

اتجاهات المسافرين نحو واقع خدمات النقل الحضري في الجزائر

(دراسة ميدانية بمحطة الحافلات- ولاية عنابة).

د. مراد بومنقار

جامعة باجي مختار – ولاية عنابة.

أ. عمار سيدي دريس

جامعة العربي التبسي - تبسة

العنوان الإلكتروني: boumankarmourad@yahoo.fr

الملخص:

في ظل بروز النقل الحضري كإحدى المشاكل المنبثقة عن التطور المتسارع للمدن وامتداد مجالاتها وازدياد عددها وهذا إن لم يكن أعقدها على الإطلاق، حيث حاولت كثير من الدول كالجزائر مثلا الاستثمار في هذا المجال خاصة في الحواضر الكبرى بهدف التحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها بزيادة البنيات التحتية، وزيادة الوسائل وتنوعها، ولكن لوحظ أن المشكل ما فتئ يزداد تأزما من يوم لآخر، إذ سنحاول من خلال هذا المقال تشخيص المشكلة في إحدى الولايات الجزائرية وهي مدينة عنابة. كلمات مفتاحية: اتجاهات المسافرين، النقل الحضري.

● Résumé:

L'émergence des transports en commun est une suite logique au développement soutenu des villes en nombre et en diversification de leurs champs d'activités. Ils sont toutefois devenus l'un des problèmes sinon le plus grave d'entre eux que bon nombre de pays -à l'instar de l'Algérie- ont essayé de s'impliquer dans ce domaine -surtout dans les grands centres urbains- en vue de maîtriser et de gérer la circulation à l'intérieur des villes à travers un éventail d'infrastructures visant à la fois l'augmentation et la diversification des moyens. Malgré les efforts déployés le résultat demeure en deca des attentes. Les difficultés au lieu de régesser n'ont fait qu'empirer. Et c'est cette problématique qui sera saisie pour faire l'objet d'un diagnostic par cette présente contribution

Mots clé : le transport, transports en commun, la ville, les voyageurs

مقدمة:

إذا عرفنا أن تسيير المدينة تقنيا يتم بواسطة أدوات التهيئة و التعمير المتمثلة في ثنائية المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير ومخطط شغل الأراضي، فان ذلك يتطلب منا البحث عن طرق لتسيير النقل الحضري يمكنها أن تستفيد من هذا البعد لتحسين الأداء على أن تكون مبنية على قراءة صحيحة لهذه المخططات، وخاصة في ظل بروز النقل الحضري كإحدى المشاكل المنبثقة عن التطور المتسارع للمدن وامتداد مجالاتها وازدياد عددها وهذا إن لم يكن أعقدها على الإطلاق، حيث حاولت كثير من الدول كالجزائر مثلا الاستثمار في هذا المجال خاصة في الحواضر الكبرى بهدف التحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها بزيادة البنيات التحتية، وزيادة الوسائل وتنوعها، ولكن لوحظ أن المشكل ما فتئ يزداد تأزما من يوم لآخر.

أولاً: الإطار النظري:

1- الإشكالية:

في يومياته يعترض المواطن الجزائري أزمت عديدة ولعل أبرزها وأهميتها هي تلك المتعلقة بالنقل الحضري، حيث يظهر أن مستقبل النقل في الجزائر بصفة عامة يبدو غامضاً، إذ وعلى الرغم من الحلول التي اقترحتها الدولة لتنظيم هذا القطاع إلا أن ذلك لم يجدي نفعا ومازال المواطن يتخبط تحت ظلال هذه الأزمة الحادة، هذا وتكمن الأزمة في تعدد المشاكل على غرار قدم الحافلات المستعملة من طرف الخواص، بالإضافة إلى سوء تصر السائق والقباض مع المواطن إلى درجة أهانتة في العديد من المرات، دون أن ننسى العمل العشوائي الذي يتعب الزبون أكثر إذ هناك حافلات لا تتوقف في الموقف الصحيح والمخصص لها وهو ما يضطر بالمواطن إلى المشي كيلومترات أخرى إضافية .. والعديد من المشاكل الأخرى التي لا تنتهي، وعلى هذا الأساس جاءت دراستنا هاته كي تبرز أهم المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري في الجزائر وذلك من خلال إجراء دراسة ميدانية بولاية عنابة، وذلك من خلال الإجابة على مجموعة من التساؤلات.

أ- ما هي اتجاهات المسافرين نحو واقع خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة؟

ب- هل لنوعية الطرقات والكثافة السكانية دور في تدني وضعف خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة؟

ج- هل للتخطيط والتسيير دور في تحسين جودة خدمات النقل الحضري؟

2- أهمية الدراسة:

تتمثل في حيوية موضوع الدراسة والندرة النسبية في البحوث والدراسات التطبيقية في مجال النقل بصفة عامة والنقل الحضري بصفة خاصة، فقليلة هي المواضيع التي تهتم بهذا الشأن على الرغم من أهمية الموضوع وحساسيته كونه يتعلق بتسيير المهام اليومية الضرورية للناس، وتأتي هذه الدراسة محاولة للتوصل إلى مجموعة من المؤشرات الأدائية الواجب توافرها لمعرفة متطلبات التطبيق السليم لقوانين النقل الحضري ومساهمتها في بعث الرضا لدى المسافرين وتحقيق الراحة لهم.

3- أهداف الدراسة:

- التعرف على اتجاهات المسافرين نحو واقع خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة.
- التعرف على هل لنوعية الطرقات والكثافة السكانية دور في تدني وضعف خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة.
- التعرف على هل للتخطيط والتسيير دور في تحسين جودة خدمات النقل الحضري.

4- تحديد المفاهيم:

1-4. مفهوم النقل الحضري:

هو: "مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل التي تهدف مجتمعة إلى التنظيم الإداري والضميني لتنقلات الأفراد في ظروف مثلى"⁽¹⁾.

2-4. مفهوم الطرقات:

هي: "المسؤول الأول على تغذية كل الأجزاء المكونة للمدينة، فهي بمثابة شرايين الجسم إلى حد بعيد"⁽²⁾.

5- النقل الحضري وتأثره بالاختناق المروري:

المختص في العمران أو في الجغرافية و التهيئة المجالية يدرس مشكلات الاختناق المروري المؤدي إلى هدر الوقت و القلق و التلوث و الحوادث و قلة أماكن التوقف على مستوى مراكز المدن. كما يدرس كفيات ربط أطراف المدينة مع المركز وربطها أيضا فيما بينها. و توجد إمكانية للتعاون مع مهندس النقل الذي يقوم فيما بعد بتقييم شبكة النقل و اختيار الشبكة التي تناسب و متطلبات المدينة المعنية.

و الاختناق المروري هو المشكل الأساسي الذي يعنى بدراسته المختصون في تسيير النقل الحضري. فهذا العامل ينشأ أساسا من تنامي التنقلات التي تتولد من زيادة حاجيات السكان للحركة. فكل المحاولات التنظيمية و التسييرية تهدف أساسا للتحكم في هذا العامل و تطويعه. و نشير إلى أن الحاجة الإجمالية للتنقلات تحدد بمعرفة مجموعة من العناصر كما يلي: (طبيعة و وسيلة النقل المستعملة -حجم تنقلات الأفراد اليومية -المدة الزمنية لكل تنقل من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول - طبيعة المدينة و مورفولوجيتها العامة التي تحتم على الدارس معرفة الكثافة السكانية و نوع النشاطات الغالبة (تجارية، سياحية، جامعية، دينية، سياسية...)⁽³⁾.

6- تنظيم النقل الحضري داخل المدينة:

1-6. شبكة النقل:

إن طبيعة شبكة النقل الحضري في كل مدينة و مدى كثافتها و تنظيمها دليل على التطور الحضري. كما تعبر على قدرة المخططين على ضمان مدينة منظمة تؤدي وظائفها على أكمل وجه و توفر الراحة و الأمان لسكانها. و لضمان مرونة نسبية لهذه المخططات ينبغي إدخال تحسينات من حين لآخر عليها للتأقلم مع المستجدات و مع الحاجات الجديدة. و معنى ذلك أن هذه المخططات ذات طبيعة استاتيكية و تحتاج إلى وسائل في اتجاه إكسابها نوعا من المرونة و الديناميكية.

2-6. تخطيط الطرق في المدينة:

تعتبر عملية تصميم وتخطيط الطرق أهم عامل من العوامل الميسرة لعملية تسييرها، وفي هذا الإطار يجب مراعاة المبادئ التي تحكم العلاقة بين الإطار المبني وشبكة الطرقات الحضرية، والمتمثلة أساساً في:

- التناسق الوظيفي بين الطريق ومحيطه، فالطريق عنصر تركيبي في المدينة يؤثر ويتأثر بمحيطه، ومن هنا يجب ضمان التكامل بينهما.

- التدرج الوظيفي للطرق لضمان سلاسة و انسيابية الحركة.

- إخضاع الاختيار الوظيفي للطرق حسب العناصر التصميمية.

3-6. تأثير الطرق على المدينة:

لا شك أن التكامل واضح بين الطريق و المجال المبني المحيط بها، وللتحكم أكثر في النقل الحضري وتسييره بطريقة عقلانية ينبغي الاعتماد على دراسات تحليلية لمسارات الحركة الميكانيكية والمشاة مشابهة للدراسات العمرانية، لمعرفة نقاط التقاطع بينهما. فهذا الأمر يمكن من التصرف لتقليل حوادث المرور. ويتأتى ذلك من خلال رسم كل نوع من المسارات في المدينة بشكل منفصل⁽⁴⁾.

ثانياً: الإطار الميداني للدراسة:

1- منهج الدراسة:

تم في هذه الدراسة الاعتماد على المنهج الوصفي، وذلك من خلال الاستعانة بخصيبي الوصف من جهة، والكشف من جهة أخرى، هذا ويعر هذا المنهج بأنه: " الطريقة المنظمة لدراسة حقائق راهنة

متعلقة بظاهرة، أو موقف أفراد، أو أحداث أو أوضاع معينة، بهدف اكتشاف حقائق جديدة والتحقق من صحة حقائق قديمة وآثارها والعلاقة التي تتصل بها وتفسيرها وكشف الجوانب التي تحكمها⁽⁵⁾.

2- الإطار المكاني للدراسة:

أُجريت الدراسة الميدانية بمحطات الحافلات الخاصة بالنقل الحضري بولاية عنابة، وتم اختيار هذا الميدان بالتحديد لتلائمه مع إمكانات الباحث من جهة، ومحاولة استغلال الوقت من جهة أخرى، وللإشارة فإنه تم الاعتماد على أماكن حضرية مختلفة على اعتبار أن خدمات النقل الحضري ونوعيتها تختلف من مكان إلى آخر، مراعاة للمسافة الواقعة بين المحطة والمكان المقصود، ضف إلى ذلك نوعية الطرقات المؤدية إلى هناك.

3- عينة للدراسة:

كون أن مجتمع الدراسة غير محدد فقد تم عينة مكونة من 22 مفردة يستعملون النقل الحضري بصفة مستمرة، هذا وللتوضيح أن أفراد هذه العينة تختلف وجهاتهم من حيث الإقامة، أي انه لكل شخص مكان معين ويستعمل حافلة معينة، والجدول الموالي يبين تحليل بعض البيانات الأولية التي تم اعتمادها في استمارة جمع البيانات:

جدول رقم (01) يبين تحليل متغير الجنس		
النسبة %	التكرار	الجنس
40.9	09	ذكر
59.1	13	أنثى

يظهر من خلال النتائج المسجلة في الجدول أن نسبة الإناث والمقدرة بـ 59.1% هي أكبر من نسبة الذكور المقدره بـ 40.9%، وهو ما يؤكد أن فئة الإناث هي الغالبة ولو أن ذلك غير مقصود، بحكم انه صادفتنا كثيراً من العراقيين في هذا الصدد إذ أغلب الرجال الذين نقابلهم لا يجيدون القراءة أو لا يجيدون اللغة العربية أو كبار في السن، كما أن هناك نسبة كبيرة من الذكور رفضوا التجاوب معنا وملئ الاستمارة، في حين كان هناك تجاوب كبير من فئة

الإناث، وعلى العموم فإن الفارق بينهما ليس كبير ولن يؤثر على النتائج التي تحصلت عليها الدراسة.

2-3. تحليل متغير عدد مرات استعمال النقل الحضري في الأسبوع:

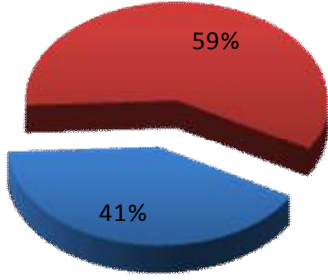
جدول رقم (02) يبين تحليل متغير عدد مرات استعمال النقل الحضري

النقل	مرات استعمال	التكرار	النسبة %
3-1		04	18.2
6-4		11	50
7+		07	31.8
		22	100
			المجموع

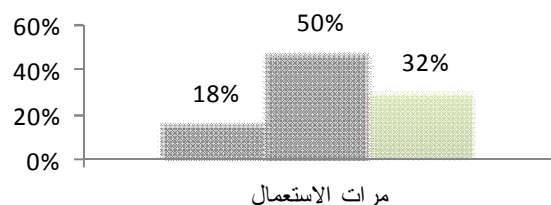
يتضح من خلال النتائج المسجلة في الجدول رقم (02) أن أغلبية أفراد عينة البحث يستعملون النقل الحضري من 04 إلى 06 مرات في الأسبوع وهو ما تؤكدته النسبة المئوية المسجلة والمقدرة بـ 50%، بينما نجد أن هناك نسبة أخرى كبيرة ولا بأس بها وهي تلك المقدره بـ 31.8% وهي المتعلقة بأن أفراد عينة البحث يستعملون النقل الحضري أكثر من

سبعة (07) مرات في الأسبوع النقل الحضري وهي نسبة كبيرة، كونها الوسيلة المناسبة لقضاء حاجتهم، بينما النسبة المتبقية والمقدرة قيمتها بـ 18.2% هي خاصة بالفئة التي يستعمل فيها أصحابها النقل الحضري من مرة إلى 3 مرات في الأسبوع، ويمكن إرجاع السبب في ذلك أن هذه الفئة لا تخرج كثيراً إلا وقت الحاجة والضرورة.

شكل رقم (01) يبين تحليل متغير الجنس



شكل (02) يبين تحليل متغير عدد مرات استعمال النقل الحضري



4- أدوات جمع البيانات:

في هذه الدراسة تم الاعتماد على أداتين رئيسيتين وهما:

1.4- الملاحظة: تم اعتماد هذه الأداة نظراً لأن الباحث يسكن في مدينة عنابة وبالتالي سيسهل عليه ملاحظة ومراقبة واقع النقل الحضري في هذه المدينة، كما أنه يستطيع الوقوف على اتجاهات مستعملي النقل الحضري هناك، وخاصة أن الباحث أيضاً يستعمل هذه الوسيلة وبالتالي سيكون من السهل جداً تحديد بعض السلوكيات التي من شأنها أن تفي على هذه الدراسة أهمية وموضوعية أكثر.

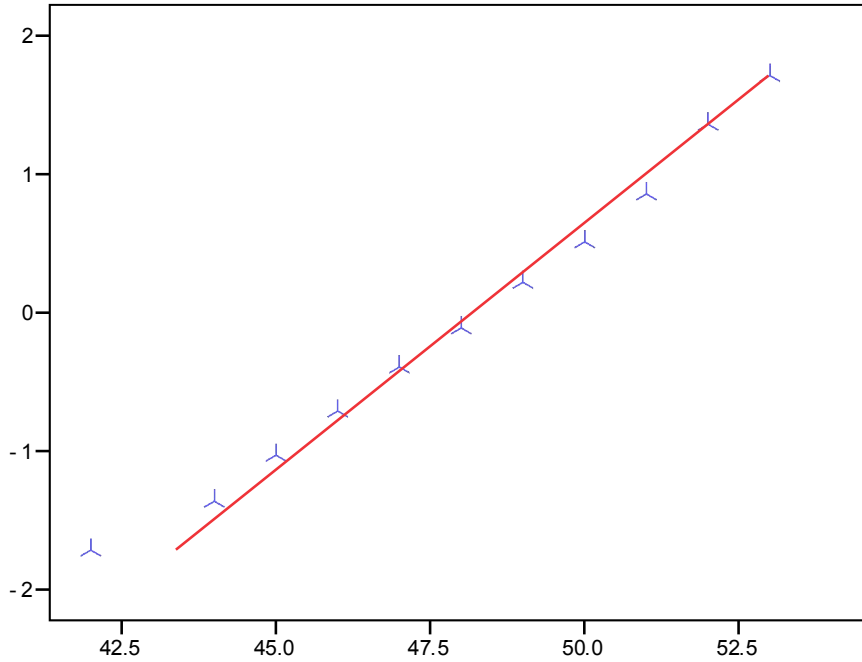
2.4- الاستمارة: من المعروف أن الاستمارة هي عبارة عن مجموعة من الأسئلة التي يوجهها الباحث إلى المبحوث بهدف الحصول على معلومات حول موضوع مشكلة أو موقف في أقصروقت وجهد ممكنين، وتعد الاستمارة من بين أهم أدوات جمع البيانات، وهي الجانب التطبيقي في الدراسة بالإضافة إلى كونها تتيح أكثر الفرصة للإجابة على أسئلة الإشكالية، كما تمكن الباحث من ضبط المعلومات المتحصل عليها. لذلك كان الاعتماد على الاستمارة في بحثنا هذا؛ إذ تم التركيز بشكل خاص على الأسئلة المغلقة لأننا ارتأينا أنها تخدم موضوعنا بالشكل الذي نريده بالتحديد، حيث حاولنا أن نقيس اتجاهات مجموعة من السكان في ولاية عنابة حول واقع النقل الحضري في هذه الولاية. وتم حصر إجابة المبحوثين في ثلاثة (03) اقتراحات للتسهيل على المبحوثين عملية الإجابة وريح الوقت بالنسبة للباحث.

هذا وقد اشتملت الاستمارة في صورتها النهائية على تسعة عشر (19) سؤالاً، يتوزعون على ثلاثة (03) محاور، وكل محور اختص في الإجابة على مجموعة من الأسئلة والتي بدورها تمثل تساؤلات الدراسة الرئيسية.

5- نوعية طبيعة توزيع البيانات:

كأول خطوة لا بد من معرفة نوعية توزيع البيانات؛ حيث تم اختبار ذلك من خلال استعمال الأسلوب الإحصائي "SHAPIRO - WILK" كون العينة تحتوي على أقل من 50 مفردة، وعليه فقد كانت قيمة الـ Sig المتحصل عليها والمقدرة بـ 0.80 والتي هي أكبر من 0.05 تؤكد أن البيانات تتبع "التوزيع الطبيعي"، والشكل الموالي يؤكد ذلك أكثر:

شكل رقم (03) بين التوزيع الطبيعي للبيانات



6- أساليب تحليل البيانات:

إن جمع البيانات عن طريق استمارة البحث دون تبويبها وتحليلها تبقى نتائج مهمة وغير معروفة ما لم يتم الاعتماد على وسائل التحليل التي تجعل النتائج واضحة ويستطيع القارئ الاطلاع عليها، وقد اعتمدنا في بحثنا هذا على أسلوبين هما:

1-6. الأسلوب الكمي:

لتحقيق أهداف الدراسة وتحليل البيانات التي تم تجميعها، فقد تم استخدام العديد من الأساليب الإحصائية باستخدام برنامج الحزم الإحصائية الاجتماعية (SPSS) وأهم الأساليب المستعملة نجد:

- تم الاعتماد على الأسلوب الإحصائي SHAPIRO –WILK لمعرفة نوعية توزيع البيانات.
- التكرارات والنسب المئوية من خلال تحليل خصائص العينة والبيانات الأولية.
- سيتم الاعتماد على "المتوسط الحسابي Mean" لمعرفة اتجاه المبحوثين والإجابة على أسئلة الدراسة.
- سيتم الاعتماد على أسلوب "الانحراف المعياري S.T. DIVIATION" من أجل قياس تجانس الإستجابات.

2-6. الأسلوب الكيفي:

ويعتمد على الجانب الوصفي في التحليل والتعليق على النتائج، وذلك من خلال مقارنة نتائج هذه الدراسة بالدراسات السابقة، ومقارنة النتائج بأهم بالنظريات.

ثالثاً: الإطار التطبيقي وتحليل نتائج الدراسة:

1- الإجابة على التساؤل الرئيسي الأول:

- ما هي اتجاهات المسافرين نحو واقع خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة؟

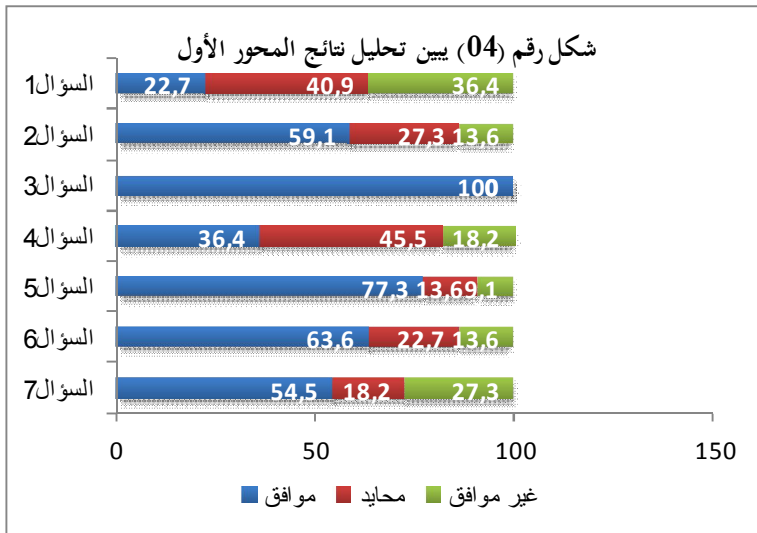
للإجابة على هذا التساؤل تم صياغة ثمانية (07) أسئلة وُجّهت إلى أفراد عينة البحث، وبعد جمع البيانات تم الاعتماد على التكرار والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري للتعليق عليها، وبالتالي الحصول على الإجابة المناسبة للتساؤل الذي تم صياغته في بداية المداخلة، والنتائج يظهرها الجدول الموالي:

جدول رقم (05) يبين نتائج اتجاهات المسافرين نحو واقع خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة				
الأسئلة		موا	محا	غير
		فق	يد	موافق
1.	نلقى معاملة جيدة من المسؤولين عن الحافلات	05	09	08
	ت			

36.4	40.9	22.7	%	
03	06	13	ت	2. أغلب الحافلات لا تحترم الوقت المخصص لها
13.6	27.3	59.1	%	
00	00	22	ت	3. الناقلون يتجاوزون الحد الأقصى للمسافرين ما يولد الاكتظاظ داخل الحافلة
00	00	100	%	
04	10	08	ت	4. ألقى التعنيف وسوء معاملة من القابض أثناء تنظيمة للمسافرين داخل الحافلة
18.2	45.5	36.4	%	
02	03	17	ت	5. أجد نفسي مضطراً لاستعمال الحافلة ولو أجد البديل لن أستعملها من جديد
9.1	13.6	77.3	%	
03	05	14	ت	6. السائقون لا يبالون بالمسافرين يستعملون السرعة التي يريدون ويتضجرون بسرعة
13.6	22.7	63.6	%	
06	04	12	ت	7. أشعر بأنني مجرد 20 دج في نظر سائق وقابض الحافلة
27.3	18.2	54.5	%	

• تعليق: يتضح من خلال النتائج المسجلة في الجدول المقابل أن هناك نسبة كبيرة من المبحوثين لا تعجبهم المعاملة التي يتلقونها من المسؤولين على الحافلات ويؤكدون أن معاملتهم أبداً هي ليست جيدة ولا ترقى إلى مستوى الخدمات التي تليق بهم كبشر، وهو ما تعبر عنه النسبة المتحصل عليها والمقدرة بـ: 36.4%، بينما هناك نسبة صغيرة وهي تلك التي تقدر بـ: 22.7% والتي يرى أصحابها أنهم يتلقون معاملة جيدة من طرف المسؤولين على حافلات النقل الحضري، بينما النسبة الأخرى المتبقية والمقدرة بـ: 40.9% يقف أصحابها في موقف المحايدة، أم فيما يخص العبارة رقم (02) فتعتبر أغلب المفردات أن الحافلات لا تحترم الوقت المخصص لها وهو ما تعبر عنه النسبة المئوية المقدرة بـ: 59.1% وهو ما يجعل المسافرين يتضجرون في موقف الحافلات نتيجة الوقت الذي يضيع هناك، وفي المقابل نجد نسبة صغيرة وهي التي يعبر أصحابها بأن الحافلات تعمل بشكل جيد وتحترم الوقت المخصص لها وذلك ما تعبر عنه النسبة 13.6%، أما فيما يخص العبارة رقم (03) فنلاحظ أن العينة بأكملها توافق بنسبة 100% أن الناقلون يتجاوزون الحد الأقصى للمسافرين وهو ما يولد الاكتظاظ داخل الحافلة، هذا ونلاحظ من خلال العبارة رقم (04) أن أغلب أفراد عينة البحث يتلقون تعنيف وسوء معاملة من طرف قابض الحافلة وهو ما تؤكد النسبة المتحصل عليها والمقدرة بـ: 36.4%، بينما نسبة 18.2% لا يوافق أصحابها على مضمون

هذه العبارة، أما العبارة رقم (05) فنلاحظ من خلال النسبة الكبيرة المسجلة والمقدرة بـ 77.3% أن أصحابها يستعملون الحافلة رغماً عنهم ولظروف القاهرة ولو كان هناك البديل عنها لم الاستغناء عنها تماماً، ونسبة كبيرة أخرى تم تسجيلها في العبارة رقم (06) وقدرت بـ 63.6% يرى أصحابها أن السائقون لا يبالون بالمسافرين ويستعملون السرعة التي يريدونها هم وإن تم إبداء ملاحظة معهم او مناقشتهم يتضجرون ويرفضون ذلك، وفي آخر عبارة نسجل أيضا نسبة كبيرة وهي تلك التي قدرت بـ 54.5% والتي يرى أصحابها أنهم مجرد 20 دج في نظرسائق وقابض الحافلة، هذا ويمكن اختصار النتائج المسجلة في الجدول أعلاه في الشكل رقم (04) الموالي:



يُظهر الشكل المقابل أن أغلب النسب الكبيرة المسجلة من خلال الدراسة الميدانية يتضح أن أغلبها تميل إلى الموافقة على العبارات التي صيغت لتمثل المحور الأول في الاستمارة، والأغلبية الباقية تمثل اتجاه عدم الموافقة نحو العبارات

والتي جاءت بنسب متفاوتة وجد قليلة، والجزء الأخير والمتعلق بالمحايدة فقد جاء بنسب مرتفعة أيضاً.

جدول رقم (06) يبين قيم

المتوسط والانحراف

المعياري للمحور الأول

الانحراف	المتوسط	العبرة
ف	سط	
0.77	1.86	01
0.73	2.45	02
0.00	3.00	03
0.73	2.18	04
0.64	2.68	05
0.74	2.50	06
0.88	2.27	07
0.64	2.42	المجموع
		ع

• وللإجابة على التساؤل الرئيسي نلاحظ النتائج الموضحة في الجدول الموالي وهي تلك المتعلقة بقيم المتوسطات الحسابية والانحراف المعياري، حيث تظهر النتائج المسجلة أن أغلبية القيم الخاصة بالانحراف المعياري تدل على أن هناك تجانس كبير بين استجابات المبحوثين، وذلك بكون أن اغلب النسب كانت صغيرة وتقترب من الصفر، وخاصة تلك المتعلقة بالقيمة المسجلة في البند الثالث (03) والمقدرة بـ 0.00، وذلك فيما يخص اتجاه المبحوثين حول كون الناقلين يتجاوزون الحد الأقصى للمسافرين ما يولد الاكتظاظ داخل الحافلة إذ نلاحظ أن هناك تجانس تام بين أفراد عينة البحث إزاء هذه العبارة، بينما لو نبحت عن أكبر قيمة سجلت فيما يخص الانحراف المعياري فنجد تلك المتعلقة بالبند السابع (07) حيث قدرة بـ 0.88 وذلك فيما يخص العبارة الخاصة بكون المسافرين ما هم إلا 20 دج في نظر المسؤولين عن حافلات النقل الحضري في مدينة عنابة، بينما لو نلاحظ القيمة العامة للانحراف المعياري والمتعلقة بهذا المحور فنلاحظ أنها قد بلغت 0.64 وهي قيمة جيدة تدل على التجانس الكبير الذي يوجد بين استجابات المبحوثين في هذا المحور بالتحديد، بالإضافة إلى هذا فإننا نجد قيم المتوسط الحسابي والتي في أغلبها نجد أنها كبيرة ومتوسطة نوعاً ما وهي تنتمي لمجال الموافقة على مضمون العبارات، كون أن أغلب القيم المسجلة كانت فوق 1.67، وهو ما يعبر عن الاتجاه السالب لأفراد عينة البحث

إزاء هذا المحور، وأبرز ما يمكن استنتاجه من كل ما سبق عامة وقيمة المتوسط الحسابي العامة خاصة :

• أن أفراد عينة البحث يؤكدون بعدم أن واقع خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة ضعيف

جداً ولا يرقى إلى طموحات المسافرين في تحقيق الرفاهية والاستقرار.

2- الإجابة على التساؤل الرئيسي الثاني:

- هل لنوعية الطرقات والكثافة السكانية دور في تدني وضعف خدمات النقل الحضري في

جدول رقم (07) يبين ما إن كان هناك دور لنوعية الطرقات والكثافة السكانية في تدني وضعف خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة؟			
غير موافق	محايد	موافق	الأسئلة
01	07	14	ت 8. شبكة الطرقات في المدينة هي المسؤول الأول عن تدني خدمات النقل
4.5	31.8	63.6	%
00	00	22	ت 9. المدينة تعاني من اكتظاظ المشاة والسيارات وهو ما يعيق السير الحسن للنقل الحضري
00	00	100	%
05	07	10	ت 10. الكثافة السكانية للمدينة لها دور في تحديد جودة خدمات النقل
22.7	31.8	45.5	%
01	05	16	ت 11. التدرج الوظيفي للطرق مهم وضروري لضمان السلاسة والانسائية في الحركة
4.5	22.7	72.7	%
11	08	03	ت 12. في مدينة عنابة توجد دراسات تحليلية لمسارات الحركة الميكانيكية وحركة المشاة
50	36.4	13.6	%
04	04	14	ت 13. كثرة المناطق الحضرية وزيادة طلب على التنقل تؤثر على السير الحسن للنقل الحضري
18.2	18.2	63.6	%

مدينة عنابة؟

تعليق: يظهر من النتائج المتحصل عليها في الجدول أعلاه أن هناك نسبة كبيرة من أفراد عينة البحث يرون أن شبكة الطرقات في مدينة عنابة هي المسؤولة عن تدني خدمات النقل الحضري، وهو ما تؤكدته النسبة المئوية المتحصل عليها والمقدرة بـ 63.6%، بينما نجد أن هناك نسبة ضعيفة جداً من لا ترى بأن لشبكة الطرقة دور في تدني خدمات النقل الحضري في المدينة وهو ما نجده معبر عنه بالنسبة 4.5%، هذا وعبرت العينة بأكملها وبنسبة 100% أن المدينة أصبحت تعاني من اكتظاظ في المشاة والسيارات

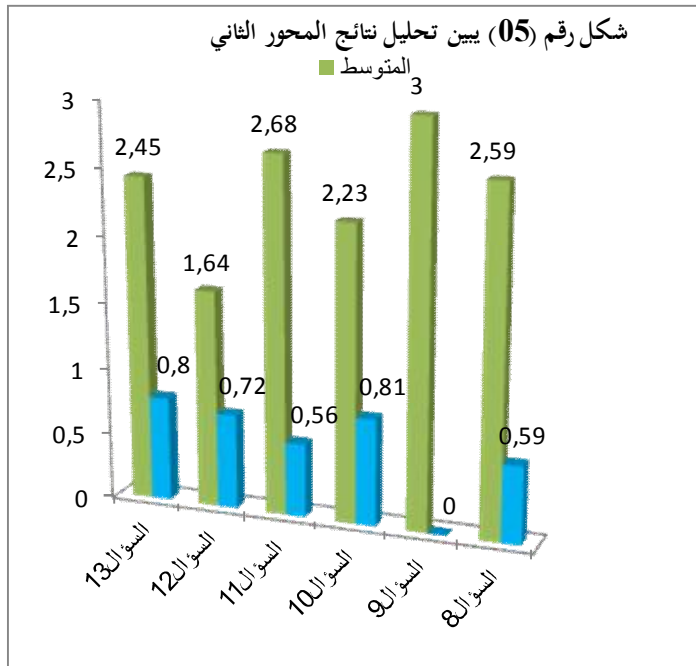
وهو ما يعيق السير الحسن للنقل الحضري في المدينة، كما أبدت نسبة معتبرة ومقدرة بـ 45.5% على أن للكثافة السكانية دور في تحديد جودة خدمات النقل، بينما نجد نسبة 22.7% لا توافق على ذلك ولا ترى أنه توجد علاقة للكثافة السكانية بجودة خدمات النقل الحضري، أما فيما يخص مضمون العبارة رقم (11) فترى نسبة 72.7% أن التدرج الوظيفي للطرق مهم وضروري لضمان السلاسة والانسائية في الحركة وهو ما سيساعد في تحسين جودة خدمات النقل الحضري، بينما نجد أن هناك نسبة صغيرة وقدرت بـ 4.5% لا توافق على مضمون هذه العبارة، وبالانتقال إلى العبارة رقم (12) فنلاحظ أن أعلى نسبة قد سجلت هي 50% وهي تلك المتعلقة بعدم الموافقة بكون أن مدينة عنابة تقوم بإجراء دراسات تحليلية لمسارات الحركة الميكانيكية وحركة المشاة، بينما نجد نسبة 36.4% تمثل موقف المحايدة من مضمون العبارة، أما فيما يخص العبارة رقم (13) فإن أكبر نسبة تم تسجيلها وهي تلك المتعلقة بـ 63.6% والتي يرى أصحابها كثرة المناطق الحضرية وزيادة الطلب على التنقل أثر على السير الحسن للنقل الحضري داخل المدينة، ومن بين الدراسات السابقة المشابهة نجد تلك التي قام بها البنك الدولي في مصر، حيث كانت من بين أبرز النتائج أن: هناك نمو حضري وديمغرافي سريع بالإضافة إلى ارتفاع نسبة امتلاك السيارات الخاصة 5% في السنة⁽⁶⁾، هذا ومن خلال التحليلات السابقة يمكن الإجابة على التساؤل الرئيسي الثاني من خلال النتائج التي يوضحها الجدول الموالي رقم (08):

جدول رقم (08) يبين قيم المتوسط والانحراف المعياري للمحور الثاني		
العبارة	المتوسط	الانحراف
	ط	ف
08	2.59	0.59
09	3.00	0.00
10	2.23	0.81

0.56	2.68	11
0.72	1.64	12
0.80	2.45	13
0.58	2.43	المجموع

نلاحظ من خلال النتائج المسجلة في الجدول والمتعلقة بالمتوسطات الحسابية أن هناك موقف يتسم بالموافقة التامة بين أوساط المبحوثين وذلك فيما يخص الإجابة على البند رقم (09)، وهو ما تؤكدته قيمة المتوسط الحسابي والذي بلغت :3.00، وهي التي تقع بين الفئة [2.34-3.00]، كما نجد ومن خلال قيم المتوسط الحسابي

المسجلة أن هناك موافقة كبيرة على جل مضمون العبارات على غرار البنود رقم (08،09،11،13) لأن أغلبية قيم المتوسط الحسابي فيها جاءت كبيرة وتقترب من الـ:3.00، وللتوضيح أكثر تم اعتماد الشكل الموالي:



من خلال القيم الموضحة في الشكل أن هناك تجانس كبير بين استجابات المبحوثين في اغلب فقرات المحور الثاني، كون اغلب القيم كانت صغيرة وتقترب من الصفر، وخاصة تلك القيمة المتعلقة بالبند رقم (09) والتي قدرت قيمتها بـ:0.00 هو ما يعبر عن التجانس التام بين أفراد عينة البحث،

ومنه نقول أن هناك: اتجاه بالموافقة على أغلب فقرات هذا المحور وأن لنوعية الطرقات والكثافة السكانية دور في تدني وضعف خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة.

3- الإجابة على التساؤل الرئيسي الثالث:

- هل للتخطيط والتسيير دور في تحسين جودة خدمات النقل الحضري؟

جدول رقم (09) يبين دور التخطيط والتسيير في تحسين جودة خدمات النقل الحضري؟			
غير موافق	محايد	موافق	الأسئلة
01	03	18	ت 14. من الضروري إعادة هيكلة شبكة الحافلات وإقصاء البعض منها
4.5	13.6	81.8	%
02	01	19	ت 15. سيكون من الجيد لو يتم التعاون بين القطاعين العام والخاص
9.1	4.5	86.4	%
02	04	16	ت 16. الهيئة التقنية للمدينة تكتفي بالمراقبة وتسجيل ملاحظات دن أن تعمل على تطبيقها
9.1	18.2	72.7	%
03	01	18	ت 17. لست راض عن التسيير العام للنقل الحضري داخل مدينة عنابة
13.6	4.5	81.8	%
00	03	19	ت 18. أرى أنه من الضروري إدخال تحسينات من حين لآخر للتأقلم مع المستجدات
00	13.6	86.4	%
00	02	20	ت 19. هناك خلل يعاني منه النقل الحضري في عنابة نتيجة سوء التسيير
00	9.1	90.9	%

- تعليق: يظهر من خلال النتائج المسجلة في الجدول أعلاه أن هناك نسبة جد كبيرة يرى أصحابها انه من الضروري إعادة هيكلة شبكة الحافلات وإقصاء البعض منها وهو ما تعبر عنه النسبة المئوية المتحصل عليها والمقدرة بـ 81.8%، بينما توجد نسبة مقدرة بـ 13.6% يقف أصحابها موقف المحايدة من ذلك، والنسبة المتبقية والمقدرة بـ 4.5% فأصحابها لا يوافقون على ذلك، هذا ونلاحظ أيضاً من خلال النسب المتعلقة بالبند رقم (15) أن هناك نسبة مقدرة بـ 86.4% يرى أصحابها سيكون من الجيد لو يتم

التعاون بين القطاعين العام والخاص حتى تتحسن جودة خدمات النقل، بينما نجد أن هناك نسبة 9.1% لا توافق على ذلك وأنه من الأحسن أن يبقى القطاعين منفصلين، هذا ونلاحظ أيضاً من خلال النسب المسجلة في البند رقم (16) أن هناك نسبة جد كبيرة وهي تلك المقدرة بـ: 72.7% وهي التي يرى أصحابها أن الهيئة التقنية للمدينة تكتفي بالمراقبة وتسجيل ملاحظات دون أن تعمل على تطبيقها، بينما نجد أن هناك نسبة قد قدرت بـ: 18.2% يمثل أصحابها موقف المحايدة، هذا ونلاحظ أيضاً من خلال النتائج المسجلة في الجدول وفي البند رقم (17) نجد أن هناك نسبة كبيرة وقدرت بـ: 81.8% يرى أصحابها أن التسيير العام للنقل الحضري داخل مدينة عنابة، بينما قد سجلت نسبة قدرت بـ: 13.6% نجد أن أصحابها راضون عن التسيير العام للنقل الحضري داخل المدينة، بالإضافة إلى هذا فنلاحظ وجود نسبة كبيرة جداً قد قدرت بـ: 86.4% والتي يؤكد أصحابها أنه من الضروري إدخال تحسينات من حين لآخر للتأقلم مع مختلف المستجدات المتعلقة بقطاع النقل الحضري، وفي آخ بند نسجل نسبة عالية جداً قدرت بـ: 90.9% يرى أصحابها أن هناك خلل يعاني منه النقل الحضري في مدينة عنابة جاء كنتيجة لسوء التسيير، سنحاول أن نبرز ونختصر اتجاهات المبحوثين بواسطة المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية:

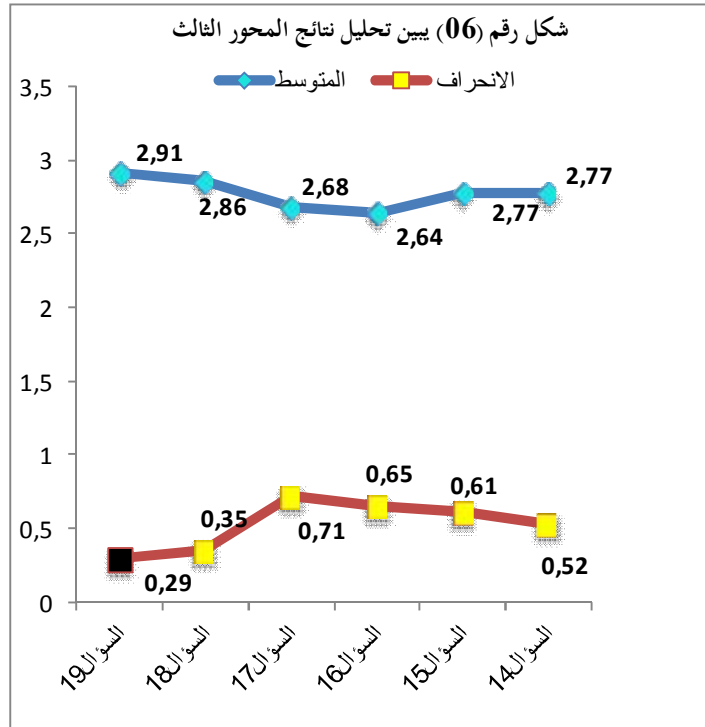
جدول رقم (10) يبين قيم المتوسط والانحراف المعياري للمحور الثالث		
الانحراف	المتوسط	العبرة
ف	ط	
0.52	2.77	14
0.61	2.77	15
0.65	2.64	16
0.71	2.68	17

0.35	2.86	18
0.29	2.91	19
0.52	2.77	المجموع

نلاحظ من خلال قيم المتوسطات الحسابية المسجلة في الجدول المقابل أن هناك توازن إلى حد ما بين توجهات المبحوثين، إذا قيم المتوسط المتحصل عليها في جميع البنود ودون استثناء تمثل موقف الموافقة على مضمون العبارات التي صيغت في هذا المحور، وذلك

بكونها فاقت قيمة المجال [1.67-2.33]، هذا ونسجل أعلى قيمة في البند رقم (19) حيث قدرت قيمة المتوسط بـ 2.91 وهو ما يؤكد أن أفراد عينة البحث يؤكدون أنه يوجد خلل في النقل الحضري مردّه إلى سوء التسيير داخل القطاع، هذا وسنحاول أن نوضح أكثر توجهات المبحوثين من خلال الشكل البياني رقم (06) الموالي:

أبرز ما يمكن ملاحظته من خلال الشكل المقابل وبالتركيز على قيم الانحراف المعياري، هو أن هناك تجانس كبير بين اتجاهات المبحوثين، وذلك في أغلب بنود المحور، وخاصة تلك المتعلقة بالقيمة المسجلة في البند (19) والمقدرة بـ 0.29 وهي قيمة منطقية بكون نسبة الموافقة على مضمون العبارة وصلت إلى 90.9%.



هذا وإجمالاً وبالاعتماد على قيمة المتوسط الحسابي العامة والمقدرة بـ 2.77 يمكن القول أن للتخطيط والتسيير دور في تحسين جودة خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة، وقيمة الانحراف المعياري العامة والمقدرة بـ 0.52 تؤكد على أن هناك تجانس كبير بين توجهات أفراد عينة البحث فيما يخص هذا المحور.

خاتمة:

مما سبق يمكن القول أن واقع خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة ليس على ما يرام، نظراً لغياب المسؤولية المهنية، والضمير الإنساني لدى المسؤولين عن القطاع، حيث يبقى المواطن دائماً هو الضحية، هذا ولا يمكننا أن نغض الطرف عن بعض العوامل المساهمة في تدني الوضع على غرار المسؤولين عن قطاع الطرقات والتي بدورها تساهم بشكل كبير في تحسين جودة خدمات النقل الحضري وتوفير الرفاهية والراحة للمواطن أثناء استخدامه لهذه الوسيلة التي أصبحت ضرورية ولا يمكن الاستغناء عنها، وعلى العموم يمكن تلخيص أهم النتائج التي خرجت بها هذه الدراسة في النقاط التالية:

- أن أفراد عينة البحث يؤكدون بعدم أن واقع خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة ضعيف جداً ولا يرقى إلى طموحات المسافرين في تحقيق الرفاهية والاستقرار.
- أن لنوعية الطرقات والكثافة السكانية دور في تدني وضعف خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة.

• للتخطيط والتسيير دور في تحسين جودة خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة.

• قائمة المراجع:

- 1- خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري، جامعة المسيلة، الجزائر، 2013، ص 02.
- 2- علي زين العابدين: تخطيط النقل الحضري، دارصفاء، عمان، 2000، ص 80.
- 3- مصطفى فواز: مبادئ تنظيم المدينة، معهد الإنماء العربي، بيروت، لبنان، 1980، ص 70.
- 4- M.WEILL: (L'urbanisme), éditions les essentiels, Milan, 2002.
- 5- محمد شفيق: " البحث العلمي(الخطوات المنهجية لإعداد البحوث الاجتماعية)", ط1، المكتب الجامعي، مصر، 1985، ص 84.
- 6- البنك الدولي: الاستراتيجية المقترحة للنقل الحضري وبرنامج الأولويات، مصر، 2002، ص 04.