجده غير مهياً في البعض منها، ضيق أو متوسط في البعض الآخر، اغلب السكان يشكون من حالة الأرصفة هناك خصوصاً مشكل انعدام النظافة.

### الصورة رقم 40: حالة الأرصفة في المناطق السكنية الحضرية الجديدة برمادية



المصدر تحقيق ميداني 2020

### 2.8 تجهيزات متنوعة وخدمات متعددة :

تعكس التجهيزات في الهيكلة العمرانية مستوى المواطنين لأنها تحدد مختلف النشاطات التي تنتمي إليها فئات المجتمع والهدف من دراسة التجهيزات هو معرفة العلاقة بين احتياجات المواطنين ونوع التجهيزات المطلوبة مع ابراز طريقة تهيئة الأرصفة بها.

تختلف وظائف التجهيزات باختلاف مجال تأثيرها حسب نوعها وحجمها كما لها دور مهيكلي في المجال الحضري بحيث تحتل مواقع معينة في المدينة، زيادة على ذلك تعتبر عاملاً أساسياً في تطور المجتمعات البشرية فلها انعكاسات مباشرة في توزيع السكنات و تنظيمها، تحتل اقل مساحة من المساحة الإجمالية المبنية، ومن بين التجهيزات الموجودة في المنطقة المدروسة نجد : تجهيزات إدارية ( دار البلدية، مكتب البريد، مقر الدائرة، مديرية الضرائب)، تعليمية ( جامعة احمد زبانه، ثانويتين، متوسطتين، مدارس ابتدائية)، دينية (مساجد، زاويا و ضريح سيدي عابد في مركز المدينة)، أمنية ( مركز الشرطة، منطقة عسكرية في مركز المدينة)، رياضية (مسبح، مركب رياضي) بالإضافة إلى تجهيزات مهيكلة أخرى من مديرية التربية و التعليم، مركز التكوين المهني، مديرية الطاقة ، المركز الثقافي، دار الشباب كلها موجودة في المركز، لكن الملاحظ فيما يخص المساحات الخضراء هو قلتها مع انعدام تهيئتها حسب ما هو موضح في الخريطين (رقم 5،6).

### 3.8 النشاطات التجارية و الخدماتية تحتل الرصيف في الحيين:

على ضوء التحقيق الميداني للمنطقة المدروسة و الذي يشمل دراسة كل النشاطات التجارية و الخدماتية، نجد أن مركز المدينة منطقة نشطة بامتياز كون أن مجال تأثيرها يتعدى حدود الحي و كامل المجموعة ليشمل



باقي بلديات الولاية. في حين أن المركزية الجديدة برمادية تعاني من نقص المحلات التجارية مقارنة بالمركز.

تتركز الأنشطة التجارية على طول الشوارع الرئيسية والثانوية المهيكلة للمجال الحضري. تتراوح ما بين التجارة الرفيعة ( مجوهرات، ملابس رقيقة، مركز تجاري ) و الموجهة للاستهلاك اليومي ( بيع مواد غذائية عامة مثلا )، و نفس الأمر ينطبق على الخدمات الموزعة عبر كامل المجال المدروس، أين نجد العديد من المطاعم و المقاهي و غيرها من الخدمات الأخرى ( أطباء، محامين، مكتب دراسات، عيادة طب الأسنان متواجدة كلها في مركز المدينة).

الملاحظ من خلال التحقيق الميداني الاحتلال التام للرصيف من طرف التجار بمركز المدينة و برمادية بحجة عرض السلع و البضائع للتنافس و جذب الأفراد، مع تبريرهم لهذا الاستغلال بتخصيص مكان جد محدود للمشاة، الأمر الذي يسبب إزعاج كبير للمارة زيادة على ذلك نجد انتشار تجارة الأرصفة في المركز أين يغيب دور الرصيف كليا ينتقل المارة في الطريق دون خوف من مرور المركبات.

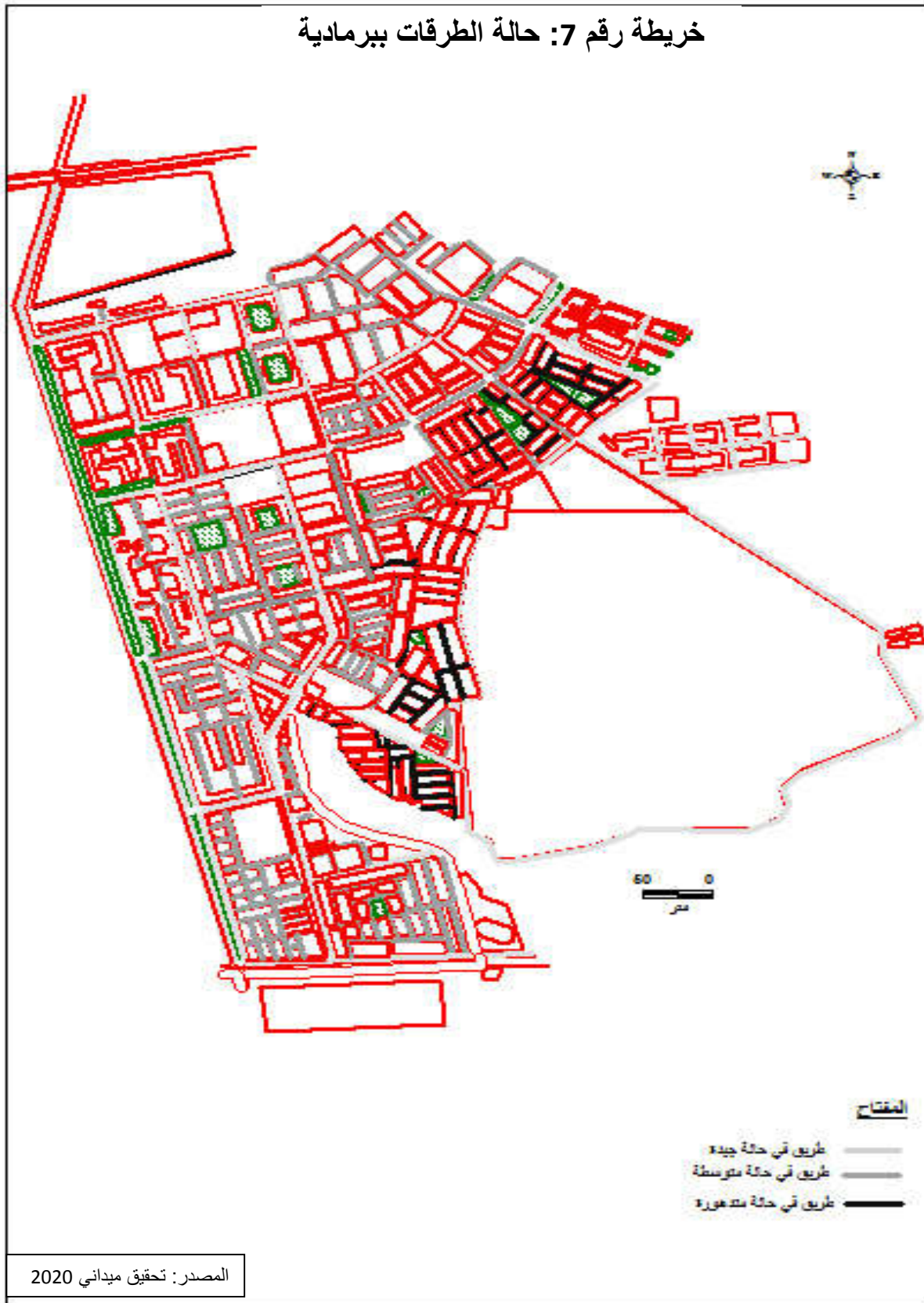
خصوصية حي مركز المدينة الوظيفية باعتباره قلب و مركز النشاط التجاري، انعكس سلبا على الرصيف من خلال التعديت على هذا المجال المخصص في الأصل للراجلين.

### 4.8. تأثير شبكة الطرقات على حالة الرصيف :

إن دراسة تطور شبكة الطرقات له دور فعال في إبراز كيفية تطور الرصيف كونه جزء لا يتجزأ من شبكة الطرقات، حيث قمنا بتشخيص حالة الرصيف و الطرقات في كلا الحيين (الخرائط 9،8،7،10)

نلاحظ في منطقة الدراسة وجود شبكة طرق مهمة تسهل عملية التنقل و الحركة، تتراوح حالتها ما بين الجيدة و المتوسطة و الرديئة.

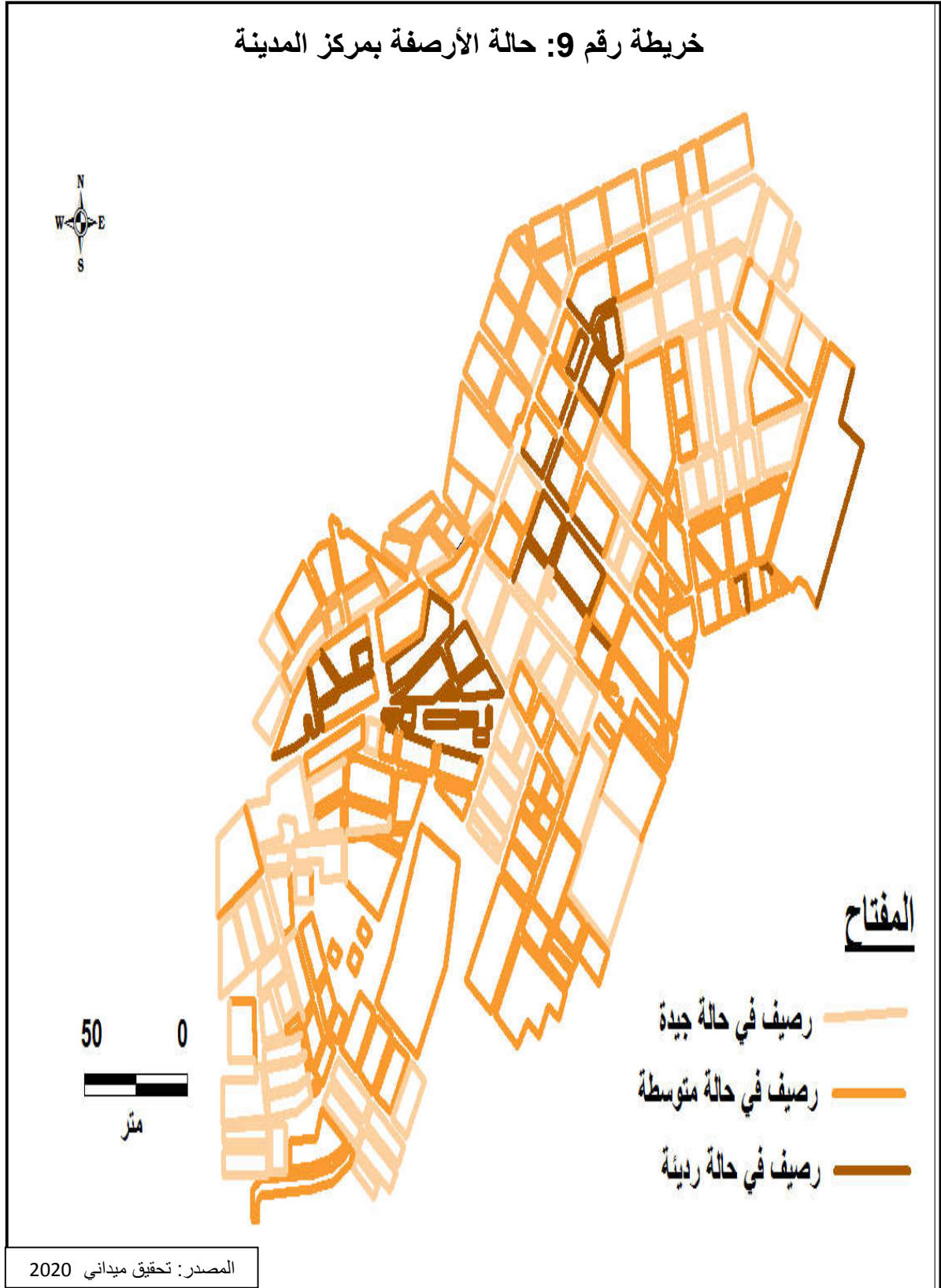




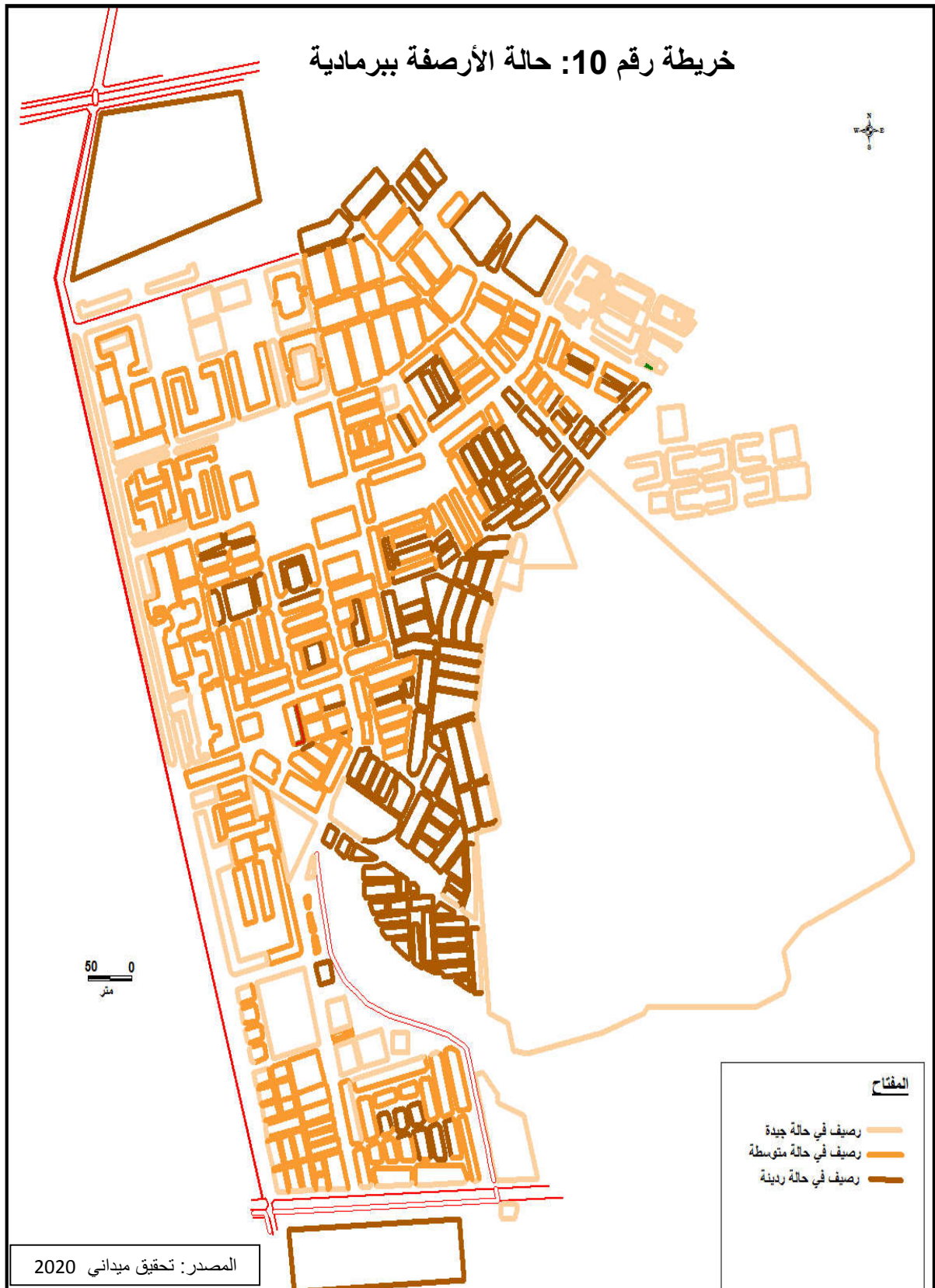
خريطة رقم 8: حالة الطرقات بمركز المدينة



خريطة رقم 9: حالة الأرصفة بمركز المدينة







## الفصل الثاني: الديناميكية الحضرية لمجموعة غليزان تأكيد لدور المركز و تطور الضواحي

أما فيما يخص حالة الرصيف فهي الأخرى تتراوح ما بين الجيدة و المتوسطة و المتدهورة، اغلب الأرصفة الموجودة في حي مركز المدينة في حالة متوسطة أما بالنسبة لبرمادية فهي بين المتوسطة و المتدهورة لكن هذا لا يمنع من وجود بعض الأرصفة الجيدة بها.

الصورة رقم 43: رصيف في حالة متدهورة



الصورة رقم 42: رصيف في حالة متوسطة



الصورة رقم 41: رصيف في حالة جيدة



المصدر: تحقيق ميداني 2020

**رصيف الطرقات الرئيسية (الأولية):** يعتبر الطريق الرئيسي من المحاور الأساسية والمهيكلية لمنطقة الدراسة، يتميز الرصيف به بحركة راجلين كثيفة خصوصا في المركز بسبب النشاط التجاري، عرضه يتراوح ما بين 3 و 6 م، تمتاز بحركة مرورية ذات كثافة عالية في المركز مقارنة مع برمادية.

يتوطن على جانبيه مساكن فردية ذات نمط أوروبي استعماري في المركز وأخرى حديثة النشأة في برمادية.

وجود بعض التجهيزات المهيكلية والأساسية كمقر البلدية، مقر الدائرة، المحكمة، الأمن الحضري، مديرية البناء ومراقبة التعمير.

يعاني مركز المدينة من مشاكل الاكتظاظ في الحركة خصوصا على طول الشوارع الرئيسية .

**رصيف الطرقات الثانوية:** دورها جد مهم في منطقة الدراسة كونها تعمل على تسهيل وتوزيع التنقلات بين مختلف الأحياء وربطها ببعضها البعض عن طريق شبكة الأرصفة، تمتاز بحركة مرورية ذات كثافة عالية بالمركز مقارنة مع برمادية.

**أرصفة الطرقات الثالثة:** هي الأرصفة التي تضمن الحركة داخل الأحياء السكنية، تتميز بحركة مرورية ضعيفة، في الغالب تحتاج إلى إعادة تهيئتها.



الصورة رقم 44: رصيف في طريق ثانوي      الصورة رقم 45: رصيف في طريق ثالثي



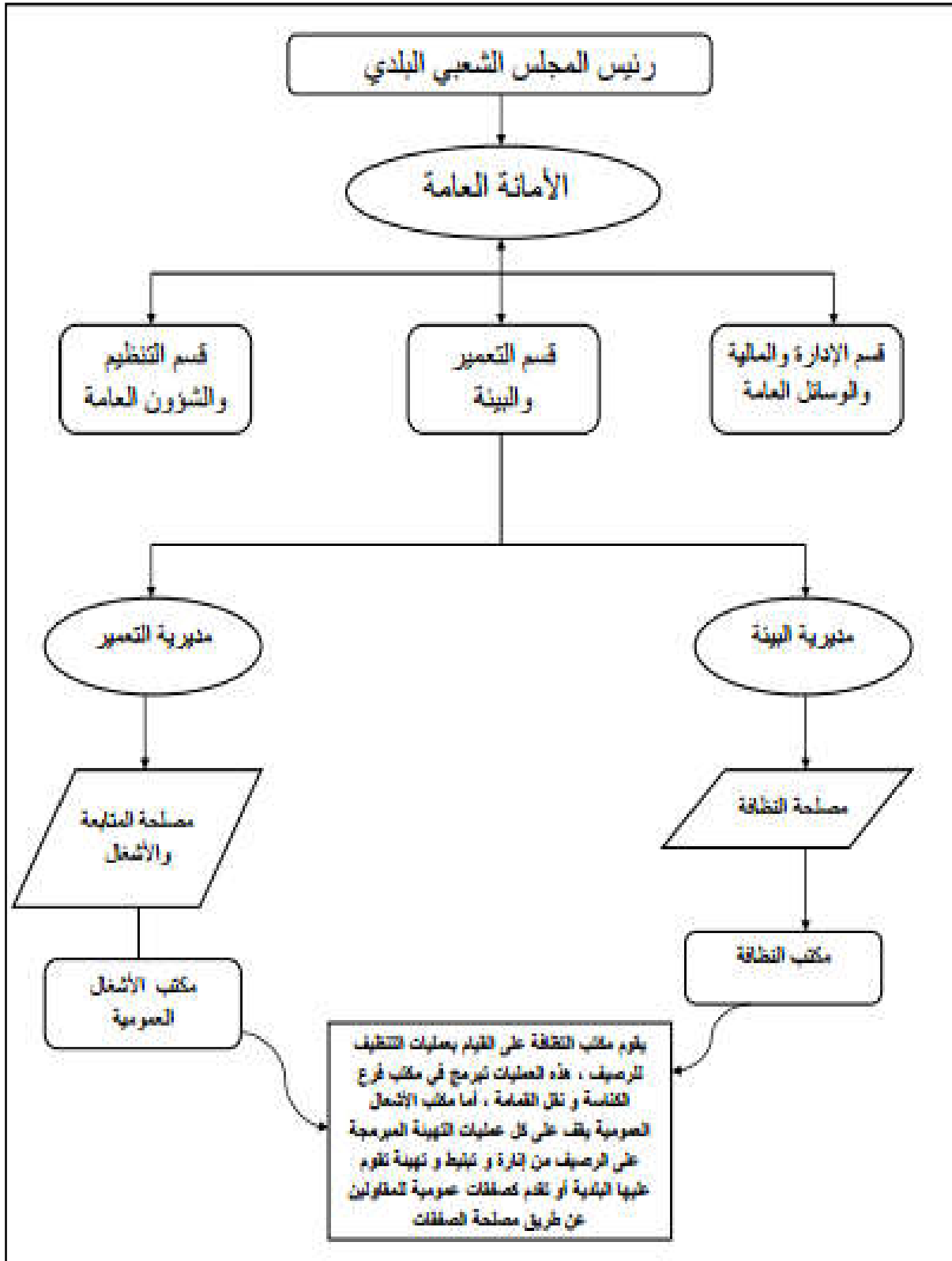
المصدر: تحقيق ميداني 2020

تعاني منطقة الدراسة من مشاكل الاكتظاظ في الحركة خاصة على طول المحور الرئيسي و المتمثل في الطريق الوطني رقم 04 إذ أن كثافة الحركة و المرور تجاوزت القدرة المطابقة لشبكة الطرق، وهنا نشير إلى الاختناقات و الازدحام المروري و التداخل في الحركة الميكانيكية مع حركة المشاة، وهذا ما نشهده يوميا و بالخصوص في ساعات الذروة.

### 9. الهيئة المسؤولة عن تهيئة الأرصفة بمجموعة غليزان ( منطقة الدراسة كنموذج ) :

تعتبر عملية تسيير و تهيئة الأرصفة من اختصاص البلدية بالدرجة الأولى، بحيث تشمل كل عمليات التهيئة التي تقدم إلى بعض المقاولين من خلال صفقات عمومية تقوم بها البلدية، بحيث يختلف التسيير باختلاف شكل و حالة الرصيف، نذكر على سبيل المثال: إعادة تهيئة الرصيف، تأثيث الرصيف، عملية التشجير، التبليط ...

الشكل رقم 11: الهيكل التنظيمي للهيئات البلدية المشرفة على الرصيف



المصدر: أيمن شكيب 2016

## خلاصة الفصل الثاني:

شهدت مجموعة غليزان ديناميكية حضرية واسعة على مستوى اقليتها فكونها تقع في الشمال الغربي للبلاد أهلها لأن تكون همزة وصل و منطقة عبور ما بين مختلف ولايات الوطن .

مرت نشأتها بعدة مراحل تاريخية ابتداء من كونها مدينة إلى أن أصبحت مجموعة تضم ثلاث بلديات وهي غليزان، بن داود و بلعسل، نتيجة للنمو الديمغرافي الذي عرفته الذي دفعها الى مزيد من النمو العمراني و هو بدوره وسع من شبكة الطرق والأرصفة وزاد من استعمالها.

مرت المجموعة بعدة مراحل أثناء توسيع مجالها الجغرافي.أدى التشعب المجالي لمركز المدينة إلى البحث عن مناطق توسع جديدة لتخفيف الضغط عليه فنشأ حي برمادية كاستجابة لذلك في المرحلة الممتدة ما بين 1983-1993 واحتلت البرامج السكنية أكبر جزء من الوعاء العقاري الذي تملكه.

كل من الحيين مركز المدينة وحي البرمادية له خصوصياته و مميزاته، فالأول يعتبر النواة الأم للمجموعة ذو نشأة استعمارية و الثاني يمثل منطقة التوسع الجديدة حديثة النشأة، و هو بدوره ما يسفر اختلاف تهيئة الأرصفة و تباين استعمالاتها في كلا الحيين، و هو ما سنوضحه في الفصل الموالي.

# الفصل الثالث

" تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة "

## مقدمة :

تعتبر حركة المشاة عنصرا أساسيا من عناصر وسائل النقل المختلفة داخل المجال الحضري، كونها الأكثر سهولة في التنقل و أعمقها تفاعلا اجتماعيا و نفسيا، زيادة على ذلك فإنها الأنظف بيئيا، لذلك سنتطرق في هذا الفصل إلى دور الرصيف في هيكلة المجال الحضري في الحيين "حي مركز المدينة و حي برمادية"، حيث سنقوم بدراسة مختلف الممارسات الموجودة على الأرصفة من طرف المواطن كراجل، ساكن و تاجر، مع إبراز مدى تطبيق الجانب القانوني المتعلق بالموضوع، و دور الديناميكية الحضرية التي شهدتها المجمع في تغيير وظيفة الرصيف و تعدد أدواره.

### 1. استعمالات الرصيف في كل من مركز المدينة و برمادية :

#### 1.1. استعمالات الرصيف من طرف السكان في الحيين :

تعتبر دراسة سكان المدينة في غاية الأهمية نظرا لأنها تسهل فهم جميع الخصائص الطبيعية و التاريخية و الوظيفية في الحياة البشرية التي تظهر عن طريق تفاعلها مع بعضها حتى تشكل بوضوح العلاقة المكانية التي تربط بينهم.

لذلك فمن الضروري التطرق للجانب السكني و السكاني في أي دراسة عمرانية ، فالعامل البشري يؤثر في ديناميكية المنطقة و يزيد من مستوى إشعاعها، كما أن دراسة السكان تمكننا من معرفة البنية الحالية و العوامل المؤثرة فيها كما تعطينا نظرة حول مدى تأثير الساكن على الرصيف و نمط استعماله، و بالتالي يمكن إعطاء بعض الاقتراحات المستقبلية لتحسين الوضعية الحالية.

#### 1.1.1. معدل شغل المسكن في منطقة الدراسة :

يعتبر المسكن من أولويات المواطن لأنه يؤثر على حياته اليومية كما تمثل الكثافة السكانية عنصرا مهما في مزيج العناصر التي يترتب عليها إنتاج الرحلات اليومية للمواطن سواء للعمل أو الدراسة أو شراء مختلف الاحتياجات اليومية و هناك اتفاق أن مناطق المدن عالية الكثافة أكثر إنتاجا للرحلات و على المخطط أن يجمع معلومات كاملة تحدد مثل هذا التباين و هل سيظل الحال على ما هو عليه أم لا.

معدل شغل المسكن يعطينا نظرة عن الحالة السوسيو اقتصادية لصاحب المسكن و الذي يؤثر بدوره في مدى تهيئة الرصيف في المنطقة المدروسة.

الجدول رقم 5: عدد الأفراد في المسكن

عدد الأفراد	عدد المساكن		النسبة %	
	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة
أقل من 3 أفراد	1	2	2,00	3,85
من 3 إلى 7 أفراد	43	46	86,00	88,46
أكثر من 7 أفراد	6	4	12,00	7,69
المجموع	50	52	100	100

المصدر: تحقيق ميداني 2020

الملاحظ من خلال الجدول رقم 5 أن فئة الأفراد التي تتراوح ما بين 3 و 7 أفراد هي الفئة الغالبة في كلا الحيين مركز المدينة و برمادية بنسبة تقدر بـ 88.46 % و 86 % على التوالي، في حين نجد أن النسبة جد ضئيلة في الفئتين الأقل من 3 أفراد و الأكثر من 7 أفراد، مما يعني أن معدل شغل المسكن في منطقة الدراسة متوازن نوعا ما حسب العينة المدروسة.

#### 2.1.1. حالة المساكن والوضعية القانونية لها في كلا الحيين:

نلاحظ أن تقريبا نصف المساكن بمركز المدينة في حالة متوسطة ملك لساكنيها، تقدر نسبتهم بـ 44.23 % في حين نجد أنه في برمادية أغلبها في حالة جيدة و هي الأخرى ملك لساكنيها تقدر نسبتها بـ 58 % مما



## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

يعكس الحالة الاجتماعية و الاقتصادية الجيدة لأصحاب الأسر، كونهم من ذوي الدخل الجيد، في حين أن نسبة الإيجار منخفضة جدا في المنطقة المدروسة .

### جدول رقم 6: حالة المساكن و الوضعية القانونية لها

الوضعية القانونية للمسكن												حالة المسكن
النسبة %						عدد المساكن						
المجموع		إيجار		ملك		المجموع		إيجار		ملك		
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
60,00	34,62	2,00	5,77	58,00	28,85	30	18	1	3	29	15	جيدة
34,00	59,62	6,00	15,38	28,00	44,23	17	31	3	8	14	23	متوسطة
6,00	5,77	2,00	3,85	4,00	1,92	3	3	1	2	2	1	رديئة
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>10,00</b>	<b>25,00</b>	<b>90,00</b>	<b>75,00</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>45</b>	<b>39</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

وهذا يؤثر بدوره في مدى امتلاك الأسر للسيارة مع توفير مرآب في المسكن، وهو ما يوضحه الجدول الموالي رقم 7

### جدول رقم 7: امتلاك الأسر للسيارة و توفر المرآب بالمساكن

امتلاك السيارة												وجود المرآب
النسبة %						عدد الأسر						
المجموع		لا		نعم		المجموع		لا		نعم		
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
38,00	48,08	4,00	1,92	34,00	46,15	19	25	2	1	17	24	موجود
62,00	51,92	58,00	44,23	4,00	7,69	31	27	29	23	2	4	غير موجود
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>62,00</b>	<b>46,15</b>	<b>38,00</b>	<b>53,85</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>31</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

نلاحظ أن اغلب الأسر في مركز المدينة تمتلك سيارة مع توفر مرآب في المسكن، تقدر نسبتها بـ 46.15 % على عكس برمادية أين نجد نسبة كبيرة من الأسر تقدر بـ 58% لا تمتلك سيارة و أيضا سكاناتها لا تتوفر على مرآب إلا البعض منها في منطقة برمادية اغلبها سكانات جماعية و لا يوجد بها إلا عدد محدود من حظائر السيارات.

### 3.1.1. الإقامة السابقة للأسر المقيمين حاليا في مركز المدينة و البرمادية :

إن أغلب الأسر كانت تقيم في التجمع الرئيسي للولاية (غليزان)، فمعظم الأسر المقيمة حاليا في مركز المدينة كانت تسكن منازل متوارثة أبا عن جد تقدر نسبتهم بـ 96.15% أما فيما يخص برمادية فمعظم سكانها من التجمع الرئيسي للولاية تقدر نسبتهم بـ 90% (الجدول الموالي رقم 8) فحسب العينة المدروسة فقد استفادت الأسر من البرامج السكنية المنجزة بمختلف الصيغ بما فيها الاجتماعي، الترقوي و التساهمي في برمادية.

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

### جدول رقم 8: الإقامة السابقة للأسر

النسبة %		عدد الأسر		الإقامة السابقة
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
90,00	96,15	45	50	غليزان (التجمع الرئيسي للولاية)
8,00	3,85	4	2	البلديات الأخرى لولاية غليزان
2,00	0	1	0	خارج ولاية غليزان
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 4.1.1 . توزيع أرباب الأسر حسب الحالة الاجتماعية و المستوى التعليمي بمركز المدينة و برمادية:

يمثل الأفراد المتزوجين أكبر نسبة في المنطقة المدروسة بحيث تقدر بـ 92.31% في مركز المدينة و 84% في برمادية (الجدول الموالي رقم 9)، مما يعكس الحالة الاجتماعية الجيدة لأفراد المنطقة المدروسة إضافة إلى الزواج المبكر و الاستقلال عن العائلة من خلال البحث عن مسكن مستقل خصوصا في برمادية باعتبار أن أغلب مساكنها عبارة عن مناطق سكنية حضرية جديدة .

### جدول رقم 9: توزيع أرباب الأسر حسب الحالة الاجتماعية

النسبة %		العدد		رب الأسرة
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
84,00	92,31	42	48	متزوج
12,00	3,85	6	2	أعزب
2,00	3,85	1	2	أرمل
2,00	0	1	0	مطلق
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

يتراوح المستوى التعليمي لأرباب الأسر ما بين الابتدائي و المتوسط و الثانوي بنسب متقاربة حوالي 32% أما المستوى الجامعي فلا يمثل سوى 9.62% في مركز المدينة و 6% في برمادية (الجدول الموالي رقم 10)، و من خلال استطلاع آرائهم حول حالة الأرصفة و مدى استعمالهم لها فمعظمهم غير راضين عنها لدرجة أنهم يفضلون استخدام الطريق على الرصيف نظرا لوجود العديد من العراقيل أثناء المشي فيه، بما فيها غياب المستوى الواحد في تهيئة الأرصفة، إضافة إلى وجود بعض الحفر و كثرة الأشجار المتواجدة على طول الشوارع الرئيسية و الثانوية في مركز المدينة.

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

### جدول رقم 10: توزيع أرباب الأسر حسب المستوى التعليمي

النسبة %		العدد		رب الأسرة
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
32,00	17,31	16	9	ابتدائي
32,00	38,46	16	20	متوسط
30,00	34,62	15	18	ثانوي
6,00	9,62	3	5	جامعي
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 5.1.1. توزيع أرباب الأسر حسب الوضعية المهنية و الفروع الاقتصادية :

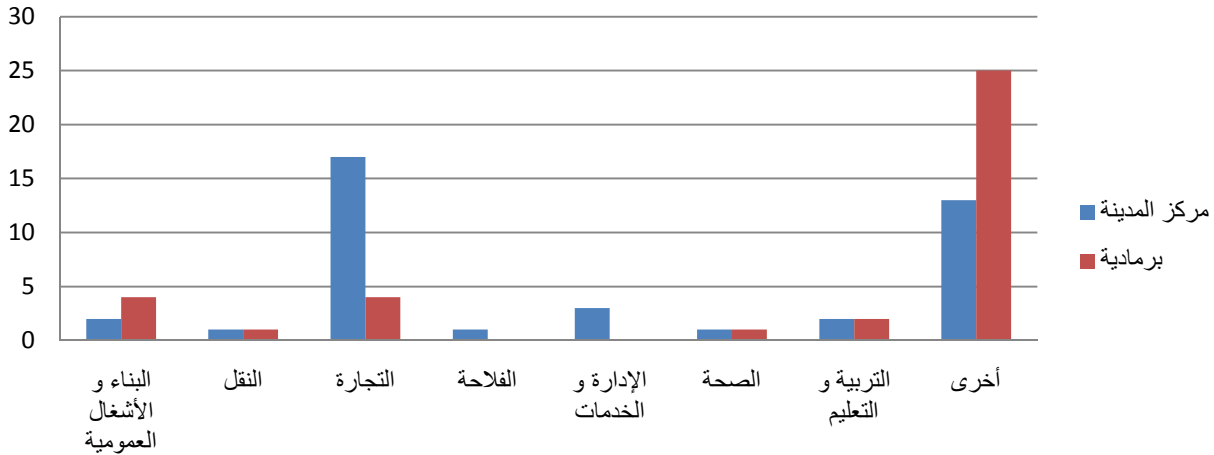
الأفراد المشغولين يمثلون أكبر نسبة في منطقة الدراسة فحسب العينة المدروسة نجد أن أكثر من النصف مشغولين حسب الفروع الاقتصادية المتنوعة (انظر الشكل رقم 12) حيث تقدر نسبة المشغولين في مركز المدينة بـ 79.72% و في برمادية تقدر بـ 74%، أما المتقاعدين فتقريبا النسبة متماثلة تقدر بحوالي 20%، في حين أن العاطلين عن العمل لا يمثلون سوى نسبة ضئيلة في كل من الحيين تقدر بـ 3% و 6% على التوالي في كل من مركز المدينة و برمادية.

### جدول رقم 11: توزيع أرباب الأسر حسب الوضعية المهنية و الفروع الاقتصادية

النسبة %		العدد		الفروع الاقتصادية	الوضعية المهنية
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة		
8,00	3,85	4	2	البناء و الأشغال العمومية	مشغل
2,00	1,92	1	1	النقل	
8,00	32,69	4	17	التجارة	
0,00	1,92	0	1	الفلاحة	
0,00	5,77	0	3	الإدارة و الخدمات	
2,00	1,92	1	1	الصحة	
4,00	3,85	2	2	التربية و التعليم	
50,00	25,00	25	13	أخرى	
<b>74,00</b>	<b>76,92</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>المجموع</b>	
<b>20,00</b>	<b>19,23</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>المجموع</b>	متقاعد
<b>6,00</b>	<b>3,85</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>المجموع</b>	عاطل عن العمل
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>المجموع</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

الشكل رقم 12: توزيع أرباب الأسر المشتغلين حسب الفروع الاقتصادية



المصدر: تحقيق ميداني 2020

و هو ما يعكس رحلة العمل اليومية التي يقوم بها السكان المشتغلين في المنطقة المدروسة و بالتالي إما التنقل مشيا على الأقدام أو باستخدام المركبات حسب مكان العمل (الجدول الموالي رقم 12).

جدول رقم 12: توزيع أرباب الأسر المشتغلين حسب مكان العمل

النسبة %		عدد الأفراد		مكان العمل	
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة		
70,27	72,50	26	29	مركز مدينة غليزان	ولاية غليزان
18,92	2,50	7	1	برمادية	
0,00	7,50	0	3	البلديات الأخرى لولاية غليزان	
89,19	82,50	33	33	المجموع	
10,81	17,50	4	7	المجموع	الولايات الأخرى
100,00	100,00	37	40	المجموع	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

نلاحظ أن الأفراد المشتغلين موزعين حسب ولاية غليزان و الولايات الأخرى معظمهم يشتغل في الولاية بالتحديد في مركز المدينة بنسبة كبيرة تقدر ب 72.5% و 70.27% في برمادية و بالتالي يعتبر مركز المدينة منطقة مستقطبة جدا للأفراد، يتوافدون إليها يوميا لفضاء أعمالهم مما يؤدي إلى اختناق الشوارع و ازدحامها بحركة المركبات و اثر ذلك على سلامة المستعملين للأرصفة و بالتالي عدم توازن حركة المشاة مع حركة المركبات مما يؤدي إلى غياب الأمان و السلامة المرورية أثناء التنقل في غياب المعايير و المواصفات الهندسية في تصميم الأرصفة.

على عكس المركزية الجديدة برمادية التي نجد فيها نسبة قليلة جدا من أرباب الأسر المشتغلين والمقيمين فيها بالإضافة إلى البلديات الأخرى لولاية غليزان.

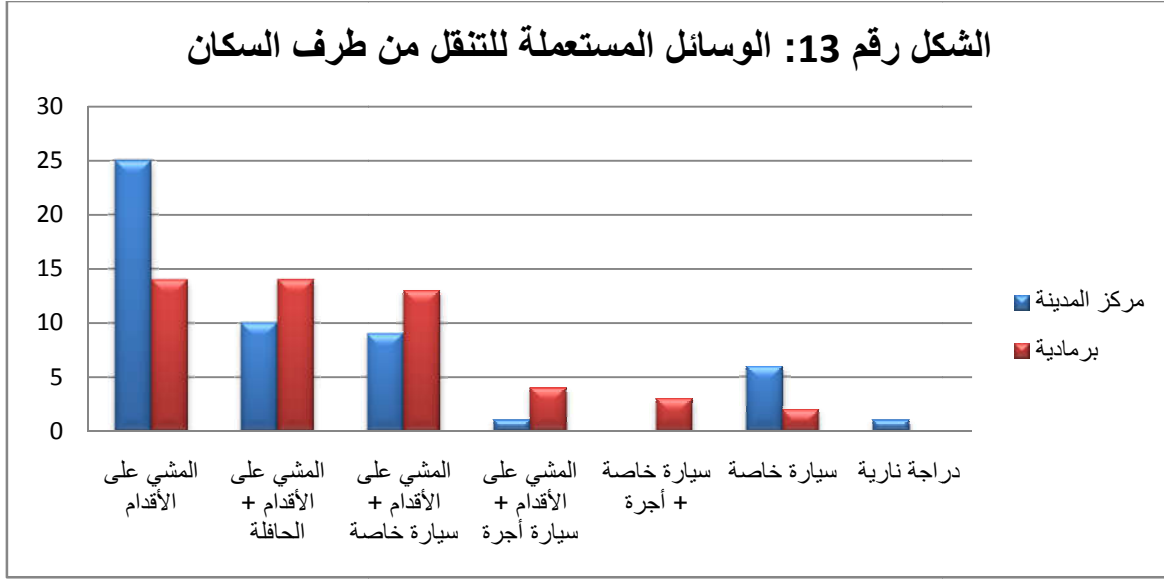
**6.1.1. الوسائل المستعملة للتنقل بمركز المدينة وبرمادية :**

الوسيلة الأكثر استخداما للتنقل في مركز المدينة هي المشي على الأقدام بنسبة 48% نظرا لقرب الساكن من مختلف التجهيزات و الأنشطة التجارية سواء الاستهلاكية أو الرفيعة، زيادة على ذلك يعد المركز هو القلب النابض للمجموعة توجد فيه جميع الهياكل القاعدية الضرورية، كما أن الرصيف المتواجد على طول الشارع الرئيسي واسع و مريح، مما يضمن تنقل الأفراد بكل راحة و أمان.

أما فيما يخص برمادية فان الوسيلتين الأكثر استعمالا هما المشي على الأقدام و المشي على الأقدام + الحافلة بنسبة متماثلة تقدر ب 28% فحسب العينة المدروسة ينتقل الأفراد مشيا على الأقدام لشراء حاجياتهم الأساسية

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

و الضرورية لوجود تجهيزات جوارية في المنطقة و لكن يستعملون الحافلة في رحلة العمل اليومية أو لشراء أغراض و حاجيات أخرى لا توجد بالحي.



المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 7.1.1 مدى استعمال الرصيف والطريق من طرف الأفراد بمركز المدينة و برمادية :

الملاحظ في منطقة الدراسة استعمال الرصيف بشكل كبير حتى و لو كان غير مهياً، نظراً لتوفر الأمن و السلامة المرورية بنسبة 51.92% في مركز المدينة و 44% في برمادية خوفاً من الطرقات و الحوادث خصوصاً بالنسبة كبار السن و الأطفال باعتبارهم الأكثر استعمالاً لهذا العنصر المهيكل للمجال الحضري، في حين نجد أن ما يقارب 37% في مركز المدينة لا يستعملون الرصيف، البعض يقول لأنه في حالة سيئة و غير امن ، و البعض الآخر يرى انه لا يحتاج إليه كما يوجد فيه الكثير من المستعملين و الأمر ذاته ينطبق على برمادية.

### جدول رقم 13: مدى استعمال الرصيف من طرف الأفراد

استعمال الرصيف	السبب	العدد		النسبة %	
		برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة
نعم	الأمن و السلامة المرورية	22	27	44,00	51,92
	الخوف من الطرقات و الحوادث	4	4	8,00	7,69
	ليس لي حل آخر	1	2	2,00	3,85
	<b>المجموع</b>	<b>27</b>	<b>33</b>	<b>54,00</b>	<b>63,46</b>
لا	الرصيف في حالة سيئة	15	12	30,00	23,08
	الرصيف غير آمن	3	3	6,00	5,77
	عدم الحاجة إليها	3	2	6,00	3,85
	يوجد الكثير من المستعملين	2	2	4,00	3,85
	<b>المجموع</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>46,00</b>	<b>36,54</b>
	<b>المجموع الكلي</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

نلاحظ أن نسبة 36.54% من الأفراد يستعملون الطريق في مركز المدينة لأنهم يعتبرونها أفضل من الرصيف كونه غير مهياً و يوجد به الكثير من المستعملين، أما في برمادية فتقدر نسبتهم بـ 46%، في حين أن أكبر نسبة تستخدم الرصيف لأنه آمن و مريح، ضف إلى ذلك السلامة المرورية و لتفادي الاختلاط مع



## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

حركة المركبات التي قد تؤدي إلى العديد من الحوادث، فوجد أن أكثر من نصف العينة المدروسة لا تستخدم الطريق.

### جدول رقم 14: مدى استعمال الطريق من طرف الأفراد بمركز المدينة و برمادية

النسبة %		العدد		السبب	استعمال الطريق
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة		
24,00	19,23	12	10	أفضل من الرصيف	نعم
18,00	15,38	9	8	الرصيف غير مهيأ	
4,00	1,92	2	1	حسب الازدحام	
<b>46,00</b>	<b>36,54</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>المجموع</b>	
40,00	42,31	20	22	الأمن و السلامة المرورية	لا
12,00	19,23	6	10	تقاديا للازدحام	
2,00	1,92	1	1	ليس لي حل آخر	
<b>54,00</b>	<b>63,46</b>	<b>27</b>	<b>33</b>	<b>المجموع</b>	
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>المجموع الكلي</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 8.1.1. مدى تأثير الأنشطة على الراجلين بمركز المدينة و برمادية :

الإزعاج و عرقلة سير المارة من أهم المشاكل التي تخلفها الأنشطة الممارسة على طول الأرصفة للمشاة في منطقة الدراسة بنسبة 78 % في حين نجد نسبة لا تفوق 15% لا ترى في وجود هذه الأنشطة أي إزعاج أو مشكل .

### جدول رقم 15: مدى تأثير الأنشطة على الراجلين

النسبة %		عدد الأفراد		التصريحات
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
78,00	78,85	39	41	الإزعاج و عرقلة سير المارة
10,00	15,38	5	8	لا مشكلة و عدم الإزعاج
6,00	5,77	3	3	الازدحام و الحوادث
6,00	0	3	0	تسبب القلق و الضغط
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 9.1.1. مشاكل التنقل على الرصيف بمركز المدينة و برمادية :

قد يتعرض المشاة أثناء سيرهم إلى مجموعة من المشاكل و حسب العينة المدروسة في مركز المدينة فان الازدحام و عرقلة السير بنسبة 40% في حين أنها تقدر بنسبة 42 % في برمادية كما نجد العديد من المشاكل التي يعاني منها الساكن في تنقلاته اليومية على الرصيف بالإضافة إلى وجود الحفر و انحدار المستوى مع التعرض للسقوط بنسبة 23 % زيادة على ذلك نجد بعض الأسباب الأخرى بنسب ضئيلة و التي تتمثل أساسا في غياب النظافة، عرض السلع من طرف أصحاب المحلات التجارية، الضيق و توقف السيارات على الحواف إضافة إلى كثرة الأشجار غير المقلمة، كما نجد في برمادية أن ما يمثل نسبة 28% يرى أن التعثر أثناء المشي بسبب الازدحام يسبب مشكلة كبيرة أثناء التنقل مشيا على الأقدام. في حين نجد أن بعض الأفراد لا مشاكل لديهم قدرت نسبتهم بـ 30.77% في مركز المدينة و 16% في برمادية، حيث أنهم ينتقلون في الرصيف بكل سهولة و أريحية.

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

### جدول رقم 16: مشاكل التنقل على الرصيف

النسبة %		عدد الأفراد		تصريحات السكان	
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة		
42,00	40,38	21	21	الازدحام و عرقلة السير	المشاكل المصرح بها
0	23,08	0	12	وجود الحفر و انحدار المستوى مع التعرض للسقوط	
0	5,77	0	3	غياب التليط و التهيئة	
0	5,77	0	3	غياب النظافة	
0	1,92	0	1	عرض السلع من طرف أصحاب المحلات	
0	1,92	0	1	الضيقة و وقوف السيارات على الحواف	
0	1,92	0	1	كثرة الأشجار	
28,00	0	14	0	التعثر أثناء المشي بسبب الازدحام	
14,00	0	7	0	حوادث المرور	
84,00	69,23	42	36	المجموع	
16,00	30,77	8	16	-	عدم وجود مشاكل
100,00	100,00	50	52	المجموع الكلي	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### الصورة رقم 46: أرصفة غير مهيأة



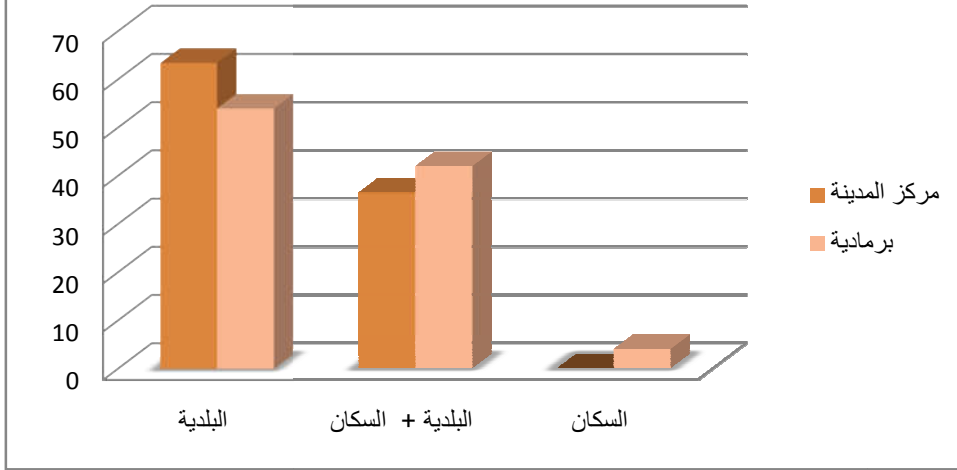
المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 10.1.1. تهيئة الأرصفة ومدى صيانتها بمركز المدينة وبرمادية :

تعتبر الجماعات المحلية إحدى المؤسسات المعنية التي تختص بالتهيئة العمرانية، وهي تملك صلاحيات واسعة في مجال التهيئة العمرانية، سواء تعلق الأمر بالتخطيط أو المراقبة، وتعتمد في تطبيق صلاحياتها على مجموعة من الآليات والوسائل القانونية.

للجماعات المحلية سلطة التدخل في فرض احترام قانون العمران، من خلال التراخيص الإدارية، أو تطبيق المشاريع التنموية أو مراقبتها.

الشكل رقم 14: مسؤولية تهيئة الأرصفة



المصدر: تحقيق ميداني 2020

نلاحظ من خلال الشكل رقم 14 أن المسؤول الأول عن تهيئة الأرصفة في المجال المدروس حسب العينة المدروسة هو البلدية، فأكثر من نصف العينة أجمعوا على ذلك لأن هناك غلاف مالي مخصص لهذه العملية، في حين يرى البعض الآخر أن كل من البلدية و السكان مسئولون عن تهيئة الأرصفة فحسب رأيهم انه بعد انجازه من طرف البلدية فانه على الساكن الحفاظ عليه و تنظيفه فيصبح بذلك من مسؤولية الساكن .

نلاحظ حسب الجدول رقم 18 أدناه توفر صيانة الرصيف بنسبة كبيرة في مركز المدينة تقدر بـ 57.69% في حين نجد أن ما نسبته 38.46% يرون انعدام الصيانة لهذا العنصر المهيكل للمجال الحضري، لكن نجد نسبة قليلة جدا لا تتجاوز 4% ترى أن الصيانة متوفرة لكنها قليلة.

أما فيما يخص تصريحات السكان في حي برمادية حول مدى صيانة الرصيف فنجد أن ما نسبته 38% ترى أن الصيانة متوفرة و ما نسبته 28% ترى أنها متوفرة لكنها قليلة، في حين أن نسبة 34% ترى العكس أنها غير متوفرة.

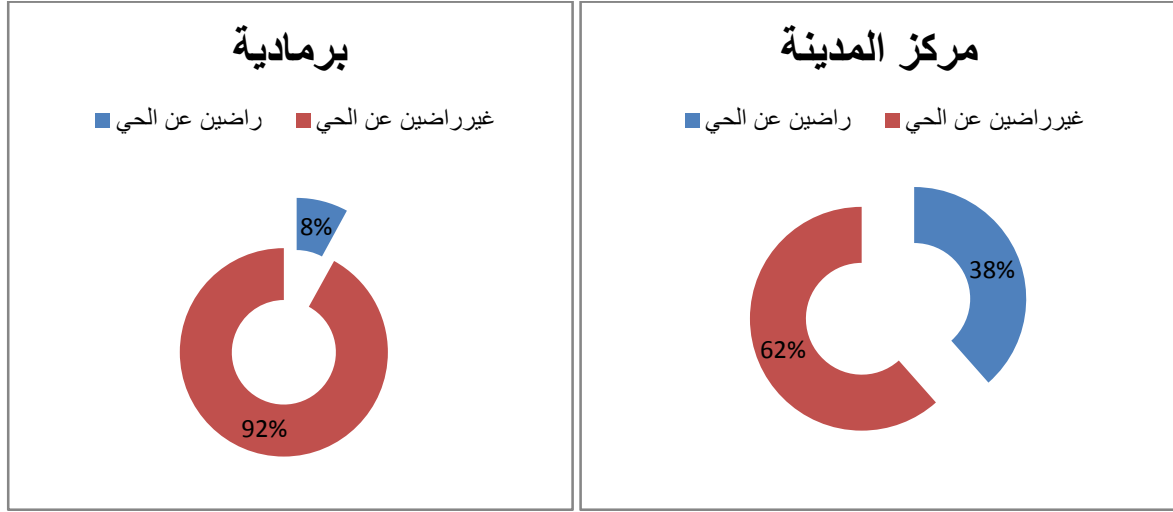
جدول رقم 17: مدى صيانة الرصيف بمركز المدينة و برمادية

النسبة %	عدد الأفراد		تصريحات السكان
	مركز المدينة	برمادية	
38,00	57,69	19	توفر الصيانة
34,00	38,46	17	انعدام الصيانة
28,00	3,85	14	صيانة متوفرة لكنها قليلة
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

وهو ما يعكس مدى رضى السكان عن الحي بصفة عامة حسبما هو موضح في الشكل الموالي :

الشكل رقم 15: مدى رضى السكان عن الحيين



المصدر: تحقيق ميداني 2020

حسب أفراد العينة المدروسة الخاصة بالسكان فان اغلبهم غير راضين عن حالة حيهم حيث تقدر نسبتهم بما يقارب 62% في مركز المدينة و92% في برمادية.

**11.1.1. وجود لجنة الحي و دورها في كل من مركز المدينة و برمادية :**

نلاحظ غياب لجنة الحي بنسبة كبيرة (76.91%) في مركز المدينة نظرا لانعدام فكرة وجودها إضافة إلى مجموعة العراقيين التي تحول دون تشكيلها حسب رأي العينة المدروسة، بينما هناك فئة قليلة تقدر بنسبة 19% أكدت وجود لجنة الحي التي تعمل على السهر على نظافة و تهيئة الحي مع تفعيل دور البلدية في ذلك من خلال عرض جميع شكاوي المواطنين على السلطات المحلية و العمل على حلها، بالإضافة إلى ذلك تقوم بتنظيم نشاطات و تفعيل دور الأفراد في الحي و هو الأمر الذي يبين وجودها بنسبة كبيرة تقدر بـ 40% في حي برمادية.

**جدول رقم 18: وجود لجنة الحي و دورها في مركز المدينة و برمادية**

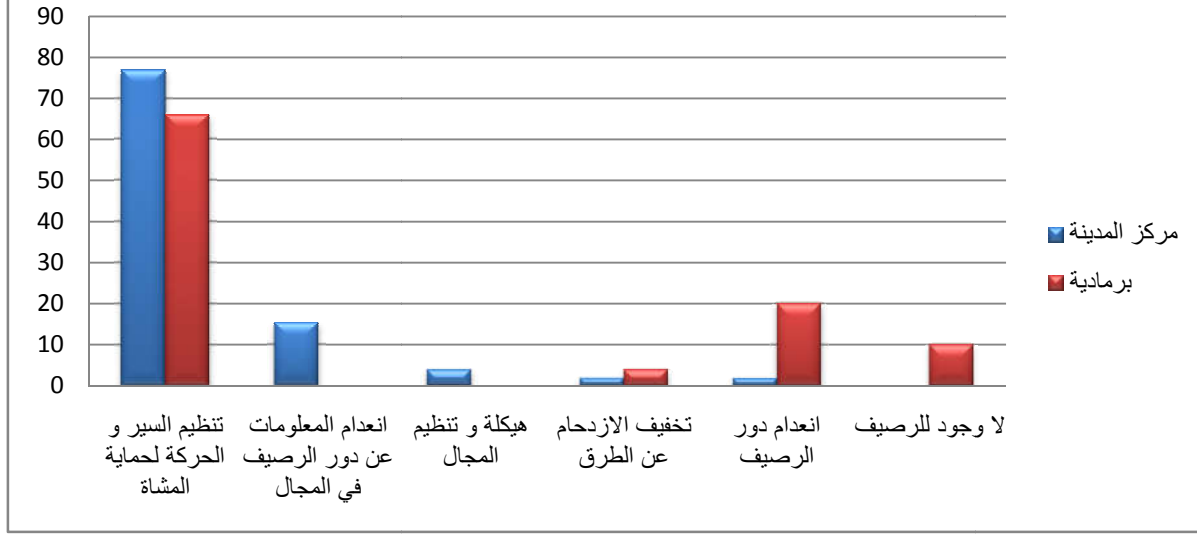
النسبة %		عدد الأفراد		تصريحات السكان	
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة		
24,00	11,54	12	6	السهر على نظافة و تهيئة الحي	وجود لجنة الحي
10,00	3,85	5	2	تفعيل دور البلدية في تهيئة الحي	
4,00	1,92	2	1	عرض جميع شكاوي المواطنين على السلطات المحلية	
2,00	1,92	1	1	تنظيم النشاطات و تفعيل دور الأفراد بالحي	
40,00	19,23	20	10	<b>المجموع</b>	
28,00	76,92	14	40	غياب لجنة الحي	
32,00	3,85	16	2	انعدام فكرة وجود لجنة الحي	
100,00	100,00	50	52	<b>المجموع الكلي</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

**12.1.1. دور الرصيف في المجال الحضري في مركز المدينة و برمادية :**

أكبر نسبة من السكان المحقق معهم في المنطقة المدروسة ترى أن دور الرصيف في المجال الحضري يتمثل في تنظيم السير و الحركة لحماية المشاة باعتباره ممرا أمنا لسير المارة، كما انه يعمل على تنظيم و هيكلية المجال فيما تتباين الآراء في هذا الدور فالبعض يرى انه يعمل على تخفيف الازدحام عن الطرق، في حين يرى البعض الآخر انعدام دور الرصيف لعدم تهيئته أو غيابه كليا.

### الشكل رقم 16: دور الرصيف في المجال الحضري



المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 13.1.1. اقتراحات لتفعيل دور الرصيف في المجال الحضري في مركز المدينة و برمادية:

السكان المحقق معهم كان لهم العديد من الاقتراحات، حيث أجمعت نسبة كبيرة تقدر بـ 76.92% و 62% في كل من حي مركز المدينة و برمادية على التوالي على ضرورة تبليط الأرصفة و إعادة تهيئتها مع توفير الإنارة العمومية، أما باقي الأفراد فتراوحت آراءهم ما بين إنشاء مواقف للسيارات، خلق فضاءات عمومية و إنشاء ساحات للعب الأطفال و توفير مساحات خضراء، هذه الاقتراحات كانت مشتركة في كلا الحيين، لكن تم إضافة اقتراحات أخرى من طرف سكان مركز المدينة، تتمثل في: تنظيف الرصيف والتشجير في حين يرى البعض عكس ذلك (التقليل من الأشجار لأنها أصبحت تعرقل سير المشاة) والمراقبة المستمرة من طرف السلطات. وعليه يمكن القول إن هذا التباين بين أرصفة منطقة الدراسة وطرق استعمالها يجعل الرصيف عنوانا للمجال المدروس، واستخداماته تعكس طبيعة أهلها.

#### جدول رقم 19: اقتراحات لتفعيل دور الرصيف في المجال الحضري

النسبة %	عدد الأفراد		تصريحات السكان	
	مركز المدينة	برمادية		
62,00	76,92	31	40	تبليط الأرصفة وإعادة تهيئتها مع توفير الإنارة العمومية
20,00	15,38	10	8	إنشاء مواقف السيارات + خلق فضاءات عمومية + إنشاء ساحات للعب الأطفال
0	3,85	0	2	تنظيف الرصيف + التشجير
0	1,92	0	1	المراقبة المستمرة من طرف السلطات المعنية
0	1,92	0	1	تبليط الأرصفة و التقليل من غرس الأشجار
18,00	0	9	0	تبليط الأرصفة و إنشاء مساحات خضراء
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 2.1 استعمالات الرصيف من طرف المشاة في مركز المدينة و برمادية:

ترتبط حركة المشاة بمخطط النقل و المواصلات بالمدينة تعتبر دراسة هذه الحركة أساسا لتخطيط شبكة الحركة داخل المدينة الحضرية، كما أن النسبة الأكبر من مستخدمي هذه الشبكة هم كبار السن و الأطفال،



## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

لذلك يجب أن يشمل التخطيط و التصميم الاعتبارات الخاصة بهم، و بغية تحقيق الأهداف المرجوة من هذا البحث قمنا بالتحقيق مع عينة تقدر بـ110 فردا من المشاة بما فيها 60 عينة في مركز المدينة، و 50 عينة في برمادية، تم اختيار العينة بصفة عشوائية بحيث تكون معبرة و تشمل كامل منطقة الدراسة .

### 1.2.1. توزيع المشاة المحقق معهم حسب الوضعية المهنية و الفروع الاقتصادية:

عدد المشتغلين يمثلون نسبة كبيرة جدا، فأكثر من نصف العينة المدروسة يعمل أفرادها حسب عدة فروع اقتصادية، و بالأخص في القطاع الثالث في مجال الإدارة و الخدمات، حيث تقدر نسبتهم في مركز المدينة بـ63% و في برمادية 56% ، مما يتطلب القيام برحلة العمل اليومية (ذهاب-إياب)، و بالتالي إما استخدام الرصيف و التنقل مشيا على الأقدام أو باستعمال المركبات، ثم تليها نسبة المتقاعدين 15% في مركز المدينة و 12% في برمادية و تمثل فئة كبار السن و اغلبهم يستعملون الرصيف بحيث يضمن لهم الأمان و السلامة المرورية أو يتخذونه مكانا للجلوس فيه نظرا لغياب الأماكن الترفيهية و المساحات الخضراء في المنطقة، فيكون الرصيف قبلتهم في قضاء أوقات فراغهم.

### جدول رقم 20: توزيع المشاة المحقق معهم حسب الوضعية المهنية و الفروع الاقتصادية

الوضعية المهنية	الفروع الاقتصادية	العدد		النسبة %	
		برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة
مشتغل	البناء و الأشغال العمومية	2	1	4,00	1,67
	التجارة	3	7	6,00	11,67
	الفلاحة	0	1	0	1,67
	الإدارة و الخدمات	15	12	30,00	20,00
	التربية و التعليم	2	3	4,00	5,00
	الصحة	1	0	2,00	0
	الامن	1	0	2,00	0
	أخرى	4	14	8,00	23,33
	المجموع		28	38	56,00
طالب جامعي	المجموع	8	4	16,00	6,67
متقاعد	المجموع	6	9	12,00	15,00
ماكثة بالبيت	المجموع	5	4	10,00	6,67
عاطل عن العمل	المجموع	3	5	6,00	8,33
المجموع		50	60	100,00	50

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 2.2.1. توزيع المشاة المحقق معهم حسب مكان العمل و المستوى التعليمي :

و للوقوف أكثر حول وضعية رحلة العمل اليومية للأفراد المشتغلين تم توزيع المشاة المحقق معهم حسب مكان العمل فمعظمهم يشتغلون داخل الولاية تفوق نسبتهم 90% في كلا الحيين، زيادة على ذلك فان مركز المدينة هو الحي الأكثر استقطابا حيث توجد فيه جميع التجهيزات و المؤسسات الخدماتية و الأنشطة التجارية حيث نجد أن ما نسبتهم 86.84% من أفراد العينة المحقق معهم في المركز يشتغلون فيه و بالتالي ينعكس على درجة استعمال الرصيف و كثافة استخدامه و أيضا بالنسبة لعينة حي برمادية فما يقارب 68% أيضا يشتغلون في مركز المدينة مما يعكس مدى استقطاب حي مركز المدينة للأحياء الأخرى المتواجدة في كامل مجمعة غليزان.

جدول رقم 21: توزيع المشاة المحقق معهم حسب مكان العمل

النسبة %		عدد الأفراد		مكان العمل	
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة		
67,86	86,84	19	33	مركز مدينة غليزان	ولاية غليزان
17,86	2,63	5	1	برمادية	
7,14	5,26	2	2	البلديات الأخرى لولاية غليزان	
92,86	94,74	26	36	المجموع	
7,14	5,26	2	2	المجموع	الولايات الأخرى
100,00	100,00	28	38	المجموع الكلي	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

يعكس المستوى التعليمي درجة وعي المواطن و مدى إدراكه لأهمية الرصيف كونه عنصرا مهيكلا للمجال الحضري، حيث أن أكبر نسبة من المشاة تمثل فئة الطلبة الجامعيين بنسبة 36% في حي برمادية وأصحاب التعليم الثانوي بنسبة 30% في مركز المدينة، ثم تليهم فئة التعليم المتوسط بنسبة اقل تقدر بـ 25% في المركز و 22% في المركزية الجديدة برمادية، و بالتالي فإن هذا المستوى التعليمي يجعل الفرد يعي دور و أهمية الرصيف في تنظيم المجال الحضري و تسهيل حركة المارة، مما يستدعي ضرورة الحفاظ عليه فهو يعكس انتماء الفرد لمجاله، يتأثر به و يؤثر فيه من خلال جملة من الممارسات اليومية.

جدول رقم 22: توزيع المشاة المحقق معهم حسب المستوى التعليمي

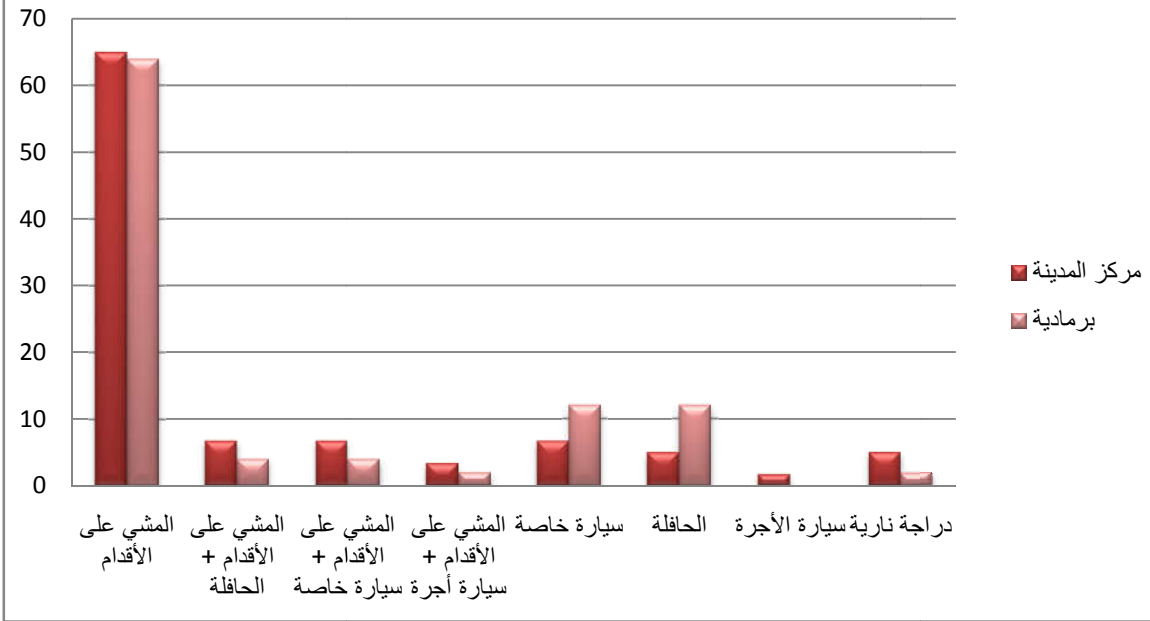
النسبة %		العدد		المستوى التعليمي
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
36,00	28,33	18	17	جامعي
24,00	30,00	12	18	ثانوي
22,00	25,00	11	15	متوسط
12,00	11,67	6	7	ابتدائي
6,00	5,00	3	3	امي
100,00	100,00	50	60	المجموع

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 3.2.1. المشي على الأقدام الوسيلة الأكثر استعمالا:

نلاحظ أن المشي على الأقدام هو الوسيلة الأكثر استعمالا (انظر الشكل رقم 17)، فأكثر من 60% من العينة المحقق معها في منطقة الدراسة يفضلون التنقل مشيا كون الرصيف العنصر الأكثر أمانا وراحة لسير المشاة و بدون تكلفة، خصوصا مع إمكانياتهم المحدودة في اقتناء وسائل أخرى، زيادة على ذلك يرى البعض منهم أن المشي مفيد لجسم الإنسان، رغم عدم راحتهم أثناء التنقل، كما هو موضح في الجدول أدناه رقم 23.

الشكل رقم 17: المشي على الأقدام الوسيلة الأكثر استعمالاً



المصدر: تحقيق ميداني 2020

جدول رقم 23: مدى راحة المشاة المحقق معهم أثناء التنقل

مدى راحة المشاة	السبب	العدد		النسبة %	
		برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة
غير مرتاحين	الرصيف غير مهياً	15	17	28,33	30,00
	الرصيف غير مبلط	12	14	23,33	24,00
	انعدام النظافة	7	10	16,67	14,00
	انعدام تام للرصيف	3	3	5,00	6,00
<b>المجموع</b>	<b>المجموع</b>	<b>38</b>	<b>49</b>	<b>81,67</b>	<b>76,00</b>
مرتاحين		12	11	18,33	24,00
<b>المجموع الكلي</b>		<b>50</b>	<b>60</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

نلاحظ أن نسبة كبيرة جداً من المشاة غير مرتاحة أثناء تنقلها في الرصيف (80% في مركز المدينة و أكثر من 70% في برمادية) و ذلك لعدة أسباب أبرزها أن الرصيف غير مهياً و غير مبلط ، بالإضافة إلى انعدام النظافة و كثرة الأوساخ المنتشرة على حواف الرصيف أو قد نجد انعدام تام للرصيف في بعض الأماكن من الحيين فحسب رأيهم أن الرصيف في حالة سيئة، و مهمش من طرف السلطات المحلية، لكن هذا لا يمنع من أن نسبة معينة من الأفراد المحقق معهم مرتاحين أثناء التنقل فحسب رأيهم هو في حالة جيدة و يكمن التنقل فيه بكل سهولة و أريحية، تقدر نسبتهم في مركز المدينة بـ 18% و في برمادية بـ 24%.

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

صورة رقم 49: كثرة الأوساخ

صورة رقم 48: غياب التبليط

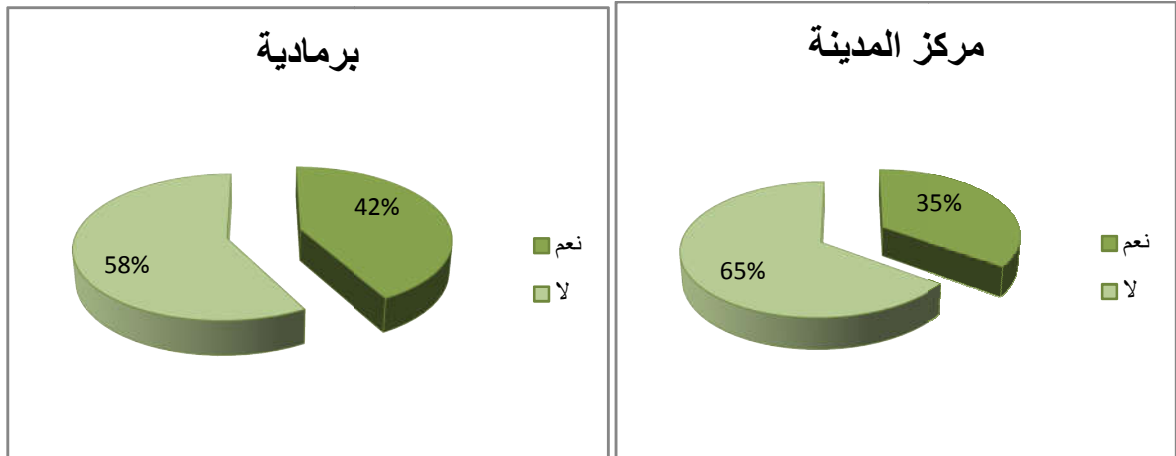
صورة رقم 47: انعدام الرصيف



المصدر: تحقيق ميداني 2020

أما فيما يخص مدى استعمال المركبة من طرف المشاة المحقق معهم فرغم أن نسبتها قليلة 35% في مركز المدينة و 42% في برمادية مقارنة مع المشي على الأقدام التي تقدر نسبتها بـ 65% و 58% في كلا الحيين لكن هذا لا يمنع من وجود بعض الأفراد الذين ينتقلون باستعمال المركبات سواء الحافلة أو سيارة خاصة أو سيارة أجرة فحسب رأيهم تساعدكم أكثر على التنقل بسهولة كما تمكنهم من ربح الوقت .

### الشكل رقم 18: مدى استعمال المركبة من طرف المشاة



المصدر: تحقيق ميداني 2020

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

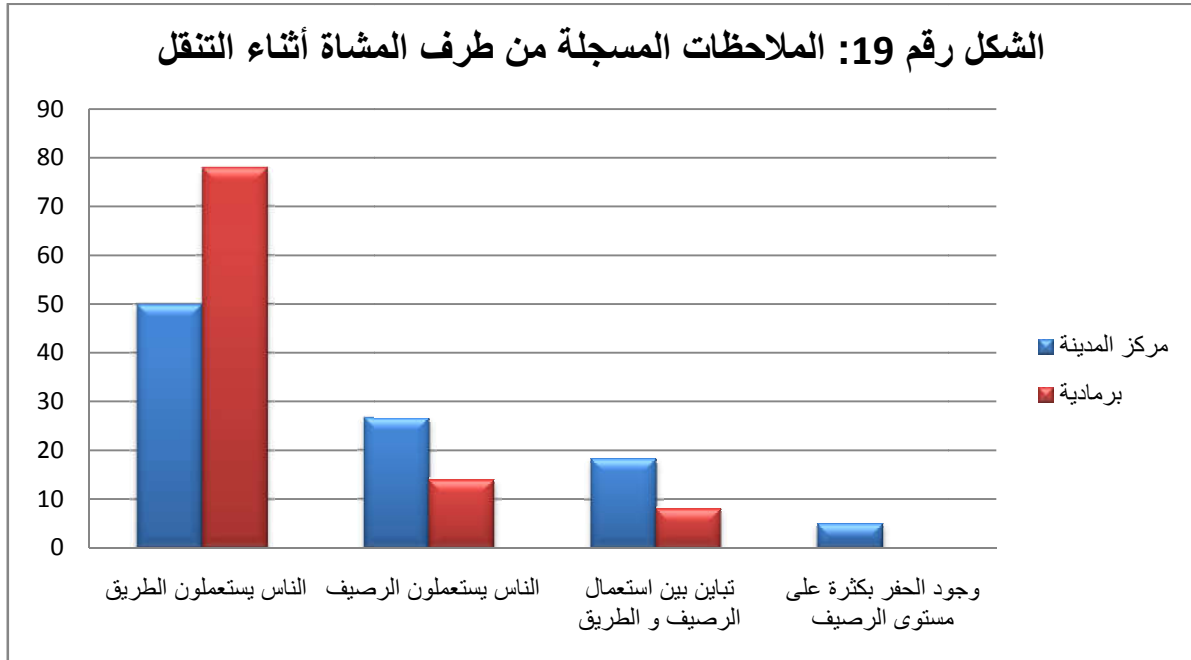
### جدول رقم 24: مدى استعمال المركبة من طرف المشاة المحقق معهم

النسبة %		العدد		السبب	مدى استعمال المركبة
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة		
28,00	28,33	14	17	التنقل بسهولة و ربح الوقت	نعم
12,00	5,00	6	3	تساعد أكثر للتنقل	
2,00	1,67	1	1	لا استطيع المشي	
<b>42,00</b>	<b>35,00</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>المجموع</b>	
<b>58,00</b>	<b>65,00</b>	<b>29</b>	<b>39</b>		لا
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>60</b>	<b>المجموع الكلي</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 4.2.1. أهم الملاحظات المسجلة من طرف المشاة أثناء التنقل :

من أهم الملاحظات المسجلة للمشاة أثناء تنقلهم أن الناس يستخدمون الطريق أكثر بنسبة 50% في مركز المدينة و 78% في برمادية نظرا لأن هذه الأخيرة تعرف وجود العديد من الأرصفة غير المهيأة، كما أن بعض السكنات فيها قيد الانجاز هو ما يعكس حالة الأرصفة السيئة، لكن هناك من يرى استعمال متباين بين الرصيف و الطريق أي أن المواطن يمشي على الرصيف و إذا صادفته أي عرقلة أثناء المشي يفضل الطريق بالأخص في مركز المدينة أين نجد بعض الحفر أو أعمدة الإنارة أو الأشجار.



المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 5.2.1 رأي المشاة المحقق معهم حول الاستعمالات غير القانونية للرصيف و مدى رضاهم عنها :

تم استفتاء آراء المشاة حول الاستعمالات غير القانونية للرصيف حيث نلاحظ أن أكثر من 90% من الأفراد المحقق معهم في منطقة الدراسة يرون أنها تسبب إزعاج كبير للمارة و عرقلة في السير نظرا لنقص الوعي و غياب ثقافة الرصيف، كما نجد احتلال كلي للرصيف من طرف التجار في كلا الحيين و يعود ذلك إلى غياب المراقبة من طرف السلطات المعنية في منطقة الدراسة و بعض التجار من يقول أن لديه ترخيص من البلدية في حي مركز المدينة ، في حين أن تجار برمادية ليس لديهم أي ترخيص لذلك.



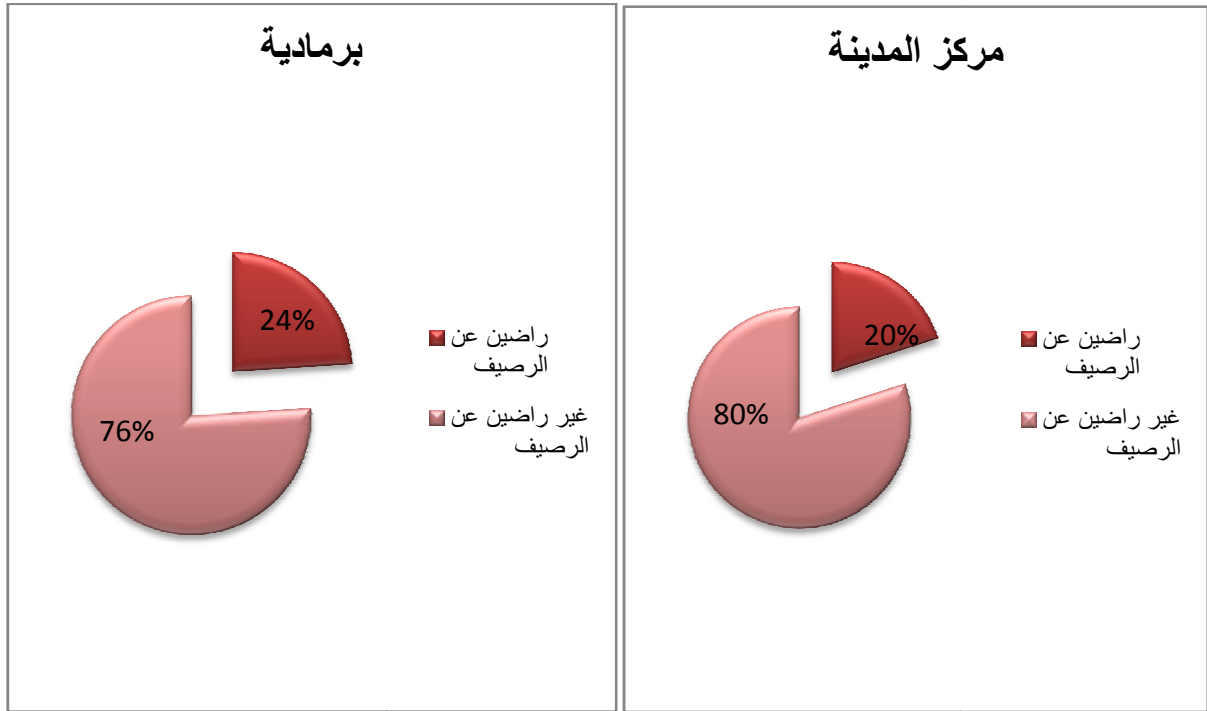
جدول رقم 25: رأي المشاة المحقق معهم حول الاستعمالات غير القانونية للرصيف

النسبة %		العدد		تصريحات المشاة	
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	السبب	التعليقات
64,00	45,00	32	27	نقص الوعي و غياب ثقافة الرصيف	ازعاج المارة و عرقلة السير
32,00	26,67	16	16	غياب المراقبة من طرف السلطات المعنية	احتلال كل الرصيف من طرف التجار
0	18,33	0	11	بعض التجار من يقول بأن لديه ترخيص	
<b>96,00</b>	<b>90,00</b>	<b>48</b>	<b>54</b>	<b>المجموع</b>	
<b>4,00</b>	<b>10,00</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	عدم وجود أي مشاكل	
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>60</b>	<b>المجموع</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

و هذا و ما يعكس بدوره مدى رضى المشاة عن الرصيف حسب ما هو موضح في الشكل أدناه :

الشكل رقم 20: مدى رضى المشاة عن وضعية الرصيف



المصدر: تحقيق ميداني 2020

نلاحظ أن اغلب المشاة غير راضين عن حالة الرصيف في منطقة الدراسة تفوق نسبتهم 75% وذلك نظرا لمختلف العراقيل التي يتعرضون لها أثناء سيرهم إضافة إلى عدم تهيئة الأرصفة في حد ذاتها رغم وجودها، وفي المقابل نجد أن نسبة ضئيلة حوالي 20% ترى أن الرصيف في حالة جيدة وهم راضين عنه.

**6.2.1 رأي المشاة حول التدابير المتخذة مع التجار المستعملين للرصيف:**

بعد استطلاع رأي المشاة حول أهم التدابير الواجب اتخاذها مع التجار المستعملين للرصيف ، نرى أن أكثر من نصف العينة المدروسة أجمعت على ضرورة الردع و تطبيق القانون بصرامة ، أما النسبة المتبقية فمنهم

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

من يرى فرض عقوبات مالية أو إنذارهم و تحسسيهم و توعيتهم أو منحهم مساحات أخرى بدل الرصيف لعرض سلعهم أو تقديم شكاوي للمصالح الأمنية ضدهم.

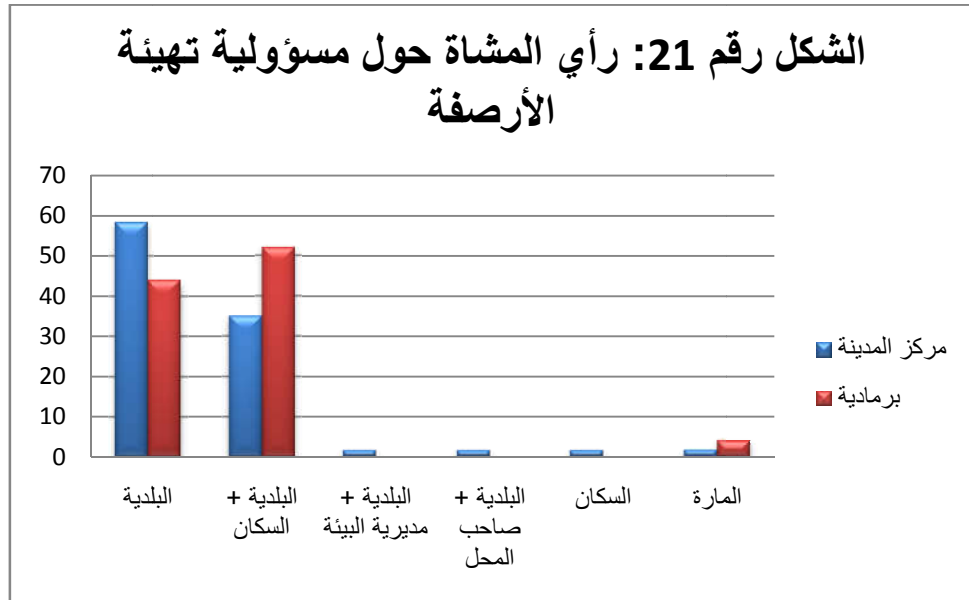
### جدول رقم 26: رأي المشاة حول التدابير المتخذة مع التجار المستعملين للرصيف

النسبة %	عدد الأفراد		تصريحات المشاة
	مركز المدينة	برمادية	
64,00	71,67	32	الردع و تطبيق القانون
18,00	11,67	9	فرض عقوبات مالية
4,00	8,33	2	التوعية و التحسيس
4,00	3,33	2	انذارهم و تحذيرهم
8,00	3,33	4	فرض عقوبة السجن
0	1,67	0	منحهم مساحات أخرى بدل الرصيف لعرض سلعهم
2,00	0	1	تقديم شكاوي للمصالح الأمنية ضدهم
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 7.2.1. رأي المشاة حول مسؤولية تهيئة الأرصفة و صيانتها :

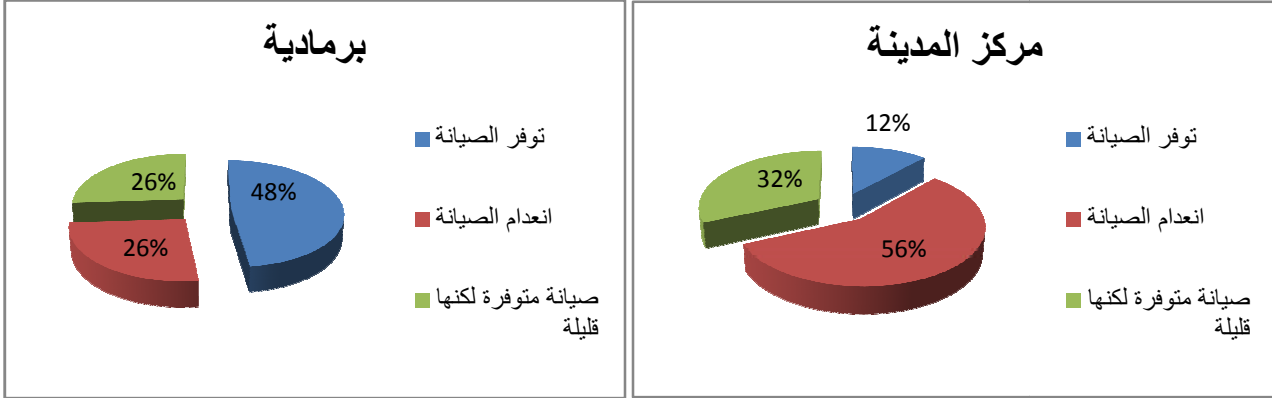
تم استطلاع رأي المشاة حول مسؤولية تهيئة الأرصفة حيث اتفق أكثر من نصف العينة المدروسة في مركز المدينة على أنها تقع على عاتق البلدية فهي الممول الرسمي و المعني بتهيئة الرصيف باعتباره فضاء عمومي للجميع ، لكن هناك نسبة ضئيلة ترى انه من مسؤولية البلدية و مديرية البيئة أو البلدية و صاحب المحل أو من مسؤولية الساكن في حد ذاته ، أما في برمادية فنسبة 52% ترى أن المسؤولية مشتركة بين البلدية و السكان فالبلدية تقوم بإنجاز الرصيف و على الساكن تنظيفه و الاهتمام به و العمل على صيانتها بصفة دورية.



المصدر: تحقيق ميداني 2020

وللتدقيق أكثر تم اخذ رأي المشاة حول صيانة الأرصفة بمنطقة الدراسة حيث أن نسبة كبيرة في مركز المدينة ترى أن هناك انعدام الصيانة على عكس برمادية حيث نجد أن نسبة كبيرة ترى توفر الصيانة تقدر نسبتهم بـ 48% في حين أن النسبة المتبقية في كلا الحيين أجمعت على أن الصيانة متوفرة و لكنها قليلة.

الشكل رقم 22: رأي المشاة حول صيانة الأرصفة



المصدر: تحقيق ميداني 2020

8.2.1. أهم اقتراحات المشاة لتحسين وضعية الرصيف في كلا الحيين :

تراوحت اقتراحات المشاة لتحسين وضعية الرصيف في كلا الحيين من فرد لأخر و من منطقة لأخرى فقد اجمع أكثر من 40% في منطقة الدراسة على ضرورة تلبيط الأرصفة و إعادة تهيئتها مع توفير الإنارة العمومية في حين نجد أن نسبة 20% في كل من مركز المدينة و برمادية أجمعت على ضرورة إنشاء مواقف السيارات نظرا لقلتها في المنطقة المدروسة مع خلق فضاءات عمومية و إنشاء ساحات للعب الأطفال، و منهم من يقترح تهيئة و توسيع الأرصفة و تنظيفها مع توعية المواطنين بضرورة المحافظة عليها، في حين نجد نسبة ضئيلة لا تتجاوز 5% تراوحت آراؤها ما بين تنظيف الرصيف و التشجير في برمادية و التقليل منها في مركز المدينة أو المراقبة من طرف السلطات المعنية مع تعاون السكان مع مصالح البلدية بما يضمن وجود رصيف متناسق و منسجم ضمن المجال الحضري يعطي نظرة جمالية تريح المشاة أثناء تنقلاتهم اليومية.

جدول رقم 27: اقتراحات المشاة لتحسين وضعية الرصيف

النسبة %		عدد الأفراد		تصريحات المشاة
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
40,00	43,33	20	26	تلبيط الأرصفة و إعادة تهيئتها مع توفير الإنارة العمومية
20,00	20,00	10	12	إنشاء مواقف السيارات + خلق فضاءات عمومية + إنشاء ساحات للعب الأطفال
16,00	16,67	8	10	تهيئة و توسيع الأرصفة مع تنظيفها
16,00	13,33	8	8	توعية المواطنين بضرورة المحافظة على الرصيف
4,00	3,33	2	2	تنظيف الرصيف + التشجير
2,00	1,67	1	1	المراقبة المستمرة من طرف السلطات المعنية
0	1,67	0	1	تلبيط الأرصفة و التقليل من غرس الأشجار
2,00	0	1	0	تعاون السكان مع مصالح البلدية
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>60</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

و مما سبق نستخلص أن العلاقة الموجودة بين طبيعة الرصيف و طبيعة تأثيرها على حركة المشاة هي علاقة جد عميقة، لا يمكن تحديد معالمها لولا الغوص في التفاصيل الدقيقة اللامادية التي تؤثر في نفسية المشاة و تجعلهم يتأثرون إلى حد كبير بجميع معايير الأرصفة التي لربما تجعله مرتاحا خلال القيام بتنقلاته اليومية أو تجعله غير راض و منزوع من نوعية هذا الرصيف التي يفر منها في معظم الحالات إلى الطريق معرضا بذلك حياته للخطر

#### 3.1. استعمالات الرصيف من طرف التجار :

##### 1.3.1. الحالة الاجتماعية للتجار :

الحالة الاجتماعية تعتبر من أهم العوامل المؤثرة في التركيب البشري لمنطقة الدراسة، فمن خلالها يمكن تحديد عدد السكان و معدل شغل المسكن، كما و أنها تعكس المستوى الاقتصادي للعينة المحقق معها، حيث وجدنا أن أكثر من نصف العينة رب الأسرة متزوج تقدر نسبتهم بـ56% في مركز المدينة و 62% في برمادية، كما هو موضح في الجدول رقم 28 أدناه :

#### جدول رقم 28: توزيع التجار المحقق معهم حسب الحالة الاجتماعية

رب الأسرة	العدد		النسبة %	
	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة
متزوج	31	56,00	62,00	
أعزب	19	44,00	38,00	
<b>المجموع</b>	<b>50</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 2.3.1. الأصل الجغرافي للتجار حسب مكان الإقامة :

نلاحظ من خلال الجدول أن اغلب التجار مكان إقامتهم حسب مكان عملهم فمثلا نجد في مركز المدينة أن عدد التجار يقدر بنسبة 80% يسكنون في المركز وبالنسبة لتجار برمادية الذين يسكنون فيها تقدر نسبتهم بـ94% فاعلج تجار المنطقة هم ملاك خواص لمحلاتهم في حين نجد انه لا تتجاوز نسبة التجار من بلديات أخرى 4%.

#### جدول رقم 29: توزيع التجار المحقق معهم حسب مكان الإقامة

مكان الإقامة	عدد التجار		النسبة %	
	برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة
مركز مدينة غليزان	2	40	4,00	80,00
برمادية	47	8	94,00	16,00
البلديات الأخرى لولاية غليزان	1	2	2,00	4,00
<b>المجموع</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 3.3.1. البنية المهنية حسب المستوى التعليمي :

نلاحظ من خلال الجدول تنوعا في الأنشطة التجارية و الخدماتية حسب المستوى التعليمي لأفراد العينة المحقق معها حيث وجدنا أن تجارة بيع الملابس تحتل المرتبة الأولى في مركز المدينة بنسبة 24% حيث

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

نجد أنها أشهر منطقة في مجمعة غليزان يتوافد عليها السكان من مختلف بلديات ولاية غليزان فالأسعار في متناول الجميع كل حسب قدرته الشرائية في حين أنها معدومة في برمادية التي نجد فيها التجارة الاستهلاكية بكثرة و على رأسها بيع مواد غذائية عامة، أما باقي النسب في منطقة الدراسة فإنها تتراوح ما بين الرخيصة (بيع المجوهرات مثلا) و الاستهلاكية (بيع مواد غذائية و خضر و فواكه مثلا) أما الأنشطة الخدماتية فنجد مقاهي، مطاعم، حلاق ، ميكانيكي، نجارة الألمنيوم و الخشب و ذلك حسب المستوى التعليمي لكل تاجر و الملاحظ أن معظمهم أصحاب مستوى تعليمي جيد إما ثانوي أو جامعي.

### جدول رقم 30: توزيع التجار المحقق معهم حسب نوع النشاط و المستوى التعليمي

نوع النشاط	المستوى التعليمي	العدد		النسبة %	
		برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة
بيع الملابس	ابتدائي	0	6	0	12,00
	متوسط	0	10	0	20,00
	ثانوي	0	6	0	12,00
	جامعي	0	2	0	4,00
	<b>المجموع</b>		<b>24</b>	<b>0</b>	<b>48,00</b>
بيع الأواني و الأثاث المنزلي	ابتدائي	1	1	1	2,00
	متوسط	3	0	3	0,00
	ثانوي	1	1	1	2,00
	جامعي	1	1	1	2,00
	<b>المجموع</b>		<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6,00</b>
بيع مواد غذائية عامة	ابتدائي	0	0	0	0,00
	متوسط	6	0	6	12,00
	ثانوي	4	1	4	8,00
	جامعي	0	3	0	0,00
	<b>المجموع</b>		<b>4</b>	<b>10</b>	<b>20,00</b>
بيع مواد التجميل	ابتدائي	0	1	0	2,00
	متوسط	1	0	1	2,00
	ثانوي	2	1	2	4,00
	جامعي	0	1	0	2,00
	<b>المجموع</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6,00</b>
بيع الهواتف النقالة و عتاد الإعلام الآلي	ابتدائي	0	1	0	2,00
	متوسط	0	0	0	0,00
	ثانوي	2	0	2	4,00
	جامعي	1	3	1	6,00
	<b>المجموع</b>		<b>4</b>	<b>3</b>	<b>8,00</b>
بيع الافرشة	ابتدائي	0	0	0	0,00
	متوسط	0	0	0	0,00
	ثانوي	0	1	0	2,00
	جامعي	0	0	0	0,00
	<b>المجموع</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2,00</b>
بيع المجوهرات	ابتدائي	0	0	0	0,00
	متوسط	0	0	0	0,00
	ثانوي	0	1	0	2,00
	جامعي	0	0	0	0,00
	<b>المجموع</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2,00</b>
بيع أغراض الحلويات	ابتدائي	0	1	0	2,00
	متوسط	0	0	0	0,00
	ثانوي	0	1	0	2,00
	جامعي	0	0	0	0,00



الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

0	4,00	0	2	المجموع	
0,00	0,00	0	0	ابتدائي	بيع خردوات عامة
4,00	0,00	2	0	متوسط	
0,00	2,00	0	1	ثانوي	
0,00	0,00	0	0	جامعي	
<b>4,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>المجموع</b>	
0,00	0	0	0	ابتدائي	بيع قطع غيار السيارات
0,00	0	0	0	متوسط	
2,00	0	1	0	ثانوي	
0,00	0	0	0	جامعي	
<b>2,00</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>المجموع</b>	
0,00	2,00	0	1	ابتدائي	بيع مواد البناء
4,00	0,00	2	0	متوسط	
0,00	0,00	0	0	ثانوي	
2,00	0,00	1	0	جامعي	
<b>6,00</b>	<b>2,00</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>المجموع</b>	
8,00	0	4	0	ابتدائي	بيع الخضراوات والفواكه
0,00	0	0	0	متوسط	
0,00	0	0	0	ثانوي	
4,00	0	2	0	جامعي	
<b>12,00</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>المجموع</b>	
0,00	0,00	0	0	ابتدائي	نجارة الخشب
2,00	0,00	1	0	متوسط	
0,00	0,00	0	0	ثانوي	
0,00	2,00	0	1	جامعي	
<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>المجموع</b>	
0,00	0	0	0	ابتدائي	نجارة الألمنيوم
0,00	0	0	0	متوسط	
8,00	0	4	0	ثانوي	
0,00	0	0	0	جامعي	
<b>8,00</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>المجموع</b>	
0,00	0	0	0	ابتدائي	ميكانيكي
2,00	0	1	0	متوسط	
0,00	0	0	0	ثانوي	
0,00	0	0	0	جامعي	
<b>2,00</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>المجموع</b>	
2,00	2,00	1	1	ابتدائي	حلاق
0,00	0,00	0	0	متوسط	
2,00	0,00	1	0	ثانوي	
0,00	0,00	0	0	جامعي	
<b>4,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>المجموع</b>	
0,00	2,00	0	1	ابتدائي	بيع أكل خفيف
2,00	0,00	1	0	متوسط	
2,00	2,00	1	1	ثانوي	
0,00	0,00	0	0	جامعي	
<b>4,00</b>	<b>4,00</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>المجموع</b>	
0,00	0,00	0	0	ابتدائي	مطعم
4,00	0,00	2	0	متوسط	
0,00	2,00	0	1	ثانوي	
0,00	0,00	0	0	جامعي	
<b>4,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>المجموع</b>	

### الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

2,00	2,00	1	1	ابتدائي	مقهى
0,00	0,00	0	0	متوسط	
2,00	0,00	1	0	ثانوي	
0,00	0,00	0	0	جامعي	
<b>4,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>المجموع</b>	
0,00	0	0	0	ابتدائي	مخبزة
2,00	0	1	0	متوسط	
2,00	0	1	0	ثانوي	
0,00	0	0	0	جامعي	
<b>4,00</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>المجموع</b>	
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>المجموع الكلي</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 4.3.1. تاريخ بداية النشاط التجاري و طبيعة ملكية المحل :

الملاحظ من خلال الجدول أن نسبة كبيرة من التجار في مركز المدينة نشاطهم قديم أكثر من 5 سنوات حيث يفوق عددهم النصف بنسبة 52% ، اغلبهم مؤجرين لدى الخواص وفق عقود شهرية أو سنوية حسب الاتفاق المبرم بين التاجر و صاحب المحل، أما في منطقة برمادية فان تاريخ بداية النشاط يتراوح ما بين السنة إلى 5 سنوات بنسبة كبيرة تقدر ب 60% و معظمها هي الأخرى كراء من عند الخواص، تقدر نسبتهم 40% لكن هذا لا يمنع من وجود تجار جدد بدؤوا نشاطهم حديثاً في أقل من سنة.

#### جدول رقم 31: توزيع التجار المحقق معهم حسب بداية النشاط و طبيعة ملكية المحل

النسبة %		العدد		تصريحات التجار	
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	طبيعة ملكية المحل	بداية النشاط
4,00	2,00	2	1	ملك خاص	أقل من سنة
0,00	0,00	0	0	كراء من عند الدولة	
4,00	4,00	2	2	كراء من عند الخواص	
<b>8,00</b>	<b>6,00</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>المجموع</b>	
26,00	6,00	13	3	ملك خاص	من سنة إلى 5 سنوات
0,00	0,00	0	0	كراء من عند الدولة	
40,00	36,00	20	18	كراء من عند الخواص	
<b>66,00</b>	<b>42,00</b>	<b>33</b>	<b>21</b>	<b>المجموع</b>	
8,00	22,00	4	11	ملك خاص	أكثر من 5 سنوات
0,00	4,00	0	2	كراء من عند الدولة	
18,00	26,00	9	13	كراء من عند الخواص	
<b>26,00</b>	<b>52,00</b>	<b>13</b>	<b>26</b>	<b>المجموع</b>	
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>المجموع الكلي</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

#### 5.3.1. آراء التجار حول حالة الرصيف :

تباينت آراء التجار حول حالة الرصيف كل حسب رأيه حيث نجد في حي مركز المدينة نسبة 38% أجمعوا على انه في حالة متوسطة أو مقبول على العموم، في حين نجد أن 24% في برمادية اجمعوا على أن الرصيف متدهور يكاد يكون منعدماً، سواء بالنسبة للمناطق السكنية الحضرية الجديدة أو المساكن الفردية التي نجد معظمها قيد الإنجاز مما ينعكس سلبياً على حالة الرصيف بحيث يكون غير مهياً و في حالة جد سيئة، يحتاج إلى إعادة تهيئة أو غير موجود أصلاً، مما اضطر بعض التجار إلى إعادة تهيئة الأرصفة أمام محلاتهم كل حسب مراه مناسباً، و هذا بدوره أدى إلى تباين ملحوظ في مستوى الأرصفة يعرقل حركة الراجلين، رغم ذلك هناك نسبة معينة، محدودة، ترى أن الرصيف في حالة جيدة في منطقة الدراسة.

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

### جدول رقم 32: رأي التجار المحقق معهم في حالة الرصيف

النسبة %		عدد التجار		تصريحات التجار
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
22,00	16,00	11	8	الرصيف في حالة جيدة
18,00	38,00	9	19	الرصيف في حالة متوسطة
14,00	4,00	7	2	الرصيف في حالة سيئة
24,00	32,00	12	16	الرصيف مندهور
16,00	4,00	8	2	الرصيف غير نظيف
0	2,00	0	1	الرصيف واسع لكنه غير وظيفي
0	2,00	0	1	الرصيف يحتاج إلى تهيئة
0	2,00	0	1	حالة الرصيف في كل الولايات متشابهة غير ومهياة
6,00	0	3	0	الرصيف غير موجود
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 6.3.1. استغلال التجار للرصيف في عرض منتوجاتهم :

نلاحظ أن أكثر من نصف العينة المحقق معها في مركز المدينة تعرض منتوجها على الرصيف بصفة غير قانونية، يقدر عددهم بـ 26 تاجرا بنسبة 52% بحجة أن هناك مكان مخصص للمارة رغم عرضهم للمنتوج. كما يرى التجار انه لا بد من عرض السلع لجذب المشتري و لفت انتباه الزائر للمحل، زيادة على ذلك هناك تنافس بينهم، فقد صرح معظمهم أن كان صاحب المحل الذي بجواري يعرض سلعته فلماذا لا اعرض أنا أيضا منتوجي؟ أما في برمادية فنجد أن 54% يستغلون الرصيف بصفة قانونية بحيث أنهم لا يعرضون سلعهم خارج المحل لكن هذا لا يمنع من وجد نسبة 46% تستغل الرصيف بصفة غير قانونية خصوصا أصحاب المقاهي و المطاعم، إضافة إلى أصحاب بيع مواد البناء و تجارة الخشب و الألمنيوم .

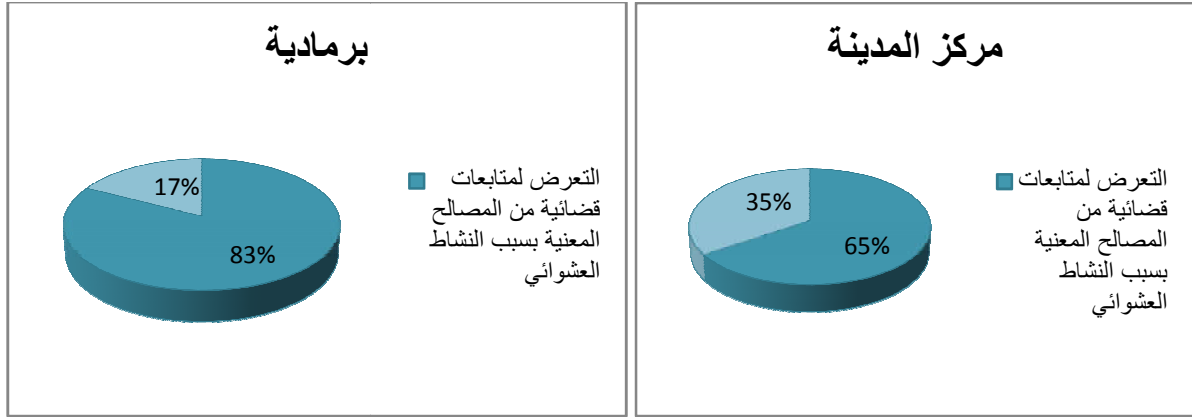
### جدول رقم 33: استغلال التجار للرصيف في عرض منتوجاتهم

النسبة %		العدد		تصريحات التجار
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
0,00	0,00	0	0	عرض المنتوج على الرصيف
54,00	48,00	27	24	عدم عرض المنتوج على الرصيف
<b>54,00</b>	<b>48,00</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>المجموع</b>
46,00	52,00	23	26	عرض المنتوج على الرصيف
0,00	0,00	0	0	عدم عرض المنتوج على الرصيف
<b>46,00</b>	<b>52,00</b>	<b>23</b>	<b>26</b>	<b>المجموع</b>
<b>50</b>	<b>100</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

و هذا ما يجعل التجار يتعرضون إلى متابعات قضائية حيث أوضح التحقيق الميداني في المنطقة المدروسة أن نسبة كبيرة جدا تفوق النصف تعرضت لمتابعات قضائية من المصالح المعنية بسبب النشاط العشوائي، قدرت نسبتهم بـ 65.38% في مركز المدينة و 82.61% في برمادية، حسب ما هو موضح في الشكل أدناه :

الشكل رقم 23: مدى تعرض التجار للمتابعات القضائية

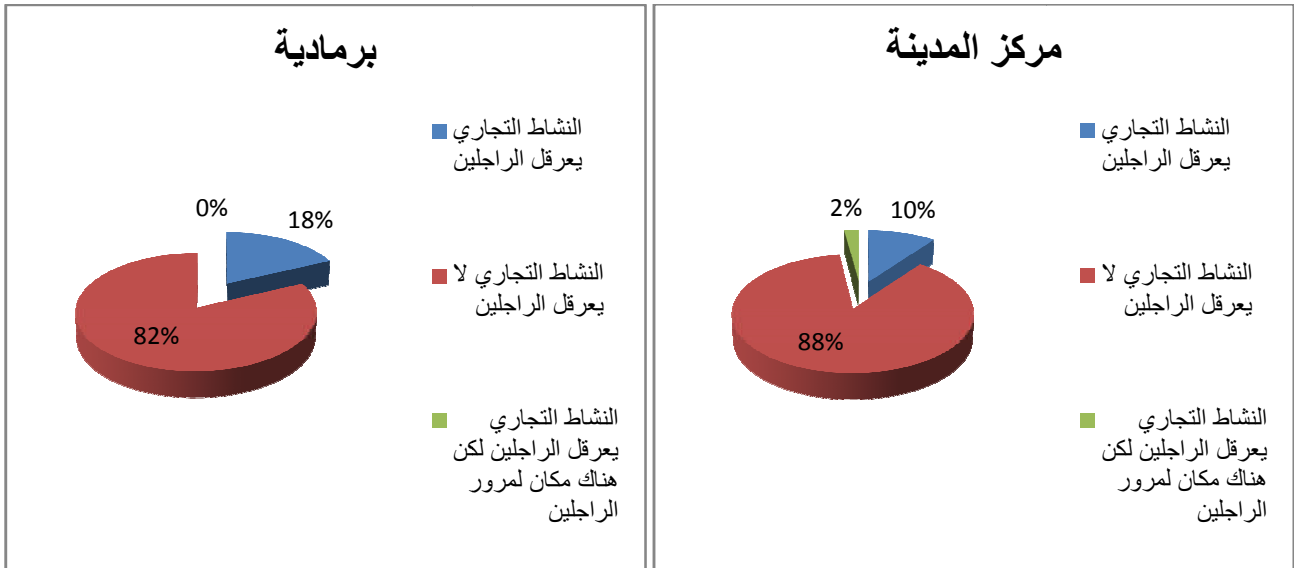


المصدر: تحقيق ميداني 2020

7.3.1 مدى عرقلة النشاط التجاري للراجلين :

أجمع التجار في المنطقة المدروسة على أن هذا النشاط لا يعرقل حركة الراجلين، فأكثر من 80% اجمعوا على ذلك، في حين أن نسبة ضئيلة جدا صرحت بان عرض المنتوج يعرقل سير المشاة واغلبهم لا يقومون بعرض منتوجاتهم.

الشكل رقم 24: مدى عرقلة النشاط التجاري للراجلين



المصدر: تحقيق ميداني 2020

8.3.1 أسباب اختيار المنطقة لممارسة النشاط التجاري :

تعددت الأسباب حول اختيار المنطقة المدروسة لممارسة النشاط التجاري فالنسبة لمركز المدينة يعتبر الحي النابض للمدينة فقد اختاره العديد من التجار بنسبة 76% بحيث يعتبرونه منطقة تجارية بامتياز، تساعد على ممارسة هذا النشاط بكل راحة وسهولة، زيادة على ذلك فبعض المحلات متوارثة أبا عن جد كما أنها قريبة من مكان الإقامة.

أما بالنسبة برمادية فان السبب الرئيسي لاختيارها من طرف التجار كونها قريبة من مكان الإقامة فقد اجمع 38% من العينة المحقق معها على ذلك، إضافة إلى أسباب أخرى تتمثل في أن قيمة الكراء منخفضة مقارنة مع مركز المدينة، زيادة على ذلك فبعض المحلات متواجدة في منازل أصحابها و بالتالي توفير مصاريف

## الفصل الثالث: تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة

الكراء، أيضا بعض التجار محللاتهم قريبة من المركز الجامعي و بالتالي المنطقة نشطة و حيوية خصوصا أثناء الموسم الدراسي الجامعي.

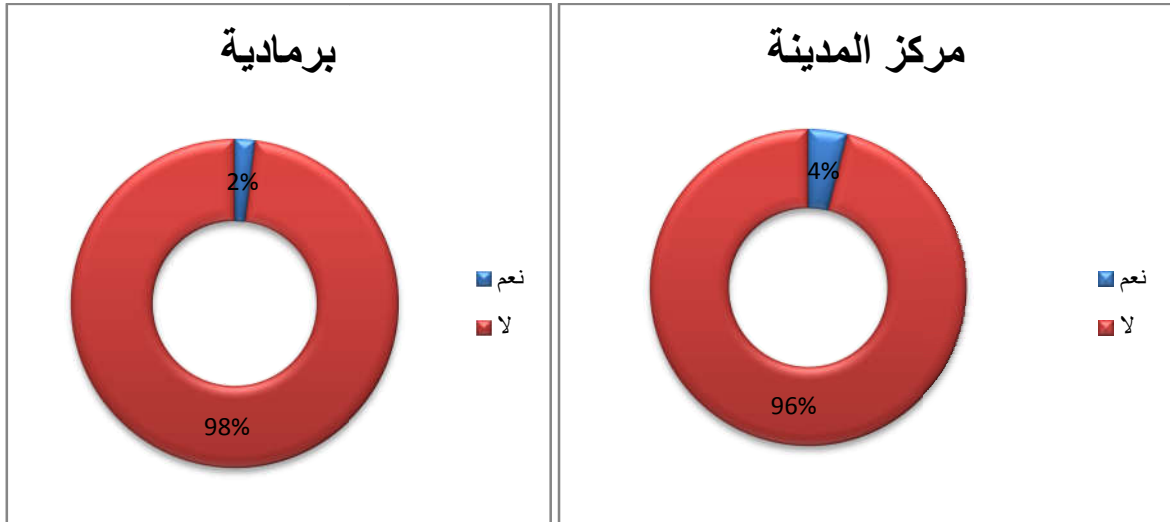
جدول رقم 34: سبب اختيار المنطقة لممارسة النشاط التجاري

النسبة %		عدد التجار		تصريحات التجار
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
6,00	76,00	3	38	لا اعتبارها منطقة تجارية بامتياز
0,00	12,00	0	6	المحل متوارث أبا عن جد
4,00	4,00	2	2	لأنها تساعد على ممارسة هذا النشاط بكل راحة و سهولة
6,00	4,00	3	2	حسب المهنة و النشاط الممارس
0	2,00	0	1	لا يوجد مكان آخر
38,00	2,00	19	1	قريبة من مكان الإقامة
4,00	0	2	0	الظروف هي التي فرضت اختيار هذا الحي
22,00	0	11	0	قيمة الكراء منخفضة مقارنة مع مركز المدينة
8,00	0	4	0	لأنها قريبة من المركز الجامعي و الطلبة و العمال
12,00	0	6	0	لأن المحل متواجد في منزلي و بالتالي توفير مصاريف الكراء
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

أكثر من 90% من تجار المنطقة المدروسة اجمعوا على عدم تغيير نشاطهم التجاري فنشاطهم مربح و جيد حسب آرائهم لا يحتاج إلى تغيير.

الشكل رقم 25: تغيير التجار لنشاطهم التجاري



المصدر: تحقيق ميداني 2020



جدول رقم 35: تغيير التجار لنشاطهم التجاري

النسبة %		عدد التجار		تصريحات التجار	
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	سبب تغيير النشاط	ممارسة تجارة أخرى من قبل في نفس المحل
2,00	2,00	1	1	لم اجد فيها ربح كافي	نعم
0,00	2,00	0	1	غيرت من باب التغيير فقط	
<b>2,00</b>	<b>4,00</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>المجموع</b>	
98,00	96,00	49	48	لا	
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>المجموع</b>	

المصدر: تحقيق ميداني 2020

**3.1. تهيئة التجار للرصيف أمام محلاتهم :**

اجمع 24 تاجرا بنسبة 48 % من العينة المحقق معها في مركز المدينة على عدم تهيئة الرصيف في حين نجد 44 % قامت بإعادة تهيئتها أما نسبة ضئيلة جدا فقد أقرت بتهيئة الأرصفة من البلدية أو صاحب المسكن أو مؤسسة خاصة متعاقدة مع البلدية تقوم بذلك فيما يخص برمادية فأكثر من 50% اجمعوا على تهيئة الأرصفة بأنفسهم نظرا لأنها كانت في حالة متدهورة .

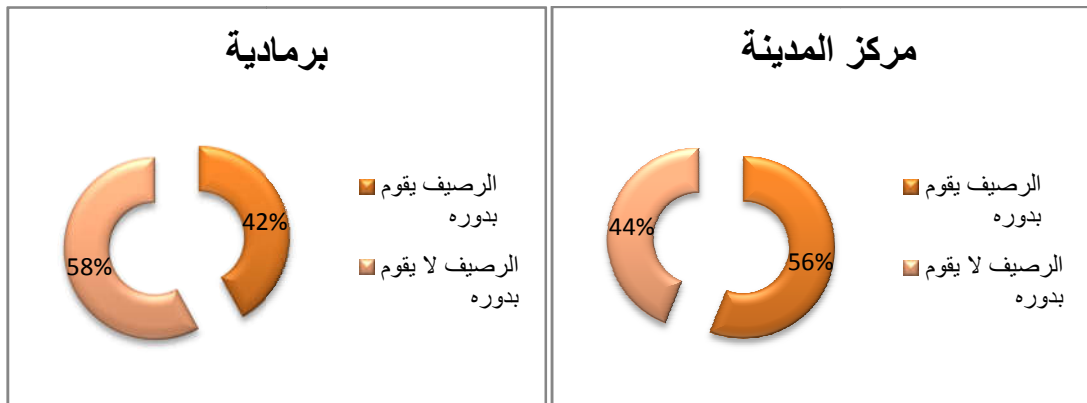
جدول رقم 36: تهيئة التجار للرصيف أمام محلاتهم

النسبة %		عدد التجار		تصريحات التجار
34,00	48,00	17	24	عدم تهيئة الرصيف
0,00	4,00	0	2	تهيئة الرصيف من طرف البلدية
0,00	2,00	0	1	تهيئة الرصيف من طرف صاحب المسكن
0,00	2,00	0	1	تهيئة الرصيف من طرف مؤسسة خاصة
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

تباينت آراء التجار حول دور الرصيف فمنهم من يرى انه يقوم بدوره بنسبة 56% في مركز المدينة على عكس برمادية أين نجد نسبة 58 % يرون انه لا يقوم بدوره.

الشكل رقم 26: رأي التجار حول دور الرصيف



المصدر: تحقيق ميداني 2020

### 10.3.1. أهم اقتراحات التجار لتفعيل دور الرصيف :

من بين الاقتراحات الأكثر تداولاً بين التجار سواء في مركز المدينة أو برمادية و بنسبة كبيرة تقدر بـ 62% في المركز و 42% في برمادية هي تبليط الأرصفة و إعادة تهيئتها مع توفير الإنارة لتليها مباشرة إنشاء مواقف السيارات مع خلق فضاءات عمومية و ساحات للعب الأطفال، زيادة على ذلك هناك مجموعة من الآراء الأخرى و التي تتمثل في:

- ✓ تنظيف الرصيف مع التشجير
- ✓ المراقبة من طرف السلطات المعنية
- ✓ القيام بحملات توعية و تحسيس للمواطنين من اجل المحافظة على الرصيف
- ✓ توسيع الرصيف وإعادة تهيئته
- ✓ تجديد قنوات الصرف الصحي لتفادي خطر الفيضانات على الرصيف

جدول رقم 37: اقتراحات التجار لتفعيل دور الرصيف

النسبة %		عدد الأفراد		تصريحات التجار
برمادية	مركز المدينة	برمادية	مركز المدينة	
42,00	62,00	21	31	تبليط الأرصفة و إعادة تهيئتها مع توفير الإنارة العمومية
22,00	14,00	11	7	إنشاء مواقف السيارات + خلق فضاءات عمومية + إنشاء ساحات للعب الأطفال
14,00	10,00	7	5	تنظيف الرصيف + التشجير
10,00	8,00	5	4	المراقبة المستمرة من طرف السلطات المعنية
6,00	4,00	3	2	القيام بحملات توعية و تحسيس للمواطنين من اجل المحافظة على الرصيف
0	2,00	0	1	توسيع الرصيف و إعادة تهيئته
6,00	0	3	0	تجديد قنوات الصرف الصحي لتفادي الفيضانات على الرصيف
<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: تحقيق ميداني 2020

و في الختام يمكن القول أن ما نراه الآن للأرصفة في أحيانا ومدننا وشوارعنا التجارية صورة مختلفة لما يفترض أن تكون عليه الأرصفة وظيفية وتصميما وجماليا أيضا، فقد أصبحت أرصفة الأحياء مجرد كتل إسمنتية تقتقد لو وظيفة الرصيف الأساسية وهي المشي والتنقل ، بوجود الأشجار التي وضعت بشكل عشوائي لم يؤخذ في الاعتبار أهمية الرصيف للمشاة ، أو تلف كثير من الأرصفة بسبب كثرة الحفريات أو إهمال صاحب المنزل في عدم ترميمها ، وافتقاد تلك الأرصفة لعنصر الجمال سواء في التنفيذ أو بتعدد الألوان مما أدى غالى تشويه بصري للشارع.

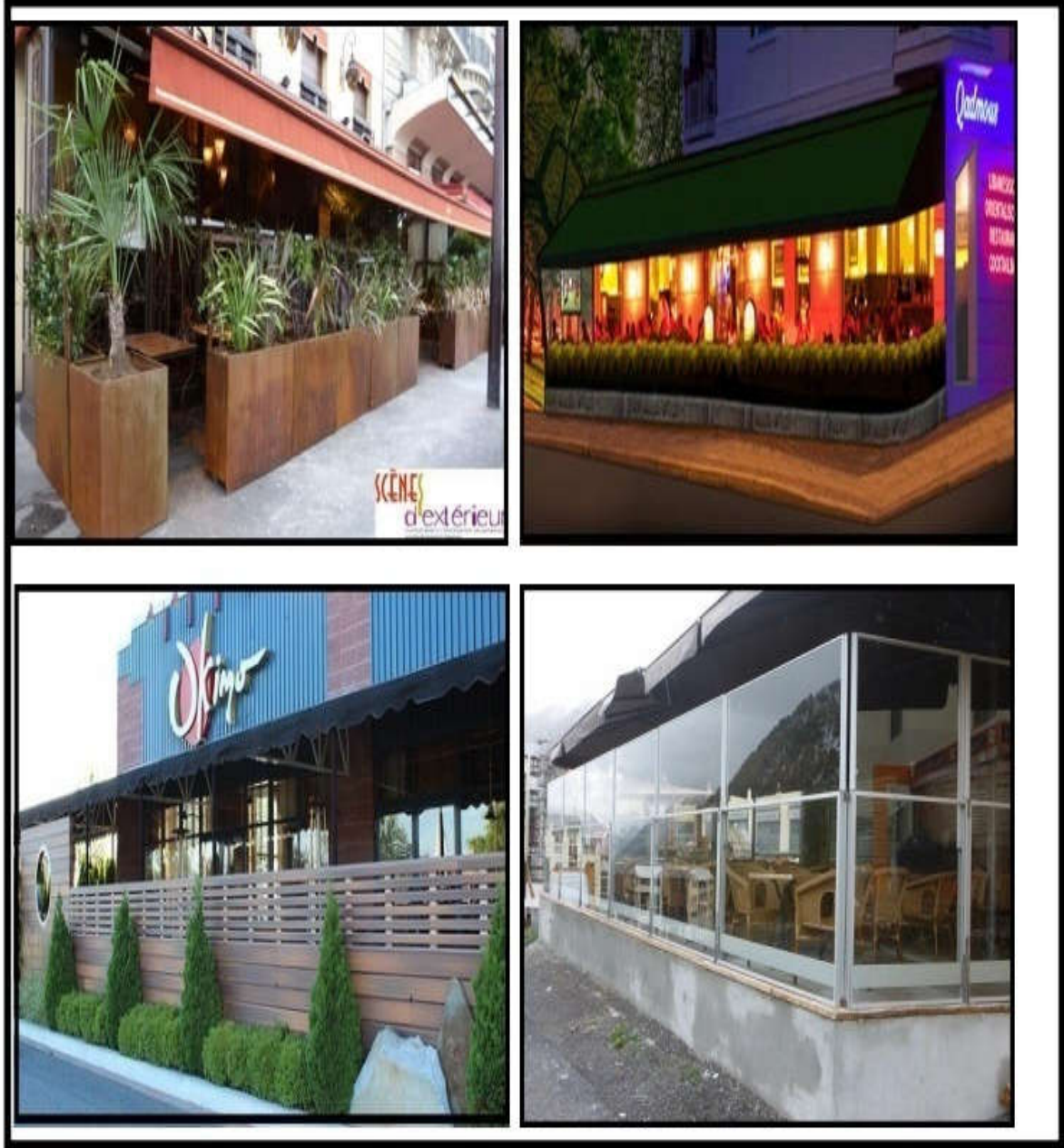
أما أرصفة الشوارع التجارية فقد أصبحت أماكن للعرض أو جزءا من تلك المحلات بوجود البضائع أو المعروضات، مما اضطر المشاة للتنقل خلف السيارات المتوقفة مما يعرضهم للخطر، و لم يقتصر الأمر على أصحاب المحلات فقد قام الكثير من السائقين باقتحام أرصفة المشاة لركن سياراتهم دون النظر لحق المشاة في استخدام الرصيف للسير عليه بأمان.

نتمنى من أصحاب القرار والبلديات وضع حد للاعتداء على أرصفة المشاة ومحاسبة المحلات التي تستخدم الأرصفة لعرض بضائعها أو مواد تعيق حركة المشاة.

## 2. اقتراحات من أجل استعادة الرصيف لدوره :

يحتل الرصيف جزء هاماً من حياة المواطن اليومية، و من اجل إبراز فعاليته و أداء وظيفته نقترح الأتي :  
- استخدام حاجز اخضر أو شفاف لإضفاء الجانب الجمالي على الرصيف فيما يخص المقاهي و المطاعم.

### الصورة رقم 50: حواجز بعض المطاعم على الرصيف

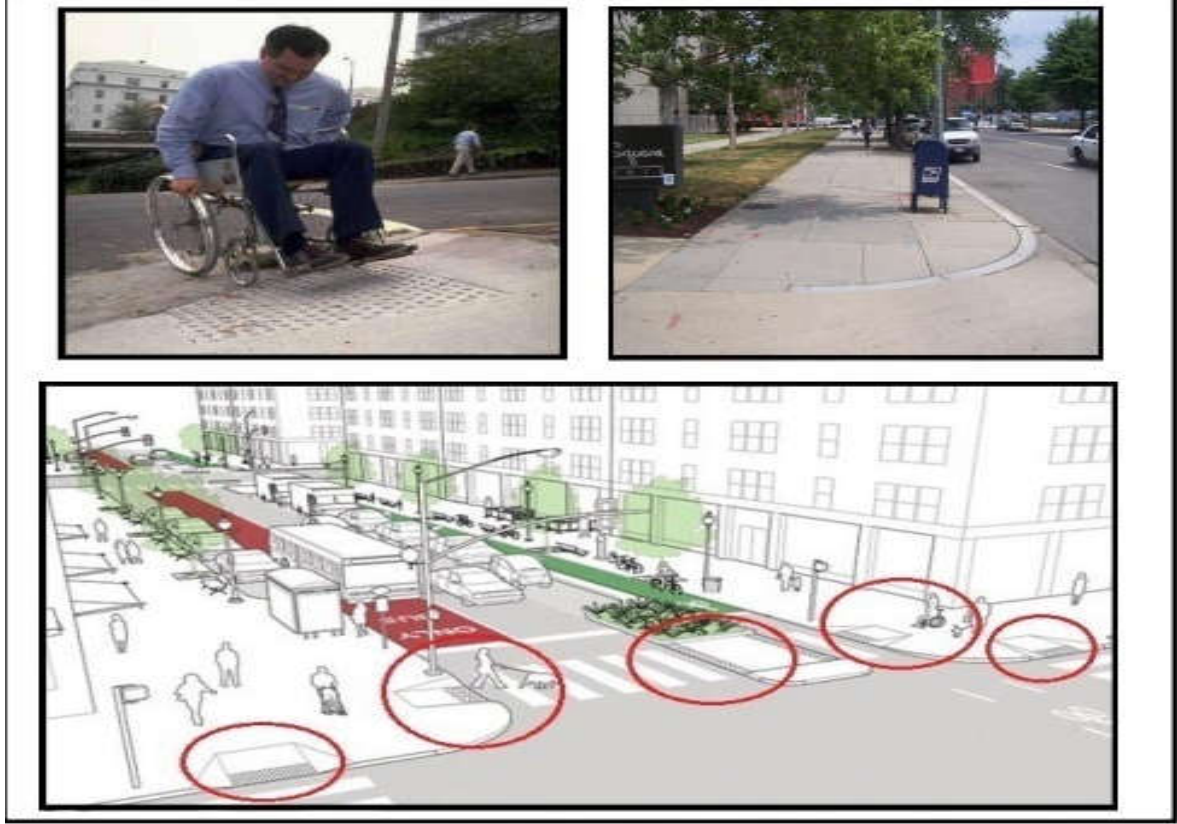


المصدر « restauration dessin » mur et clôture

- مراعاة تصميم حافة الرصيف لذوي الاحتياجات الخاصة



الصورة رقم 51: رصيف لذوي الاحتياجات الخاصة



المصدر: <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street-/design-elements/sidewalks>

- إنشاء واجهات لعرض السلع داخل المحلات كما هو مبين في الصورة  
الصورة رقم 52: بعض واجهات المحلات لعرض السلع



المصدر: <https://www.pinterest.com/pin/296604325434707446>

- محاولة إضفاء منظر جمالي من خلال إدماج ممرات المشاة الجانبية بالمساحات الخضراء.

الصورة رقم 53: إدماج ممرات المشاة بالمساحات الخضراء



- اختيار مواد التبليط بعناية بحيث تكون مقاومة لتساقط الأمطار.

الصورة رقم 54: مواد تبليط مقاومة لتساقط الأمطار



المصدر : . Special Sidewalk Paving « san fransisco » sf. Better streets

- القيام بصيانة الرصيف بشكل مستمر.

الصورة رقم 55: صيانة الرصيف



المصدر :- <http://depositphotos.com/36899851/stock-photo-logroo-spain-october-22-2013.html>

## خلاصة الفصل :

تباينت استخدامات الرصيف وتعددت أدواره في تنظيم المجال الحضري، كونه يلعب دورا مهما في حياة المواطن اليومي، فحسب العينة المحقق معها سواء سكان أو تجار أو مشاة فقد اجمعوا على أهمية هذا العنصر الحضري باعتباره فضاء عموميا يحدد انتماء الفرد للمجال الذي يعيش فيه.

يعتبر مركز المدينة القلب النابض لها، تمثل فيه الأرصفة الشريان الرئيسي لمختلف تنقلات الأفراد، يحتوي على تجهيزات و هياكل قاعدية متنوعة تجعل منه قطبا حيويا يستقطب الأفراد لقضاء مختلف حاجياتهم، أرصفتها واسعة مبلطة .

حي برمادية مقارنة بمركز المدينة استقطابه محدود يقتصر على سكان المنطقة فحسب، تتراوح حالة الأرصفة فيه بين المتوسطة و السيئة، ضيقة، متفاوتة في المستوى، البعض منها غير مبلط، و نسبة قليلة في حالة جيدة و خصوصا و أن السكنات الفردية قيد الانجاز، رغم ذلك ينتقل فيه الأفراد و يستعملونه كمر امن للمشاة من خطر المركبات.

السكان يؤثر و يتأثر بحالة الرصيف، حيث وجدنا أن أغلب السكان يفضلون المشي على الأقدام رغم حالة الأرصفة المتراوحة بين المتوسطة و الجيدة و البعض منها في حالة سيئة و ذلك خوفا من الحوادث و للسلامة المرورية كون أن الأرصفة الموجودة غير مهيأة.

تصادف المشاة العديد من المشاكل أثناء تنقلاتهم اليومية سواء فيما يخص حالة الرصيف بحد ذاته حيث نجد بعض العراقيل التي تحول دون تنقلهم بأريحية كوجود الحفر و عدم تسوية أرضيته أثناء تهيئته زيادة على ذلك احتلاله من طرف التجار في عرض سلعهم و منتوجاتهم و ذلك حسب آراء العينة المحقق معها في كلا الحيين.

أما فيما يخص التجار فغالبيهم يستغلون هذا الفضاء العمومي بصفة عشوائية بدون ترخيص من السلطات المعنية، حيث يرون انه من الضروري عرض سلعهم و منتوجاتهم خصوصا بسب التنافس المستمر بين التجار فيما بينهم، زيادة على ذلك فإنهم يعتبرون الأمر هينا لأنهم يتركون مجالا محدودا للمشاة فحسب رأيهم أن المارة لا تحتاج إلى كل الرصيف للمرور و لن يسبب هذا الأمر عرقلة للراجلين.



## خلاصة عامة :

نظرا للدور الذي يلعبه الرصيف في المدينة كونه المساحة المخصصة لحركة الراجلين، فهو يعتبر المجال الوحيد الذي يحافظ على حقوق الراجلين في المدينة و من أهم العوامل المؤثرة في التنمية الحضرية.

من أجل الحرص على وجود الرصيف في المدن وتفعيل وظائفه، أصدرت مجموعة من الدول العربية دلائل أو قوانين تنظّم بموجبها بناء الأرصفة وترميمها وتحدّد شروطها ووظائفها.

تعتبر مجمعة غليزان كحالة نموذجية تعاني العديد من المشاكل المتعلقة بشبكة أرصفتها و التي ظهرت منذ توسعها العمراني الذي كان نتيجة لعدة عوامل ، خاصة النمو الديمغرافي منها ، حيث أن شبكة الأرصفة لها علاقة مباشرة بالنمو الديمغرافي و تطورها يتماشى مع النمو العمراني بالمجمعة.

و لقد تطرقنا في دراستنا إلى دور الرصيف في هيكلية المجال الحضري لمجمعة غليزان حيث أخذنا كل من حي مركز المدينة و حي برمادية كنموذج لذلك، فالأول هو النواة الأم للمجمعة و الثاني يمثل منطقة التوسعات لها باعتبارها كمركية جديدة جاءت لتخفيف الضغط عن المركز الرئيسي، تم تحويلها إلى مشروع مجمعة سكنية حضرية جديدة تحتوي على عدة أنماط من المساكن (جماعي ، نصف جماعي ، فردي) كما تحتوي على تجهيزات هامة وفي مختلف المجالات التعليمية والصحية والثقافية وأخرى تبقى في طور الإنجاز.

مركز المدينة هو القلب النابض لها، تمثل فيه الأرصفة الشريان الرئيسي لمختلف تنقلات الأفراد، يحتوي على تجهيزات و هياكل قاعدية متنوعة تجعل منه قطبا حيويا يستقطب الأفراد لقضاء مختلف حاجياتهم.

على العكس من ذلك، استقطاب حي برمادية مقارنة بمركز المدينة محدود و يقتصر على سكان المنطقة فقط، فحسب العينة المحقق معها سواء سكان أو تجار أو مشاة فقد اجمعوا على أهمية الرصيف باعتباره فضاءا عموميا يحدد انتماء الفرد للمجال الذي يعيش فيه.

السكان يؤثر و يتأثر بحالة الرصيف، حيث وجدنا أن اغلب السكان يفضلون المشي على الأقدام رغم حالة الأرصفة المتروحة بين المتوسطة و الجيدة و البعض منها في حالة سيئة.

تصادف المشاة العديد من المشاكل أثناء تنقلاتهم اليومية سواء فيما يخص حالة الرصيف بحد ذاته حيث نجد بعض العراقيين التي تحول دون تنقلهم بأريحية كجود الحفر و غياب المستوى الواحد في تهيئة الأرصفة زيادة على ذلك احتلاله من طرف التجار في عرض سلعهم و منتوجاتهم.

أما فيما يخص التجار فغالبيهم يستغلون هذا الفضاء العمومي بصفة عشوائية بدون ترخيص من السلطات المعنية، رغم انه يلعب دورا رئيسيا في هيكلية و تنظيم المجال الحضري من خلال الدور المنظم للأقطاب التجارية في توجيه التدفقات و تطوير الاقتصاد الحضري من خلال مساهمته في بلورة مفاهيم عمرانية تعمل على الفصل بين التجارة كنشاط اقتصادي، و التجارة كوظيفة حضرية منظمة للمجال، و بالتالي فهو يساهم في ارتفاع الحياة الحضرية.

إن أنجاز عدة طرق بلا أرصفة، والتعدي على بعضها الآخر، وعدم التركيز في موضوع (المشي بأمان) أدى إلى تناسي شبكة حركة المشاة بمنطقة الدراسة ، انعكس هذا على مستخدمي الأرصفة والممرات وأجبرهم على المشي في الطريق، الأمر الذي أصبح ملحوظاً في كلا الحيين.

نتيجة لتعدد الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية بالمدينة زادت حركة المشاة بشكل غير آمن وغير منتظم بسبب الإهمال والتسيب والتعدي على الأرصفة وممرات المشاة.

تبعاً لخصوصية الظروف البيئية المحيطة بالمجمعة كان من المفروض تصميم وتخطيط شبكة أرصفة وممرات المشاة بما يتوافق ويتلاءم تخطيطياً مع تلك الظروف بالتكامل مع شبكة حركة الآليات، بحيث تصبح قادرة على ضمان عامل الأمان والحماية من العوامل الجوية ومسببات التلوث البصري أثناء المشي، والوصول إلى زيادة الترابط الاجتماعي والتبادل الثقافي بين الأفراد عند استخدام هذه الأرصفة والممرات.

لم يُؤخذ بمعايير التصميم للكثير من أماكن المشاة عند انجاز طرق وشوارع منطقة الدراسة، وخاصة تلك التي أنجزت حديثاً (برمادية) فإنها تخدم حركة السيارات فقط لوجودها أما الأرصفة فتهمل وتبقى عليها مخلفات الردم وبقايا المادة الإسفلتية، وإجبار المشاة على مشاركة السيارات في الطريق. تعاني الكثير من الشوارع من هذه المشكلة وكأن الجهة المسؤولة في القطاع لا دور لها عند وضع الدراسات والمقاييس والمعايير وتحديد نوع العمل والتنفيذ بالشكل المطلوب.

نتيجة لمختلف التجاوزات التي حصلت على الأرصفة بمنطقة الدراسة فإننا نقترح الآتي:

- ✓ الحد من مظاهر التلوث البصري بتنظيم مساحات الإشهار التجاري ومنع استغلال الأرصفة بها في عرض السلع، وكذا الحد من حجم النفايات الصلبة الناتجة عن الممارسة التجارية.
- ✓ تخصيص محور رئيسي لحركة المشاة بالمجمعة، ويكون بكامله للمتجولين ومنفصلاً بذلك عن حركة المركبات.
- ✓ توفير متطلبات الراحة والصحة العامة من خدمات وجلسات، وأماكن مظلة بالمسار، وإدخال عناصر التشجير والمظلات والنوافير، والتأثير على المسار. وبحيث تكون ملائمة لأبعاد المسار والحيز المطلوب لحركة المشاة. وإدخال نظم التحكم والتجهيزات والإرشادات المرورية على مسار المشاة.
- ✓ الأخذ بعين الاعتبار عند تصميم الأرصفة متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة

وإضافة لكل ما سلف فإن الاهتمام بموضوع الممرات ودراساتها ينطلق في جوهره من أبعاد أخرى تتمثل في :

- البعد الإنساني : إذ يوفر الحماية والأمان ويحقق خدمة التواصل الاجتماعي.
- البعد الأخلاقي : بعدم التعدي على حقوق الآخرين في حرية الحركة.
- البعد القانوني : يضمن حقوق الأفراد المادية والمعنوية من تعدي وسائل النقل على حرية حركة المستخدم.

الأمر الذي دفع المهتمين بالتخطيط الحضري إلى التوجه نحو ضمان تطبيق أعلى معايير الجودة في التصميم والتنفيذ لكافة أوجه استعمالات الأراضي بالمدينة ويأتي في مقدمتها أولوية الاهتمام بممرات المشاة كأحد استعمالات الأراضي الضامنة لحرية حركة الناس والتأمين على حياتهم وخاصة الفئات العمرية القاصرة كتلاميذ المدارس وكذلك كبار السن والمتسوقين فضلاً عن أنها تمثل متنفساً اجتماعياً لساكني المدن ومنفذاً للتواصل الاجتماعي.

إن الرغبة في تنفيذ وتطبيق تعميم يحترم المبادئ الأساسية للتنمية المستدامة. تمخض عنها تصور جديد للتهيئة العمرانية والتنمية الاقتصادية اتفق على تسميته لدى كثير من المختصين بالنمو الذكي (la croissance intelligente) الذي يمكن تعريفه على أنه جملة من المعايير التخطيطية المرتبطة بالتعمير والتنمية

الاقتصادية والنقل تهدف لتحسين نوعية حياة السكان واحترام البيئة والتراث البشري الفيزيائي والتاريخي كما تساهم هذه المعايير على إشراك المواطنين في سيرورة اتخاذ القرارات. و هو ما يعمل على تهيئة أرصفة وفق منظور مستدام يتماشى مع توفير بيئة مريحة و أمانة لمختلف التنقلات اليومية للمواطن .

و في الأخير نأمل أن تكون هذه الدراسة مفتاحا لدراسات مستقبلية تخص موضوع منطقة الدراسة كونه يعتبر من أهم المواضيع المتجددة حيث انه يطرح العديد من التساؤلات والمشاكل التي قد تواجه مخططي و مسيري المدينة بغية تحقيق توازن ما بين تطور المدن و الأرصفة حسب مبادئ التنمية المستدامة.

## المراجع:

### المراجع باللغة العربية:

- أيمن شكيب حجام، 2016، تسيير الأرصفة و استعمالاتها في المدن الجزائرية-حالة مدينة أم البواقي- مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في تسيير التقنيات الحضرية
- بلميهوب شهيناز، 2003، دراسة تحليلية للمنطقة السكنية الحضرية الجديدة البرمادية غليزان ، رسالة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية، جامعة وهران
- بلقاسم ليلي، 2013، "المراكز الاستيطانية و تطورها في منطقة غليزان سنة 1850-1900 " أطروحة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث و المعاصر، جامعة وهران
- بن جود فاطمة الزهرة، 2014، المشاريع السكنية الجديدة في الجزائر بعد الاصلاحات-ولاية غليزان كنموذج-، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع الحضري، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
- بن لعربي ميادة، 2015، دراسة تحليلية للتجهيزات العمومية و أثرها على المدينة دراسة حالة "مدينة غليزان" ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تخصص تسيير المدينة، جامعة محمد بوضياف المسيلة
- بوقاعة فاتح و زميله، 2008، "التحسين الحضري"، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة ام البواقي
- جوابي أسامة، 2016، تنظيم الحركة و المرور على مستوى الطريق الوطني رقم 08 دراسة حالة - مدينة سيدي عيسى، مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس تخصص المدينة و النقل الحضري، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
- خالد مصطفى و شيهوب سمير، 2009، "التنمية الحضرية و دورها في تحقيق التجانس الوظيفي و المجالي حالة مدينة فرجوية"، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة منتوري قسنطينة.
- عامر عبد القادر، 2014، توسع المدن و علاقته بالنقل الحضري دراسة ميدانية للمحطة البرية الجديدة في مدينة غليزان، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع الحضري، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
- عبودي محمد، 2000، دراسة تحليلية لمنطقة سكنية حضرية جديدة، "الانتصار" مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة، جامعة وهران
- غاني مريم، 2006، التجهيزات العمومية بمدينة غليزان و مجال نفوذها، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة، جامعة وهران، الجزائر.

- فداق خيرة، ندار نادية، 2012، الشبكة العمرانية و الهيكلية الحضرية بولاية غليزان، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية، جامعة وهران
- مجول احمد زكرياء، 2017، عوامل تصميم مفترقات الطرق في مدينة تيسمسيلت، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تخصص تسيير المدينة، جامعة محمد بوضياف المسيلة
- نور الدين عنون، 2012، دور البنية التجارية في تنظيم المجالات الحضرية- حالة مدينة باتنة-، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه علوم في التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة
- واضح لعالية، لنج فتيحة، 2008، التحولات الطارئة على المستوى السكاني و العمراني و المجال الوظيفي بمجموعة شبه حضرية قريبة من مدينة غليزان حالة "مجمعة بن داود" خلال العشرية الأخيرة، - مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة السانبا وهران
- الجريدة الرسمية، القانون رقم 06-06 المؤرخ في 20/02/2006، العدد 15
- التعريف رقم 19 بالمادة 02 من القانون رقم 76 لسنة 1976 المتعلق بالمرور و تعديلاته لدولة الكويت،
- أمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009، يعدل و يتم القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الاولى 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45.
- وزارة النقل، الهيئة العامة للطرق و الكباري، دليل التصميم الهندسي للطرق، مصر، 2008.
- وزارة الشؤون البلدية والقروية ، دليل تصميم الأرصفة و الجزر بالطرق و الشوارع ،المملكة العربية السعودية
- بشير التيجاني، 2004، تهيئة التراب الوطني في أبعدها القطرية ، دار الغرب لنشر، وهران ،الجزائر.
- بشير التيجاني، 2000، التحضر و التهيئة العمرانية في الجزائر ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر.
- جاكين بوجو قارني، 1989، جغرافية حضرية ، ترجمة حلومي عبد القادر، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر.
- دليمي عبد الحميد ، 2007 ،دراسة في العمران السكن و الإسكان، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع.
- د زكريا عبد الرحمن بكير، د ياسر خالد السقايف 2017، ممرات المشاة ( الرصيف) في المدينة اليمينية بين الإمكانيات و الطموح دراسة حالة مدينة الملا، اليمن، مجلة الأندلس للعلوم التطبيقية ، العدد8، المجلد 17
- مربيعي السعيد، 1984، التغيرات السكانية في الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر.
- أسس تصميم الأرصفة بالطرق والشوارع دليلك في التهيئة العمرانية-  
<http://amenagementa.blogspot.com/2017/02/Foundation-design-means-sidewalks-and-streets.html>
- <https://www.ennahronline.com-غليزان-10-قتلى-وأزيد-من-350-جريح-في-حوادث-مر/>



-الصفحة الرسمية لولاية غليزان [MAREFA.ORG.www](http://MAREFA.ORG.www)

-مدينة غليزان في الجزائر موقع موضوع .-MAWDOO3.COM

-موقع الخير غليزان . [www.ELKHABAR.com](http://www.ELKHABAR.com)

-ولاية غليزان موقع ويكيبيديا .Ar.wikipedia.org

## المراجع باللغة الفرنسية:

- GEORGE.P ,1961 , *Precis de géographie urbaine*, PUF, Paris.
- ZUCHELLI .A ,1984 *introduction à l'urbanisme opérationnel et composition urbaine* vol4 OPU.
- "Advertising Perspectives " The McGraw-Hill Companies 2005 .
- Correction appended to DESIGN NOTEBOOK "It's the Icon Challenge" by Philip patton,2011.
- Création d'une piste cyclable de la « papeterie/renaissance » Publié le 06/12/2012 E. Laemmel.
- Guide of the development of bicycle facilities ( american association of state highway and transportation officials 1999).
- <http://depositphotos.com/36899851/stock-photo-logroo-spain-october-22-2013.html>.
- <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street/>.
- <http://www.amazon.com/PolyGrate-TSB44-Square-TreeGrate/dp/B00AECUKEA>.
- <http://www.castelmenuiserie.com/facade-devanture-magasin.php>.
- <https://www.pinterest.com/pin/296604325434707446/>.
- La place du piéton en Région de Bruxelles-Capitale *Analyse juridique du statut du trottoir et principaux éléments de sécurité routière 2012*،
- Natacha Litzistorf trottoirs « UN ESPACE PUBLIC POUR TOUS GUIDE POUR UNE PLANIFICATION COHÉRENTE »
- : Parking of Heavy Vehicles in rural and residential area « gawler / concils planing department ».
- penterest « the world catalogue of design » stairs design.
- Special Sidewalk Paving « san fransisco » sf. Better streets .
- wikipedia « parking types ».



الملاحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة احمد بن احمد - وهران 2 -  
كلية علوم الأرضو الكون  
قسم جغرافيا و تهيئة الإقليم  
ماستر 02: تخصص المدن، الديناميكية المجالية و التسيير  
استمارة البحث الميداني

نحن طالبة قسم جغرافيا و تهيئة الإقليم بجامعة وهران 2 ، بصدد تحضير مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تحت عنوان: دور الرصيف في هيكلة المجال الحضري لمجموعة غليزان حالة حيي (مركز المدينة و حي البرمادية)

أسئلة خاصة بالسكن و السكن :

اسم الحي

- 1- الجنس : ذكر أنثى
- 2- السن :
- 3- عدد الأفراد في المسكن :
- 4- مهنة رب الأسرة :
- 5- مكان العمل :
- 6- الحالة الاجتماعية لرب الأسرة :- أعزب - متزوج - مطلق - أرمل
- 7- المستوى التعليمي له :- ابتدائي أو اقل - متوسط - ثانوي - جامعي
- 8- عدد العاملين :
- 9- مكان الإقامة السابق: - البلدية - الولاية :
- 10- حالة المسكن:- جيدة - متوسطة - رديئة
- 11- نوع الملكية: - مالك - مستأجر
- 12- هل تمتلك سيارة خاصة؟
- 13- هل يحتوي المسكن على مرآب؟

أسئلة متعلقة بالحي و الأرصفة :

- 14- هل يتوفر الحي على :- الإنارة العمومية - الأرصفة - مساحة لتوقف السيارات - مساحات خضراء - مساحات للعب الأطفال - أماكن مجهزة لرمي القمامة
- 15- من أين تقضي حاجياتك؟ :- الحي - الأحياء المجاورة - مركز المدينة
- 16- الوسيلة الأكثر استعمالا :- المشي على الأقدام - الحافلة - سيارة الأجرة - أخرى
- 17- حالة الطرق داخل الحي :- جيدة - متوسطة - رديئة
- 18- ما رأيكم في حالة الأرصفة بمنطقتكم السكنية؟ :- موجودة مهياة - موجودة غير مهياة - غير موجودة
- 19- هل تستعملها؟ :- نعم - لا

في حالة الإجابة بلا، اذكر السبب :- لا احتاج إليها - هي في حالة سيئة - يوجد الكثير من المستعملين - غير آمنة - غير نظيفة - أسباب أخرى

- 20- هل تفضل السير في الطريق أم الرصيف ؟ و لماذا ؟ :
- 21- ما تأثير ممارسة الأنشطة في الرصيف على حركة الراجلين؟ :
- 22- هل يتوفر حيكم على مواقف للسيارات؟ :- نعم - لا

إذا كانت الإجابة بنعم، فما هي حالتها ؟ :- مهياة - غير مهياة - كافية - غير كافية



23- ما هي الإزعاجات و المشاكل التي تعاني منها أثناء التنقل على الرصيف؟ :

- 24- في رأيكم من المسؤول عن تهيئة الأرصفة و تنظيمها؟ : - البلدية - السكان - مشترك بينهما  
25- هل انتم راضون عن وضعية حيكم ؟ : - نعم - لا  
26- هل توجد لجنة داخل الحي؟ : - نعم - لا

- إذا كانت الإجابة بنعم، فما هو دورها ؟

27- حسب رأيكم، هل للرصيف دور في تنظيم المجال الحضري؟ : - نعم - لا

- إذا كانت الإجابة بنعم، فيما يتمثل هذا الدور؟ :

28- هل تخضع الأرصفة بحيكم لصيانة دورية ؟ : - نعم - لا

29- هل انتم مستعدون للمساهمة في تهيئة و تجميل حيكم ؟ : - نعم - لا

30- ماذا تقترحون لتفعيل دور الرصيف داخل حيكم و جعله عنصر حيوي من عناصر المجال الحضري؟ :

- تبليط الأرصفة - توفير الإنارة - إنشاء مواقف للسيارات - خلق مساحات عمومية - اقتراحات أخرى

شكرا على تعاونكم معنا و جزاكم الله خيرا

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة احمد بن احمد - وهران 2 -  
كلية علوم الأرض و الكون  
قسم جغرافيا و تهيئة الإقليم  
ماستر 02: تخصص المدن، الديناميكية المجالية و التسيير  
استمارة البحث الميداني

نحن طالبة قسم جغرافيا و تهيئة الإقليم بجامعة وهران 2 ، بصدد تحضير مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تحت عنوان: دور الرصيف في هيكلية المجال الحضري لمجموعة غليزان حالة حيي (مركز المدينة و حي البرمادية)

أسئلة خاصة بالمشاة :

- اسم الحي
- 2-الجنس : ذكر - أنثى
- 3- السن :
- 4- مكان الإقامة :
- 5-المهنة : - موظف - مهن حرة - متقاعد - ماکثة بالبيت - أخرى
- 6- مكان العمل:
- 7- المستوى الدراسي : - جامعي - ثانوي - متوسط - ابتدائي - بدون مستوى
- 8- هل تنتقل مشي على الأقدام أم باستعمال المركبة ؟
- في حالة الأقدام :- هل أنت مرتاح بالتنقل على مستوى الرصيف ؟ - نعم - لا
- في حالة لا لماذا ؟
- في حالة استعمال المركبة ؟ - لماذا ؟
- 11- ما هو تقييمك للرصيف في المنطقة ؟ - جيد - متوسط - مندهور
- 12- هل تفضل المشي على الرصيف - أو على مستوى الطريق ؟
- 13- عندما تنتقل على مستوى هذا الشارع ماذا تلاحظ :- هل الناس يستعملون الرصيف بكثرة ام الطريق و لماذا في رأيك ؟
- 14- ما هو تعليقك على الاستعمالات غير القانونية للرصيف من طرف مستعمليه ؟
- في رأيك ما الذي ساعد على هذه الممارسات ؟

- هل أنت راض عن هذا الرصيف ؟ -نعم -لا

-في حالة لا -لماذا ؟

17- في رأيك من هو المسؤول الرئيسي عن حالة الرصيف ؟

18- هل تقوم البلدية بعمليات الصيانة للرصيف بين الحين و الآخر ؟- نعم -لا

-في حالة لا - لماذا لا يتقدم المواطنون بتقديم شكوى لدى مصالح البلدية ؟

19- في نظرك كيف يجب التعامل مع التجار الذين يستغلون هذا الرصيف بصفة عشوائية ؟

20- كيف يكون الرصيف المثالي في نظرك ؟ و أهم الاقتراحات التي تريد إضافتها من أجل تحسين وضعية الرصيف؟

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة احمد بن احمد - وهران 2 -  
كلية علوم الأرض و الكون  
قسم جغرافيا و تهيئة الإقليم  
ماستر 02: تخصص المدن، الديناميكية المجالية و التسيير  
استمارة البحث الميداني

نحن طالبة قسم جغرافيا و تهيئة الإقليم بجامعة وهران 2 ، بصدد تحضير مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر تحت عنوان: دور الرصيف في هيكلة المجال الحضري لمجموعة غليزان حالة حيي (مركز المدينة و حي البرمادية)

أسئلة خاصة بالتجار :

- 1- الحي :
  - 2- الجنس : ذكر - أنثى
  - 3- السن :
  - 4- مكان الإقامة :
  - 5- الحالة المدنية : أعزب - متزوج - مطلق - أرمل
  - 6-المستوى الدراسي : جامعي - ثانوي - متوسط - ابتدائي - بدون مستوى
  - 7- نوع النشاط الممارس في المحل : - حرف - تجارة (نوع التجارة) - - اخرى
  - 8- طبيعة الملكية : - ملكية خاصة (من قبل الدولة أو شراء من الخواص) - كراء (طبيعة الكراء عن طريق عقد او بصفة شهرية)
  - 9- تاريخ بداية هذا النشاط ؟
  - 10- طريقة البيع : - بيع بالجملة - بيع بالتجزئة
  - 11- هل لديك مهنة أخرى أم هذه المهنة الرئيسية ؟
  - 12- ما رأيك في حالة الرصيف في هذا الشارع ؟
  - 13- هل تستعمل الرصيف في عرض منتجاتك ؟
  - 14- هل تستغله بصفة قانونية أي تدفع ثمن الاستغلال ام بصفة عشوائية ؟  
- في حالة بصفة عشوائية ، هل تعرضت لأي متابعات من قبل المصالح المعنية ؟  
- في حالة كراء :
- \* كم هو ثمن المتر المربع الواحد ؟
- \* هل المساحة المخصصة للكراء محددة ام مفتوحة ؟ في حالة محددة ما هي المساحة المسموح بها للكراء ؟
- \* كيف تتم عملية الكراء (بصفة شهرية أو سنوية) ؟

15-هل في نظرك هذا النشاط يعرقل عملية التنقل للراجلين ؟ لماذا ؟

16-لماذا قمت باختيار هذه المنطقة للتجارة بالتحديد ؟ و لماذا اخترت هذا النشاط ؟

17- هل مارست تجارة أخرى في هذا المحل من قبل ؟ - نعم - لا

- في حالة نعم لماذا غيرت النشاط ؟

18-هل قمت بتهيئة الرصيف الذي أمام محلك بصفة خاصة ؟

19-في نظرك هل هذا الرصيف يقوم بدوره بصفة عادية ؟

20- ما هي أهم الاقتراحات التي تقدمها من اجل تحسين خدمة الرصيف ؟

## فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
01	العرض الأدنى و العرض المفضل للأرصفة	07
02	الحظيرة السكنية سنة 1998	40
03	تطور سكان برمادية	45
04	تطور عدد المساكن بالحي	46
05	عدد الأفراد في المسكن	61
06	حالة المساكن و الوضعية القانونية لها	62
07	امتلاك الأسر للسيارة و توفر المرآب بالمساكن	62
08	الإقامة السابقة للأسر	63
09	توزيع أرباب الأسر حسب الحالة الاجتماعية	63
10	توزيع أرباب الأسر حسب المستوى التعليمي	64
11	توزيع أرباب الأسر حسب الوضعية المهنية و الفروع الاقتصادية	64
12	توزيع أرباب الأسر المشغولين حسب مكان العمل	65
13	مدى استعمال الرصيف من طرف الأفراد	66
14	مدى استعمال الطريق من طرف الأفراد بمركز المدينة و برمادية	67
15	مدى تأثير الأنشطة على الراجلين	67
16	مشاكل التنقل على الرصيف	68
17	مدى صيانة الرصيف بمركز المدينة و ببرمادية	69
18	وجود لجنة الحي و دورها في مركز المدينة و برمادية	70
19	اقتراحات لتفعيل دور الرصيف في المجال الحضري	71
20	توزيع المشاة المحقق معهم حسب الوضعية المهنية و الفروع الاقتصادية	72
21	توزيع المشاة المحقق معهم حسب مكان العمل	73
22	توزيع المشاة المحقق معهم حسب المستوى التعليمي	73
23	مدى راحة المشاة المحقق معهم أثناء التنقل	74
24	مدى استعمال المركبة من طرف المشاة المحقق معهم	76
25	رأي المشاة المحقق معهم حول الاستعمالات غير القانونية للرصيف	77
26	رأي المشاة حول التدابير المتخذة مع التجار المستعملين للرصيف بمركز المدينة	78
27	اقتراحات المشاة لتحسين وضعية الرصيف	79
28	توزيع التجار المحقق معهم حسب الحالة الاجتماعية	80
29	توزيع التجار المحقق معهم حسب مكان الإقامة	80
30	توزيع التجار المحقق معهم حسب نوع النشاط و المستوى التعليمي	81
31	توزيع التجار المحقق معهم حسب بداية النشاط و طبيعة ملكية المحل	83
32	رأي التجار المحقق معهم في حالة الرصيف	84
33	استغلال التجار للرصيف في عرض منتوجاتهم	84
34	سبب اختيار المنطقة لممارسة النشاط التجاري	86
35	تغيير التجار لنشاطهم التجاري	87
36	تهيئة التجار للرصيف أمام محلاتهم	87
37	اقتراحات التجار لتفعيل دور الرصيف	88



## فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
07	الخصائص التقنية للرصيف	01
08	بعض تقسيمات الأرصفة معمارياً وأبعادها حسب قطاعات الطرق المختلفة	02
09	لوحة ممر الراجلين	03
09	أماكن عبور الطرق	04
10	منحدر رصيف محدد بشريط أخضر مزروع	05
10	منحدر المداخل برصيف ذو عرض كاف	06
11	مسقط أفقي لتوضيح الرؤية للخارج من المواقع	07
14	خصائص اللوحات على أعمدة الكهرباء	08
15	أبعاد تصميم الأرصفة ( متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة من الرصيف)	09
46	تطور سكان مجمعة برمادية	10
58	الهيكل التنظيمي للهيئات البلدية المشرفة على الرصيف	11
65	توزيع أرباب الأسر المشتغلين حسب الفروع الاقتصادية	12
66	الوسائل المستعملة للتنقل من طرف السكان	13
69	مسؤولية تهيئة الأرصفة	14
70	مدى رضى السكان عن الحيين	15
71	دور الرصيف في المجال الحضري	16
74	المشي على الأقدام الوسيلة الأكثر استعمالاً	17
75	مدى استعمال المركبة من طرف المشاة	18
76	الملاحظات المسجلة من طرف المشاة أثناء التنقل	19
77	مدى رضى المشاة عن الرصيف	20
78	رأي المشاة حول مسؤولية تهيئة الأرصفة	21
79	رأي المشاة حول صيانة الأرصفة	22
85	مدى تعرض التجار للمتابعات القضائية	23
85	مدى عرقلة النشاط التجاري للراجلين	24
86	تغيير التجار لنشاطهم التجاري	25
87	رأي التجار حول دور الرصيف	26

## فهرس الخرائط

الصفحة	عنوان الخريطة	رقم الخريطة
هـ	حدود مركز المدينة و برمادية	01
41	حدود حي مركز المدينة	02
42	حدود حي برمادية	03
44	مراحل التوسع العمراني ببرمادية	04
47	شغل الأرض بمركز المدينة	05
48	شغل الأرض ببرمادية	06
52	حالة الطرقات ببرمادية	07
53	حالة الطرقات بمركز المدينة	08
54	حالة الأرصفة بمركز المدينة	09
55	حالة الأرصفة ببرمادية	10

## فهرس الصور

رقم الصورة	عنوان الصورة	الصفحة
01	ممر للراجلين	09
02	مواقف السيارات في دبي	11
03	موقف حافلات في باريس	12
04	موقف حافلات في بلجيكا	12
05	إشارة المرور	13
06	مطاعم في إحدى الشوارع الجزائرية على طول الأرصفة	16
07	الاستغلال الجائر و الغير القانوني للرصيف من طرف التجار	17
08	استعمال الرصيف كموقف للسيارات	17
09	استعمال الرصيف في عرض السلع و البضائع.	17
10	استعمال الرصيف في عرض اللوحات الاشهارية	18
11	استعمال الرصيف في وضع مواد البناء	18
12	استعمال الرصيف في الأنشطة الحرفية	19
13	استعمال الرصيف لركن المركبات ذات الوزن الثقيل	19
14	استعمال الرصيف في تجهيز حدائق الزينة على طول الشوارع	20
15	تأثيث الأرصفة و استعمالها كفضاء للراحة	20
16	الرصيف كفضاء فسحة للأطفال	21
17	وضع نقاط الوقف على طول الأرصفة	21
18	استعمال الرصيف من مختلف فئات المجتمع	24
19	احترام المسافة البينية لتشجير الرصيف و الجزر الوسطية مدينة الرياض	24
20	استعمال المواطن الطريق في التنقل بسبب احتلال السيارات للرصيف	25
21	انتقال ذوي الاحتياجات الخاصة على الطريق	26
22	التشجير العشوائي على طول الأرصفة	26
23	عدم إحاطة الأشجار الذي يؤدي إلى ضياعها	27
24	عدم مراعاة المعايير المطلوبة في انجاز الحافة	28
25	تملك الرصيف باستغلال شخصي	28
26	تهدم تلبيط الرصيف و غياب التهيئة	29
27	تسييج الرصيف للاستعمال الشخصي	29
28	استغلال الدرج لاحتلال الرصيف	30
29	بقايا مواد البناء التي تلوث الرصيف	30
30	تواجد حاويات النفايات على مستوى الأرصفة	30
31	تحول الرصيف لموقف سيارات	30
32	خطر أعمدة الإنارة على الرصيف	31
33	تواجد السياج على طول الرصيف	31
34	تموضع بعض المحركات الخطيرة على الرصيف	32
35	استقرار المتسولين و المتشردين على طول الأرصفة	32
36	غليزان في سنة 1780	36
37	منطقة النشاطات بلعسل - بوزقزة	39
38	رصيف السكن الفردي في مركز المدينة	49

49	رصيف السكن الفردي في برمادية	39
50	حالة الأرصفة في المناطق السكنية الحضرية الجديدة ببرمادية	40
56	رصيف في حالة جيدة	41
56	رصيف في حالة متوسطة	42
56	رصيف في حالة متدهورة	43
57	رصيف في طريق ثانوي	44
57	رصيف في طريق ثالثي	45
68	أرصفة غير مهيأة	46
75	انعدام الرصيف	47
75	غياب التبليط	48
75	كثرة الأوساخ	49
89	حواجز بعض المطاعم على الرصيف	50
90	رصيف لذوي الاحتياجات الخاصة	51
90	بعض واجهات المحلات لعرض السلع	52
91	إدماج ممرات المشاة بالمساحات الخضراء	53
91	مواد تبليط مقاومة لتساقط الأمطار	54
91	صيانة الرصيف	55

## فهرس المحتويات

الصفحة	المحتوى
أ	المدخل العام
ب	مقدمة
ج	الإشكالية
ج	الهدف من الدراسة
ج	منهجية البحث
د	صعوبات و عراقيل البحث
د	خطة البحث
د	منطقة الدراسة "حيي مركز المدينة و برمادية"
<b>01</b>	<b>الفصل الأول : مفاهيم و استعمالات متعددة للرصيف</b>
02	مقدمة
02	1. تعاريف متعددة للرصيف
04	2. الرصيف بوظائف متعددة
04	3. الأبعاد التاريخية لتطور الرصيف
05	4. الأسس الهندسية و التقنية لتصميم الأرصفة
05	1.4 الجانب الهندسي
06	2.4 الجانب التقني
08	5. عناصر الأرصفة و خصائصها
12	1.5 اشتراطات وضع العناصر البارزة على الأرصفة و الفواصل و الجزر الوسطية
14	5. 2. تأثيث الرصيف والعناصر البارزة الخاصة بالمعوقين
15	6. استعمالات الرصيف
16	1.6 الاستعمالات التجارية للرصيف
17	2.6 تحول الرصيف من مجال لتتنقل الراجلين إلى موقف للسيارات
17	3.6 استغلال الرصيف في عرض اللوحات الاشهارية و الإعلانية
18	4.6 استعمال الرصيف كامتداد لورش البناء
19	5.6 استعمال الرصيف في الأنشطة الحرفية كالنجارة
19	6.6 استعمال الرصيف لركن مركبات الوزن الثقيل خاصة في المناطق الصناعية
20	7.6 استعمال الرصيف لإنشاء الحدائق
20	8.6 تأثيث الرصيف بإنارة عمومية و كراسي من اجل الراحة
21	9.6 استعمال الرصيف كفضاء للفسحة بالنسبة للأطفال
21	10.6 استعمال الرصيف لتهيئة مواقف الحافلات
22	7. الإطار التشريعي لتهيئة الأرصفة
23	8. تأثير الرصيف على حركة المشاة
27	9. مشاكل الرصيف و مختلف التجاوزات التي يتعرض لها
27	1.9 إعادة تهيئة غير المخطط لها للأرصفة
28	2.9 عدم مراعاة معايير تصميم الرصيف لذوي الاحتياجات الخاصة
28	3.9 محاولة إضفاء منظر جمالي و النتيجة سلبية
29	4.9 تهديم التبليط
29	5.9 استغلال الرصيف لإنشاء حدائق خاصة و غلقها
30	6.9 درج المحلات و تعديه على الرصيف

30	7.9 بقايا مواد البناء و التلوث بسب انتشار الأوساخ
30	8.9 تواجد بعض حاويات النفايات على طول الأرصفة
30	9.9 احتكار السيارات على الأرصفة كمواقف بطريقة غير قانونية
31	10.9 مشكل أعمدة الإنارة
31	11.9 وضع السياج على طول الأرصفة بطريقة تعسفية
32	12.9 محركات كبيرة الحجم تحتل الرصيف
32	13.9 احتلال المتشردين لقارعة الطريق بطريقة عشوائية
33	خلاصة الفصل الأول
34	<b>الفصل الثاني :الديناميكية الحضرية لمجموعة غليزان تأكيد لدور المركز و تطور الضواحي</b>
35	مقدمة
35	<b>المبحث الأول : غليزان من المدينة إلى المجموعة</b>
35	1.موقع جغرافي بأبعاد تاريخية
36	2. نمو عمراني متواصل و متسارع
38	3.تجهيزات و هياكل قاعدية متعددة و متباينة التوزيع مجاليا
39	4. مجموعة غليزان: نقطة تقاطع لشبكة طرقات ذات بعد وطني و مهيكلة للمجموعة
40	5.نمو ديمغرافي متسارع و محرك للتوسع العمراني
40	<b>المبحث الثاني : مميزات منطقة الدراسة</b>
40	1.التعريف بمنطقة الدراسة "حي مركز المدينة و حي برمادية "
43	2.نشأة مركز المدينة و برمادية
43	3.مراحل التوسع العمراني بمنطقة الدراسة
44	4.مميزات منطقة الدراسة
44	1.4حي المركز
45	2.4حي برمادية
45	5.مركز المدينة القلب النابض لمجموعة غليزان
45	6.تطور سكان حي برمادية
46	7.تطور الحظيرة السكنية ببرمادية
47	8.شغل الأرض متباين في الحيين
49	1.8هيمنة الوظيفة السكنية
50	2.8تجهيزات متنوعة و خدمات متعددة
50	3.8النشاطات التجارية و الخدماتية تحنل الرصيف في الحيين
51	4.8تأثير شبكة الطرقات على حالة الرصيف
57	9.الهيئة المسؤولة عن تهيئة الأرصفة بمجموعة غليزان ( منطقة الدراسة كنموذج )
59	<b>خلاصة الفصل الثاني</b>
60	<b>الفصل الثالث : تباين دور و استعمال الرصيف في منطقة الدراسة</b>
61	مقدمة
61	1. استعمالات الرصيف في كل من مركز المدينة و برمادية
61	1.1.استعمالات الرصيف من طرف السكان في الحيين
61	1.1.1معدل شغل المسكن في منطقة الدراسة
61	2.1.1حالة المساكن و الوضعية القانونية لها في كلا الحيين
62	3.1.1الإقامة السابقة للأسر المقيمين حاليا في مركز المدينة و برمادية
63	4.1.1توزيع أرباب الأسر حسب الحالة الاجتماعية و المستوى التعليمي بمركز المدينة و برمادية



64	5.1.1 توزيع أرباب الأسر حسب الوضعية المهنية و الفروع الاقتصادية
65	6.1.1 الوسائل المستعملة للتنقل بمركز المدينة و برمادية
66	7.1.1 مدى استعمال الرصيف و الطريق من طرف الأفراد بمركز المدينة و برمادية
67	8.1.1 مدى تأثير الأنشطة على الراجلين بمركز المدينة و برمادية
67	9.1.1 مشاكل التنقل على الرصيف بمركز المدينة و برمادية
68	10.1.1 تهيئة الأرصفة و مدى صيانتها بمركز المدينة و برمادية
70	11.1.1 وجود لجنة الحي و دورها في كل من مركز المدينة و برمادية
70	12.1.1 دور الرصيف في المجال الحضري في مركز المدينة و برمادية
71	13.1.1 اقتراحات لتفعيل دور الرصيف في المجال الحضري في مركز المدينة و برمادية
71	2.1 استعمالات الرصيف من طرف المشاة في مركز المدينة و برمادية
72	1.2.1 توزيع المشاة المحقق معهم حسب الوضعية المهنية و الفروع الاقتصادية
72	2.2.1 توزيع المشاة المحقق معهم حسب مكان العمل و المستوى التعليمي
73	3.2.1 المشي على الأقدام الوسيلة الأكثر استعمالا
76	4.2.1 أهم الملاحظات المسجلة من طرف المشاة أثناء التنقل
76	5.2.1 رأي المشاة المحقق معهم حول الاستعمالات غير القانونية للرصيف و مدى رضاهم عن
77	6.2.1 رأي المشاة حول التدابير المتخذة مع التجار المستعملين للرصيف بمركز المدينة
78	7.2.1 رأي المشاة حول مسؤولية تهيئة الأرصفة و صيانتها
79	8.2.1 أهم اقتراحات المشاة لتحسين وضعية الرصيف في كلا الحيين
80	3.1 استعمالات الرصيف من طرف التجار
80	1.3.1 الحالة الاجتماعية للتجار
80	2.3.1 الأصل الجغرافي للتجار حسب مكان الإقامة
80	3.3.1 البنية المهنية حسب المستوى التعليمي
83	4.3.1 تاريخ بداية و النشاط التجاري و طبيعة ملكية المحل
83	5.3.1 آراء التجار حول حالة الرصيف
84	6.3.1 استغلال التجار للرصيف في عرض منتوجاتهم
85	7.3.1 مدى عرقلة النشاط التجاري للراجلين
85	8.3.1 أسباب اختيار المنطقة لممارسة النشاط التجاري
87	9.3.1 تهيئة التجار للرصيف أمام محلاتهم
88	10.3.1 أهم اقتراحات التجار لتفعيل دور الرصيف
89	2. اقتراحات من أجل رصيف مستدام
92	خلاصة الفصل الثالث
93	خلاصة عامة
96	قائمة المراجع
100	فهرس الجداول
101	فهرس الأشكال
102	فهرس الخرائط
103	فهرس الصور
105	فهرس المحتويات

