

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة مولود معمري تيزي وزو

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

تخصص علم الاجتماع والتنمية



"دور النقل العمومي بالتنمية المحلية"

دراسة ميدانية بقرية اقونان بمدينة تيزي وزو.

مذكرة لنيل شهادة الماستير في علم الاجتماع والتنمية الاجتماعية

تحت إشراف الأستاذة:

الجوزي وهيبة

من إعداد الطالبتين:

مالك صبرينة

عبد المزيان زكية

السنة الجامعية : 2013 / 2014

كلمة شكر

نحمد الله ونستعينه على توفيقنا في إنجاز هذا العمل.
كما نتقدم بالشكر والامتنان إلى الأستاذة المشرفة "الجوزي وهيبة" التي أمدتنا
يد العون بنصائحها وإرشاداتها القيمة لإتمام هذا العمل.
ونتقدم بجزيل الشكر إلى مؤسسة النقل "مولود إعاشورن" التي استضافتنا بكل
احترام، وقدمت لنا كل المعلومات اللازمة لبحثنا.
نشكر جميع أساتذة قسم علم الاجتماع دون استثناء على الوقوف بجانبنا طيلة
هذا المسار الدراسي.
وإلى كل أعضاء اللجنة المشرفة على تقييم ومناقشة هذه المذكرة.

مالك - عبد المزيان

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى أمي الغالية التي أكرمتني ووجهتني
بنصائحها، وإلى أبي الغالي الذي سهل عليا للوصول إلى ما أنا
عليه اليوم متمنية لهما الصحة وطول العمر.

كما أهدي عملي إلى إخواتي "محمد" وزوجته "زهية" وابنتهما
"مريم"، وإلى "حكيم" و"كريم".

وأختي "كريمة" وزوجها "خالد" وأولادهم "شهيناز" و"سيفاكس"
وإلى صديقتي فاطمة الزهراء، فازية، ساسي، حياة، فريد، رزيقة.

وإلى من شاركتني هذا العمل في كل الصعاب "صبرينة" وأتمنى
لها كل النجاح في حياتها وإلى كل أفراد عائلتها الكريمة.

وإلى كل من مدى لي يد المساعدة في هذا العمل وإلى كل قسم
على الاجتماع وبالأخص تخصص "التنمية الاجتماعية"

زكية

الإهداء

إلى أروع شيء في الوجود، إلى مثلي الأعلى ومصدر التفاؤل ومستقر
الفضيلة والصبر والطيبة والأخلاق، إلى أحن مخلوقين في الكون، أبي
وأمي الغاليان اللذان تعلقت بهما نفسي وكانا قدوتي في هذه الحياة
حفظهما الله وأنعمهما بخيراته.

إلى أجمل وأثمن هبة من الله لي في هذه الحياة إخواني ينابيع الدفء
والمودة، التسامح والاحترام "حكيم" و "صوفيان" ولطالما كانت هذه
العائلة مصدر لسعادتي ونجاحي في الحياة فليحفظهم الله.

إلى الروح الطاهرة النقية الصافية جدتي "علجية" وجدي "إيدير" الذي
أنار لي الطريق في أوقات المحن، وأخوالي العزيزين "جمال" و "كريم"
وإلى ابنة خالتي "كاتية" التي تكون كأختي من الروح والقلب، شريكة
أفراحي وأحزاني، وإلى خالتي "طاووس" المحبوبة وزوجها "بلعيد" الذي
حملني على أكف الراحة، وابن خالتي "بلقاسم" الحنون.

إلى من قضيت أحلى سنوات مشواري الجامعي وجمعتني معهم ذكريات:
لامية، سهيلة، نادية، مريم والصديقة المفضلة والمحبوبة فاطمة الزهراء.
وإلى صديقتي "زكية" التي شاركتني في هذا البحث وعائلتها الكريمة.

صبرينة

فهرس المحتويات

- كلمة شكر
- الإهداء
- مقدمة

الفصل الأول: الإطار العام للإشكالية.

- 1- أسباب اختيار الموضوع.....03
- 2- الأهمية العلمية للدراسة.....03
- 3- أهداف الدراسة.....03
- 4- إشكالية البحث.....04
- 5- الفرضيات.....06
- 6- تحديد المفاهيم.....06
- 7- الإقتراب السوسيولوجي في الدراسة.....11
- 8- صعوبات الدراسة.....17

الفصل الثاني: النقل العمومي

- تمهيد الفصل.....18
- 1- تعريف النقل العمومي.....19
 - 2- لمحة تاريخية عن وسائل النقل العمومي.....20
 - 3- المبحث الأول: أسباب ظهور النقل العمومي.....21
 - المطلب الأول: البحث عن الغذاء عند الجماعات البدائية.....22
 - المطلب الثاني: التجارة الإقليمية والدولية.....22
 - المطلب الثالث: الأغراض السياسية والعسكرية.....23
 - المطلب الرابع: الأغراض الترفيهية والدينية وغيرهما.....24
 - المطلب الخامس: الحركة اليومية إلى المدن الرئيسية.....24

- 25..... **المبحث الثاني: أهمية النقل العمومي.**
- 26..... المطلب الأول: تخطيط المدن
- 26..... المطلب الثاني: نوعية الخدمة
- 27..... المطلب الثالث: كمية الخدمة
- 27..... **المبحث الثالث: وظائف النقل العمومي**
- 27..... المطلب الأول: التطور الحضري
- 28..... المطلب الثاني: الدور الاقتصادي
- 28..... المطلب الثالث: قيمة التغيير
- 28..... المطلب الرابع: الدور الاجتماعي
- 29..... المطلب الخامس: الدور السياسي
- 29..... **المبحث الرابع: العوامل المؤثرة في جغرافية النقل**
- 29..... المطلب الأول: العوامل الطبيعية
- 36..... المطلب الثالث: التأثير المتبادل بين النقل والتجارة والتكتلات السياسية
- 37..... **المبحث الخامس: تخطيط النقل**
- 38..... المطلب الأول: مفهوم عملية تخطيط النقل
- 38..... المطلب الثاني: أنواع تخطيط النقل
- 39..... المطلب الثالث: أسس ومبادئ النقل
- 40..... المطلب الرابع: إجراءات عملية تخطيط النقل
- 41..... المطلب الخامس: الحلول المقترحة
- 43..... **المبحث السادس: مشاكل النقل**
- 43..... التعريف بالمشكلة
- 43..... أبعاد المشكلة
- 44..... المطلب الأول: اختناق المرور
- 45..... المطلب الثاني: حوادث المرور
- 46..... المطلب الثالث: مشكلة الانتظار
- 47..... المطلب الرابع: مشكلة عبور المشاة

- 48.....المطلب الخامس:التكاليف العالية لمستعملي النقل
- 50.....المطلب السادس: التلوث البيئي
- 52..... **المبحث السابع: مواجهة المشكلة**
- 52.....المطلب الأول:التدخل الحكومي المباشر
- 53.....المطلب الثاني: خطط وسياسات النقل
- 54.....المطلب الثالث: النهوض بمستوى النقل الجماهيري (العام)
- 55.....المطلب الرابع: هندسة المرور
- 56.....المطلب الخامس: تطوير شبكة الطرق المستخدمة
- 57.....المطلب السادس: تنظيم عبور المشاة وحركة السيارات
- 58.....المطلب السابع: سياسات لحل مشكلة الانتظار
- 58..... **المبحث الثامن: النقل والمجال الحضري**
- 60..... خلاصة الفصل

الفصل الثالث: التنمية والمجتمع

- 61..... تمهيد الفصل
- 62.....المطلب الأول: مفهوم التنمية المحلية
- 63.....المطلب الثاني: نماذج التنمية المحلية
- 64.....المطلب الثالث: التنمية المحلية والتخطيط الإقليمي
- 67.....المطلب الرابع: استراتيجيات التنمية المحلية
- 68.....المطلب الخامس: أهمية التنمية المحلية
- 69..... **المبحث الثاني: تنمية المجتمع المحلي**
- 69.....المطلب الأول: تعريف تنمية المجتمع المحلي
- 71.....المطلب الثاني: عملية تنمية المجتمع المحلي
- 72.....المطلب الثالث: عناصر عملية تنمية المجتمع المحلي
- 72.....المطلب الرابع: ركائز تنمية المجتمع المحلي
- 73.....المطلب الخامس: خصائص تنمية المجتمع المحلي
- 74.....المطلب السادس: مبادئ تنمية المجتمع المحلي
- 77.....المطلب السابع: أهداف تنمية المجتمعات المحلية
- 79..... **المبحث الثالث: نماذج تنمية المجتمعات المحلية**
- 79.....المطلب الأول: نموذج العمل الإنمائي عند "تاييلور"

80.....	المطلب الثاني: نموذج العمل الإنمائي عند "وليام بيدل"
82.....	المطلب الثالث: استراتيجيات تنمية المجتمع المحلي
84.....	المبحث الرابع: معوقات تنمية المجتمع المحلي
84.....	المطلب الأول: العوامل الديمغرافية
84.....	المطلب الثاني: العوامل الاجتماعية
85.....	المطلب الثالث: العوامل الثقافية
86.....	المطلب الرابع: العوامل النفسية
87.....	المطلب الخامس: العوامل التكنولوجية
88.....	المبحث الخامس: مشاركة المواطنين في تنمية المجتمع المحلي
88.....	المطلب الأول: تعريف المشاركة في التنمية المحلية
89.....	المطلب الثاني: أهمية المشاركة في التنمية المحلية
91.....	المطلب الثالث: استراتيجيات المشاركة في التنمية المحلية
92.....	المطلب الرابع: الإطار التنظيمي يشجع المبادرات المحلية
93.....	المطلب الخامس: دوافع ومحددات المشاركة في التنمية المحلية
94.....	المطلب السادس: أنماط المشاركة في التنمية المحلية
98.....	خلاصة الفصل
	الجانب الميداني.
99.....	تمهيد
100.....	1- الدراسة الاستطلاعية
101.....	2- المنهج المتبع
101.....	3- مجالات الدراسة
102.....	4- العينة وكيفية اختيارها
103.....	5- الأدوات الإحصائية
104.....	6- مميزات العينة
104.....	7- الجداول
130.....	استنتاج عام
131.....	خاتمة

فهرس الجداول:

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
01	أفراد العينة حسب الجنس	104
02	أفراد العينة حسب السن	104
03	أفراد العينة حسب المستوى التعليمي	105
04	أفراد العينة حسب المهنة	106
05	أفراد العينة حسب محطة النقل	106
06	أفراد العينة حسب مكان العمل	107
07	مدى الطريق الواسع يساعد على تسهيل عملية النقل	107
08	مدى الخط الذي يسلكونه يعرف ازدحام	108
09	مدى الازدحام يؤدي إلى التعطيل على الوصول إلى المكان المراد.	108
10	مدى الأشغال العمومية تعرقل من عملية المرور.	109
11	مدى الازدحام راجع إلى ضيق الطريق.	110
12	مدى إنشاء الجسور يحد من اختناق المرور.	110
13	مدى الطريق المنعرجة تؤدي إلى حوادث المرور.	111
14	مدى الطريق المستوية تساعد على حركة المرور.	111
15	من الضروري وجود ممهل في الطريق.	112
16	مدى الإفراط في السرعة تؤدي إلى حوادث المرور.	112
17	مدى الإكثار من إشارات المرور يساعد على تنظيم حركة المرور في ولاية تيزي وزو	113
18	مدى مراكز المراقبة تساهم في اختناق المرور.	113
19	مدى الطريق غير المعبدة تؤدي إلى خلل ميكانيكي لوسائل النقل (الحافلات).	114
20	من الضروري من إنجاز مشاريع أخرى تفك الاختناق في الطريق	115

115	مدى استعمال النقل الجماعي في التنقلات اليومية.	21
116	مدى وسيلة النقل المفضلة .	22
117	الحافلة تسهل التنقلات لتلبية الحاجيات اليومية.	23
117	الحافلة تساعد على ربح الوقت.	24
118	سعر النقل في متناول الجميع .	25
119	كيفية معاملة السائق، القابض والمراقب داخل الحافلة.	26
119	مدى وجود ازدحام داخل الحافلة.	27
120	مدى توفر الأمن داخل الحافلة.	28
120	النظافة متوفرة داخل وخارج الحافلة.	29
121	مدى توفر الحافلة الراحة أثناء التنقل.	30
122	مدى توفر المكيف .	31
122	مدى توفر الإنارة داخل الحافلة أثناء التنقل ليلا	32
123	حالة محطة النقل في تيزي وزو من ناحية التنظيم	33
123	كيفية تقييم التسيير داخل محطة النقل	34
124	مدى مصادفة حادث أو اعتداء أو سرقة سواء داخل المحطة أو في الحافلة.	35
125	مدى الأمن ضروري داخل المحطة	36
125	مدى احترام الحافلة مواقيت الانطلاق والوصول	37
126	مدى انتظارهم كثيرا في المحطة.	38
127	مدى توفر الحافلات كافيا لنقل المسافرين حسب الكثافة السكانية.	39
127	مدى كون الحافلة نقطة انطلاق الحداثة في ولاية تيزي وزو.	40

مقدمة:

تعد المدن مركز التجمعات السكانية لتوفرها على مختلف النشاطات والتي لا يمكن تأدية وظائفها في غياب حركة السكان، فبرغم ما تتوفر عليه هذه المدن من مزايا فهي توفر مختلف المرافق والخدمات الضرورية للحياة الحضرية، وذلك من أجل تحقيق النمو الحضري لا سيما تلك المتعلقة بتنقلات السكان من حيث نجد أن شبكة النقل كانت توجه باستمرار أنماط النمو الحضري للمدن، إذ تولت التطورات وأصبح للنقل وظيفة أساسية في تحقيق التكامل للنشاط البشري من خلال الربط بين مختلف الأحياء إلا أنه في الوقت الذي كان فيه نمو وتطور وسائل النقل الحضري دافعا للنمو الحضري، إذ أدى إلى تضاعف عدد السيارات والحاقلات والشاحنات هذا ما زاد من صعوبة التحرك على الأرض خاصة في المدن الكبرى والعواصم.

للنقل أهمية من الناحية السوسولوجية لا تخفى على أحد حيث يربط بين مختلف أحياء المدينة ومختلف مدن البلاد وبذلك فهو يحقق الوحدة الاجتماعية، وكذا التنمية التي تقوم على مبدأ المشاركة الاجتماعية الفاعلة والإيجابية بدءا بالتخطيط واتخاذ القرار، ومرورا بالتنفيذ وتحمل المسؤوليات وانتماء بالإنتماع بمرود وثمرات مشاريع التنمية وبذلك تكون التنمية وسيلة ومنهجيا يقوم على أسس عملية مدروسة لرفع مستوى الحياة، وإحداث تغيير في طريق التفكير والعمل والمعيشة في المجتمعات المحلية النامية (ريفية وحضرية) مع الاستفادة من امكانيات تلك المجتمعات المادية وطاقتها البشرية، ومن هنا كان اهتمامنا بموضوع "علاقة النقل العمومي بالتنمية المحلية".

وحتى يتسنى لنا الخوض والإلمام بهذا الموضوع قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى جانبين: النظري والتطبيقي.

فالجانب النظري تم تقسيمه إلى فصول بحيث خصصنا الفصل الأول الإطار المنهجي فيه تطرقنا إلى أسباب اختيار الموضوع (الذاتية والموضوعية)، الأهمية العلمية للدراسة الهدف من الدراسة، وإشكالية البحث وطرح التساؤلات مع تقديم الفرضيات، ثم الاقتراب السوسولوجي للدراسة، والدراسات السابقة، ثم خصصنا الفصل الثاني للنقل، ولذا استهلناه بتمهيد وبعده تطرقنا إلى تعريف ولمحة تاريخية عن وسائل النقل وأهميته ووظائفه المختلفة

والعوامل المؤثرة في جغرافية النقل وتخطيط النقل، وأخيرا قمنا بدراسة مشاكل النقل والحلول الممكنة لمعالجتها، وبالتالي العلاقة الموجودة بين النقل والمجال الحضري وختمناه بملخص الفصل.

أما الفصل الثالث خصناه للتنمية والمجتمع، الذي بدأناه بتمهيد وبعد ذلك تطرقنا إلى مفهوم التنمية المحلية ونماذجها المختلفة، واستراتيجياتها وأهميتها، ثم قمنا بمفهوم تنمية المجتمع المحلي، بما فيه الخصائص، المبادئ، الأهداف، النماذج، الإستراتيجيات وفي الأخير درسنا معوقات تنمية المجتمع المحلي وأهمية مشاركة المواطنين في تنمية المجتمع المحلي والعوائق التي نواجهها وقمنا بملخص الفصل.

بالنسبة للجانب الميداني، قمنا بتمهيد وبعدها الدراسة الاستطلاعية والمنهج المتبع ومجالات الدراسة منها المجال المكاني والزمني، ثم العينة وكيفية اختيارها التي فيها نجد الفئة المدروسة، نوع العينة، حجم العينة، مجتمع البحث، وبعدها تقنيات الدراسة والأدوات الإحصائية المستعملة ومميزات العينة، وبالتالي الجداول مع التحليل الإحصائي والسوسيولوجي، وأخيرا النتائج وتحليلها، وقمنا بخاتمة.

الجانب النظري

الفصل الأول:

الإطار العام للإشكالية

1. أسباب اختيار الموضوع:

الأسباب الموضوعية:

- كون النقل أداة الاتصال السريع والسهل بين مختلف المناطق سواء كانت داخلية أو خارجية بواسطة الوسائل المختلفة.
- لتوفير مختلف الوسائل الحديثة في وقتنا الحالي كالحافلات (النقل الحضري).

الأسباب الذاتية:

- التحضير لنيل شهادة الماستير في علم اجتماع التنمية.
- إثراء المكتبة الجامعية بأعمال بحثية سوسيولوجية.
- قلة تناول مثل هذه المواضيع في الدراسات الاجتماعية.
- توفر الرغبة الشخصية لدراسة هذا الموضوع.

2. الأهمية العلمية لهذه الدراسة:

إن هذا البحث يهتم بالدرجة الأولى بمجال النقل، كونه الشريان الرئيسي للاتصال بين المناطق المختلفة والاقتصاد الوطني، فالنقل يساهم في تحقيق تنمية المجتمع ككل.

3. أهداف الدراسة: الهدف من هذه الدراسة

- إبراز مدى مساهمة النقل الحضري في إحداث التنمية المحلية وإنجاحها.
- تأمل بتوظيف نتائج هذه الدراسة والتوصيات في تدعيم قطاع الاقتصاد الوطني وخاصة مجال النقل.

4. إشكالية البحث:

إن التنمية هي التركيز على العمل من أجل إحراز تغيير واسع النطاق نحو الاتجاهات المرغوبة، والطموح في التغيير بإيجاد وسائل تنظيمية باهتمامها على الكثير من الدراسات العلمية من أجل استيعاب كافة أبعادها، فهي عملية ديناميكية متداخلة للمجتمع تهدف إلى زيادة قدرة المجتمع على البقاء والنمو بارتفاع الدخل القومي بمعدل أكبر من معدل نمو السكان ويؤدي ذلك إلى تغيير شامل للهيكلة الاقتصادية والاجتماعي للدولة، حيث يساهم في زيادة الإنتاج عن طريق استخدام كافة الموارد المتاحة، سواء كانت مادية أو بشرية¹.

فلا بد من مشاركة الأفراد والجماعات والمؤسسات المختلفة، وأيضا مشاركة الأقاليم المحلية لأن نجاح التنمية فيها علامة هامة على نجاح التنمية الشمولية. إذ أن التنمية المحلية جزء من التنمية القومية، فهي نوع من تقسيم العمل في إطار السياسة العامة للتنمية الشاملة للمجتمع ككل، وخصوصا إذا كان المجتمع مترامي الأطراف يتميز بتعدد الأقاليم الجغرافية ذات الموارد والإمكانات المختلفة، بالتالي فإن تنمية المجتمع المحلي هي التنمية التجريبية اللامركزية عند التصدي للتخطيط للتنمية الشمولية².

فتمثل مشكلات النقل في المدينة من مشكلات النمو الحضري، إذ نجد أن العوامل الأساسية في نظر دراسي عملية النمو الحضري هي نفسها من العوامل التي تسبب المشكلات الحضرية في الوقت الذي عرفت فيه عملية التحضر بأنها زيادة الحجم وعدد المراكز الحضرية وتوفر مختلف الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية أدى إلى تزايد النمو السكاني في المدينة بدرجة تفوق ما هو متاح من مباني ومنشآت سكنية الذي ساهم في تفاقم مشكلات المدينة.

ولقد كان نمو وتطور وسائل النقل الداخلية دافعا للنمو الحضري إلى الحد الذي أطلق عليه البعض اسم الثورة التكنولوجية في مجال النقل ، وبالتالي أصبحت مشاكل النقل في المدينة من أخطر المشكلات بحيث لا تقل في خطورتها وأهميتها عن مشكلة الإسكان فالنقل هو المحرك الأساسي في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الترابط

1 - غريب محمد سيد أحمد وآخرون، علم الاجتماع الريفي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص ص 365-367.

2 - عبد الله محمد عبد الرحمن وآخرون، التنمية بين النظرية والتطبيق، دار المعرفة الجامعية، بيروت، 1999، ص ص 147-

السهل والسريع بين المناطق الجغرافية المتناثرة وتحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية، ومن أجل المقاصد الحضارية والاجتماعية، بالتالي هذه البنية الاقتصادية للمجتمع تحتاج إلى تسهيلات النقل والحركة المعبرة عنها الرحلة وذلك بوسائل النقل المختلفة .

إذا كان ارتباط النمو الحضري في المرحلة الحديثة بزيادة كفاءة وسائل النقل حقيقة ملموسة ذلك أن المدن تعتمد بالضرورة على التجارة وتوسيع الأسواق العالمية وجلب الفائض الزراعي والمواد الخام من المناطق المحيطة، ومن ثم كانت زيادة كفاءة وسائل النقل لمسافات بعيدة أثره الواضح في دفع النمو الحضري خطوات أبعد، فلقد تمركزت معظم الصناعات في المدن الكبرى نظرا لإمكان الحصول على متطلب الإنتاج الصناعي بسهولة وبأقل تكلفة¹.

لنقل دور في إحداث التغيير خاصة في المجتمع المحلي (الحضري) الذي هو جزء من المجتمع الكبير، فهو كأساس ارتكاز الوجود الإنساني أو الاجتماعي، أو كوحدة أو كنمط يتكرر خلال استمرار الإنسان في الحياة من خلال أنساق اجتماعية لها صفة العمومية والدوام، حيث يتضمن بعدا جغرافيا وسوسولوجيا، إذ أنه تجمع الأشخاص تنشأ بينهم صلة وظيفية ويعيشون في منطقة جغرافية محلية خلال فترة من الزمن، كما سيشترون في ثقافة عامة، وينتظمون في بناء اجتماعي، ويكتشف باستمرار عن وعي بتمييزهم وكيانهم المستقل كجماعة، ويتكاملون من خلال الخبرة العامة و ملكيتهم لعدد من النظم الخدمية الأساسية².

بالإضافة إلى ذلك يكونون على وعي بوحدتهم المحلية وقدر من العمل المتعاون، وهكذا أصبح من الواضح أن المجتمع المحلي لا يتكون فقط من أفراد يعيشون في منطقة معينة بل لديهم نظم تمكنهم من العيش والعمل بأسلوب مشترك. وهذا ما يؤدي بنا إلى طرح الإشكال التالي:

هل للنقل العمومي دور في إحداث التنمية في المجتمع المحلي ؟ وما مدى تدعيمه لدفع التنمية المحلية في المجتمع ؟

¹ - محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1983، ص ص 58-60.

² - علياء شكري وآخرون، علم الاجتماع الريفي، المطبعة العمرانية للأوفست، القاهرة، 2003، ص ص 83-90.

التساؤلات الجزئية:

-هل مشكلة المرور تعرقل من عملية النقل وبالتالي تحد من إحداث تغيير في المجتمع المحلي ؟

-كيف يمكن للظروف الطبيعية والبشرية أن تؤثر على عملية النقل ؟

- كيف يمكن للمواطنين أن يساهموا في إحداث التنمية المحلية ؟
وللإجابة على هذه التساؤلات نقوم بصياغة الفرضيات التالية:

الفرضية العامة:

تعتمد عملية إنجاز التنمية المحلية على مدى توفر شبكة النقل والمواصلات في المجتمع المحلي .

الفرضية الجزئية الأولى:

شبكة الطرق المتطورة والواسعة تؤدي إلى تسهيل عملية النقل.

الفرضية الجزئية الثانية:

الاهتمام بتحديث وسائل النقل يساهم في إنجاز التنمية المحلية.

4. تحديد مفاهيم النقل:

1.5 التعريف الإجرائي للنقل:

يعتبر النقل من أهم الوسائل المساعدة على تنشيط الحركة بين الحركة بين مختلف الأنشطة الاقتصادية والتجارية وأيضاً بين الأفراد إذن النقل يمثل وسيلة اتصالية فعالة خاصة في وقتنا الحالي.

▪ مفهوم النقل (Le transport) :

النقل هو الشريان الرئيسي الذي بفضلته تتكامل النشاطات البشرية في مختلف الأماكن وذلك من تبادل المنتوجات والأنشطة وتوزيع الناس والطاقة والبضائع وذلك بتنوع وسائل النقل من حيث الحجم والسرعة.

▪ تخطيط النقل:

هو عملية تعاونية تهدف إلى تشجيع المشاركة من جانب جميع المستخدمين لنظام النقل كالهياآت الحكومية المختصة.

▪ مفهوم التنقل (La mobilité) :

يشير هذا المصطلح بوجه العام الحركة أو القدرة على التحرك، ويشير في العلوم الاجتماعية إلى الحركة خلال مسافة فيزيقية ويطلق عليه **التنقل الجغرافي** أو التحرك داخل نسق التدرج ، وإذا كان التحرك يمثل تغيرا في المركز أو الدور، وخاصة في النطاق المهني دون التغير في الوضع الاجتماعي فإنه يسمى تنقلا أفقيا، ولكن إذا كان التغير في المركز والدور ويتضمن تغيرا في هذا الوضع الطلقي فإنه يسمى تنقلا رأسيا، وقد يتضمن هذا النوع من التنقل الأدنى وصفه إلى محاولة قياسه وحساب النتائج المترتبة عليه.

▪ تنقل اجتماعي (La mobilité sociale):

حركة الفرد أو الجماعة من طبقة اجتماعية أو مستوى اجتماعي إلى طبقة أو مستوى آخر، ويشير هذا المصطلح إلى حركة أعلى أو أدنى في نسق التدرج الطبقي¹.

▪ مفهوم المدينة (La ville) :

المدينة تمثل تمركز سكاني يتميز بالكثافة ويوجد في منطقة جغرافية صغيرة نسبيا ويتجه نشاط السكان إلى أعمال غير زراعية، تتميز بالتخصص والارتباط الوظيفي، ثم داخل نسق سياسي رسمي.

والتعريف الوطني للمدينة يركز على سيطرة الأنشطة غير الزراعية عند السكان، أما التعريف القانوني يشير إلى أن المدينة مكان له دستور، ويكتسب صفته عن طريق سلطة سياسية عليا. فالمدينة يمثل مجتمع محلي حضري كبير يقوم على تبادل السلع والخدمات الأمر الذي يستدعي تحسين وسائل النقل الداخلية والخارجية².

2.5. تحديد مفاهيم التنمية المحلية:

▪ التعريف الإجرائي للتنمية:

التنمية عملية تكاملية تربط بين مختلف القطاعات السكانية والاجتماعية والإنتاجية والخدمية بحيث تعتمد على المشاركة الواعية لكافة المواطنين في وضع وتحديد أهدافها وبرامج تنفيذها بعد إقرارها من الجهات المجتمعية ومن أبناء المجتمع أنفسهم.

¹ - محمد عاطف غيث، نفس المرجع، ص 266.

² - محمد عاطف غيث، قاموس علم الاجتماع، دار المعرفة الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006، ص ص 53-266-

■ التنمية:

التنمية مفهوم ذو مدلول ثقافي، اجتماعي، اقتصادي، سياسي وإداري فهو لا يرتبط بقطاع من المجتمع دون آخر، كما أنه يشير إلى عملية مجتمعية متكاملة ومتفاعلة بين جهود المواطنين والحكومة لتحسي العديد من المفاهيم التي تتدخل أو تستوي مع مفهوم التنمية¹ ومن بينها:

● النمو:

ظاهرة تحدث في جميع المجتمعات على اختلاف مستوياتها الاجتماعية والاقتصادية والحضارية، وهو مفهوم يستخدم للدلالة على الزيادة الثابتة نسبيا والمستمرة في جانب من جوانب الحياة، فالنمو الاقتصادي يستخدم للإشارة إلى حدوث زيادة مستمرة في الخلل القومي الحقيقي لدولة ما وفي متوسط نصيب الفرد منه مع مرور الزمن².

● التطور (L'évolution):

يقصد بالتطور ذلك التغيير التدريجي ويدل على الطريقة التي تغير الأشياء من حالة إلى أخرى ببطء، ويأخذ في ذلك فترات طويلة ويذهب بعض العلماء إلى أن صور التطور ترتبط بالظواهر الاجتماعية والكونية و العضوية الموجودة.

● تنمية المجتمع (Communauté développement):

في عام 1956 عرفت الأمم المتحدة تنمية المجتمع بأنه: "مجموعة المداخل والأساليب الفنية التي تعتمد على المجتمعات المحلية كوحدات للعمل، والتي تحاول أن تجمع بين المساعدات الخارجية وبين الجهود الذاتية المحلية المنظمة بشكل يوجه محليا لمحاولة استشارة القيادة في المجتمع المحلي باعتبارها الأداة الرئيسية لأحداث التغيير³.

¹ - Benko.G, **Développement social à la recherche du sens perdu** , école française d'excellence territoriale, Carcasone, janvier 1998, p 130.

² - محمد عبد العزيز عجمية وآخرون، التنمية الاقتصادية والاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1991، ص 73.

³ - محمد عبد الفتاح محمد، الأسس النظرية للتنمية الاجتماعية في إطار الخدمة الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2005، ص ص 47-48.

■ التعريف الإجرائي للتنمية المحلية:

هي مفهوم حديث لأسلوب العمل الاجتماعي والاقتصادي في مناطق محددة، يقوم على أسس وقواعد من مناهج العلوم الاجتماعية والاقتصادية، وهذا الأسلوب يقوم على إحداث تغيير حضاري في طريقة التفكير والعمل والحياة عن طريق إثارة وعي البيئة المحلية. يمكن القول أن التنمية المحلية هي حركة تهدف إلى تحسين الأحوال المعيشية للمجتمع في مجمله على أساس المشاركة الإيجابية لهذا المجتمع.

■ التعريف الإجرائي للمجتمع المحلي:

يعتبر المجتمع المحلي جزء من المجتمع الكبير، إذ هو مجموعة من السكان يقطنون حدود ترابية معينة من خريطة الدولة. يتميزون بخصائص محددة وبقيم اجتماعية لها علاقة بالعادات والتقاليد والأعراف التي تفرزها الوضعية الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والسياسية للجماعة أو المجتمع.

■ المجتمع المحلي (Communauté):

قد عرف "أوجبرن ونيمكوف" (Ogburn and Nimkoff) المجتمع المحلي بأنه: "عبارة عن جماعة أو مجموعة من الجماعات التي تعيش في بيئة واحدة، وترتبط بعلاقات الإقامة والجوار مما يميزها عن غيرها من الجماعات الأخرى هذا بالإضافة إلى الصفة المميزة للمجتمع المحلي والتي تتمثل في التنظيم الكلي للحياة الاجتماعية في تلك المنطقة"¹.

■ تنمية المجتمع المحلي:

مصطلح يستخدم لوصف سلوك أعضاء مجتمع محلي معين حينما ينظمون جهودهم بهدف التخطيط والعمل من أجل تحسين أحوال المجتمع، فيحددون واجباتهم ومشكلاتهم الجماعية والفردية، ويضعون برامج محددة لحل هذه المشكلات ويعتمدون في تنفيذها على موارد المجتمع المحلي، وقد يحصلون على تدعيم لهذه الجهود الذاتية من هيئات حكومية أو غير حكومية، خارج نطاق المجتمع، إذا لزم الأمر.

¹ - السيد رشام غنيم، دراسات في علم الاجتماع الريفي، دار المعرفة الجامعية، بيروت، 2008، ص 56.

▪ تنظيم المجتمع المحلي:

هو ذلك التنظيم الوظيفي من أجل توفير احتياجات السكان الأساسية والوفاء بمتطلباتهم وقد يشير المصطلح إلى نموذج العلاقات المتبادلة بين الجماعات الكبرى التي توجد في مجتمع معين.

▪ محلي (Local) :

شخص مندمج في تنظيم ينتمي إليه ويتوحد معه، ويعلق كل أهدافه عليه سواء ما يتعلق بالوظائف أو القيادة أو الهيبة وهو لا يبحث عن ذلك خارج نطاق انتماءه، لأن كل إسهاماته وأنشطته تتركز داخل ذلك المحيط المحلي¹.

▪ مجتمع محلي حضري:

مجتمع محلي يتميز بكثافة السكان العالية وسيطرة المهن غير الزراعية وبدرجة تخصص عالية مترتبة بتقسيم العمل المعقد، وبنظام الحكم الرسمي، ويتميز السكان بأنهم غير متجانسين وتسود بينهم علاقات ثانوية ويعتمدون على الضوابط الاجتماعية الرسمية

▪ حضرية (Urbanisme):

نماذج الثقافة والتفاعل الاجتماعي التي تنجم عن تركيز عدد كبير من السكان في مناطق محدودة نسبياً، وتعكس الحضرية تنظيم المجتمع في حدود تقسيم العمل المعقد، ومستويات التكنولوجيا المتفوقة، والتنقل الاجتماعي السريع والاعتماد المتبادل بين أعضائه في أداء الوظائف الاقتصادية والعلاقات الاجتماعية غير الشخصية².

▪ تحضر (Urbanisation):

حركة السكان في المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية، وما يتبع ذلك من تزايد نسبة السكان المقيمين في الأماكن الحضرية عن نسبة الذين يقيمون في المناطق الريفية، وقد ظهر التحضر الحديث إثر الثورة الصناعية التي خلقت الحاجة إلى أعداد ضخمة من العمال في المراكز الصناعية، وعقب الثورة الزراعية التي أتاحت نسبة أقل من السكان تعمل في إنتاج الطعام والمواد الخام³.

1 - محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص ص 67- 68- 249.

2 - محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص 462.

3 - عبد الرؤوف الضبع، علم الاجتماع (فضايا وإشكاليات) ، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 2003، ص 17.

5. الاقتراب السوسيولوجي للدراسة:

إن البحث في علم الاجتماع لا ينطلق من الفراغ، فكل باحث قبل الانطلاق في بحثه يجد نفسه أمام ضرورة الرجوع إلى النظريات التي تعد المنطلق لأي بحث سوسيولوجي لأنها تمثل مجموعة من المعارف والمبادئ النظرية المدعمة بنتائج التطبيق الميداني والتي تعطي لها المصداقية والواقعية، ومن هذه النظريات نجد النظرية الوظيفية التي نجد فيها المنطلق لبحثنا.

فيعد المتطور الوظيفي أحد المتطورات الأساسية في علم الاجتماع المعاصر، واستمد هذا المنظور أصوله الفكرية من كتب "أوجست كونت" (A.Comte) و"هربرت سبنسر" (H.Spencer) و "إميل دوركايم" (E.Durkheim)، ومن أهم ممثلي هذا المتطور في الولايات المتحدة "تالكوت بارسونز" (T.Parsons) و "روبرت ميرتون" (R.Merton)¹. يعتمد المنظور الوظيفي على افتراض أساسي يدور حول فكرة تكامل الأجزاء والاعتماد المتبادل بين العناصر المختلفة للمجتمع. فالمجتمع نسق يتألف من عدد من الأجزاء المترابطة، ويهتم بدراسة العلاقة بين مختلف هذه الأجزاء وبين المجتمع ككل، كما ينظر المجتمع على اعتباره أنه شبكة منظمة من الجماعات المتعاونة التي تتجه نحو الاستقرار وتتفق حول القيم المرتبطة بالأهداف ووسائل تحقيقها.

وأن كل أجزاء النسق متساندة على نحو معين، وتسهم بطريقة ما في تدعيم الكل فبمشاركة الأفراد في البرامج التنموية تمكن من تحقيق التنمية.

ويرى أصحاب هذا المدخل مشكلات التحضر أن سرعة التحضر قد أدى إلى تفكك النظم الاجتماعية التي تشكلت في مجموعها البناء الاجتماعي، فعندما ينتقل سكان الريف إلى المدن، فتصبح القرية غير منتظمة وغير قادرة على مواجهة احتياجات السكان الذين لا يزالون يقيمون بها.

إذ نجد المدن تشجعهم على الانتماء للمجتمع الحضري، بما أنه توجد الحاجيات الضرورية للمعيشة كمختلف الخدمات الصناعية، التجارية، الثقافية، السياسية والاجتماعية، بما فيها وسائل النقل المختلفة للوصول إلى المكان المرغوب فيه في الوقت المحدد.

¹ - طلعت إبراهيم لطفى وآخرون، النظرية المعاصرة في علم الاجتماع، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1999، ص 67.

ونستنتج من النظريات السابقة أنها لها مقاربة سوسيولوجية مع موضوع بحثنا، بحيث أنه لا بد من مشاركة المواطنين لتحقيق التنمية المحلية، وبذلك يشتى الوسائل الممكنة من أجل تحقيقها، ومن بينها وسائل النقل لفك العزلة عن المناطق النائية والمنعزلة كالريف. فمثلا اليوم أصبح بإمكان سكان الريف الانتقال إلى المدن أين تتواجد الأنشطة الصناعية دون الاستقرار فيها بفضل وسائل النقل يحد من عملية النزوح الريفي والضغط السكاني في المدن، ويلعب دور هام في إحداث الحركية (La mobilité).

7. الدراسات السابقة:

ومن خلال دراستنا لموضوع البحث اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي باعتباره أكثر المناهج استخداما في جميع أنواع البحوث، القصيرة والمذكرات بسبب بساطته إذ يصف الباحث الظاهرة أي كان نوعها دون التعميق.

فكثير من الباحثين يستخدمون المنهج التحليلي والوصفي معا بكون الوصفي يصف الظاهرة والتحليلي يحلل الظاهرة¹.

كما اعتمدنا في دراسة البحث على الاستمارة التي يمكننا توزيعها وملئها بطرق مختلفة وهي تتطلب قدرات خاصة تتوفر لدى المحقق أو المحققة لسبب فقط على أساس تواجد عينتها التي لا يمكننا الانحراف عنها بل لأنها تؤخذ أيضا بشكل استجاب وملتى ذاتي².

1. دراسة الباحث " زين العابدين علي " في مجال علم الاجتماع بعنوان: مبادئ تخطيط النقل الحضري: بقوله أن المدينة تعد من أبرز الظواهر البشرية كونها تمثل مركز لتجمع السكان وتظهر فيها أبداع النماذج المادية، فهي تنظيم حيوي وعضوي في نفس الوقت، فهي ذات حركية دائمة فيعتبر النقل من أهم الوسائل المستعملة من أجل أداء الوظائف المختلفة. فالنقل اليوم قد أدى إلى تغيير في بيئة وهيكلية المدن خاصة الكبرى بشكل لم يكن ممكنا من قبل إلى بعد ظهور وسائل النقل المختلفة.

ويتم النقل بصورة فاعلة إلا إذا توفرت شبكة طرق متطورة وواسعة تستطيع أن توفر الخدمة والحركة للإنسان بشكل فعال، لذا تسمى الطرق بشرايين المدينة³.

1 - اسماعيل شعبان، منهجية البحث في العلوم الاجتماعية، دار المعرفة الجامعية، الجزائر، 2005، ص ص 39- 40.

2 - مورييس أنجرس، منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية، دار القصبية للنشر، الجزائر، 2006، ص 53.

3 - زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2002، ص ص 15- 19.

2.دراسة الباحث "السيد عبد العاطي السيد" في مجال علم الاجتماع، بعنوان: علم الاجتماع الحضري (مشكلات وتطبيقات): بقوله أن النقل يعد ميكانيزم رئيسي لتكامل نتائج التقسيم الإيكولوجي للعمل والنشاط، فمع تطور وسائل النقل بدأت المجتمعات الصغيرة والمنعزلة بالاتصال ببعضها البعض من خلال عملية التجارة. وكان ارتباط النمو الحضري بزيادة كفاءة وسائل النقل ذلك لأن المدن تعتمد بالضرورة على التجارة وتطوير الأسواق وتوسيعها وأصبحت المسافة البعيدة لم تعد عائق بفضل توفر وسيلة النقل¹.

3.دراسة الباحث "حسين عبد الحميد أحمد رشوان" في مجال علم الاجتماع، بعنوان: علم الاجتماع الريفي: بقوله أن المجتمع المحلي يعرف في ضوء عنصر واحد وهو الإقليم المشترك أو البيئة الجغرافية التي يعيش فيها الأفراد، فالقرية والمدينة كل منهما يحتل مكانا محدودا على سطح الأرض، والمدينة تنقسم أرضها إلى مراكز المدينة، وحي العمل الرئيسي ومنطقة المصانع، وأخرى للمسارح، وهناك أراضي غير مسكونة وخالية من السكان، ولكل من هذه المناطق وظائف تختلف عن وظيفة المنطقة الأخرى. إن عملية التنمية تستهدف مواجهة الفقر والقدرة على سد الحاجيات المادية وغير المادية وكذلك تطوير الحياة الاقتصادية والاجتماعية لمجموعة من الناس أو كافة المجتمع. التنمية مجموع ظواهر خاصة بتعبئة وتنشيط العناصر الثقافية التي كانت ثابتة أو جامدة فيما مضى، وهي العناصر الروحية والفكرية والمادية وتخفيف أساليب السلوك التقليدية وإعادة صياغتها أو التخلص من بعضها نهائيا².

4.دراسة الباحث "رشاد أحمد عبد اللطيف" في مجال علم الاجتماع، بعنوان: تنمية المجتمع المحلي: بقوله أن تنمية المجتمع المحلي العملية التي تعني الاعتماد على النفس وتعبئة كافة الإمكانيات والطاقات والقوى الوظيفية لتحقيق الأهداف. وكذلك تنمية المجتمع حركة الغرض منها تحسين الأحوال المعيشية للمجتمع في حملته على أساس من المشاركة الإيجابية لهذا المجتمع، وبناء على مبادرة المجتمع إذا أمكن ذلك.

¹ - السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري (مشكلات وتطبيقات)، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع الإسكندرية، 2009، ص ص 298-302.

² - حسين عبد الحميد أحمد رشوان، علم الاجتماع الريفي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2005، ص ص 53-61-230.

يمكن القول أن التنمية لا تهتم بجانب واحد فقط كالجانب الاقتصادي أو الاجتماعي أو السياسي، وإنما تشمل كل جوانب الحياة وعلى اختلاف صورها وأشكالها فتحدث فيها تغيرات كيفية وكمية عميقة وشاملة¹.

مناقشة الدراسات السابقة:

نستنتج من خلال دراسة "زين العابدين علي" أن لكي يؤدي النقل وظيفته بشكل فعال لابد من توفر شبكة طرق متطورة وواسعة، أما دراسة "السيد عبد العاطي السيد" أن النقل هي الوسيلة الرئيسية لفك العزلة بين مختلف المناطق وذلك بالتبادل التجاري، وبالنسبة لدراسة الباحث "حسين عبد الحميد أحمد رشوان" حول المجتمع المحلي بأنه مجموعة من السكان الذين يقطنون رقعة جغرافية، يسعون لتحقيق الأهداف المشتركة لتحقيق التنمية، ودراسة الباحث "رشاد أحمد عبد اللطيف" حول التنمية بأنها عملية تقوم على تحقيق زيادة سريعة تراكمية دائمة عبر فترة من الزمن وذلك يكون بمشاركة الأفراد، فكل من هذه الدراسات تخدم موضوع بحثنا حول النقل وعلاقته بالتنمية في المجتمع.

واستفدنا من خلال هذه الدراسات من حيث المنهجية ساعدتنا على كيفية بناء الفصل الخاص بالنقل والتنمية المحلية، كما أعطت لنا فكرة في كيفية بناء الاستثمار وصياغة الأسئلة لأن دراسة الباحث "السيد عبد العاطي السيد" تمحورت حول دراسة مشكلة النقل داخل المدينة. وأيضا من خلال هذه الدراسات أصبح لدينا فكرة حول طريقة وكيفية اختيار العينة وأيضا كيفية بناء الفصول من حيث المحتوى.

والنتائج النهائية التي توصلوا إليها الباحثون تتمثل في:

- أنه كلما كان هناك شبكة النقل متطورة أدى ذلك إلى تسهيل حركة المرور والحد من الاختناق.

- كلما زاد اشتراك المواطنين أدى ذلك إلى زيادة تحقيق تنمية المجتمع المحلي.

8. صعوبات الدراسة: تنحصر صعوبات الدراسة في النقاط التالية:

- تكاليف الطبع تفوق قدراتنا المادية.

¹ - رشاد أحمد عبد اللطيف، تنمية المجتمع المحلي، دار الوفاء لعنبا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 2007، ص ص 17-18-

- صعوبة التنقل من مكان الإقامة إلى المكتبة العامة "يوسف بن خدة" بالجزائر العاصمة وخاصة المكتبة بجامعة بوزريعة.
- صعوبات الترجمة من اللغة الفرنسية إلى اللغة العربية.
- قلة المراجع التي تخدم موضوعنا.

الفصل الثاني: النقل العمومي

تعد المدينة من أبرز الظواهر البشرية كونها تمثل مركز لتجمع السكان وتظهر فيها أبعاد النماذج المادية، فهي تنظيم مختلط حيوي وعضوي معقد وخليط من استعمالات الأرض المختلفة، والتي لا يمكن أن تؤدي وظائفها بدون حركة المواطنين البضائع وذلك بعامل النقل الذي هو المسؤول عن تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وتحقيق الاتصال والترابط ما بين المناطق المختلفة والمتناثرة، بذلك يعتمد النقل لكي ينجح في أداء المهام الملقاة على عاتقه، اعتمادا أساسيا على فهم أصول الاقتصاد والإنتاج والاستهلاك وأنماطها المختلفة، وفي تطويرها المستمر وهو أيضا يعتمد اعتمادا كبيرا على فهم الأسس والقواعد التي تفرضها ظروف الأرض جغرافيا وبشريا.

❖ تعريف النقل العمومي:

يعرف "سكوت جريير" (Scott Greer) النقل بأنه دور الأفراد والطاقة والبضائع والخدمات التي يقوم بها فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية. ولتفسير ذلك نذكر أن الأنشطة في مختلف المواقع تميل إلى الاختلاف والتنوع، ويتحقق تكامل هذه الأنشطة من خلال وسائل الاتصال والنقل، وهي عبارة عن دورة الناس والطاقة والبضائع والخدمات على نحو يسمح بتجسيد التعاون في حدود اختلافات المكان، ومعنى ذلك أنها تمكن الناس المنفصلين مكانيا من اعتماد بعضهم على بعض¹.

ومن هنا تبرز الوظيفة الأساسية للنقل على أنها تكامل النشاط البشري في المكان من خلال تبادل المنتجات والأنشطة وتجميع وتوزيع الناس، الطاقة والبضائع.

ولأن النقل يعد ميكانيزم رئيسي لتكامل نتائج التقويم الإيكولوجي للعمل والنشاط فإنه بالتالي يمثل أحد القيود التي تؤثر تأثيرا بالغا على عملية التكامل.

وتتجلى الوظيفة الأساسية للنقل أنه يوفر حلقة الوصل بين البيت ومقر العمل والمدرسة والجامعة أيضا، إضافة إلى رحلات التواصل الاجتماعي بين الناس والسوق وأسباب أخرى توجب النقل.

وقد وجد أكثر من 50 بالمائة من التنقلات داخل المدن تتعلق بالعمل وتتطلب حركة الناس هذه وجود وسائل ونظم نقل من طرق وحافلات وغيرها من وسائل النقل العام لتسهيل هذه الحركة وتحقيقها على أفضل وجه².

1. لمحة تاريخية عن وسائل النقل العمومي:

¹ -Jean Bellot, *Transport international de marchandise*, 3 ème édition, Paris, février 2004, p33.

² - السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق (مشكلات وتطبيقات)، الجزء الأول، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2011، ص ص 343، 349.

عرف الإنسان أولى وسائل النقل التي تعتمد على جهده العضلي أو جهد الحيوان، مثل النقل المائي والبحري، وحتى وقتنا الحالي فإن نوع النقل يتوقف على طبيعة المواد الخام التي تحملها.

وقد بدأت المجتمعات الصغيرة والمعزولة في الاتصال بعضها ببعض من خلال عمليات التجارة بعد أن طورت وسائل النقل.

وقام التاجر بدور الوسيط الذي يجمع فائض الإنتاج ويخزنه وينقله إلى الأسواق ليبيدله بمنتجات أخرى. وظل هذا الأسلوب معمولاً به حتى أوائل القرن التاسع عشر خاصة في لندن ونيويورك وباريس، ومع اكتشاف البخار كمصدر جديد للطاقة في مجال الصناعة والنقل، أمكن باستخدام السكك الحديدية ونقل كميات ضخمة من المواد والأفراد على مسافات متباعدة وفي فترات أقصر.

وفي عام 1809 اكتشفت "فيلتون" (Fulton) قاربا بخاريا، وأدى إلى استخدام السفن التي تسير بقوة البخار إلى زيادة حجم التجارة، قيام معظم المدن على شواطئ البحار من أجل النشاط التجاري.

وفي الربع الأخير من القرن التاسع عشر استخدمت الطاقة الكهربائية فظهرت القطارات الكهربائية (التزام) الذي يجري على قضبان في شوارع المدينة، وهكذا حل الالتزام الذي يسير بقوة الكهرباء محل التزام الذي تجره الخيل، ثم ظهر الأمينبوس الذي يسير بقوة البترول.

وقد قدم ذلك فرصاً أرخص للتنقل بين أجزاء المدينة المختلفة وجعله يتسم بالسهولة والكفاءة الأعلى.

كما انتقلت المصانع من وسط المدينة إلى الضواحي، فتوسعت المدن من الأطراف وأصبحت قوة العمل قادرة على التحرك إلى أبعد مكان من مكان الإقامة¹.

ومع بداية القرن العشرين ظهرت آلة الاحتراق الداخلي أي السيارات العامة ومن ثم سيارات خاصة شيء فشيء زادت معدلات ملكية السيارات خاصة في كثير من مدن العالم الغربي، فمع ظهور وسائل النقل المختلفة أدى ذلك إلى زيادة حركة الأفراد من مكان إلى

¹ - عبد المنعم شوقي، مجمع المدينة (الاجتماع الحضري)، دار النهضة العربية، الطبعة السابعة، بيروت، سنة 1981، ص ص 13-

آخر سواء داخل المدينة أو الانتقال من المدينة إلى الضواحي، فالنقل هو الوسيلة الأكثر استعمالاً في جميع أطراف العالم.

2. أسباب ظهور النقل العمومي:

لماذا يحتاج الإنسان إلى النقل العمومي؟

وإن كانت الإجابة عن هذا السؤال في اختصار شديد هي أن الإنسان وعالم الحيوان عامة يتصف بصفة أساسية هي الحركة المستمرة من تكوينه البيولوجي أيضاً.

وأسباب النقل متعددة على رأسها:

- البحث عن الغذاء عند الجماعات البدائية تكنولوجياً.

- التجارة الإقليمية والدولية.

- أغراض سياسية وعسكرية.

- أغراض ترفيهية ودينية ومعنوية.

- الحركة اليومية إلى المدن الرئيسية.

أولاً: البحث عن الغذاء عند الجماعات البدائية

يمكننا القول أن الجماعات البدائية كلها تمارس الانتقال الدائم والموسمي من أجل الحصول على الغذاء، وفي دوائر محدودة المساحة أو تنتقل في قواربها وراء الأسماك في مساحات محدودة أيضاً وبناء على ذلك فإن النقل عند هذه الجماعات لا يستلزم وسيلة نقل خاصة سوى النقل بواسطة الأفراد، وربما كان ذلك سبباً من أسباب قلة منقولاتهم.

وبالرغم من بساطة النقل عند الجماعات البدائية تكنولوجياً، فقد كانت له آثار بعيدة بالنسبة لتعمير العالم، فإن الحركة المستمرة وراء الغذاء، قد أدى إلى هجرة الشعوب من أماكن محدودة على سطح الأرض ليملئون سطح القارات جميعاً بحثاً عن الغذاء، وهذه الهجرة تمت ببطء شديد، ولا شك أنها حدثت نتيجة تزايد العدد السكاني الذي أصبح يفوق الموارد الغذائية الإقليمية¹.

- محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، دت، ص ص 8-10.¹

ثانيا: التجارة الإقليمية والدولية

ظهرت التجارة مع تقدم المستوى الحضاري والاقتصادي واستقرار الناس وفيما بعد الثورة الإنتاجية الأولى (الزراعة واستئناس الحيوان) ونمو التخصص الإقليمي والاجتماعي في أشكال الإنتاج ونوع الحرف، وهذا التخصص في حد ذاته قد سبب نشوء التبادل التجاري، وقد ارتبط حجم التبادل التجاري أولا بالاحتياجات المرغوبة، وثانيا بسعة وسائل النقل.

في البداية تأقلم الناس على أنواع الغذاء الذي يصنعه محصولهم الأساسي وعلى أشكال الملابس الذي تمر به ظرفهم الإنتاجية والبيئية والذي يرتبط بايكولوجية المكان، وعلى أنواع الأدوات والأسلحة المرتبطة بتكنولوجيا الإنتاج وإلى بعض المعادن والأحجار النادرة وبعض منتجات من الأواني والمنسوجات الفاخرة المنتجة في أقاليم أخرى، فضلا عن ذلك ظهرت الحاجة إلى بعض المنتجات الضرورية من خدمات مناطق بعيدة كالحديد والنحاس والأخشاب الجيدة وللحصول على هذه المنتجات لا بد من وجود وسيلة نقل لحملها منة مختلف المناطق، ففي البداية كانت وسائل النقل محدودة السعة ورغم تعدد أشكالها من قوافل إلى عربات إلى السفن النهرية والبحرية ثم شيئا فشيئا تطورت وسائل النقل وأصبح التبادل التجاري إقليميا وخارجيا¹.

وخلاصة القول أن التجارة والنقل هما في كل الأوقات عبارة عن وحدة وظيفية، فوسائل النقل ضرورية من أجل المبادلات التجارية.

ثالثا: الأغراض السياسية والعسكرية

بالرغم من أن الأسس الجوهرية في النقل ووسائله وطرقه تقاس على المعيار الاقتصادي، إلا أننا نلاحظ أن بعض أشكال النقل تبدو غير اقتصادية بالمعنى المفهومي فهناك طرق تمر إلى أقاليم هامشية داخل الدولة الواحدة، والسبب راجع إلى خطة سياسية أو إستراتيجية فمثل هذا الطريق يقام إما من أجل تشديد قبضة الدولة على الإقليم النائي وتثبيت سلطاتها أو من أجل سرعة الوصول إلى مناطق ذات منفعة إستراتيجية لحماية الدولة. وبالمثال فإن الأغراض العسكرية قد ساعدت دائما على نمو أشكال جديدة في وسائل النقل

- محمد رياض ، نفس المرجع ، ص 11.

في حجمها أو كفاءتها أو سرعتها، فإن مبدأ استخدام العجلة كوسيلة لتسهيل جر العربات بواسطة الحيوان، قد قفز سريعا حينما استخدمت العجلة في مركبات القتال. وكذلك حظيت السفن والطائرات تطورا خلال سباق التسلح قبل وخلال الحربين العالميتين الأولى والثانية، وبصورة أكبر في فترة سباق التسلح التي يعيشها عالمنا المعاصر¹. وبرغم ما تؤدي إليه هذه المستحدثات من أضرار بالغة في الحروب إلا أن الاستخدام السلمي لمنجزاتها يصبح فيما بعد نعمة كبرى على تقدم وسائل النقل.

رابعاً: الأغراض الترفيهية والدينية وغيرها

المدن تنشأ الحاجة الملحة إلى الترفيه في صور عديدة منها الاصطياف ورحلات عطلة نهاية الأسبوع والأعياد، وقد أدى هذا إلى امتداد طرق المواصلات إلى مناطق نائية في الجبال أو على سواحل البحار والبحيرات لم تكن تمتد إليها دون نشأة هذه المناطق الترويحية.

وباقتراب العالم من بعضه بواسطة التشابك الحضاري العالمي الراهن نشأت السياحة الدولية التي أدت إلى نمو سريع في وسائل النقل بحرا وجوا وبراً، وساعدت على إنشاء شبكة عظيمة من الطرق السريعة في كثير من الدول لجذب السياح إلى البلاد وإبراز معالم الزيارة في الأماكن الأثرية ومناطق اللهو. وخلاصة القول أن السياحة الدولية قد أصبحت جزءاً من نمط حياة الأفراد في كثير من الدول المتقدمة.

وأخيراً فإن الإنسان منذ القدم فهو مرتبط بقداسة وبركة أماكن معينة، وارتباطه الديني بتعاليم تحت على الحج وإلى أماكن محددة قد ساعد على نشأة طرق معروفة نتيجة إلى تلك الأماكن، وأشهر أماكن الحج مكة المكرمة والمدينة المنورة والقدس وتنمو العناية بهذه الطرق، وتزايد بصفة مستمرة لتخدم المزيد من الحجاج.

خامساً: الحركة اليومية إلى المدن الرئيسية

نظراً لوظيفة المدن كمراكز ذات خدمة رئيسية داخل أقاليمها ومناطق صناعية ومراكز لنشاطات تجارية ومالية وثقافية وترفيهية وعلاجية، فإن هناك حركة دائمة يومية من إقليم المدينة إلى المدينة للاستفادة بها وهناك أيضاً حركة دائمة تجلب الخامات الصناعية

إلى المدن أو تنقل المنتجات المصنعة إلى الأسواق خارج المدن، ونظرا لازدحام المدن عامة فإن عدد لا بأس به من سكان المدن يسكنون الضواحي لأسباب كثيرة من أهمها رخص الأراضي والإيجارات ويؤدي هذا إلى حركة انتقال كثيفة من مجال المدينة الخارجي إلى داخلها وتسمى حركة العمل اليومي، هي حركة تؤدي إلى ضغط شديد على طرق المدينة وحركة الانتقال في المدن ومحيطها تمثل في الواقع أكثر حركة انتقال بالمقارنة بأي من مجالات النقل الأخرى وإن كانت هذه الحركة محدودة المسافات بطبيعة تمركزها حول المدينة الواحدة، وقد أدى هذا إلى نشأة كل أشكال المواصلات الكثيفة (طرق برية سريعة طرق حديدية، موانئ) حول المدن وفي داخلها.

2. أهمية النقل العمومي:

مر الإنسان منذ العصور القديمة لأسباب عديدة كالبحث عن الغذاء وطلب الأمان حيث هاجرت القبائل والجماعات والفراد عبر العصور المختلفة كما سافرت القوافل التجارية في العصور التي ساءت فيها المقايضة لتحميل السلع من بلد لآخر بظهور النقود وانتشارها كوسيلة للتبادل وتوسيع الطلب على السفر حيث أصبح التجار بحاجة إلى اكتشاف وجلب السلع الجديدة إلى بلادهم، ومع مرور العصور زادت حياة الإنسان تعقيدا وزادت حاجة الأفراد للتنقل من مكان لآخر لأغراض كثيرة منها المعتقدات الدينية واكتشاف منابع الأنهار ونشر الآراء والنظم السياسية وطلب العمل في موطنه وزيادة الأماكن المقدسة والسياحة والاصطياف.

وجاءت الثورة التكنولوجية في النقل والاتصال التي ساهمت في التقدم الفني لوسائل النقل وسمح لها أن تتحدى وتتجاوز عقبات كثيرة منها الظروف الطبيعية والجغرافية لبعض المناطق والمسافات الطويلة والبعيدة التي تفصل منطقة عن أخرى فصار التقدم التكنولوجي في وسائل النقل إلى سهولة احتكاك الأفراد والمجتمعات ببعضها ومكنها من تبادل الخبرات والمعارف المختلفة بسرعة كبيرة وتأتي أهمية النقل في حياة الفرد والمجتمع من زاويتين¹.
تعتبر وسائل النقل عاملا محددًا له أهمية قصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسره للمكان الذي يقطنون فيه والمكان الذي يعملون فيه.

- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 12.

تؤثر وسائل النقل بدرجة أو بأخرى على القدرات الشخصية للأفراد على رفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف النقل السلع في أسعار بيعها. كما تكمن أهمية النقل في تأثيره في العديد من المجالات وتأثيره بكثير من العلوم ويعتبر تخطيط المدن والاقتصاد في مقدمتها.

1.3. تخطيط المدن:

يعرف نظام النقل على أنه مجموعة منظمة من المؤسسات والخدمات التي تقوم بتوفير وتوزيع مجالات الوصول للمناطق مختارة من المناطق الحضرية¹.

يدخل علم تخطيط المدن في مجال النقل من خلال تحديد مسارات خطوط شبكة النقل على الأرض وكذلك تحديد مواقع المحطات الابتدائية والنهائية ومحطات الضواحي وغيرها كما أن أهمية هذا العلم بالنسبة للنقل تتجلى في مجموعة من أسس والتي يجب مراعاتها عند دراسة نظام النقل وهذه الأسس تتمثل في:

- إن لخدمات المرور وظيفة مهمة في التأثير على تكاليف وأسعار الأراضي والمباني والخدمات وهذا التأثير يكون بدرجات متفاوتة وحسب خصائص كل منطقة وخصوصا ما يتعلق منها بسهولة الرحلات والوصول.

- إن تعميم نظام النقل ناجح يجب أن يأخذ بعين الاعتبار مجموعة أهداف هي وضع أهداف بعيدة المدى لإقليم المعنى وتحديد عاصمة الإقليم.

- تعيين نوع وموقع الاستثمارات المقترحة التي تؤثر على الأهداف.

- توضيح مستوى الخدمة الناتجة.

و عموما أفضل ما قيل عن أهمية النقل هو قول "كيبينج" أن النقل هو الحضارة ونظرا لأهمية النقل في حياة الأفراد والجماعات فإن الدولة تسعى إلى تحسين نوعية وكمية الخدمة.

2.3. نوعية الخدمة:

من بين الأهداف التي تسعى والتي يتوجب على الدولة تحقيقها:

توفير الأمان وتحسين نوعية الخدمة في قطاع النقل وهي تسعى بطرق مختلفة لبلوغ هذه الحاجات.

- عثمان محمد غنيم، التخطيط أسمى ومبادئ عامة، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 192.¹

كانت تقوم بوضع ضوابط أساسية أهمها تحديد السرعة والمستوى التقني للسيارات، كما تعمل على تحسين نوعية الخدمة وذلك بزيادة عدد الحافلات والرحلات وإلزام الناقلين باحترام مواعيد الانطلاق والوصول لزيادة الثقة في وسيلة النقل وكذا نظافة مركبات النقل والتأكيد على أهمية ذلك.

3.3. كمية الخدمة:

تسهل الدولة على حسن توزيع العرض والطلب لخدمة النقل فهي تتدخل بالتأثير على العرض أو الطلب في ظل معرفة جديدة بنقاط الاختلاف وفترات الذروة والركود ومواقع النشاط الاجتماعي والتركز السكاني وتحليل عوامل التأخر مثلا هل نتيجة الازدحام الخطوط الفردية، السرعة البطيئة وعوامل أخرى¹.

يكون للدولة حضور في قطاع النقل من خلال ضوابط منها:

تحديد عدد الرحلات في كل خط خلال فترة زمنية معينة من ضرورة التوفيق بين السرعة والأمان، كما تتدخل الدولة في تنظيم النقل.

4. وظائف النقل العمومي: يتمثل فيما يلي:

4.1. التطور الحضري:

إعطاء قيمة للدور الذي يلعبه التنقل في تطور الحضارة، إنه لأمر مهم تصور الحياة التي تأتي فيما بعد.

وكانوا يستعملون الوسيلة البسيطة في الإنتاج والتنقل، ويظهر التطور في وسيلة النقل الذي سمح بذلك التنقل إلى مختلف مراكز العمل ثم ظهر تقسيم في العمل واليد العاملة والتخصص العامل في وحدة التطور التجارة وتنشيط الطلب، فنجد تطور الاتصال بين الناس في الاقتصاد هي طريقة تحققها عملية النقل فبدونه لا يمكن تحقق أي شيء، فالتطور هنا يؤدي إلى عملية التنقل واستعمال وسائل النقل المختلفة.

2.4. الدور الاقتصادي:

- حمادة فريد منصور، مرجع سابق، ص 105.¹

الفهم الجيد لوظيفة النقل ليست ممكنة خارج بعض العوامل المهمة، فالالاقتصاد يأتي في شعبة علم الاجتماع أين تكون الدراسة في تحركات الناس واحتياجاتهم فهو يملك بالتحديد موافقة لدراسة النقل فكل يوم في الحياة يتطلب مطالب قوية، ملابس، الغذاء. فهو يحتضن أي عمل يزيد منفعة وإنتاج القيمة ليست محصورة في تغيير الشكل أين نجد مثلا الحطب يستعمل في الطاولات والحديقة في هذا الشكل هو بالفعل جزء في الناتج العام، فالحطب هو القيمة اليد العاملة في السوق فتحويل الشجرة إلى أثاث منزل أو زينة تستعمل، فكل هذا يحتاج إلى الجنس البشري.

3.4. قيمة التغيير:

القيمة للتغيير لكل من السلعة أو الإنتاج، أشياء لا تستطيع المكوث بدون مرجع، فقيمة الحطب لا تستطيع تحديد السلعة، تستطيع أن تتحول بالفيزياء أو الكيمياء¹.

4.4. الدور الاجتماعي:

كل ما قيل حتى الآن متعلق بالطلب الاقتصادي للنقل، الخدمات المقدمة هي الحماسة في الحياة الاقتصادية للأمة، ولكن إذا سمحت القوانين في التشريعات الاقتصادية للعمل بأنفسهم دون أي تدخل، يمكن أن يؤدي هذا إلى الكثير من المعاناة، ولذلك يجب إدخال التشريعات في بعض الأحيان للتخفيف لكي لا يكون الأمر خلاف لذلك يجب إدخال التشريعات الاستعداد كانت مقدمة من تنقيب ومراقبة الأسعار في وقت الحرب، التي لولاها لكانت ندرة متوازنة من قبل الأسعار الباهظة التي في متناول الأغلبية، ومع ذلك فقد تولى العصر الاجتماعي لنقل أكبر النسب الطرق، السكك الحديدية غير مربحة إلى حد أنهم لا يستطيعون البقاء على قيد الحياة دون مساعدة مالية، وقد تم بالفعل من التقارب مع سعر الطلب المذكور.

5.4. الدور السياسي:

تبين أن الخدمة الاجتماعية هي الشيء الذي تقدمه من قبل اتجاه خاص، ويدفع ثمنها من الأموال العامة عندما تنتج القوانين الطبيعية للعرض والطلب وضعا غير مقبول، فإن حركة المرور خلال فترة ارتفاع الأسعار أو بعبارة أخرى وفقا لمرونة الطلب على هذه

- محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، د.ب.ت، ص ص 220-238.¹

الخدمة، فهي مرحلة ما الإعانة تصبح مبررا، وليس مسألة رأي والتوفير لها، فهو قرار سياسي كما هو حال الممثلين المنتحبين الذين لديهم سياستهم المحلية والذين لديهم سلطة أو سيطرة على الخزينة العامة، ووظيفة الحكومة اتخاذ القرار، الذي يمكن اعتباره حاجة اجتماعية يصبح حاجة سياسية، ولكن هناك فرصة إلى أن النشاط الاقتصادي قد يذهب أحيانا إلى أبعد من ذلك، وهذا لجعل إجراءات تصحيحية ولتجنب النتائج الكارثية التي يمكن أن تنشأ من الاتجاهات الاقتصادية والطبيعية فهذا هو الحكم¹.

5.العوامل المؤثرة في جغرافية النقل:

تتعدد العوامل الجغرافية المؤثرة في النقل وتتفاعل فيما بينها لتحديد وسائل النقل وخصائصها وتوجه مسارات شبكاتها المختلفة وتجسد طبيعتها ومواصفاتها، ويمكن تقسيم العوامل الجغرافية المؤثرة في النقل إلى مجموعتين رئيسيتين هما:

العوامل الطبيعية والعوامل البشرية:

أولاً: العوامل الطبيعية

تشمل الموقع الجغرافي، التركيب الجيولوجي، مظاهر السطح، المناخ، الغطاء، الحياة الحيوانية.

■ الموقع الجغرافي:

يعد الموقع الجغرافي من أهم عناصر البيئة الطبيعية المؤثرة في شكل وخصائص وإمكانيات أي إقليم، فموقع المحلات العمرانية والأحياء والمساكن ومراكز الخدمات المختلفة والمحلات التجارية والمصانع والمزارع كلها عناصر هامة في الحياة البشرية ويحظى بنفس أهمية موقع المناطق الإنتاجية بالنسبة لمقوماتها الأساسية أو لمصدر خاماتها وأسواقها من حيث القرب أو البعد، وأيضا بالنسبة لطرق ووسائل النقل المختلفة التي يمكن أن تسلكها المنتجات في طريقها من مناطق الإنتاج إلى أسواق التصريف بباقي الأقاليم وبالتالي إمكانية استغلال هذه الموارد، فهناك أقاليم تتميز بمواردها بموقعها الجغرافي الجيد وبالتالي توفير طرق ووسائل النقل مما يمكن من استغلالها بتكاليف منخفضة، وعلى العكس من ذلك هناك أقاليم تأخر استغلال مواردها لموقعها الجغرافي غير الجيد الداخلي أو

البعد عن خطوط النقل مما أدى إلى ارتفاع تكاليف النقل وبالتالي ارتفاع تكاليف الإنتاج التي تقلل من الأرباح النهائية من ناحية وتزيد من سعر السلعة من ناحية أخرى مما يقلل من إمكانية منافستها للسلع الأخرى المشابهة لها والتي تنتج في أقاليم تتمتع مواردها بالموقع الجغرافي الجيد وسهولة النقل منها وإليها¹.

وتتباين دول العالم من حيث قيمة الموقع الجغرافي، وبالتالي مستوى التمتع بطرق وسائل النقل المختلفة التي يرجع معظمها إلى طبيعة الموقع الجغرافي، فالموقع الجغرافي الجيد لبعض دول العالم سهل من اتصالها بالعالم الخارجي بوسائل النقل المختلفة مما أسهم في تطويرها حضارياً واقتصادياً.

والموقع الجغرافي عنصر غير ثابت حيث تتغير أهميته من فترة لأخرى نتيجة لعدة عوامل أهمها تطور وسائل النقل المختلفة وخاصة الملاحة البحرية التي أعطت أهمية كبيرة لموقع المحيط الأطلسي. ويتضح مما سبق أن طرق النقل تعد من أهم العوامل التي تغير أهمية الموقع الجغرافي لأي إقليم أو دولة أو منطقة، فشق قناة أو إنشاء طريق أو مد خط للسكك الحديدية كلها أمور تحديث تغيرات واضحة في الأقاليم التي تخدمها، ولو لا ذلك لظلت النطاقات والأقاليم البعيدة والمتطرفة ومعزولة الموقع في تخلف واضح إلا أن مد خطوط النقل والمواصلات المختلفة أسهم في استغلال موارد المناطق الداخلية.

■ التركيب الجيولوجي:

تنقسم الصخور التي يتكون منها سطح الأرض إلى ثلاثة أنواع رئيسية وهي:

○ الصخور الرسوبية:

أوسع الصخور انتشاراً حيث تغطي حوالي 80 % من جملة التكوينات السطحية وإن اختلفت سمكها من إقليم لآخر والصخور الرسوبية مسامية وإن تراوحت مساميتها بين 27-40 % حسب طبيعتها، كما أنها محدودة.

○ الصخور المتحولة:

- جاكلين بوجو قارنبي، ترجمة حلمي عبد القادر، الجغرافية الحضرية، ديوان المطبوعات الجامعية، د.ب، 1999، ص 114.¹

هي في الأصل إما صخور نارية أو رسوبية تغيرت عن طبيعتها الأولى نتيجة للحرارة المرتفعة الناتجة عن خروج المواد المنصهرة من باطن الأرض أو نتيجة للضغط الشديد الناتج عن حركات القشرة الأرضية.

ويتضح تأثير التركيب الجيولوجي على النقل من الأمثلة التالية: يحدد التركيب الجيولوجي لأي منطقة مدى إمكانية مد الخطوط الحديدية التي تحتاج إلى سطوح صلبة وقوية الاحتمال حتى يمكن قدرة القضبان الحديدية لمرور القطارات بأقصى حمولة لها. وتختلف وسائل رصف الطرق تبعاً لطبيعة الصخور السائدة سواء كانت نارية صلبة أو رملية أو طينية. ويعد التركيب الجيولوجي من العوامل الهامة التي توضع في الاعتبار عند تحديد مواقع المطارات التي يختارها النطاقات ذات التكوينات الصلبة.

■ مظاهر السطح:

لمظاهر السطح تأثير كبير على النقل بكل أنواعه في جميع قارات العالم، وكانت أشكال السطح صعبة أحياناً من عملية الاتصال والربط بين الدول المتجاورة بل وبين جهات الدولة الواحدة، مثال ذلك المرتفعات الغربية.

وتحدد مظاهر السطح مسارات خطوط النقل المختلفة حيث تتجنب هذه المسارات النطاقات المرتفعة سواء كانت سلاسل جبلية أو هضاب أو نطاقات من المستنقعات، لذا تحدد مظاهر السطح شكل مسارات خطوط النقل. ولا يقتصر هذا التأثير على النقل فوق اليابس بل يتعداه إلى النقل الجوي حيث تتجنب مسارات خطوط النقل الجوي النطاقات الجبلية العالية منعا لخطر الاصطدام بقممها، وتجنب لخطر السحب الكثيفة التي تتجمع حول القمم العالية وأشكال السطح دور مؤثر في تحديد مواقع المطارات والموانئ حيث أنه لضمان سلامة عمليات إقلاع الطائرات وهبوطها.

■ المناخ:

من العوامل الهامة المؤثرة في طرق النقل المختلفة وشبكاتها من حيث الخصائص والتوزيع الجغرافي، كما أنه من أهم العوامل الطبيعية المؤثرة في الإنتاج البشري وأكثرها تحكماً فيه حيث أن قدرة الإنسان على التحكم في هذا العامل محدود¹.

- محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية للنشر، الاسكندرية، 2003 ص ص 34-37.¹

وللمناخ تأثير مباشر في تخلف الإنسان في بعض أقاليم العالم، ففي المناطق الشمالية تنخفض درجة الحرارة طول العام، وفي المناطق المدارية حيث تقترن درجة الحرارة المرتفعة مع نسبة الرطوبة العالية مما يقلل من قدرة الإنسان على العمل والإنتاج، وبالتالي يعجز عن مد الطرق، بالإضافة إلى أضعاف طاقته الذهنية وانتشار الأوبئة والأمراض المختلفة التي تصيب الإنسان والحيوان على حد سواء، لذا تتسم مثل هذه الأقاليم بضعف شبكات الطرق في نطاقات منها وانعدامها في نطاقات أخرى، وفي حالة وجودها يرجع إنشاءها إلى الأوروبيين الذين سعوا إلى استغلال الثروات الطبيعية الموجودة في مثل هذه الأقاليم، ويؤكد ذلك أن أنماط الطرق لها تتمثل في خط أساسي للنقل يربط بين المناطق الداخلية وخط الساحل.

○ درجة الحرارة:

من عناصر المناخ الهامة المؤثرة في مجال النقل، فكثيرا ما يكون انخفاض درجة الحرارة خلال شهور الشتاء في بعض أقاليم العالم سببا في التحول من وسيلة إلى أخرى، للنقل تكلفة عالية ومثال عن ذلك.

يؤدي الانخفاض الشديد لدرجة الحرارة خلال شهور الشتاء في أمريكا الشمالية إلى تجمد مياه النهر لمدة أربعة أشهر، مما يعطل نقل خدمات السكك الحديدية يؤدي ذلك إلى ارتفاع نفقات النقل.

كما أن انخفاض درجة الحرارة يؤدي إلى تعطيل النقل الجوي بسبب الضباط والأمطار الغزيرة وفي بعض الأحيان الثلوج ونفس الشيء بالنسبة لحركة النقل فوق اليباس فعند سقوط الثلوج تعطل حركة النقل ولأن الثلوج الكثيفة لا تذوب بفعل الأشعة الشمسية إلا باستخدام الآلات المتطورة والحديثة في إزالة ذلك. وكانت الرياح تمثل العنصر المناخي الأول من حيث التأثير في النقل البحري خلال العصور القديمة بصيغة خاصة¹.

■ الغطاء النباتي:

يقصد بالغطاء النباتي النباتات الطبيعية المنتشرة على سطح الأرض والتي تتدرج من غابات تتباين كثافتها إلى حشائش مختلفة. ويمثل الغطاء النباتي مورد من الثروة التي

يمكن استغلالها بنجاح كبير وخاصة أنها تتسم بتعدد منتجاتها وتنوعها ولقد كان لهذا العامل دور هام في تحديد نوع الحرفة التي يمارسها الإنسان في أقاليم العالم، ومعنى ذلك أن هذا العامل أسهم في تنوع الإنتاج مما ساعد على نشاط حركة التبادل التجاري بين الأقاليم المختلفة والتي تعتمد أساسا على توافر شبكات النقل المتعدد.

ومع تقدم الإنسان الحضاري تزداد حاجته إلى الأراضي الزراعية فقد أزيل الغطاء النباتي من مساحات واسعة واستغل ذلك في مد شبكات الطرق وإقامة مجتمعات زراعية مستقرة¹.

■ الحياة الحيوانية:

ففي القديم كان الإنسان يعتمد على الحيوانات في حركة التنقل وحمل السلع والبضائع من منطقة لأخرى فالحيوانات تعتبر بمثابة الوسيلة الأولى لعملية الحركة والنقل، ولكن مع التقدم الذي شهده العالم أصبح هناك تغير كبير في هذا المجال بظهور وسائل النقل المختلفة وتوسيع شبكات الطرق سواء بريا، بحريا أو جويا.

ثانيا: العوامل البشرية

■ توزيع السكان وكثافتهم:

هناك ارتباط وثيق بين حجم السكان والنشاط الاقتصادي، حيث تتميز كثافة السكان عادة بوجود نشاط اقتصادي كثيف يعتمد بالدرجة الأولى على توفر عامل النقل ونشاط حركة التبادل التجاري لذا فالارتباط طردي بين كثافة السكان وكثافة شبكات النقل، فالكثافة أدت إلى وجود نشاط اقتصادي كبير أوجد الحاجة إلى التبادل التجاري أو الحركة سواء للسلع والمنتجات أو للأفراد اعتمادا على شبكات الطرق، ومن الطبيعي أن يتباين حجم حركة النقل وكثافة شبكات الطرق في مثل هذه الأقاليم تبعا لعد معايير يأتي في مقدمتها مدى تنوع النشاط الاقتصادي وأنماطه ومستواه، وهذا يفسر تباين كثافة شبكات طرق النقل في الأقاليم الصناعية والزراعية.

وتزداد الحاجة في المجتمعات الصناعية كثيفة السكان إلى شبكات كثيفة من الطرق المختلفة لترابط مناطق الإنتاج بكل من مصادر الخدمات وأسواق تصريف الإنتاج بكل

الداخلية والخارجية على حد سواء لذا تفوق كثافة شبكات النقل هنا مثيلتها في الأقاليم الزراعية، وهذا يفسر الفرق في كثافة شبكات النقل¹.

■ النشاط الاقتصادي:

التفاعل عميق وطردي بين النشاط الاقتصادي والنقل، ففي معظم الأحيان يكون النشاط الاقتصادي مؤثر في النقل وسابقا له بمعنى أن يكون مد شبكات النقل وتوجيهها يمثل استجابة لضرورة الربط بين مناطق الإنتاج الاقتصادي ببعضها البعض، وربطها بأسواق التصريف المختلفة سواء كانت داخلية أو خارجية من ناحية أخرى.

وفي أحيان أخرى يكون مد شبكات النقل متعلقا بالنشاط الاقتصادي مثل ذلك ضرورة إنشاء شبكة من الطرق ذات كفاءة عالية من خلال المراحل الأولى لعملية التعمير في المناطق الاستصلاح الزراعي، معنى ذلك أن مد الطرق هنا يسبق عمليات الإنتاج إذ تستغل الطرق في توصيل مستلزمات عملية الاستصلاح والاستزراع ومن آلات ومعدات مختلفة إلى المناطق الزراعية الجديدة.

وعموما تعد وسائل وتكاليف النقل من العوامل الرئيسية المؤثرة في استغلال الموارد المعدنية، حيث تحدد مدى صلاحية الخدمات للاستغلال من الناحية الاقتصادية، لذا نلاحظ تركيز أقاليم التعدين عادة في النطاقات التي تتميز بسهولة اتصالها بكل من الأسواق المحلية والأسواق العالمية عن طريق وسائل النقل المختلفة، وقد كان لعامل توافر وسائل النقل أثر كبير في ازدهار النشاط الاقتصادي.

وفي الأخير هناك علاقة وثيقة بين وسيلة النقل للخدمات وتكاليف النقل، فالنقل المائي يعد أرخص وأقل تكلفة للمسافات الطويلة، في حين تحتل السكك الحديدية هذا المركز بالنسبة للمسافات المتوسطة².

■ التقدم التكنولوجي:

يعد العامل البشري هام جدا لا يمكن إغفال تأثيره في مجال النقل فقد نتج عن تقدم الإنسان التكنولوجي انتصاره على العديد من مظاهر الصعوبة في البيئة الطبيعية حيث لم تعد المرتفعات وغيرها من مظاهر السطح تشكل عقبة تحول دون اتساع دائرة شبكات الطرق

¹ - لوجلي صالح الزري، علم الاجتماع الحضري، منشورات جامعة قاربيونس، بنغازي، 2002، ص 103.

² - لوجلي صالح الزري، نفس المرجع، ص 104.

وتحسين خصائصها ورفع كفاءتها، إذ تم حفر الأنفاق وشق الممرات لاختراق العقبات كما هي الحال بالنسبة للأنفاق التي تخترق الجبال، فالتقدم التكنولوجي الذي يشهده العالم ساعد في إحدائه وسائل النقل وتزويدها بأحدث التقنيات وتوسيع وتحديث شبكات الطرق.

ثالثاً: التأثير المتبادل بين النقل والتجارة والتكتلات السياسية

من خلال تاريخ الإنسان على سطح الأرض الذي يمتد إلى عشرات الآلاف من السنين نجد أن هناك تقسيم يؤدي بنا إلى التعرف على مرحلتين تاريخيتين في وسائل النقل، فالمرحلة الأولى طويلة جداً وتبدأ من بداية التاريخ الإنساني، إلى حوالي قرن مضى، أما المرحلة الثانية فهي شديدة القصر لا تتجاوز القرن، ومع ذلك فإنه قد ابتكر فيها تنوع هائل في شكل وسائل النقل، ومبدأ الطاقة المستخدمة لتحريك مركبات النقل المختلفة.

وقد ترتب على اختلاف شكل الطاقة المستخدمة بين المرحلتين التاريخيتين في النقل، وفي داخل كل مرحلة، اختلافات هائلة في شكل وبناء مركبة النقل ووظيفتها وأكبر الاختلافات تنحصر في حجم المركبة وسرعتها، فلم يعد الانتقال مشقة بالنسبة للأفراد، ولم يعد النقل مضيعة للوقت، وبناء على هذا حدث تغيير كمي وكيفي في وظيفة النقل الحديث، وكان من آثاره ازدياد لحجم التبادل التجاري بدرجة ساعدت بشدة على التخصص الوظيفي في النشاطات الاقتصادية في دول العالم وقاراته¹.

إن تطور وسائل النقل وتخصصها قد أدى إلى ربط العالم كله بشبكة كثيفة الخيوط من العلاقات التجارية، وساعد بصورة أو أخرى على إعادة توزيع أشكال النشاط الاقتصادي في أقاليم جغرافية متميزة، ولأن تطور وسائل النقل يعد عاملاً مساعداً على نمو الإمبراطوريات الاستعمارية خلال القرنين الماضيين، فإن هذه الإمبراطوريات بدورها قد ساعدت على نشأة الأنماط الاقتصادية المتخصصة، لكن وسائل النقل قد أدت خلال هذا القرن إلى سرعة انتقال الأفكار السياسية المختلفة، مما أدى بدوره إلى نشأة الحركات القومية في المستعمرات، وأدى في النهاية إلى استقلال معظم هذه المستعمرات، وتحاول هذه الدول المستقلة عن طريق سرعة الاتصال أيضاً، مادياً وفكرياً أن تستفيد بقدر الإمكان من تخصصها النمطي في إنتاج محصول أو خامة معينة، بزيادة وتحسن الإنتاج، كما أن للنقل دور في المبادلات الاقتصادية والنشاطات

- لوجلى صالح الزرى، نفس المرجع ، ص 105.¹

التجارية كذلك له دور كبير في المجال السياسي وذلك في سرعة تبادل الآراء السياسية في الساحة الدولية¹.

6. تخطيط النقل العمومي:

لقد شهد العالم تطورا في تحسين مجال النقل وعلى وجه الخصوص النقل الحضري وذلك فيما يتعلق بتطوير وسائل النقل من جهة وما يشمل الطرق والشوارع والمرافق المرتبطة بها من جسور وأنفاق ، وقد جاء الاهتمام المتزايد لمواجهة التطورات الحضرية وما يرافقها من مشكلات النقل في كثير من شوارع المدن كالأزدحام المروري والحوادث المرورية والمشكلات البيئية المرافقة على اختلاف أنواعها وتلوث الهواء، وما يسببه ذلك من هدر وضياح للوقت والمال والصحة والسلامة العامة في المجتمعات.

1.6. مفهوم عملية تخطيط النقل العمومي:

إن عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب والمراحل التي تهدف إلى وضع قواعد لازمة لضمان استقرار دائم لنظم النقل، لتتلاءم عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرنامج وأهداف محددة تلبي رغبات السكان في التنقل بسهولة، إلا أنه مع ازدياد عدد السكان داخل المدن وتعدد متطلبات الحياة الحضرية، تصبح نظم النقل المتوفرة تدريجيا غير قادرة على تحقيق خدمة مناسبة لنقل السكان من خلال تزايد أعداد السيارات على شبكات الطرق مما يسبب الاختناقات المرورية وزيادة الحوادث وتعرض المناطق الحضرية للتلوث البيئي بكافة صورته وأشكاله².

تخطيط النقل هو عملية تهدف إلى تشجيع المشاركة من جميع المستخدمين لنظام النقل كالهئات الحكومية المختصة بها عملية التخطيط والمجالس المحلية والمنظمات البيئية والمسافرين، وذلك من خلال المشاركة العامة في عملية الاستبيان التي تقوم بها هيئات تخطيط المدن الكبرى والتنسيق مع وزارة النقل العمومية.

ولتخطيط النقل دور أساسي في تحقيق لرؤية مستقبلية لنظام النقل في الدولة، الذي يتضمن دراسة شاملة الاستراتيجيات الممكنة وتقييم مختلف وجهات النظر الناتجة عن المشاركة التعاونية بين هيئات تخطيط النقل والمنظمات والمشاركة العامة.

- محمد رياض، مرجع سابق، ص ص 17- 20¹

- صباح محمود محمد، المدخل في تخطيط النقل الحضري ،دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، د.ت، ص 07²

2.6. أنواع تخطيط النقل العمومي:

- هناك عدة أنواع من تخطيط النقل لعكس مختلف المستويات ولأهداف المرجوة منه:
- دراسة التأثيرات المرورية لتقييم أثر حركة المرور واستراتيجيات التخفيف لمدة معينة أو لتنمية مشروع معين.
 - خطط النقل الخاصة بوضع معين أو منطقة معينة لتحديد سبل تحسين وضع معين (المشي، ركوب الدراجات، النقل العام) أو منطقة (وسط المدينة، منطقة صناعية).
 - تخطيط النقل المحلي الذي يعني خطط تطوير النقل المحلي أو البلدي ضمن الأحياء.
 - تخطيط النقل الحضري والذي يهتم بوضع خطط النقل على نطاق حضري وإقليمي متكامل للمدن الكبرى¹.
 - تخطيط النقل القومي: الذي يهتم بوضع خطط النقل لولاية أو عدد من المقاطعات.
 - التخطيط الاستراتيجي لتطوير وسائل النقل كإعداد خطط طويلة الأجل وعادة ما تكون بين 20 إلى 40 سنة في المستقبل.
 - خطط تحسين وسائل النقل أو خطط العمل التنفيذية لتحديد مشاريع محددة البرامج.
 - خطط النقل الخاصة بإنشاء مسار معين أو تحديد المشاريع أو البرامج التي سوف تنفذ مثل طول إحدى الطرق السريعة الخاصة.
 - خطة نقل خاصة كذلك الخطط المتعلقة بتنقل المعوقين أو كبار السن أو الأطفال أو التلاميذ أو أطفال الروضة أو لبعض أنواع الألعاب الرياضية.

3.6. أسس ومبادئ تخطيط النقل:

- يتم تخطيط النقل وفقا لمراحل وخطوات منها خطط قصيرة المدى ومنها على المدى البعيد ضمن عملية التنمية الشاملة للدولة أو الإقليم وبالتالي يكون دائما المراجعة والتطوير والتعديل وفقا لما يتجسد من تطور حضري ضمن المدينة.
- ويجب عند القيام بعملية تخطيط النقل الحضري الأخذ بعين الاعتبار مجموعة من الأسس والمبادئ الهامة على الخطوات التالية:

- علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة نقل والمرور، دار المعرفة الجامعية، مصر، د ت، ص 17.¹

- رصد الأوضاع القائمة لقطاع النقل وتقييمها.
- تحديد مشاكل النقل الحالية والمتوقعة في المستقبل وتحليل الاحتياجات اللازمة من دراسات التخطيط التفصيلي ومختلف وسائل النقل وتحسين الاستراتيجيات اللازمة لذلك.
- التوقعات المستقبلية للسكان وحجم العمالة، وبما في ذلك تقييم استعمالات الأراضي المقترحة في المنطقة وتحديد محاور النمو الرئيسية.
- اقتراح عدد من البرامج وخطط طويلة المدى وتحسين رأس المال والاستراتيجيات التنفيذية لنقل الناس والبضائع.
- تقدير الآثار البيئية المترتبة من جراء إدخال التحسينات المستقبلية على نظام النقل بما فيها جودة الهواء.
- وضع خطة مالية لتأمين ما يكفي من النفقات اللازمة لتغطية تكاليف تنفيذ الاستراتيجيات¹.
- عملية تخطيط النقل هي عملية مستمرة وتحتاج لإجراءات التحديث والتقييم والتعديل المستمر.
- إن المناطق التي تشهد نمو حضريا مستمرا تتطلب دراسة شاملة للنقل فيها بحيث تكون أوسع من حدودها على مستوى الإقليم.

4.6. إجراءات عملية تخطيط النقل:

- إدراك الحاجة للتخطيط:
- وهي التي قد تكون قائمة وماسة كوجود اختناقات مرورية حادة أو عدم وجود طرق للوصول لحى سكني أو فعالية معينة أو وجود تقاطع طرق فيه الحوادث بشكل كبير والحاجة للتخطيط يتم تحديدها ضمن الاحتياجات المستقبلية.

¹ - علي عبد العلي منعم حسن، هندسة النقل والمرور ومبادئ تخطيط النقل داخل المدن، دار الراتب الجامعية، ديب، 2002، ص

○ غايات التخطيط:

يجب تحديد الغاية والغرض من تخطيط النقل والتي تمثل الاتجاه الذي يرغب أن يتحرك فيه على مستوى المدينة أو الإقليم أو المستوى الوطني، فالمجتمع الذي يسعى نحو التقدم الاقتصادي ستكون غايته جذب الصناعات والمنشآت التجارية، وبالتالي سيصمم نظام النقل الذي يستوعب تلك الأنشطة وإذا كانت المدينة تهتم بالناحية الجمالية فإنها تسمح لشبكة الطرق الحفاظ على جمال أشجارها ومبانيها الأثرية وعدم إزالتها.

○ الأهداف:

وهي الوسائل التي تحقق بها الغايات وتستخدم المعايير كمقاييس للأهداف فمثلا تحديد سعة مواقف السيارات بحيث تزيد نسبة 15 % على الطلب كمعيار التطور المطلوب لسعة المواقف في حين يمثل تطوير المواقف في حد ذاته أحد أهداف التخطيط ويستخدم لتحقيق الغاية المتمثلة بالقضاء على الازدحام في منطقة المدينة¹.

○ مجالات الطلب على النقل:

تعتبر قاعدة بيانات يقوم على أساسها تخطيط النقل والتي يمكن من خلالها معرفة أنماط النمو السابقة والحالية لكل من أعداد السكان واستعمالات الأراضي والصناعات والمنشآت التجارية وأنماط النقل القائمة واستخدامها.

○ تحليل الطلب:

بموجبه يتم توزيع الرحلات على الطرق والمسارات القائمة ووسائل النقل المتوفرة كما تتم مقارنة السعة القائمة بالطلب القائم، وتحديد النقائص أو الزيادة في السعة مع الأخذ بعين الاعتبار اختيار وسيلة النقل المناسبة، ومن ثم تعد التنبؤات المستقبلية للطلب على المرور وتوزيع الرحلات المتوقعة على الطرق.

5.6. الحلول المقترحة لتخطيط النقل:

○ اقتراح الحلول الممكنة:

ويتم ذلك بإجراء الدراسات التفصيلية لأكثر الحلول قبولا، حيث يتم اختيار وسيلة النقل الملائمة وتصمم المواقع والشبكات ومستوى الخدمة المطلوب الوصول إليها

- زين العابدين، مرجع سابق، ص 65.¹

وذلك بديل من بدائل الحلول المقترحة.

○ تقديم البدائل المقترحة:

وذلك بالقيام بتحليل تفصيلي لها وبيان منفذتها وفعاليتها بتحقيق الأهداف المرجوة منها مع بيان التكلفة الاقتصادية والآثار المهمة الاجتماعية والبيئية المترتبة لكل بديل، والتركيز على البديل المفضل ثم عرضه على الجهة صاحبة القرار.

○ رفع التوصيات إلى الجهة صاحبة القرار:

تكون في أغلب الأحيان الجهة المنوط بها عملية تخطيط النقل عموماً كمجلس المحافظة والمجلس البلدي أو التشريعي، وذلك لإقرار خط النقل واعتمادها ويجب أن تشمل التوصيات على طرق لتمويل تنفيذ خطة النقل العام.

○ التنفيذ:

بعد مرحلة الاعتماد والمصادقة على خطة النقل، وطريقة تمويل تنفيذها التي تنتج إعداد المخططات والتصاميم التفصيلية والنهائية يتم البدء في التنفيذ وفق خطة تنفيذية متسلسلة من الإنشاء إلى التشغيل (ابتداءً من الإجراءات القانونية لنزع الملكيات وطرح المناقصات)¹.

بعض الغايات النموذجية لتخطيط النقل:

- تحسين مستوى السلامة المرورية.
- تسهيل الوصول إلى منطقة ما.
- الحد من التلوث البيئي بأنواعه.
- المحافظة على الأنماط القائمة لاستخدامات الأرض.
- تأمين خدمة النقل تحت ظروف الطقس الصعبة.
- تخفيض تكاليف خدمات النقل.
- التقليل من زمن الانتقال.
- خدمة المسنين والعاجزين ذوي الاحتياجات الخاصة.

- زين العابدين، مرجع سابق، ص 68.¹

- تعزيز التدفق المروري وبالتالي التخفيف من الازدحام والتكدس¹.

7. مشاكل النقل العمومي:

1.7. التعريف بالمشكلة:

يتبين لنا من العرض السابق أن هناك علاقة وثيقة بين شبكة النقل والبناء الإيكولوجي للمدينة متضمنا في ذلك الأنماط المكانية للأنشطة الحضرية والفئات السكانية المختلفة. ومن هنا كان تطور شبكة النقل تواجه باستمرار أنماط النمو الحضري للمدن والمناطق الحضرية ولكن إذا قارنا وسائل النقل القديمة مع وسائل النقل الحديثة نجد أن هناك تغير كبير في ذلك فمع تطور هذه الوسائل وحدثتها تمثل الركيزة الأساسية في الحركة اليومية سواء للأفراد أو السلع أو البضائع والأشياء الأخرى فهي تمثل نعمة للعالم بفضل النقل أصبح كل شيء ممكن، ولكن هنالك أيضا مشاكل يسببها النقل وهي عديدة من بينها نذكر التلوث البيئي الذي هو بالدرجة الأولى يسبب تلوث الهواء والازدحام داخل المدن وحوادث المرور وأيضا التكاليف العالية لمستعمل النقل².

2.7. أبعاد المشكلة:

إذا كانت مشكلات النقل في المدن والمراكز الحضرية ظاهرة معروفة في أغلب مدن العالم، بغض النظر عن الخصائص التي تميز كل مدينة فإن أكثر جوانب المشكلة وضوحا تبدو فيما يعرف بساعة الذروة التي تتكدس فيها السيارات العامة والخاصة وبالذات في منطقة الأعمال المركزية أو عند مواقع التقاطعات التي تتلاقى عندها شبكة وسائل النقل إلى جانب صعوبات الحصول على مواقع الانتظار، ويضاف إلى ذلك الآثار التي تخلفها الحركة على بيئة المدينة ذاتها وحركة المشاة فيها وما يترتب على ذلك من حوادث وكوارث فهناك عوامل مسبقة لهذه المشكلة وتسلسل نتائجها وآثارها حتى تبدو وكأنها سلسلة متصلة الحلقات من المشاكل والصعوبات، فهنا نحاول عرض هذه المشاكل ومن ثم نذكر الحلول التي يمكن أن نقترحها لحل البعض منها:

¹ - حسين عبد الحميد أحمد رشوان، التخطيط الحضري، دراسة في علم الاجتماع، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2005، ص 83.

² - هاشم عبود الوسوي و حيدر صلاح يعقوب، التخطيط والتصميم الحضري، دراسة نظرية تطبيقية حول المشاكل الحضرية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص 93.

○ اختناق المرور:

يمثل الاختناق هو أول المشاكل التي تقفز إلى الأذهان عندما نفكر في مشكلات النقل فتلك الظاهرة يمكن تلخيصها بصفة عامة في فقرة واحدة وجاء ذلك في التقرير الذي نشره "بوتشانان" (Buchnan) فيما يتعلق بموضوع "حركة المرور في المدن" الذي جاء فيه "أن مشاكل النقل مشاكل مألوفة حتى أننا لسنا بحاجة إلى تأكيد ما يثيره ازدحام المرور من إحباط وضيق وضياح الوقود وضياح الوقت وهناك العديد من المسؤولين حاولوا تنظيم حركة المرور إلا أن هذه المشكلة (اختناق المرور) بلغة حدود قياسية".

ولعل من أهم العوامل التي تساهم بوضوح في مشكلة اختناق المرور في المدن هو تمركز الأنشطة الحضرية والأعمال في منطقة وسط المدينة أو ما تعرف باسم منطقة الأعمال المركزية.

تلك هي المناطق التي تشهد اختناقاً ملحوظاً خاصة في ساعات الصباح وفي أوقات انتهاء العمل، غير أن مشكلة الاختناق تفسر في جانب كبير منها في ضوء ظاهرة أصبحت شبه عامة في جميع مدن العالم تقريباً، وهي زيادة الاتجاه إلى امتلاك السيارات الخاصة وأن التضخم الملحوظ في ملكية السيارات في المدن قد قضى على ما حدد للسيارة من هدف عند اختراعها، إلا أنه في الوقت الذي زادت فيه أعداد السيارات على هذا النحو الملحوظ، لم تتحقق نفس الزيادة في الشوارع والطرق الرئيسية.

ويمكن تحديد تأثيرات الازدحام أو الاختناق في إبطاء حركة المرور وزيادة تكاليف النقل وارتفاع معدلات الحوادث وزيادة استهلاك الوقود، وتستطيع أن تتخيل التكلفة الاقتصادية الناجمة عن اختناق المرور في مدينة كبيرة والتي قد تصل إلى مئات الآلاف من الدولارات في اليوم الواحد¹.

○ حوادث المرور:

تسجل البيانات الإحصائية المتاحة تزايداً ملحوظاً لحوادث المرور في المدن والمراكز الحضرية الكبرى يبلغ في بعض المدن نسب هائلة سنوياً، إن حوادث المرور تمثل مشكلة من المشاكل الحضرية الكبرى، تعد حوادث المرور خاصة حوادث السيارات أكبر قاتل

- هاشم عبود الوسوي وحيدر صلاح يعقوب، نفس المرجع، ص ص 94-95.

للأفراد، كما أنه يعد سبب رئيسيا للإصابة بالشلل أو بالوفاة الفوري، كما أن هناك في الطريق الرئيسي حدوث حوادث كل عشرة دقائق.

إن حوادث السيارات تأتي من منظور الصحة العامة في المقام الثاني من حيث خطورتها بعد أمراض السرطان، وبالمثال تشير الدراسات الحديثة عن أن نسبة كبيرة من حوادث السيارات تقع في تقاطعات الشوارع والطرق الرئيسية التي تعتبر مراكز اختناق بطبيعتها وأن معدل هذه الحوادث يميل إلى الارتفاع الملحوظ أثناء ساعات الذروة، وكما أوضحت الدراسات أيضا أن حوادث المرور لا ترجع كلها إلى ساعات الذروة بل هناك عوامل أخرى في وقوعها بمعدلات مرتفعة نجد أكثر الحوادث تحدث بين الساعة الثامنة والعاشر صباحا بسبب اختناق المرور ومعظم أصحاب المركبات تجدهم قلقين ومسرعين للوصول إلى أماكن العمل، كما أيضا تحدث هذه الحوادث في ساعات مسائية ما بين الخامسة والسادسة مساءً وذلك بنفس السبب الذي سبق وذكرناه في الفترة الصباحية ولكن نضيف سبب آخر وهو التعب والفتل الذي يصيب العمال في الفترة المسائية.

كما جاءت في تقرير الدراسة أن الأطفال بصفة خاصة هم المستهدفين لحوادث المرور خاصة الأطفال الذين يتراوح عمرهم دون العاشرة والأفراد الذين يتجاوزون الخمسين سنة يكونون عرضة للإصابة والوفاة في حوادث المرور في حوادث المرور بمعدلات تفوق كثيرا باقي الجماعات العمرية من السكان¹.

والعوامل التي تؤدي أو التي تساعد على زيادة حوادث المرور في المدن الكبرى في مجموعة من العوامل تأتي في مقدمتها السرعة الفائقة تحت ظروف معينة وعدم اللياقة وإهمال السائقين والمشاة، وعدم كفاءة تعليمات المرور، وعدم وجود العلامات الإرشادية الكافية، وضيق الشوارع، وعدم كفاءة الإضاءة في الشوارع، واستخدام الإضاءة المبهرة ونقص المعدات والتسهيلات الخدمية الأخرى. وكل هذه العوامل قد تكون سببا في حدوث حادث مميت كل لحظة، ولذلك جاء في توصيات هذه الدراسة أن الوقاية من حوادث يمكن أن يتحقق من خلال البرامج أو النشاطات التعليمية المكثفة بما يضمن ارتفاع معدلات الوعي المروري بين الأفراد.

¹ - هاشم عبود الوسوي وحيدر صلاح يعقوب، نفس المرجع، ص 95 - 97.

○ مشكلة الانتظار:

لا تقل مشكلة انتظار السيارات ووسائل النقل الأخرى في أهميتها عن ما ناقشناه من قبل من مشاكل النقل، فعلى الرغم من أن مخاطرها تقل بكثرة عن سابقتها، إلا أنها تمثل إفساد للبيئة الحضرية، فمن ناحية نجد أن السيارات المنتظرة في شوارع ضيقة في وسط المدينة غالباً ما تعترض أو تعوق حركة المشاة وتسبب لهم مضايقات متنوعة، حيث تفرض عليهم أن يشقوا طريقهم بينهم وبين المنشآت الموجودة في الشوارع، كما أن السيارات ووسائل النقل الأخرى بألوانها وأشكالها المختلفة تفسد جمال البيئة الحضرية وخاصة المناطق ذات الطابع الترويحي أو التاريخي.

والحقيقة أصبحت مشكلة الانتظار من المشكلات الحضرية البارزة، حيث نشطت عوامل النمو الحضري كالتركيز السكاني وتركيز النشاطات الحضرية وزيادة الإقبال على امتلاك السيارات لتزيد تفاقماً في كثير من المدن.

ومن ناحية أخرى تساهم مشكلة الانتظار بالقدر الكبير في مشاكل الاختناق المروري نظراً لما يرتبط بها من تعويق سيولة حركة المرور، ومن هنا تتحول المشكلة إلى اختلال التوازن بين العرض والطلب على الأرض الحضرية واستخدامها في مجال الحركة والمرور في المدينة حيث يفوق الطلب على المساحة المكانية المعدة للانتظار على حجم ما هو معروض منها مما يؤدي إلى زيادة الازدحام، وزيادة على ذلك أن الانتظار المزدوج على جانب الطريق يضيق من مساحة المنطقة المتاحة لحركة المرور، لذلك لم يكن من قبيل الصدفة أن تقوم أغلب المدن بعملية تحديد الانتظار في المناطق المزدحمة أو إن يمنع بعض الانتظار كله في مناطق وسط المدينة¹.

غير أنه على الرغم مما تثيره مسألة انتظار السيارات من مشاكل، وعلى الرغم من أن الطرق والشوارع قد تواعدت في الأساس للمرور المتحرك، إلا أن تسهيلات الانتظار عند مكان الوصول أو قريباً منه تعد هي الأخرى مسألة إلى جانب كبير من الأهمية وإلا لن يكون الهدف من استخدام وسائل النقل أو تطويرها.

- السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص ص 322-324.¹

○ مشكلة عبور المشاة:

إن ارتباط ساكن المدينة وشغفه الشديد جعله يستخدم السيارة في كل انتقالاته حتى وإن كانت على بعد خطوات قليلة كمن منزله ونتيجة لذلك تناقصت معدلات الانتقال سيراً على الأقدام، عندما أصبحت السيارة في متناول يد الغالبية العظمى من سكان بعض المدن وأيضاً عندما أصبحت معظم مناطق المدينة غير جاذبة كمكان يحقق متعة قديمة لدى الإنسان، ومع ذلك لا تزال مسألة عبور المشاة جزءاً أساسياً في نسق الدورة في المدينة الحديثة، ونظراً لأهمية عنصر المشاة داخل نسق دورة النقل في المدينة، صممت خطط النماذج الحديثة للمدن مثل خطة "الجاردين سيتي" ومدن "الجرين بيلت" في أمريكا، وأيضاً في المجتمع المحلي بحيث يتوفر لها دورة داخلية للمشاة إلى جانب الممرات في مناطق التسويق والأحياء التجارية، وأصبح واضحاً أنه من خلال بعض الإصلاحات أو التحسينات التي تدخل على تخطيط تسهيلات انتظار السيارات وتبسيط دورة مرور وسائل النقل في المناطق السكنية والأحياء التجارية، تعود مواقع سير المشاة إلى ما كانت عليه كعنصر فعال وجذاب في نسق الدورة الحركية في المدينة، فإن من المحتم أن تقدر مساحة المنطقة التي تخصص للسير على الأقدام وفقاً لكثافة سكان المنطقة التي تخدمها.

حيث يرى أن حوالي نصف أو ثلث سكان المبنى الواحد عادة ما يستخدمون هذه الممرات في وقت واحد، لذلك فإنه إذا ما أمكن تبسيط ارتباط شوارع المنطقة التجارية في المدينة عن طريق إقامة منتزهات صغيرة للمشاة داخل مراكز التسويق ويمكن لدورة المشاة أن تصبح أكثر ملائمة ومنتعة وأقل خطراً¹.

وعلى الرغم من ظاهرة الإقبال المتزايد على ملكية السيارات في المدن، إلا أنه بمقدورنا أن نعتبر أن كل سكان المدينة يعتبرون مشاة سواء كانوا ملاكاً لسيارات أم لا، أو بعبارة أخرى على الرغم من صعوبة تقدير حجم المشاة في المدينة تقديراً كمياً بدقة إلا أنهم أصحاب السيارات المنتظرة في مواقع الانتظار وأصحاب السيارات الذين يتركون سياراتهم بالمنزل مستخدمين وسائل النقل العامة، ويضاف إليهم صغار السن والعجزة والمعوقين وغير القادرين سواء على امتلاك السيارات أو قيادتها.

¹ - السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص 226.

وحق قد يلقي مبدأ الفصل الفيزيقي بين المشاة و أصحاب السيارات قبولا نظريا واسعا، إلا أنه لا تزال هناك العديد من الصعوبات التي تواجه إمكانيات التطبيق العلمي لهذا المبدأ الأمر الذي يجعل مشكلة عبور المشاة مشكلة لا تقل أهمية وخطورة عن غيرها من مشاكل النقل الحضري السابقة.

○ التكاليف العالية لمستعمل النقل العمومي:

تمثل ارتفاع نفقات النقل وبهاظته مشكلة لا تقل في أهميتها عن سابقتها، ولقد تم وضع العديد من المقاييس التي استخدمت في مجال التحديد الإجرائي لنفقات النقل بالنسبة للسيارات، وتأتي في مقدمة هذه التكاليف ارتفاع أسعار الوقود ارتفاعا سريعا، وترتبط هذه المشكلة بمشكلة الاختناق ارتباطا وثيقا إذا وضعنا في الاعتبار حقيقة أنه كلما ازدادت سرعة السيارات كلما قلت كمية استهلاكها للوقود، وانخفضت بالتالي التكاليف الكلية لكل ميل في الساعة زد على ذلك أوجه الإنفاق الأخرى كالصيانة والإصلاح والتأمين والضرائب الأمر الذي يجعل من امتلاك السيارة عبئا ضروريا إضافيا حتمته ظواهر النمو والامتداد الحضري على سكان المدينة أو المسافرين إليها لهدف من الأهداف.

وإلى جانب ارتفاع تكاليف التشغيل الخاصة لمستعمل وسيلة النقل فيجب أن يتوافر لدينا الاهتمام أيضا بتكاليف الخدمة المقدمة له، ومن الواجب علينا أن لا ننسى أن معظم خدمات النقل سواء أتت هذه الخدمات من القطاع العام أو الخاص، فهي أعمال تجارية ويجب أن تجرى على أنها كذلك، مع ملاحظة أنه عندما تتصف الخدمة بأنها عامة، فإنه من الضروري ألا تمثل حملا ثقيلًا على مصادر الدخل المثقلة بالضرائب، أما إذا كانت خدمة خاصة فعليها أن ترد الربح إلى صاحبه من حملة الأسهم وغيرهم من المستثمرين المتنافسين في مجالات الاستثمار الأخرى¹.

وقد عنى بعض الباحثين مؤخرا بإبراز أهمية الأساس الاقتصادي لمشكلة النقل في المدينة وخالصة ذلك أن معظم الإنفاق على خدمات النقل في المدن لا يقوم على أساس فائدة مجموعة محدودة من المنتفعين وإنما يعد خدمة للمجتمع كله، وبالتالي لا يجب أن يتحمل

- السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص ص 226-228¹.

سكان المدن فقط بالتكاليف هذه الخدمات وإنما تؤديها الحكومات المركزية من الميزانية العامة التي تدخل فيها مشكلات النقل في المدن كمنافس للخدمات الأخرى المختلفة. ففي الوقت الذي ارتفع فيه معدلات عائد التشغيل خاصة في مجال النقل العام ترتفع معدلات الإنفاق بما يزيد على ثلاثة أضعاف هذا العائد، إن أجور العمالة المستخدمة في هذا المجال إلى جانب تكاليف الصيانة والوقود تمثل كلها ضغوط مالية ثقيلة تقع على كل مؤسسات النقل العام، وحيث لا يمكن تصور استمرار أي نشاط في أداء مهامه عندما تستمر التكاليف في الارتفاع عن معدلات عائدة، تتجسد المشكلة على نحو أكثر وضوحا في معادلة أكثر صعوبة، وإن استقبل هذا القطاع الحيوي سوف يتوقف إما على زيادة في العائدات الأمر الذي يعني ارتفاع نفقات النقل بالنسبة للمستهلك وإما على نقص التكاليف بهدف تحقيق عائد أفضل مما يعني بدوره تدهور مستوى الخدمة المقدمة.

○ التلوث البيئي:

يعتبر التلوث الذي تنتجه السيارات أكبر مشاكل تلوث البيئة الحضرية ونجد التلوث الناتج عن عوادم السيارات يأتي في المرتبة الثانية بعد التلوث الناتج عن المصانع والتدفئة المنزلية، وبوجه عام تساهم السيارات في تلوث الهواء لأنه عندما يعمل موتور السيارة ينتج عن احتراق الوقود عدة عوادم من أهمها أول أكسيد الكربون وأكسيدات النتروجين والهيدروكربونات غير المحترقة أو المحترقة إحتراقا جزئيا فقط والرصاص، وسنتناول كل عنصر من هذه العناصر:

○ أول أكسيد الكربون:

فهو ينتج عن اتحاد ذرة الكربون مع ذرة الأكسجين نتيجة لعدم احتراق الوقود إحتراقا كاملا، ويكون غازا ساما جدا، ويتحد أول أكسيد الكربون مع الهيموجلوبين في الدم مكونا مركبا ثابتا يعوق الدم عن القيام بوظيفته الأساسية من حيث نقل الأكسجين في سائر أجزاء الجسم، ويقال أن نسبة أكسيد الكربون في شوارع المدن الحديثة لم تصل إلى المستوى الذي قد يؤدي فيه إلى قتل الإنسان أو إحداث عجز به ولكنها كثيرا ما تزيد على النسبة المسموح بها في المصانع، وهو أمر يشكل خطرا متزايدا يوما بعد يوم¹.

- السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص 231¹.

○ عنصر الرصاص:

معروف أن نسبة ما من الرصاص يجب أن تضاف إلى البنترول لكي يحترق بسرعة أقل، وبحيث تتم عملية الاحتراق بسهولة أكبر وبالطبع تضاف هذه المادة إلى البنزين المستخدم كوقود للسيارات في جميع أنحاء العالم ومن هنا نجد أن الرصاص المنبعث من عوادم السيارات مع غازات أخرى أصبح ظاهرة مألوفة في جميع أنحاء العالم ليكون بذلك من أهم مصادر تلوث الهواء في عالم اليوم.

ويتعرض سكان المدن بصفة خاصة لنسب غير طبيعية من الرصاص نظرا لمعدلات الزيادة المستمرة في عدد السيارات في المدن ومن ثم تفوق نسبة تراكمه في جسم سكان المدينة المعدل المسموح به، وحيث أن السموم الناتجة من الرصاص تتراكم في الجسم لذلك يعتبر الرصاص أسوأ العوادم المنبعثة من السيارات للصحة حيث أن هذه الجرعات الصغيرة من الرصاص التي تتراكم بالتدرج في الجسم يمكن أن تصل نسبتها إلى حد معين وأن تسبب تسمما للإنسان.

أما الغازات الأخرى المنبعثة من السيارات فهي خطيرة بوضعها الراهن، فعلى الرغم من أن أكسيدات النتروجين تعد من الغازات السامة إلا أنها تنبعث

بكميات صغيرة جدا تقل كثيرا عن المعدل المصرح به للتعرض اليومي، فلقد أوضحت التجارب التي أجريت على الحيوانات أنها تسبب سرطان الجلد¹.

وهكذا منذ أوائل الستينات، اعترف العالم الحديث بالسيارات كأكبر و أخطر عامل يساهم بقدر كبير في تلوث الهواء في المدن، فلقد تبين أنه في كل المناطق الحضرية كانت تسهيلات النقل السائدة بها هي مصادر رئيسية لأول أكسيد الكربون، والهيدروكربون وأكسيد النيتروجين إلى ما يعرف باسم الجسيمات الدقيقة والمنبتقة مثل الرصاص ومركبات الكبريت التي تأتي من المصادر السابقة وتعتبر الضوضاء هي المشكلة الثانية التي تحمل خصائص مشابهة لمشكلة تلوث الهواء إذ لها نفس القدرة على الانتشار في البيئة الحضرية تحت تأثير وسائل النقل. فقد تبين أن الضوضاء مشكلة مثيرة للأعصاب بل ربما تكون على المدى البعيد من العوامل الضارة بصحة الإنسان، وفي هذا الصدد ميزت اللجنة بين خمسة

- السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص 232.¹

أنواع رئيسية من الضوضاء التي تصدر عن حركة السيارات هي الضوضاء الصادرة عن عملية التشغيل مثل صوت المحرك وجهاز نقل الحركة في السيارة، ونقل أو تغيير السرعة وأبواق السيارات وصرخات الفرامل، ودفع الباب بقوة، وكانت وسائل النقل على اختلاف أنواعها تساهم في إحداث الضوضاء مثلاً القطارات صوت الاحتكاك بالسكك الحديدية والدرجات النارية فكل هذه الوسائل تساهم في إحداث نوع من الضوضاء خاصة داخل المدن بصفة كبيرة.

8. مواجهة المشكلة:

من العرض السابق يتضح لنا أن النقل لا يثير مشكلة واحدة بل يثير مجموعة من المشكلات المعقدة والمرتبطة، فتزايد الازدحام في شوارع المدينة مثلاً وطرقها الرئيسية أمر يرتبط بزيادة وقت الرحلة ونفقاتها وارتفاع معدلات الحوادث واستهلاك الوقود وزيادة التعب والتوتر والملل، كما أن زيادة الإقبال على ملكية السيارة الخاصة وتدهور مستويات الخدمة والإدارة في نسق النقل العام أمر يؤدي بدوره إلى مشكلات كالانتظار ومشكلات عبور المشاة، وترتبط هذه وتلك بمشكلات تغير قيم الأرض وأنماط استخدامها وزيادة معدلات تلوث البيئة والضوضاء وغيرها من مشكلات فرعية¹.

ف نجد في هذه الدراسة نحاول أن نصل إلى فهم لهذه المشكلات استناداً على معطيات البحوث التي أجريت من قبل ومن بعض الحلول التي اقترحها الباحثون في مجال النقل نذكر ما يلي:

1.8. التدخل الحكومي:

أنه من الخطأ الفادح أن نتصور أن دراسة مشكلات النقل في حدود ما يعرف باسم المسافة الاقتصادية فقط بحيث يقتصر تحليلاتها على بحث النفقات وتقدير الأرباح، فهناك بعد آخر يؤثر في توفير إمكانيات وتسهيلات النقل وتحديد أسعارها، وهو ما يعرف باسم السياسة الحكومية للنقل والتي غالباً ما تتجاوز كل هذه الاعتبارات الاقتصادية.

وتولت الحكومة اهتماماً متزايداً لتخطيط سياسة النقل لأسباب اقتصادية وسياسية واجتماعية، فمن ناحية يعتبر النقل مقوماً أساسياً من مقومات النسق الاقتصادي للبلد لأنه يشكل الجانب الأكثر أهمية في تكوين البنية الأساسية للمجتمع.

- وليام هاواي، مقدمة في هندسة النقل، مطبعة الملك سعود، د.ب.، 1999، ص 132.¹

وبعيدا عن الاعتبارات السياسية والاقتصادية تعتبر خدمة النقل خدمة اجتماعية حيوية أكثر منها مسألة تتعلق بالربح والمنفعة الاقتصادية، ونتيجة لذلك تحرص الحكومة على التدخل لتوجيه سياسة النقل في البلاد، ويصبح تدخلها هذا أهم عامل لحسم مسألة التنافس بين الأشكال المختلفة لخدمات النقل، والمثال على ذلك المساعدات التي تمنحها الحكومة لخطوط السكك الحديدية، وخدمات النقل.

وهناك شكلان من أشكال المعونات الحكومية لتوفير هذه الخدمات وأولهما الإعتمادات المالية التي تقدمها على نحو مباشر لتغطية النفقات والخسائر، وثانياً المساعدات غير المباشرة في شكل تحديد أو فرض تعريفات موحدة على نسق النقل والذي يضمن دعم الخطوط أو الهيئات التي تحقق أرباحاً مرتفعة.

لقد كانت هذه المساعدات بمثابة الخطوة الأولى نحو تحويل الميزانية إلى وسائل النقل المختلفة يمثل اعترافاً رسمياً بأهمية الدول الذي تلعبه وسائل النقل العامة في المناطق الحضرية وبمشروعية المساعدات الحكومية في هذا المجال¹.

2.8. خطوط وسياسات النقل:

تعتبر نماذج تخطيط النقل مطلوباً ضرورياً لأنها ببساطة توفر تصوراً مستقبلياً عن احتياجات السفر والتنقل داخل المناطق الحضرية وخارجها، ولعل الهدف النهائي من هذه العملية يتمثل في تمكين أجهزة التخطيط من صياغة ورسم الخطط والسياسات التي تحاول أن تحقق التوازن بين العرض والطلب فيما يتعلق بتسهيلات النقل. غير أن طبيعة الخطط والسياسات التي توضع لأي منطقة بعينها تعتمد على حد كبير من الأهداف الخاصة التي تحدد لها.

وهناك المبادئ التي يجب إتباعها عند إعداد خطط النقل الحضري ويمكن إيجازها باختصار على النحو التالي:

○ التخطيط الهادف للنقل لا يمكن أن يتحقق إلا في السياق الأشمل لتخطيط استخدامات الأراضي الحضرية.

¹ - وليام هاواي، نفس المرجع، ص 133.

- أنه من الأهمية بمكان التنسيق بين خطط النماذج المختلفة بين النقل العام والخاص وبين الركاب وشحن البضائع وبين النقل داخل المدن وخارجها.¹
- اعتمادا على كثافة المنطقة الحضرية، فهناك حد مطلق لحجم حركة المرور التي يمكن للمدينة أن تستوعبها من الناحية الفيزيائية لذا فإنه تتجاوز فيه الحاجة أو الطلب على استخدام السيارات الخاصة.
- سيظل النقل العام يلعب دورا هاما في تحقيق التوافق بين مطالب الحركة والانتقال. إن هناك اعترافا متزايدا بضرورة أن تكون خطط وسياسات النقل جزء متكامل من مجموعة إستراتيجية شاملة من السياسات التي تعني بكل جوانب التنمية الحضرية لذلك فإن اختيار خطة بعينها يجب أن تتم في ضوء تقييم دقيق وواعي لمجموعة المكاسب الكلية التي سوف تحققها كل قطاعات المجتمع المحلي.
- فلنقل دور هام في تحقيق البناء الحضري وتطويره وذلك على الاعتماد على أنماط استخدام الأرض أمر معترف به على نطاق واسع كأساس تستند إليه كل محاولة لتحليل وتخطيط مشاكل النقل الحضري

3.8. النهوض بمستوى النقل الجماهيري (العام):

نادى خبراء المرور بضرورة تطوير نسق للنقل تأخذ فيه وسائل النقل الجماهيرية دورها ومكانتها جنبا إلى جنب مع وسائل النقل الخاصة، وإن الصعوبات التي تواجه عملية الاختيار بين النقل الخاص والنقل الجماهيري تنجم في الأصل عن حقيقة أن السيارة الخاصة تتيح لمستخدميها مزايا عديدة من الراحة والمتعة والمرونة الخصوصية التي لا تتوفر لمستخدم وسائل النقل العام، ومع ذلك فإن كثير من المزايا التي توفرها السيارة الخاصة جاء على حساب نفقات اجتماعية وعامة متزايدة باستمرار مثل تخريب المجتمعات المحلية الحضرية عن بناء الطرق الحرة والعامة وتلوث البيئة والضوضاء وحوادث المرور، وفي حالات قليلة واستثنائية تستطيع وسائل النقل العامة أن توفر مستوى من الخدمة الذي يمكن أن ينافس التمتع بمزايا السيارة الخاصة، ومن أجل ذلك اتخذت العديد من الإجراءات لتحسين خدمات النقل العام والنهوض بمستواها لجعلها أكثر جاذبية لسكان المدن

- وليام هاواي، نفس المرجع، ص 134-137.¹

الكبرى، وكان من أهم هذه الإجراءات الارتفاع بمستوى التشغيل والأداء من خلال تحديد مسارات أو طرق خاصة لها، وتصميم ضوابط لحركة المرور تعطيها الأفضلية على السيارات الخاصة.

4.8. هندسة المرور:

ولأن تخطيط شوارع المدينة مسألة هامة لكي تتفق مع حركة المرور عليها ظهرت هناك عدة طرق لضبط تسيير وسائل النقل في شوارع المدينة، وترف عملية تقدير وإدارة هذه الضوابط باسم هندسة المرور.

والواقع أن مهندس المرور يجد نفسه في موقف السيطرة على حركة المرور التي لا يمكن مقاومتها وخاصة أثناء صعوبات الاختناق المحكم، وتتضمن هندسة المرور عددا من الوسائل التي يعرفها ساكن المدينة مثل إشارات (قف، اذهب، عند تقاطعات الطرق وتحديدات السرعة وخطر الانتظار وصفارة رجل الشرطة، وحزام الأمان، والخطوط البيضاء والصفراء التي ترسم على الطرق والأرصفة لتحديد مسارات السيارات والأفراد) ولذلك توصف هذه الوسائل بأنها مسكنات وليس حلولا للمشكلة، إنها في الحقيقة إجراءات تتعامل بها مع مشكلات المرور في شكل معالجة أولية، بحيث أن تحويل السير في اتجاهين إلى السير في اتجاه واحد يعتبر نظاما مألوفا يضطر إلى استخدامه مهندس المرور من أجل تحديد مسارات حركة المرور وتجنباً للمخاطر التي تحدث نتيجة تغيير اتجاه السيارات إلى اليسار أو في الاتجاه المعاكس، كما أن إشارات المرور مسألة ضرورية للسماح بمرور المشاة¹.

ويحتفظ مهندس المرور بكثير من المعلومات عن حركة الناس والمركبات فهو يقيس خدمة المراكز التجارية بحساب حركة المرور عن طريق حصر أعداد السيارات التي سجلت انتظارها في هذه المواقع، كما يحدد مدى كفاءة الشوارع الواسعة أو الجديدة أو الطرق العامة بتقدير حساب حركة المرور المحلية والخارجية، كما أن هناك أيضا الحاجة إلى إشارات المرور وتقدير مدى كفاءتها في تحديد مواقع خطر الانتظار أو الدخول أو الارتداد في اتجاه معاكس، وكل هذا يقدر من قبل مهندس المرور اعتمادا على ما جمعه من معطيات

- علي عبد العلي منعم حسن، مرجع سابق، ص 102.¹

فضلا عن ذلك يساعد شركات النقل العام في تحديد خط سير وسائل النقل الجماهيرية لنقل الركاب، وأهم ما تساهم به هندسة المرور في مجال النقل هو تنظيم حركة المرور والحد من مشكلة الانتظار والفوضى وخاصة داخل المدن.

5.8. تطوير شبكة النقل المستخدمة (الطرق السريعة والطرق الحرة):

مع زيادة امتداد المدن وارتفاع معدلات تزامنها، تضاءلت أهمية الطرق التقليدية التي كانت تربط المجتمعات المحلية ببعضها البعض، إذا لم تعد الطاقة المرورية لهذه الطرق تتلاءم مع تزايد الضغط الناجم عن زيادة وسائل النقل الحديثة كما ونوعا، وأصبحت حوادث هذه الطرق ناتجا مباشرا ومتزايدا للتقاطعات والمنحنيات وافتقارها إلى وضوح الرؤية لمسافات طويلة.

لقد مرت شبكة الطرق التي تستخدمها وسائل النقل العام الحضري بمراحل عدة حيث كان هناك في بداية الأمر، الطريق الرئيسي الأصلي الذي عرف باسم طريق البريد أو طريق الولاية، وقد خصص هذا الطريق للانتقال من نقطة معلومة إلى نقطة أخرى معلومة.

وبعبارة أخرى أصبح من الواضح أن المصدر الرئيسي لازدحام المرور هو تجمع حركة المرور المحلية وذات المسافات الطويلة في منطقة الأعمال المركزية والمناطق الفرعية التجارية والصناعية داخل المدينة. كما بات مؤكدا أن الفصل بين حركة المرور المحلية والسريعة مسألة ضرورية وحاسمة، ونتيجة لذلك اهتم المخططون بإنشاء طرق جديدة كطرق بديلة لحركة مرور السيارات الذي يطلق عليها حزام طرق الانتظار والممرات والطرق السريعة والحرة التي تتجنب أكثر الأماكن ازدحاما وتربط بين الشرايين الرئيسية لحركة المرور، فهناك ثلاثة وسائل تستطيع بها الطرق السريعة تجنب مراكز الازدحام هي:

- أن تقوم على أحد جوانب مراكز الأعمال.
- أن تعبر منطقة الأعمال بخط مباشر نسبيا على جسر بعيد عن أي حركة مرور عابرة¹.

○ أن تقام أسفل الشارع العادي في نفق مفتوح تحت منطقة الأعمال وتعتبر عملية إنشاء الطرق الحرة أهم تغيير طراً على تصميم شوارع المناطق الحضرية وذلك بهدف تجنب أخطاء وأخطار الطرق العامة.

فالطريق الحر هو في الأساس عبارة عن طريقين متوازيين لكل منهما مساراته الخاصة في اتجاه عكسي وفي استقلال تام وبعيد عن أي شكل من أشكال التقاطعات. فمع زيادة وتطور وسائل النقل قام الكثير من الخبراء ومهندسي الطرق في توسيع وتطوير شبكة الطرق من أجل تسهيل عملية المرور وبذلك التنقل.

6.8. تنظيم عبور المشاة وحركة السيارات:

ولأن أهم مظاهر الصراع بين المشاة والسيارات تحدث في مناطق التسويق المزدهمة فيركز مخطو المدن جهودهم على إيجاد وتطوير أماكن للتسويق بعيدة عن حركة المرور ولعل من أرخص وأبسط الطرق المتبعة لذلك هي عملية الترشيد الزمني باستخدام مساحة الطريق المخصص في مناطق التسويق بين المشاة والسيارات، كما أن هناك أسلوب آخر لحل المشكلة يتمثل في الاستبعاد التام والدائم لحركة مرور السيارات بعيدة عن مناطق التسويق ويتطلب هذا الأسلوب إدخال تعديلات جديدة على المواقع التجارية، وفي إيكولوجية المنطقة التسويقية ذاتها ذلك لأن كل المساحة الأرضية الواقعة بين واجهات المحال على جانبي الطريق تصبح متاحة باستمرار للمشاة.

7.8. سياسات لحل مشكلة الانتظار:

إن وسائل النقل المختلفة يجب أن تجد مكانا سواءا للوقوف أو الانتظار على الأقل عند بداية خطوط سيرها ونهاياتها، كما يجب عليها أن تجد مكان للراحة المؤقتة سواءا لأداء الأعمال أو للترويح أثناء رحلتها وتلك هذه مشكلة الانتظار.

ومن أجل إيجاد حل لهذه المشكلة فهناك عدة اقتراحات بديلة كل هذا التناقض الظاهري¹:

○ يستطيع صاحب السيارة على أن يترك سيارته بالمنزل ويحاول إيجاد وسيلة أخرى قد تكون أقل متعة ورفاهية للوصول إلى الجبهة التي يقصدها، ويحظى هذا الحل بقبول واسع الانتشار كما يمتاز بأنه يقلل من عدد السيارات المنتظرة في الطرق

الرئيسية، لأن هناك العديد من السيارات بلا فائدة أو ضيفة لأصحابها أغلب الأوقات.

○ يستطيع صاحب السيارة في المدينة أن يجد مكانا مناسباً للانتظار بالقرب من المكان الذي يقصده.

○ لا يزال أمام صاحب السيارة في المدينة اختيار أن يقود سيارته إلى أن يبلغ نقطة بداية ازدحام المرور ليوقفها في مكان ما ليستخدم وسيلة أخرى للنقل ولاستكمال رحلته، وينتج عن مثل هذا الإجراء الإقلال من نفقات وراحة صاحب السيارة وانسياب حركة المرور ومنع الاختناق، ويرى أن الإقبال على استخدام هذه الطريقة على نطاق واسع في المستقبل للحد من مشكلة الازدحام والانتظار خاصة.

9. علاقة النقل بالمجال الحضري:

النقل والمجال الحضري (المدينة) عاملين لا يمكن الفصل بينهما لأن السكن أو العيش يقتضي أن ينتقل الإنسان يوميا، ويكون ذات حركة دائمة.

ويمكن التأكيد في هذا أن تطور وسائل النقل والهياكل القاعدية ساهمت بشكل كبير في التوسع العمراني الذي تعرفه كل دول العالم بل خلقت في نفس الوقت مشاكل متعلقة بعملية توسيع المجال بين فضاء المدينة (التجارية والصناعية).

العلاقة الموجودة بين أنواع المدن والنقل الحضري قد ينتج عنها إشكالية معتمدة قد تسبب هذه الأخيرة فوضى عارمة في وسط المدينة ويصعب حلها¹.

يمكن اعتبار المدينة والتنقلات اليومية مسؤوليتين تنتج بعضهما البعض تخضعان لتأثير متبادل، فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال وتنظيمه وتوجيهه فإن التوسع العمراني للمدينة يخدم اللجوء المكثف لوسائل النقل الجماعي أو الفردي العام والخاص.

¹ - Cahier de germano, **Alger et ses transports (une histoire singulière)**, recherche urbaine sur l'Algérie, Paris, 1997, p24.

خلاصة الفصل:

نستخلص من هذا الفصل أن النقل من أهم عناصر الحياة اليومية للناس حيث يوفر لهم الحركة والانتقال بين الأماكن سواء داخل أو خارج المدينة، كما يعرف أنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة. كما أن للنقل دورا في تقوية العلاقة بين السكان واستعمالات الأراضي ونقل السلع والبضائع من مصدرها إلى أماكن تسويقها.

الفصل الثالث:

التنمية والمجتمع

تمهيد الفصل:

لنجاح التنمية المحلية سواء كانت اجتماعية أو اقتصادية أو ثقافية أو سياسية، فهناك عوامل فعالة تؤثر في نجاحها ومن بينها المشاركة بالمعنى الواسع للكلمة لدفع عمليات التنمية قدما، والقضاء على كافة المعوقات والتحديات المؤثرة على تراكم الفاقد التنموي إلا أن المشاركة لا تقتصر على مستوى الأفراد والجماعات والمؤسسات المختلفة فقط، وإنما على مستوى الأقاليم المحلية لأن نجاح التنمية فيها تضمن استمرارية نجاح التنمية الشمولية. فالتنمية تقوم على الابتكار والإبداع لمواجهة الاحتياجات الحقيقية للمجتمع المحلي وذلك فيما يتعلق بالتكنولوجية المستخدمة وتطويرها وتأصيلها لمصلحة المجتمع.

❖ مفهوم التنمية المحلية:

عبارة عن تحقيق زيادة سريعة تراكمية ودائمة عبر فترة من الزمن فتحتاج إلى دفعة قوية ليخرج المجتمع من حالة الركود والتخلف إلى حالة التقدم والنمو.

تعد التنمية بمفهومها العام عملية موجهة لصياغة بناء حضاري اجتماعي متكامل يؤكد فيه المجتمع هويته وإبداعه والتنمية بهذا المفهوم تقوم أساسا على مبدأ المشاركة الاجتماعية الفاعلة والإيجابية بدءا بالتخطيط واتخاذ القرار، ومرورا بالتنفيذ وتحمل المسؤوليات وانتماء بالانتماء بمرودات وثمرات مشاريع التنمية، وبذلك تكون التنمية وسيلة ومنهجيا يقوم على أسس عملية مدروسة لرفع مستوى الحياة، وإحداث تغيير في طريق التفكير والعمل والمعيشة في المجتمعات المحلية النامية مع الاستفادة من إمكانيات تلك المجتمعات المادية وطاقاتها البشرية¹.

إن التنمية المحلية جزء من التنمية القومية تتفاعل معها بدرجات متفاوتة، فهي نوع من تقسيم العمل في إطار السياسة العامة للتنمية الشاملة للمجتمع ككل، وخصوصا إذا كان المجتمع مترامي الأطراف يتميز بتعدد الأقاليم الجغرافية ذات الموارد والإمكانات المختلفة. وليس معنى ذلك أن التنمية المحلية ينظر إليها من خلال جزء متطور منعزل عن استراتيجيات التنمية بوجه عام، ولكن مشروعية هذه التنمية تنبع من إسهامها المتميز في المعاونة على مواجهة مشاكل المجتمع الكبير، فضلا عن مواجهة مشاكلها الإقليمية أو المحلية².

التنمية تعكس الصورة المحلية في كافة أبعاد الممارسة ولذلك نجد أن "Barker" 1991، يحدد التعريف بالتنمية المحلية على أساس: "أنها مجهودات تمارس بواسطة مهنيين بجانب المواطنين بهدف دعم العلاقات الاجتماعية في المجتمع، وتحفيز المواطنين للمساعدة الذاتية وتنمية الشعبية وتطوير أو إنشاء منظمات اجتماعية جديدة"³.

ويؤكد "Barker" على أن المواطنين يعاد صياغة اتجاهاتهم وتوجهاتهم من خلال التفاعل الاجتماعي الذي يتم في عمليات تنمية المجتمع.

¹ - احسان حفطي، علم اجتماع التنمية، دار المعرفة الجامعية، دب، 2006، ص 65.

- احمد مصطفى خاطر ، تنمية المجتمع المحلي ، المكتبة الجامعية ، الاسكندرية، 2000، ص20.

³ -Gereffe(x), Territoire en France ,ed Economica,Paris,1984,p146.

1. نماذج التنمية المحلية:

يصنف المهتمون بقضايا التنمية إلى ثلاثة نماذج رئيسية وهي:

أولاً: النموذج التكاملي

يتمثل هذا النموذج في مجموعة البرامج التي تنطبق على المستوى القومي، والتي تشمل كافة القطاعات الاقتصادية والاجتماعية وكذلك تشمل كل المناطق الجغرافية في الدولة. فهذا النموذج يحقق التوازن الإنمائي على المستويين القطاعي والجغرافي، ويحقق أيضا التنسيق والتعاون بين الجهود الحكومية المخططة، والجهود الشعبية المستشارة. ويقوم هذا النموذج على أساس استحداث وحدات إدارية وتنظيمية جديدة، بغرض توفير مؤسسات التنمية داخل المجتمعات المحلية والتي تشرف عليها جهاز مركزي منفصل عن الأجهزة الوظيفية القائمة على المستويات الإدارية، ويشترط لنجاح هذا النموذج:

- توافر شكل من أشكال الاتصال المزدوج خلال قنوات ثابتة ومستمرة بين الهيئة العليا المركزية والهيئات النوعية الوظيفية من خلال لجان دائمة أو مشتركة.¹
- توفر أشكال التسلسل في المستويات الإدارية والتنظيمية عن إدارة التنمية.
- توافر قدر من لامركزية اتخاذ القرارات والتنفيذ في إطار الخطة العامة للدولة.

ثانياً: النموذج التكيفي:

يتفق هذا النموذج في التنمية مع النموذج السابق في أن برامج كل منهما ينبثق على المستوى المركزي، وأن الخلاف بينهما هو أن النموذج يركز على عمليات تنمية المجتمع المحلي واستشارة الجهود الذاتية والاعتماد على التنظيمات الشعبية، وقد سمي هذا النموذج التكيفي لأنه لا يتطلب كما هو الأمر في النموذج التكاملي استحداث تغيير في التنظيم الإداري القائم، ذلك لأن هذا النموذج يمكن أن تنفذ في ظل أي نوع من التنظيمات الإدارية كما يمكن أن يلحق الجهاز التنظيمي المشرف على تنفيذها بأي جهاز إداري قائم.²

- أحمد مصطفى خاطر، نفس المرجع، ص 54- 55.¹
- السيد عبد العاطي السيد، مرجع سابق، ص 58- 60.²

وقد تلجأ كثير من الدول خاصة عقب استقلالها إلى هذا النوع من النماذج نظرا لندرة العوامل المادية والفنية بهذه المجتمعات، ولكن عندما تنتهي بتطبيق النموذج التكاملي حيث أنه هو القادر على تحقيق الأهداف القومية للتنمية الاجتماعية والاقتصادية.

ثالثا: نموذج المشروع

يطبق هذا النموذج في منطقة جغرافية معينة تتوافر فيها ظروف خاصة، ومن هنا جاء الاختلاف بينه وبين النموذجين السابقين، ومن أمثلة هذا النموذج: مشروع الجزيرة بالسودان، مشروعات توطين البدو في المملكة العربية السعودية. ويتفق هذا النموذج مع النموذج التكاملي في أنه نموذج متعدد الأغراض ولكن يطبق في منطقة جغرافية بعينها، في حين أن النموذج التكاملي يطبق على مستوى المجتمع ككل. ويرى بعض المهتمين بقضايا التنمية أن هذا النوع يمكن أن يكون بمثابة نموذج تجريبي واستطلاعي، ويطبق على المستوى القومي إذا ما ثبت نجاحه وفعالته في المناطق التجريبية¹.

2. التنمية المحلية والتخطيط الإقليمي

حين نهتم بقضايا التنمية المحلية فإننا نتعرض في المحل الأول لعمليات التغيير المخطط على المستوى المحلي، فالتخطيط هو الوسيلة الفعالة لبلوغ أهداف التنمية المحلية. ولكن قبل التعرض لأبعاد التخطيط الإقليمي ينبغي التعرف على الأسس التي يقوم عليها التخطيط السليم للتنمية المحلية ومثال ذلك ما يلي:

- أن يكون التخطيط واقعيا على أساس الموارد البشرية والمادية المتاحة.
 - أن يكون التخطيط شاملا ومتكاملا لمختلف الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية وذلك لتحقيق الأهداف المنشودة.
 - أن يكون التخطيط مرنا، بحيث يعاد تشكيله في ضوء التجربة والتقييم.
- نظرا لاختلاف المصادر الطبيعية واختلاف توزيعها على المناطق الإقليمية، تختلف درجات وطبيعة التنمية المطلوبة، لذلك يتطلب التخطيط السليم على المستوى القومي رسم خريطة واضحة المعالم وواقعية صالحة للتطبيق للمناطق الإقليمية (المحليات) طبقا للموارد المتاحة

- نبيل محمد توفيق السمالوطي، علم اجتماع التنمية، الهيئة المصرية للكتاب، الإسكندرية، 1974، ص ص 190 - 192.¹

والاحتياجات الأساسية المطلوبة. فهذا يؤدي إلى الإشارة بنمط التخطيط المحلي (الإقليمي) أنه يختلف عن التخطيط القومي من زاويتين: طبيعة التخطيط وأسلوب التخطيط. فالتخطيط المحلي (الإقليمي) للتنمية، تخطيط من أجل الجماهير يهدف إلى تنظيم أوجه النشاط المختلفة لهم، في كافة القطاعات، وعلى كافة المستويات، وهو الأمر الذي يتطلب تضافر جهود المسؤولين في الحكم المحلي كل منهم في تخصصه¹.

إلا أن هناك مجموعة من الصعاب تواجه عمليات التخطيط الإقليمي أهمها ما يتعلق بالتطبيق حينما يتم بطريقة رسمية لم يحددها القانون، في الوقت الذي تظهر فيه صعوبات أخرى ترتبط بظهور أنماط من الصراع بين قرارات المؤسسات المختلفة وما قد يفرضه الواقع.

لذلك لا بد من جهود محلية في التنمية أن تستقيم وتتوازن مع الجهود القومية للتنمية الاجتماعية ككل، ولا ينبغي أن تخط بين مركزية التخطيط للتنمية ومحلية التنفيذ وخصوصا في المجتمعات النامية، إلا إذا كان لتجربة أسباب عملية نموذجية يمكن تعميمه إذا ثبت بخاصة نجاحه في مناطق شبيهة بالمنطقة المحلية التي كانت محل التجربة. وفي هذا المجال يصر علماء التنمية على مبدأ التوازن والشمولية التنموية حتى يكون القضاء على التخلف والتقدم في طريق التنمية في جميع مجالات الحياة شاملا لكل الأنماط المجتمعية.

ويجب الإشارة عن أهمية البعد السيكولوجي في عملية التنمية المحلية والتخطيط الإقليمي حيث يتعاملا مباشرة مع الجماهير، ومن ثم يجب أن يشعر أفراد المجتمع أن القائمين بعملية التخطيط هم جزء من الجماعة الإقليمية التي ينتمون إليها.

فالتأكد على البعد السيكولوجي، ليس خروجاً عن المدخل السوسولوجي، ولكن طبيعة القيادة ومبادرتها والإدارة العملية وتوجهاتها، إذا كانت نابعة من الداخل وليس مفروضة من الخارج تكون أكثر فعالية، ومعنى ذلك أن الجهود لا بد أن توجه إلى خلق القيادات المحلية وتدريبها في المدى القصير لتحل محل القيادات التي تكون اجتماعيا وسيكولوجيا، غير قادرة على تفاعل واسع المدى في المجتمع المحلي.

- صلاح الدين نامق، نظريات النمو الإقتصادي، دار المعارف، مصر، 1967، ص ص 29-34.

وأیضا الإشارة إلى أهمية القوى البشرية في دفع عمليات التغيير والتنمية، خاصة إزاء العجز الواضح في الموارد الطبيعية في المجتمعات النامية، وغنى عن البيان أن قضية التخطيط في مجال القوى البشرية تحتل مركزا أساسيا في التخطيط المحلي. فالقوى البشرية هي قوى العمل التي تتمثل في مجموعة المهارات والقدرات الناتجة عن التعليم والتدريب لكل أنواعه، لذلك كان التخطيط للتنمية في هذا المجال يتضمن تحديد الكم ونوعية الإمكانيات والاتجاهات القائمة والكوادر المطلوبة.

والنتيجة المترتبة عن ذلك لمتطلبات التنمية في المجتمعات المحلية:

○ أن تكون السياسة المحلية النابعة من السياسة القومية، متجهة بالضرورة إلى تطوير الإنتاج في مختلف مستوياته الكمية والنوعية، بدراسة إمكانياته وحوافزه وتقييم إيجابياته وسلبياته للتخلص من الفاقد¹.

○ لا ينبغي أن تغيب لحظة عن أجهزة التخطيط واتخاذ القرارات التنموية، في ضوء أن التنمية المحلية هي جزء متكامل (عضوي) من التنمية المجتمعية الشاملة.

○ وهناك محاور الاهتمام لنجاح التنمية المحلية، وهي الطفولة والشباب والمرأة والتعليم، لأن كل هذه العوامل والموضوعات تعتبر أساسية أحيانا.

إن عملية احتواء الجماهير وحفزها للمشاركة في عملية التنمية تتطلب عمليات مسبقة، إذ ترتبط بالوعي والإرادة من أجل خلق البناءات السياسية اللازمة التي لا بد أن يتوفر لديها إمكان إنشاء القنوات السليمة لتسهيل عملية الاحتواء، بالتوعية والتعبئة الجماهيرية المتوازية مع المؤسسات المحلية المختلفة والعاملين في مجال تحقيق تنمية المجتمع المحلي وكذلك دعم تلك العملية بالإمكانيات التي تعاونها على التغلب على المعوقات والمشاكل، فإنها ستكون قوة دافعة لتحقيق المستهدف من التنمية المحلية في إطار التنمية القومية².

3. استراتيجية التنمية وسياستها محليا:

إن رسم أي استراتيجية لتنمية المجتمع المحلي يتطلب تطورا واضحا لطبيعة الأهداف المطلوبة، حتى يمكن رسم السياسات التي تتلاءم معها، وهذا لا يأتي إلا إذا كان تصورا واضحا لطبيعة النظام الاقتصادي والاجتماعي ككل، ونوع العلاقات وأنماط الاستهلاك

- السيد وائل، "فن التخطيط"، ترجمة راشد البراوي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1963، ص 150.¹
- السيد وائل، نفس المرجع، ص 151.²

ونماذج السلوك والاتجاهات وطبيعة المؤسسات الاجتماعية، ذلك لأن تنمية المجتمع المحلي هي جزء متكامل مع التنمية الاجتماعية الشاملة لأن أي انفصال أو ابتعاد عن المبادئ والأهداف يمكن أن تؤدي إلى تنمية غير متوازنة تخلق مشاكل على المدى الطويل.

إذا كان للخدمة الاجتماعية من دور فهو تنفيذ أو المعاونة على تنفيذ تفاصيل مشروعات السياسات التنموية العامة أو المحلية، وهي المشروعات المبرمجة التي تخصص أدوار معينة للعاملين من ميدانها مثل المهتمين بهذا الفرع يسمى (مهنة)، فلا يجب التخطئ رسم سياسات التنمية، ولذا يجب الإشارة إلى ما يلي:

- إن استراتيجية لتنمية المجتمع المحلي ينبغي أن تراعي التكامل بين جوانب التنمية المختلفة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في المجتمع ككل، وهذا بتدخل الدولة وتوجيهها المستمر.
- إن أي استراتيجية للتنمية المحلية لا بد وأن تضع في اعتبارها مسألة الخصوصية الاجتماعية والثقافية لكل مجتمع محلي والأبعاد الوظيفية التي تربطه بالمجتمع الكبير، فضلا عن وضوح دور الحكومة وسلطات المجتمع المحلي في عملية التنمية المحلية¹.
- وقد يترتب على غياب استراتيجية واضحة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية نتيجتان أساسيتان وهما: تناقض سياسات التنمية وأن تظل عمليات التنمية بعيدة عن الإقناع الجماهيري أو متخلفة عن المطالب الحيوية الأساسية لإحداث التغيير والتجديد في المجتمع المحلي ككل. فلهذا لا بد أن تكون للتنمية المحلية رؤية عملية تبدأ من العموميات وتنتهي إلى الجزئيات، ومن الملائم إنهاء المشاكل الكبرى سيؤدي آليا إلى إنهاء كثير من المشاكل الصغرى، التي كانت نتاجها مشيا لها.
- ضرورة الاعتماد في رؤية الدولة ولكن في المجتمع المحلي لا بد من أن تأخذ السلطات المحلية للتنمية بنفس مبادئ الاعتماد على الذات ولكن من خلال المعاونة والدعم الحكومي، ولهذا كان من الضرورة جمع كافة الإمكانيات للاستخدام الأمثل للموارد الطبيعية والبشرية المتاحة. إن الاعتماد الجماعي على الذات هو استخدام

- عبد الله محمد عبد الرحمن وآخرون، مرجع سابق، ص ص 166- 167- 168.¹

تكنولوجيا ملائمة، وتبسيط العملية الإنتاجية وتخفيض تكلفة الإنتاج، وكلها عوامل فعالة في تعزيز القدرة الذاتية المحلية، التي يمكن أن تنعكس بل ويمكن أن تتساند مع مصداقية مبدأ الاعتماد على الذات الشمولي.

4. أهمية التنمية المحلية:

تبدو أهمية التنمية من خلال:

- يشعر الفرد في ظل التنمية شعورا حقيقيا بوجود الدولة، حيث أن الرعاية تساهم في تحقيق معنى المجتمع أو الدولة، وهي تغرس في نفوس الأفراد الشعور بالوجدان الجماعي أو المشاركات الوجدانية الجماعية.
- تظهر أهمية التنمية في تحقيق وتأمين المجتمع أو الدولة وضمان استقراره وعدم جنوحه إلى الانحراف والالتجاء إلى المبادئ الهدامة التي من شأنها أن تشيع الفرقة بين أفرادها وتحقق في النهاية وحدة المجتمع المادية والمعنوية.
- تعتبر التنمية والانعاش الاجتماعي عاملا من عوامل تحقيق الارتقاء بالإنسانية ومعاييرها، فوظيفة الإنعاش تتعدى حدود القوميات للدول وبذلك يعتبر عاملا أساسيا في تقريب وجهات النظر بين مختلف الدول وتحقيق التفاهم بينها وإشاعة السلام بين ربوعها.
- تغرس فكرة التنمية بين أفراد المجتمع الفضائل الروحية والمعايير الأخلاقية والمعاني الإنسانية الريفية التي من شأنها الرقي بوعي المجتمع وحساسية الأفراد وأذواقهم.
- وتأتي أهمية تنمية المجتمع المحلي من حيث أنها وسيلة المجتمعات النامية لمحاولة اللحاق بركب الدول المتقدمة وتعويض فترة التخلف وهي إذا كانت تمارس في المجتمعات الحضرية والريفية على قدم المساواة¹.

¹ - عبد الحميد أحمد رشوان، التنمية اجتماعيا، ثقافيا، إقتصاديا، سياسيا، إداريا، بشريا، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2009 ص ص 59-62.

5. تنمية المجتمع المحلي:

1.5. التعريف بتنمية المجتمع المحلي:

إن تنمية المجتمع هي مجموعة من العمليات التي تستهدف مساعدة المجتمع لكي يتعرف بنفسه عن كيفية تحسين ظروفه الحياتية وتوفير مزيد من الرعاية لمواطنيه سواء في الحاضر أو المستقبل، وبالنسبة للأخصائي الاجتماعي هي استراتيجية مأمونة لزيادة قدرات وإمكانات أعضاء المجتمع من خلال عملية المشاركة من داخل المجتمع نفسه في كافة مراحل العمل والتي تهتم بأمرين وهما:

- تحقيق أهداف ملموسة، وفي نفس الوقت دعم الخصائص الاجتماعية داخل المجتمع والتي قد يكون من أهمها دعم القدرات القيادية داخل المجتمع وبين المواطنين¹.
- لقد ظهر المفهوم لأول مرة في إطار الأمم المتحدة عام 1950، وفي عام 1953 أقامت الأمم المتحدة نوعاً من التنسيق بين وكالاتها المتخصصة في موضوع تنمية المجتمع المحلي، وقدمت تقريراً هاماً للمجلس الاقتصادي والاجتماعي في عام 1955 عن التقدم الاجتماعي الذي يمكن حدوثه من ممارسات تنمية المجتمع المحلي.

- ولقد تعددت المحاولات لتقديم مفهوم لتنمية المجتمع المحلي ونذكر منها:
 - عرفت الأمم المتحدة عام 1956 تنمية المجتمع المحلي بأنها: " مجموعة المداخل والأساليب الفنية التي تعتمد عليها المجتمعات المحلية كوحدات للعمل والتي تحاول أن تجمع بين المساعدات الخارجية وبين الجهود الذاتية المحلية المنظمة بشكل يوجه محلياً لمحاولة استشارة المبادئة والقيادة في المجتمع المحلي باعتبارها الأداة الرئيسية لإحداث التغيير"².

- ويعرف "كاندوكا" تنمية المجتمع المحلي بأنها: "تشمل على عملية مركبة وبرنامج ذا أغراض عدة، فهي كعملية تهدف إلى أن يتعلم الناس وتحثهم على المساعدة الذاتية وتنمية قادة محليين إيجابيين، وتضع في أذهان الريفيين الشعور

- محي الدين صابر، الحكم المحلي وتنمية المجتمع، مركز تنمية المجتمع في العالم العربي، سراسر اللبان، 1923، ص 154. ¹
²- محمد عبد الفتاح محمد عبد الله، "تنمية المجتمعات المحلية من منظور الخدمة الاجتماعية"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 33.

بالمواطنة وفي أذهان الحضاريين روح الشعور بالمدينة، وتدعم الديمقراطية لدى القاعدة العريضة من المواطنين في المجتمع، وهي كبرنامج ذو أغراض متعددة وتنمية المجتمع الحضري فتشمل على نفس الأنشطة ولكن بشكل واسع¹.

○ ويعرفها الدكتور "عبد الباسط حسن" بأنها كمدخل تهدف إلى إحداث تغيرات اقتصادية واجتماعية وثقافية مقصودة عن طريق الاستفادة بالطاقات والإمكانيات الموجودة بالمجتمع، و الاعتماد على الجهود المحلية، والتعاون بينها وبين الجهود الحكومية في تنفيذ البرامج الموجهة نحو تحسين الأحوال المعيشية للأفراد على أن يأتي هذا التعاون نتيجة فهم واقتناع².

○ ويعرفان أيضا الدكتوران "عبد المنعم شوقي" و "علي فؤاد": تنمية المجتمع المحلي بأنها: "عملية تغيير مقصود، تتم نتيجة تخطيط وسياسة مرسومة بهدف الوصول إلى أهداف معينة في حدود الإطار العام لخطة الدولة"³.

○ ويحدد الدكتور "سعد الدين إبراهيم" المفهوم بأنه "انبثاق ونمو كل الإمكانيات والطاقات الكامنة في كيان معين شكل كامل وشامل ومتوازن سواء كان هذا الكيان هو فرد أو جماعة أو مجتمع ..."⁴.

2.5. عملية تنمية المجتمع المحلي (مراحل إجرائها):

يمكن النظر إلى تنمية المجتمع المحلي على أنها عملية دراسة تجريبية لأحوال ذلك المجتمع، وتساهم تلك الدراسة في التعرف على جوانب المجتمع المحلي ومشكلاته، وحجم إمكانياته التي يمكن تسخيرها في علاج هذه المشكلات.

ويضع "كارل تايلور" (Taylor) خمس خطوات أو مراحل لهذه العملية تنضح فيما يلي:

○ المناقشة المنظمة والعلمية للحاجات المشتركة بالنسبة للمجتمع المحلي، ذلك النوع من المناقشة يساعد على تنظيم الجهود الفردية وتنسيقها بشكل يمكن الاستفادة منه في تنمية المجتمع المحلي.

- فاروق محمد عدلي، دراسات في التنمية الاجتماعية والاقتصادية، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، 1982، ص 64.¹
- عبد الباسط محمد حسن، التنمية الاجتماعية، مكتبة وهبة، القاهرة، 1977، ص 137.²
- عبد المنعم شوقي وآخرون، محاضرات في التنمية الريفية، مكتبة القاهرة الحديثة، د.ب، د.ت، ص 76.³
- سعد الدين إبراهيم، نحو نظرية سوسيولوجية للتنمية في العالم الثالث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1977، ص 67.⁴

- التخطيط المنظم وذلك لتنفيذ ما تم مناقشته في الخطوة الأولى، فبعد المناقشة المنظمة في برنامج معين كتنظيم الأسرة مثلا ترسم خطة متكاملة لتنفيذه.
- التعبئة الكاملة والاستخدام الأمثل لكل الطاقات الفيزيكية والاقتصادية والاجتماعية للمجتمع المحلي.
- محاولة تحقيق أكبر قدر من التحسينات المدخلة على المجتمع المحلي.
- والخطوة الأخيرة في عملية تنمية المجتمع المحلي هي محاولة تغذية المشروعات بعضها ببعض، فإذا حقق أحد البرامج نجاحا فإن عائد ذلك النجاح ينبغي أن يستعمل في النهوض ببرامج مجتمعية أخرى¹.

3.5. عناصر عملية تنمية المجتمع المحلي:

- إن هناك عناصر أساسية لتلك العملية تتلخص في:
- يجب أن تتوافق الأنشطة المبذولة في المجتمع، مع الحاجات الأساسية له، بحيث تكون الأولوية للمشروعات التي تهم الأفراد في حياتهم مباشرة.
 - ينبغي أن تتحقق التحسينات المحلية من خلال مجهودات تبذل أولا في ميادين مستقلة ثم تتكامل في إطار خطة واحدة.
 - أن تنمية المجتمع المحلي تهدف إلى زيادة فعالية لأفراده في المشاركة الإيجابية في البرامج الإنمائية لمجتمعهم.
 - للنهوض بمشروعات المجتمع المحلي ذاتية التمويل والإدارة، ينبغي أن تقوم الحكومة بتشجيع هذه المشروعات ماديا وأديبا.
 - ضمان برنامج تنمية المجتمع المحلي داخل الإطار القومي، يحتاج إلى تبني سياسات متنسقة وترتيبات إدارية محددة لنمو ذلك المجتمع.
 - يجب أن يسير التقدم الاجتماعي والاقتصادي للمجتمع المحلي في خط متوازي مع المجال القومي الواسع.
 - يجب أن تتوفر أسس موضوعية في القيادة المحلية التي ترعى عملية التنمية في المجتمع مثل: الإدماج الكامل في المجتمع والتشجيع والتدريب¹.

- حسن عيد، دراسات في التنمية والتخطيط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، دبت، ص 63-64¹.

4.5. ركائز تنمية المجتمع المحلي:

تتلخص ركائز التنمية في الآتي:

- اشتراك أعضاء البيئة المحلية في التفكير والعمل على وضع وتنفيذ البرامج التي تهدف إلى النهوض بهم وذلك عن طريق إثارة الوعي وإقناعهم بالحاجات الجديدة وتدريبهم على استعمال الوسائل الحديثة في الإنتاج، وتعويدهم على أنماط أخرى وجديدة من العادات الاقتصادية والاجتماعية مثل الادخار و الاستهلاك، لأن المشكلات التي تواجههم بسبب عدم اشتراك الأهالي مع السلطات العامة في برامجها.
- تكامل مشروعات الخدمات والتنسيق بين أعمالها وبين المشروعات التي أقيمت أساسا لحل وعلاج مشكلات المجتمع.
- الإسراع بالوصول إلى النتائج المادية الملموسة للمجتمع، ويجب اختيار المشروعات ذات العائد السريع، وقليلة التكاليف، والتي تسند في الوقت نفسه حاجة اجتماعية قائمة (كالخدمات الطبية والإسكان ومشروعات إنتاجية)، فعامل هذه القاعدة هو كسب ثقة أبناء المجتمع فهذا لا يحصل بأن يكون هناك فائدة أو منفعة ملموسة يحصلون عليها من جراء إقامة مشروع اجتماعي أو اقتصادي في مجتمعهم، إذن الثقة في فعالية برامج التنمية الاجتماعية المحلية مطلب ضروري وجوهري لإنجاحها.
- الاعتماد على الموارد المحلية للمجتمع سواء كانت هادية أو بشرية، ويؤدي ذلك إلى نفع اقتصادي من حيث التقليل من تكلفة المشروعات ويعطيها مجالات وظيفية أوسع، وتعتبر عملية الاعتماد على الموارد المحلية للمجتمع من أساليب التغيير الحضاري وذلك يتم عن طريق إدخال الأنماط الحضارية الجديدة².

- حسن عيد، نفس المرجع، ص ص 74-75.¹
- محي الدين صابر، قواعد التنمية الاجتماعية، مجلة تنمية المجتمع، العدد الثاني، د ب، 1963، ص 71.²

5.5. خصائص تنمية المجتمعات المحلية: ونحددها فيما يلي:

- تهتم تنمية المجتمع المحلي بكل سكان المجتمع وليس جماعة أو فئة من الناس، ومع ذلك ليس بالضرورة أن يشارك كل سكان المجتمع في المشروعات والبرامج المجتمعية.
- تركز تنمية المجتمع على كل جوانب حياة المجتمع وعلى جميع احتياجاته.
- تقوم تنمية المجتمع على فلسفة الجهود الذاتية.
- تطلب تنمية المجتمع ضرورة توافر المساعدات الفنية والتي تكون في الغالب في شكل (معاونات مالية، عاملين) وذلك من الجهات الحكومية والمنظمات التطوعية سواء داخل الدولة أو خارجها.
- تتطلب تنمية المجتمع بالضرورة تعاون النظم المختلفة، ولذلك تتضمن محاولة كاملة لجعل الخدمات ذات فائدة¹.
- كما تهتم أيضا تنمية المجتمع بكل من أهداف الإنجاز التي تركز على التنسيق والانسجام للأعمال المقابلة للاحتياجات المعينة وكذا مساعدة الناس على النمو وتعمل على تقوية المشاركة والتوجيه الذاتي والتعاون.
- تنمية المجتمع عملية تعليمية، تهتم بتعليم الناس خطوات إنجاز حتى يمكن الاعتماد على أنفسهم في إنجازهم دون مساعدات من الجهات المسؤولة.
- أن تنمية المجتمع تتم عن طريق تحديد فترة زمنية للعمل وهي لا تتم بطريقة عشوائية فهي عملية أكثر منها برنامج.
- تنمية المجتمع تتمسك بمبدأ حق تقرير المصير، فهي أساسا تعتمد على الديمقراطية في فلسفتها، وهي تتمسك بأفكار قيام السكان أنفسهم بالضبط والتحكيم في شؤونهم وشؤون مجتمعهم المحلي، وتقوم على إتاحة فرص الحرية للأفراد والجماعات وتطبيق اللامركزية ومشاركة المواطنين على أوسع نطاق².

- محمد عاطف غيث، علم الاجتماع، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2009، ص 147.¹
- محمد عبد الفتاح محمد عبد الله، مرجع سابق، ص 38-39.²

6.5 . مبادئ تنمية المجتمعات المحلية:

تقوم فلسفة تنمية المجتمعات المحلية على تحريك وتحرير طاقات المواطنين في المجتمع لتحقيق حياة أفضل، وعلى أساس إشباع احتياجاتهم باعتمادهم على أنفسهم. وقد قام العديد من الخبراء مجموعة من المبادئ الأساسية لتنمية المجتمعات المحلية تتمثل في:

حدد "نيلسون" (Nelson) وبعض زملائه في دراسة عن بناء المجتمع وتغييره مجموعة المبادئ التالية:

- أن المجتمع المحلي هو الوحدة الاجتماعية التي يمكن أن يشارك المواطنون من خلالها فيما يحدث بداخله من برامج إنمائية مشاركة فعالة.
- يحدث التقدم الاجتماعي عند حدوث نمو كافة أجزاء البناء الاجتماعي نموًا متوازنًا.
- أن يتخلل العمل الديمقراطي جميع مراحل وخطوات التنمية المحلية.
- ضرورة وجود قنوات اتصالية فعالة ومستمرة بين المواطنين وقيادتهم.
- تمثل العملية التربوية الأهمية الأولى في برامج التنمية المحلية.
- مراعاة ضرورة أن يكون البناء التنظيمي بناءً وظيفيًا وليس بناءً بيروقراطيًا بمعنى إمكانية تغييره وتعديله مع الظروف المتغيرة.¹

ويركز "مارشال كلينارد" (Marchal Clinard) على مجموعة المبادئ التي توصل إليها بعد العديد من الدراسات الميدانية في :

- أهمية استخدام المدخل الجماعي في مواجهة المشكلات الاجتماعية على مستوى الجماعات المحلية.
- يجب وضع الفروق بين المجتمعات المحلية.
- استخدام تنظيم اجتماعي جديد قادر على التعبير عن مصالح مختلف فئات المجتمع وعلى التخطيط لمشروعات التنمية المحلية.
- توظيف الجماعات التطوعية والتلقائية في خدمة برامج التنمية.

¹ - إبراهيم عبد الرحمن رجب، مفاهيم ونماذج تنمية المجتمع المحلي المعاصرة، مؤسسة الشرق الأدنى، القاهرة، 1988، ص ص 22-28.

○ استحداث تغييرات عميقة في صورة الذات لدى أهالي المجتمعات للقضاء على الاتجاهات الانهزامية.

○ ضرورة تقييم مساعدات من خارج المجتمع المحلي في المجالات المختلفة.

○ ضرورة توفر حد أدنى من اللامركزية في بعض الوظائف الحكومية¹.

هناك قاعدة أساسية لها صفة العمومية، يمكن أن يصل إليها الإنسان عن طريق الخبرة والمعرفة والمنطق أو باستعمال الطرق العملية كالتجريب والقياس ويمكن تحديد المبادئ التالية:

✓ التوازن:

وهذا المبدأ يهتم بجوانب التنمية وفقا لحاجة المجتمع، فكل مجتمع احتياجات تفرض وزنا أكبر بالنسبة للقضايا الأخرى. فالتوازن بين الخدمات لا يعني توزيع الاهتمام بها بنفس القدر بحيث تقسم موارد المجتمع على جميع القطاعات الخدمية أو السلعية بالمساواة في حين أن المجتمع يحتاج إلى بعض منها بدرجة أكبر وإنما التوازن بين درجات إشباع الاحتياجات في المجتمع.

✓ التنسيق:

وهو يهدف إلى توفير جو يسمح بتعاون جميع الأجهزة القائمة على خدمة المجتمع وتضافر جهودها وتكاملها بما يمنع ازدواج الخدمة أو تضاربها وتداخلها مما يهدر الجهود ويزيد من تكاليف الخدمات فهذا يؤدي إلى فشل جهود التنمية.

✓ الشمول:

ويقصد منه ضرورة تناول قضية التنمية من جميع جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وبجميع جوانب الحياة في المجتمع بصورة متكاملة بين الحاجات والرغبات².

✓ اشتراك المواطنين:

إن المشاركة تؤدي إلى أن تصبح الخدمة أكثر واقعية، وأقرب إلى حاجات الناس وأكثر تمشياً مع الثقافة المحلية. فضلا إلى اشتراك المواطنين في جهود التنمية يؤدي

- إبراهيم عبد الرحمن رجب، نفس المرجع، ص 1.30
- سيد أبو بكر حسنين، طريقة الخدمة الاجتماعية في تنظيم المجتمع، مكتبة الانجلو مصرية، القاهرة، 1974، ص 2.288

إلى مساندة الأهالي لهذه العمليات والاهتمام بها، وموازرتها مما يجعلها أكثر ثباتاً وأعم فائدة.

✓ التقبل والتوجيه:

والذي يعني به تقبل أخصائي تنمية المجتمع المحلي الذي يعمل فيه، وفقاً لظروفه وخبراته وإمكاناته المحدودة، وثقافته والقيم والمعايير الموجود بالمجتمع، كما أنه يجب أن يراعي الفروق الفردية بين أفراده وقياداته، والفروق الفردية بين المجتمعات المحلية المختلفة، وهذا لا يعني بانتقاد للمواطنين أو التسليم بالقيم والمعايير التي قد تعيق تقدم المجتمع وتنميته وإنما من أجل توثيق العلاقة بالمواطنين بجعلهم يتقبلون توجيهات أخصائي التنمية.

✓ الإستعانة بالخبراء:

تتطلب عملية التنمية إحداث تغيير في كافة جوانب الحياة مما يستوجب تكاتف كافة جهود المسؤولين في القطاعات المختلفة، وهذا يستلزم ضرورة رجوع أخصائي تنمية المجتمع إلى المختصين في كافة الجوانب.

✓ التقويم:

يجب أن يتولى أخصائي المجتمع عمليات التقويم بصفة مستمرة للتأكيد على مدى نجاح العمل الذي يقوم به وعليه تحديد أهداف عملياته بالتفصيل، ويشمل التقويم على ناحيتين هما:

- مدى التغيير الذي طرأ على المواطنين نتيجة لاشتراكهم في عمليات تنمية المجتمع.
- مدى التغيير الذي طرأ على المجتمع المحلي نتيجة لنفس العملية من مرافق ومشروعات وخدمات¹.

6. أهداف تنمية المجتمعات المحلية:

يمكن إجمال أهداف تنمية المجتمعات المحلية في :

- تحقيق أكبر قدر من استثمار وتنمية جهود المواطنين في المجتمع، وتأكيد استمرارها وذلك عن طريق استخدام كل الموارد البشرية في المجتمع، والعمل على تنميتها بالتعليم والتدريب والممارسة للقيام بالدور الأكثر فعالية وإيجابية.
- تحقيق تحسين مادي في حياة المجتمع، ويتوقف مدى هذا التحسن وعمقه على استعداد أعضاء المجتمع لتبني المشروعات التي تقام في مجتمعهم¹.

وبناء على ذلك يمكننا أن نحدد أهداف تنمية المجتمعات المحلية بأنها:

- **أهداف الإنجاز:** ويقصد منها كل ما تحققه عملية التنمية المحلية من منجزات مادية وإقامة منشآت أو توفير المرافق والخدمات، وهي تمثل العائد المادي للتنمية المحلية وأهداف الإنجاز لا تقتصر على ما يمكن أن يقدمه المجتمع نفسه من إمكانيات مادية فحسب، بل يقترح أن يمتد ذلك إلى تسهيل حصول المجتمع على تجديبات مادية بغرض رفع مستوى المعيشة.

- **الأهداف المعنوية:** وهي تتمثل في المتغيرات السلوكية والمعرفية والمهارية التي تطرأ على سكان المجتمع أثناء ممارستهم لعملية التنمية المحلية، وهذه الأهداف على الرغم من أنها غير ملموسة إلا أنها محسوبة مسبقا ويخطط لإحداثها وهي بالتالي عملية تغيير في الإنسان نفسه.

ويتم تحقيق الأهداف المعنوية وفقا لما يلي:

- اكتساب المواطنين الاتجاه إلى الابتداء لحل المشكلات المجتمعية لأن هناك بعض المواطنين الذين يتعايشون مع مشكلات التي يدركون ويحسون بضررها لكن لا يحلون، أما إذا اشتركوا في مشروعات للتنمية فإنهم يميلون تدريجيا إلى نبذ أسلوب التعايش مع هذه المشكلات ومواجهتها.

¹ - محمد عبد الفتاح محمد، الاتجاهات التنموية في ممارسة الخدمة الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2002، ص

○ ازدياد مقدرة المواطنين على تنظيم أنفسهم عند حلهم للمشكلات وبذلك يساعد المواطنين على إيجاد التنظيمات الذاتية التي تتخذ شكلا يساعدهم على العمل لخدمة مجتمعهم.

○ تعود المواطنين على تحمل المسؤولية الاجتماعية.

○ تدريب المواطنين على القيام بأدوار القيادة في المواقف التي تتلاءم مع قدراتهم وإمكانياتهم.

○ تدريب المواطنين على ممارسة التقويم الموضوعي من واقع العمل الميداني، إذ أن المناقشات التي تتم في الاجتماعات واللجان، والمشاركة في متابعة تنفيذ المشروعات وتقويمها يساعد على ممارسة المواطنين للتقويم الذاتي والموضوعي¹.

7. نماذج تنمية المجتمعات المحلية:

نماذج تنمية المجتمعات المحلية قد تعرضت لخطوات ومراحل العمل الإنمائي على مستوى المجتمعات المحلية، ونعرض بعض النماذج فيما يلي:

1.7. نموذج العمل الإنمائي عند "تايلور":

لقد قدم "كارل تايلور" (Karl Taylor) نموذجا لخطوات العمل الإنمائي على مستوى المجتمعات المحلية وتمثلت هذه الخطوات في:

● المناقشة المنهجية للحاجات العامة:

وقد قصد "تايلور" بالمناقشة المنهجية التركيز يكون في هذه المرحلة على اكتشاف المشكلات وتحديد بدقتها، وتشخيص أسبابها الموضوعية، وهو لا يأمل أن تتم من خلال المجالس المجتمعية أو التوجيه الإداري من قبل الجهات العليا ولكنها تتم من خلال مجلس يتكون من ممثلي أسر وعائلات المجتمع المحلي.

● التخطيط المنهجي لتنفيذ برامج المساعدات الذاتية:

وهي مرحلة تعقب إدراك أعضاء المجتمع لحاجاتهم ومشكلاتهم ومعرفة أسبابها ويتم فيها رسم خطة محلية لمواجهتها. فعملية إجراء التخطيط المحلي يبرز وينمي أعضاء وطاقات المجتمع المحلي وإمكاناتهم، وبالتالي يحولهم إلى عناصر إيجابية في الموقف الإنمائي

- عبد الحليم رضا عبد العال، تنظيم المجتمع (النظرية والتطبيق)، المطبعة التجارية الحديثة، القاهرة، 1986، ص 96¹.

ونجحت هذه الخطط في تنفيذ المشروعات كبناء المدارس والمستشفيات ، فالقيام بمثل هذه المشروعات يولد الشعور بالمسؤولية الجماعية والثقة بالنفس لدى أعضاء المجتمع المحلي.

• تعبئة وتسخير الإمكانيات الاقتصادية والاجتماعية لجماعات المجتمع المحلي:

ويرى "تايلور" أن هذه الخطوة تكون نتيجة لنجاح المشروعات للجهود الذاتية في المجتمع المحلي، وما يولد الإيمان والافتناع من جانب أهالي المجتمع لقدرة العمل المحلي والجهود الذاتية على مواجهة مشكلاتهم وإشباع حاجاتهم، فيدفع برغبة باقي جماعات المجتمع للمشاركة الإيجابية في القيام بمشروعات إنمائية أخرى تحقيقا للمزيد من النجاح لمواجهة المشكلات القائمة.

• تنمية الطموح المحلي:

وتعتبر هذه الخطوة نتيجة نجاح الخطوات السابقة، حيث أن النجاح يولد الشعور بالفخر الجماعي والإنجاز، والذي يستثير الشعور بالولاء والانتماء والتماسك بين أهالي المجتمع المحلي.

2.7. نموذج العمل الإنمائي عند "وليام بيدل" (William Bidel):

قدم "بيدل" نموذجا ينظر إلى مراحل العمل الإنمائي من زاوية مسؤول التغيير وتتمثل مراحل نموذجية فيما يلي:

• المرحلة الإستكشافية:

وتقوم هذه المرحلة بأن يتولى المشجع أخصائي التنمية محاولة اكتساب ثقة أهالي وقيادات المجتمع المحلي، وإقناعهم بدوره وبأهمية التغيير بالنسبة لهم، بأهمية قدرتهم عليه ومشروعية حالاتهم وضرورة مواجهة مشكلاتهم. ويرى "بيدل" أن ذلك يتم من خلال لقاءاته واجتماعاته معهم ومن خلال الدراسات المحلية التي يقوم بها، خلال هذه المرحلة للحصول على المعلومات اللازمة عن المجتمع المحلي ومشكلاته وإمكانياته¹.

• المرحلة النقاشية:

وتكون مهمة المشجع أخصائي التنمية في هذه المرحلة توجيه مناقشة الأهالي لمشكلاتهم المحلية بحيث يتم الوصول إلى اتخاذ القرار الجماعي الذي يتضمن الاتفاق على تنفيذ بعض الإجراءات الواضحة والقابلة للتنفيذ، وتميزت هذه المرحلة بحرية التعبير عن أفكارهم ومخاوفهم واختيار البدائل.

• المرحلة التنظيمية:

يقوم المشجع أخصائي التنمية بالعمل على تشكيل أداة اجتماعية يمكن من خلالها ممارسة كافة العمليات النقاشية والتخطيطية وتكون هذه الأداة الاجتماعية بجماعات نقاشية غير رسمية ثم تتطور لتتخذ شكل لجنة أو مجلس.

• مرحلة النشاط:

ويتولى أخصائي التنمية مساعدة أعضاء المجتمع على تنفيذ القرارات الجماعية التي تم التوصل إليها والتي تخدم المصالح العامة.

• مرحلة التقييم:

في هذه المرحلة يساهم أخصائي التنمية في زيادة قدرة قيادات المجتمع المحلي من كافة العمليات التربوية، على معرفة الجوانب الإيجابية والسلبية لأنشطتهم وقراراتهم وتدريبهم على ممارسة أساليب النقد الذاتي الموضوعي.

• مرحلة الاستمرار:

وهدف هذه المرحلة هو جعل العملية الإنمائية عملية تلقائية ومستمرة داخل المجتمع المحلي، وهذا النموذج في التنمية يؤكد على دينامية عملية التنمية وهي تختلف وفقا لطبيعة المجتمعات المحلية، وباختلاف خصائص الأهالي أنفسهم¹.

8. استراتيجيات تنمية المجتمعات المحلية:

استخدام مفهوم استراتيجيات تنمية المجتمع للدلالة على نوع السلوك والتنظيمات التي توجه له عمليات التغيير وتحديد أسلوب التدخل لإحداث ذلك التغيير، وكلمة الإستراتيجية هي كلمة حديثة الاستخدام ومستعارة أساسا من علوم الحرب والسياسة، وكانت تعني فن

- نبيل توفيق السمالوطي، مرجع سابق، ص 244.¹

استخدام القوات المسلحة لتحقيق الأهداف التي تحددها السياسة، وهي تعني في مفهومها الاقتصادي نمط توزيع الاستثمارات والموارد التي تحقق عملية التنمية .
ويستخدم مفهوم الإستراتيجية في مفهومها التنموي للدلالة على "القواعد العامة التي تحكم رسم خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية ووسائل تنفيذها، وهي ترتبط أساسا بالمستوى الاقتصادي والاجتماعي العام للدولة، كما ترتبط بشكل توزيع الأنشطة في إطار الموارد المتاحة"¹، وانطلاقا من مفهوم الإستراتيجية يمكننا تصنيفها إلى:

1.8 إستراتيجية المحافظة على الوضع القائم:

وتقوم على أساس أن النظام الحالي لتقديم الخدمات هو أفضل ما يمكن القيام به في حدود الواقع، فلذلك الجهد الأساسي ينصب في هذه الإستراتيجية على زيادة كفاءة البرامج القائمة وتوسيع نطاقها.²

2.8 إستراتيجيات إعادة صياغة المعايير التربوية:

تقوم هذه الإستراتيجيات على أساس الفروض التي تدور حول الدافعية عند الإنسان وهي تؤكد على أن أهم ما يحرك الإنسان في سلوكه وممارسته هو جهاز القيم ومجموعة للمعاني والتصورات التي يكتسبها الفرد من ثقافته من خلال مختلف عمليات التنشئة الاجتماعية.

إن إعادة الصياغة التربوية للأفراد هي عملية تغيير في المعايير والمعارف والتصورات وهي تعتمد وفقا لأنصار مدرسة ديناميات الجماعة "كيرت ليفين" و "بافيلاس" على مشاركة الإنسان والجماعة حتى تكون ناجحة، ويتمثل الهدف البعيد لهذه الإستراتيجيات في تنمية قدرة أهالي المجتمع المحلي على حل مشكلاتهم.

3.8 الإستراتيجيات العملية الرشيدة:

إن هذه الإستراتيجيات تعتمد على نشر التعليم العام وإجراء البحوث العلمية المتعلقة بحل مشاكل الناس في حياتهم اليومية ونشر نتائجها على الناس، ومن أنصار هذا الاتجاه كل من

¹ - مرزوق عبد الرحيم عارف، دراسة حول بعض قضايا التنمية الريفية بين النظري والتطبيقي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، د.ب، ص 357.

² - أحمد مصطفى خاطر، طريقة تنظيم المجتمع، مدخل تنمية المجتمع المحلي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، سنة 1984، ص 243.

"روس" الذي يؤكد على أحد المبادئ الأساسية لتنظيم المجتمع يتعلق بحق المجتمع المحلي في تقرير مصير نفسه، وعرض أساليب الحل دون الفرض. وكذلك يقرر "سلوكم" أن أبناء المجتمعات المحلية يرغبون في التعبير ومستعدون لنقله لتحسين أحوالهم إذا ما أتيحت لهم فرص معرفة السبيل إليه. تهدف هذه الإستراتيجيات إلى حفز الجماهير على تولي زمام المبادئ والسيطرة على شؤون مجتمعهم المحلي والتخطيط لتغييره من خلال اللجان والمجالس المحلية. فإن تجارب التنمية تشير إلى مقاومة الأهالي للتجديدات التي تفرض عليهم من الخارج بدون عدم مناسبتها للبيئة المحلية، وأن هذه المقاومة تقل إذا ما شارك الأهالي من خلال قاداتهم في اتخاذ قرارات التغيير داخل التنظيمات المختلفة.

4.8. استراتيجيات القوة:

وتقوم هذه الإستراتيجيات على استخدام الضغط سواء في شكله السياسي أو الإداري أو الاقتصادي، وذلك بإصدار القوانين والتشريعات الملزمة في مجالات التغيير المخطط مثل المجالات التربوية أو الصحة أو العمرانية أو الزراعية. ويقصد باستخدام القوة بأنه استخدام السلطة المشروعة القادرة على إصدار التشريعات والقوانين الملزمة والتي شأنها القيام بإجراء جزاءات سياسية واقتصادية في استحداث التجديدات المتضمنة في برامج التغيير المخطط¹.

9. معوقات تنمية المجتمع المحلي:

يعتبر الإنسان هو غاية أي برنامج للتنمية وهو في نفس الوقت وسيلة من وسائل تحقيق أهدافها، ولذلك فهو يعتبر عامل قوة وعامل ضعف لكثير من مشروعات وبرامج التنمية يكون مصدرها الإنسان نفسه. والمقصود بالمعوقات العوامل التي تؤدي إلى الانحراف عن النموذج المثالي للتنمية والتحول دون تحقيق الأهداف التي يسعى إليها والعوامل التي تعوق التنمية وتقف عقبة في سبيل تحقيقها لأهدافها تتفاعل بعضها مع البعض ويمكن تصنيفها وفق الآتي:

1.9 العوامل الديمغرافية:

يمثل العامل الديمغرافي أحد العوائق الأساسية التي تقف في طريق خطط التنمية الشاملة للمجتمعات النامية، إذ أن نمو السكان بمعدلات سريعة متزايدة في معظم هذه الدول يلغي أثر الزيادة في الإنتاج والدخل، فلا يجني ثمار الجهود المبذولة في المجالات المختلفة ولا يمكن التغلب على المشكلة السكانية إلا بتحقيق الزيادة في الإنتاج والدخل بمعدلات كبيرة تفوق كثيرا معدل الزيادة في السكان لأن هذا هو السبيل الوحيد لتحقيق أي تحسن حقيقي للمستوى المعيشي للمواطنين.

2.9. العوامل الاجتماعية:

• النظم الاجتماعية السائدة:

ومن أمثلة النظم الاجتماعية نظام الملكية، فقد يعوق في مجتمع معين برامج ومشروعات التنمية ونظرا لتشابك حقوق الملكية وتعقدها واختلاف الأسس التي تقوم عليها حيث تسود الاتجاهات نحو الملكية الفردية مع سيادة أنماط التغيير والتحضر والتصنع وأيضا بالنسبة لنظام القرابة يعرقل من مجهودات التنمية، فالالتزامات المتبادلة اتجاه الأقارب تعتبر معوقا خاصة في المجتمعات التي تكون فيها للالتزامات أهمية كبيرة. كذلك يعتبر النظام السياسي القائم في المجتمع معوق من معوقات التنمية بدرجات متفاوتة ويتوقف ذلك على مدى تقبل أفراد المجتمع للمشروعات ودور الحكومة وهيئات التنمية في توجيه وتنفيذ المشروعات¹.

ويؤدي الصراع على السلطة وتمسك الرؤساء التقليديين بالسلطة والنفوذ على ظهور الصراع الذي يمتص اهتمام وجهد أفراد المجتمع جميعا ويبعدهم عن الهدف الرئيسي ألا وهو الاهتمام بتنمية مجتمعهم، ولن يأتي هذا الاهتمام إلا إذا تضافرت الجهود للمشاركة الإيجابية في تحقيق خطط التنمية.

كما تلعب المنزلة الاجتماعية دور في التنمية الاجتماعية، ذلك لأن المنزلة الاجتماعية تفرض أدوار اجتماعية معينة يجب على الفرد أن يؤديها وتحتم عليه الابتعاد عن أداء أدوار أخرى حيث أن ممارسة لهذه الأدوار تضعف منزلته الاجتماعية.

- حسين عمر، التنمية الاقتصادية، دار المعارف، مصر، 1967، ص 30-34.¹

3.9. العوامل الثقافية:

● **التقاليد السائدة في المجتمع:** تتضح قوة التقاليد والتمسك بالقديم خاصة المجتمعات التقليدية الريفية، حيث تتمسك بكل ما تركه الأجداد والآباء ويعتزون به، لذلك يكون الاتجاه نحو التغيير والتعديل اتجاها سلبيا. وترتبط أيضا التقاليد بالاتجاه نحو الإيمان بالقدر وذلك يعتبر معوق للتنمية.

● **المعتقدات السائدة:** لها دور فعال في إعاقة برامج التنمية، ويوجد في كثير من المجتمعات التقليدية التي تنفذ فيها مشروعات التنمية وخاصة التنمية الزراعية مقاومة من السكان لزراعة المحاصيل الجديدة والتمسك بزراعة المحاصيل التقليدية واستخدام الآلات الزراعية القديمة.

● **القيم:** لا بد أن يضع المخطط نصب عينيه القيم الاجتماعية والثقافية والدينية التي تسود المجتمع ويتعرف عليها، فكثيرا ما تعيق القيم نجاح مشروعات وبرامج التنمية¹.

ف نجد في كثير من المجتمعات التقليدية مثلا أن مشاكل التغذية تعتبر من المشاكل الهامة التي تواجهه الهيئات العاملة في التنمية، ذلك برفض المواطنين زراعة محاصيل غذائية لأنها مألوفة لديهم وقد لا تتلاءم مع أفكارهم الدينية، كرفضهم لتربية الأبقار تربية اقتصادية حيث لا يتم استخدام لحومها وألبانها استخداما أمثل.

4.9. العوامل النفسية:

إن قبول أو رفض التحديدات التي تطرأ على المجتمعات تعتمد على العوامل النفسية ويتوقف إدراك الجديد وكيفية ظهوره وانتشاره على الثقافة السائدة، إذ يختلف أفراد المجتمع في إدراكهم للجديد باختلاف الثقافات، ففي المجتمعات النامية يتمسك الناس بالقديم وبكل ما هو سائد.

كما تتميز مجتمعات أخرى بالسرعة إلى مقاومة التغيير كتصدي سكان المجتمعات الصحراوية لكل ما هو جديد فقبائل الرعاة تكون أشد القبائل مقاومة للأنماط الثقافية الجديدة

- وفيق أشرف حسونة، معوقات التنمية الريفية في العالم العربي، مكتبة القاهرة الحديثة، دب، مايو 1991، ص ص 286-278.¹

في حين تكون القبائل الزراعية تقل عن القبائل مقاومة للتغيير والتجديد ويتوقف ذلك على درجة تكيف الثقافة مع البيئة ودرجة التكامل الثقافي.

ولما كانت برامج ومشروعات التنمية سواء كانت في المناطق الحضرية أو الريفية أو الصحراوية يشرف على تنفيذها أجهزة حكومية، فقد يسود الاتجاه في بعض هذه المناطق نحو عدم الثقة في هذه المشروعات والبرامج وذلك للاعتقاد السائد بأن الحكومات لا تسعى إلى تحقيق الخير للمواطنين، ويتضح ذلك خاصة عند إجراء أجهزة الإحصاء بتعداد السكان والبحوث المتعلقة بميزانية الأسرة لذا كانت عملية التوعية السابقة على تنفيذ المشروعات والبرامج من ناحية وتفاعل أفراد المجتمع معها من ناحية أخرى.

إن إهمال الجانب الإنساني في مشروعات التنمية يمثل أكبر عقبة في سبيل نجاح المشروعات وتقلبها مهما كانت أهمية المشاريع وإمكانياته المادية والفنية.¹

5.9. العوامل التكنولوجية:

إن التقدم التكنولوجي ركيزة أساسية للتنمية الشاملة، غير أن كل الدلائل تشير إلى قلة أو انخفاض مستوى التكنولوجيا في الدول النامية، فاستعمال الأساليب الفنية الجديدة في الدول المتخلفة عملية شاقة وكبيرة التكاليف وتعترضها عدة صعوبات أهمها عدم وجود الأداء الإدارية الصالحة في الأجهزة الحكومية المختصة في الكثير من المجالات كالزراعة مثلا فالمزارعون لا يتمتعون بمستوى مناسب من الثقافة العامة والتعليم فهذا يجعلهم لا يحسنون استخدام الأساليب الحديثة.

بالإضافة إلى أن قدرة رأس المال تعتبر عقبة في سبيل استيعاب الوسائل الفنية الحديثة، إذ أن إدخال التحسينات الفنية يتطلب استخدام السلعة الرأسمالية وفق المنتجين في الدول النامية يحول دون شرائهم لهذه السلع.

إن خلق القادة الإداريين بوصفهم الدعامات البشرية التي تستند إليها عملية التنمية في تحقيق أهداف مهمة صعبة إذ لا بد من تدريب هؤلاء في معاهد متخصصة فضلا عن تدريبهم في محيط العمل نفسه.

- أحمد مصطفى خاطر، مرجع سابق، ص ص 177-178.¹

كما تتمثل الخدمات كمعوق للتنمية في عدم كفاية المرافق العامة ونقص الخدمات في مختلف المجالات الصحية والتعليمية والإسكان والترفيه. فقد تستخدم آلات وأدوات وقياس لا تناسب ظروف أفراد المجتمع، وتواجه الخدمات مشكلة نقص الموارد البشرية المتخصصة والموجهة للتنمية من حيث الكم والنوع، إضافة إلى صعوبة الوصول إلى أدوات قياس يمكن بها قياس مدى مساهمة الجوانب الاجتماعية في تحقيق الأهداف العامة لخطة التنمية¹.

وقد يكون تخطيط وتنفيذ برامج التنمية معوقا في حد ذاته من معوقات التنمية إذ لم يتفق تخطيط مشروعات وبرامج التنمية وحاجات المجتمع، وذلك لاختلاف المجتمعات في ظروفها ومواردها وحاجات أفرادها. فعدم إجراء البحوث قبل البدء في عمليات التخطيط تتعرض للفشل.

10. مشاركة المواطنين في تنمية المجتمع المحلي:

إن نجاح تنمية المجتمعات المحلية رهن بمدى مشاركة المواطنين في عمليات التنمية وقد أثبتت الخبرات والتجارب المتتالية أن مشروعات تنمية المجتمع لن يكتب له النجاح ولن تتأصل في حياة المجتمع، وتحقق الفائدة المنشودة ما لم يشترك المواطنون في هذه المشروعات.

1.10. تعريف المشاركة في التنمية:

- تعرف الأمم المتحدة مشاركة المواطنين في التنمية بأنها "مساهمة جماهير الأهالي الفعالة في عمليات اتخاذ القرار لتحديد الأهداف المجتمعية وحصر وتحديد الموارد اللازمة لتحقيق هذه الأهداف، وكذلك مساهمات الأهالي التطوعية في برامج ومشروعات التنمية".

- ويعرف "وليام إيفان" (W.Evan) المشاركة في التنمية بأنها "كل ما يتصل بالمشاركة في اتخاذ القرارات أو تنفيذ الخطط والبرامج أو الاستفادة من الخدمات التي تقدمها تنظيمات التنمية أو المشاركة في الحفلات العامة التي تزيد من وحدة وتماسك المجتمع أو الوعي بالقيم التي تسعى تنمية المجتمع إلى تحقيقها".

- أحمد مصطفى خاطر، مرجع سابق، ص 180.¹

- كما يعرف الدكتور "مرزوق عبد الرحيم" المشاركة في التنمية بأنها "مشاركة الأفراد والجماعات والقيادات على أساس الشعور بالمسؤولية الاجتماعية مما يؤدي إلى الإسهام في عدد من مجالات التنمية المحلية في إطار من القيم والمبادئ التي تقوم عليها منظمات وجماعات لها دورها الأساسي ومسئولياتها في مجال التخطيط لمشروعات هدفها رفع مستوى معيشة الناس"¹.

- ومن التعريفات السابقة يمكن تحديد عناصر مفهوم المشاركة في التنمية فيما يلي:

- إن مشاركة المواطنين قيمة اجتماعية ذات مزايا متعددة، وهي مبدأ أساسي لعمليات تنمية المجتمع المحلي، والتنمية الناجحة لا يمكن أن تتم بدون مشاركة من مواطني المجتمع المحلي باعتبارهم أصحاب المصلحة الحقيقية والمستفيدين من حدوثها.
- إن مشاركة المواطنين في التنمية هي بالضرورة مجهودات تطوعية إرادية بدون أن يتعرضوا لأي ضغوط أو الإجبار على القيام بها.
- إن مشاركة المواطنين في التنمية هي حق لجميع فئات المجتمع طالما لديها القدرة عليها، وخاصة فئتي الشباب والمرأة لأن ذلك يحقق نموا مطرد لمشروعات التنمية، وبذلك يمكن أن يتحقق للمواطن المساهمة في صياغة الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية بمجتمعه.
- لا يجب أن تقف مشاركة المواطنين في التنمية عند حد اختيار القيادات الشعبية فحسب، بل يجب أن تمتد على المساهمة في جميع عمليات ومراحل تنمية المجتمع لكافة البرامج والمشروعات التي تتم في مجتمعهم، وبذلك تضمن لها الإستمرارية وتصبح ذات دور محوري في كافة مراحل التنمية.

¹- مرزوق عبد الرحيم، دور الوحدات المجتمعية في التنمية الريفية وأثر المشاركة الشعبية في قيامها لهذا الدور، نشرات في التنمية الريفية، جهاز بناء وتنمية القرية المصرية، القاهرة، 1977، ص ص 64-70.

2.10. أهمية المشاركة في التنمية المحلية:

وتبرز أهمية مشاركة المواطنين في التنمية فيما يلي:

- المواطنون المحليين في العادة هم أكثر حساسية من غيرهم لما يصلح في مجتمعهم أو ما لا يصلح، فاشتركهم في عمليات التنمية يعتبر بمثابة المؤشر الحساس الذي يوجه القائمين على التنمية إلى المشروعات المناسبة والوسائل الأكثر ملائمة إذا لمسوا استجابة من الأهالي.
- إن مشاركة المواطنين في التنمية يجعلهم يدركون حجم مشكلاتهم وإمكانياتهم وحقيقة الخدمات والبرامج التي يشتركون فيها، كما أنها وسيلة لتدعيم الرقابة المجتمعية على المشروعات الحكومية، وهي بذلك تكون بمثابة ضمان لتعديل مسار التغيير والتنمية بما يتماشى مع مصالح المجتمع¹.
- إن اشتراك المواطنين في تنمية المجتمع يؤدي إلى تنمية العلاقة بين الشعب والحكومة، والقضاء على عنصر الشك الذي كان مسيطرًا فترة طويلة، فانعدام الثقة بين المواطنين والحكومة يعتبر معوق للتنمية.
- يرى "نيلز أندرسون" (Nels Anderson) أنه لا يمكن الحديث عن التخطيط الديمقراطي للتنمية في الوقت الذي يكون فيه أفراد المجتمع في موقف سلبي من حيث النقد والحديث عن السلبيات بينما ليس لديهم القدرة على الحديث عن الآراء الإيجابية البناءة، ومن هنا تظهر دراسة الجماعات والتنظيمات المجتمعية ودورها في العمل على أن يشعر الناس بأن التخطيط نابع منهم وأن القيادة منوطة بهم، وأنه ليس هناك مجال لفرض الأمور ضد رغباتهم².
- إن مشاركة المواطنين تضيء على عائد التنمية صفة الإستمرارية لأن هذه المشاركة سوف تجعلهم يشعرون بأن العائد هو نتاج لجهودهم سواء كانت جسدية أو عقلية، أو مساهمة بالمال، ومن ثم يحرصون على المحافظة على

¹ - هيفاء الشنواني، منهج الدراسة الاستكشافية عن المشاركة الشعبية، جهاز تنظيم الأسرة والإسكان، مركز البحوث، نوفمبر 1980، ص21.

² -Nels Anderson, *Urban community*, A world perceptive routledge and Kegan Paul,London,1960, pp 477-478.

البرامج والمشروعات التي يشاركون فيها أكثر من المشاريع التي لا يشاركون فيها.

■ تؤكد الدراسات الاجتماعية على دور المشاركة في دفع عملية التنمية إلى الأمام وإحداث التغييرات اللازمة فيها، وهذا لا يحدث إلا عن طريق المشاركة والاستفادة من قيادات المجتمع حيث يقتنع الأهالي أنفسهم ويقدرّون التغيير اللازم ويحددون اتجاهه ويختارون وسائل إحداثه في المجتمع¹.

3.10. استراتيجيات المشاركة في التنمية:

إن دعم المشاركة المحلية من قبل المواطنين يعتبر وسيلة لضمان نجاح المشروعات الخاصة بتنمية المشروعات المتعلقة بتنمية المجتمع، ودعم مشاعر الانتمائية إلى المجتمع كما أن مشاركة المواطنين أنفسهم بمثابة إستراتيجية تنمية المجتمع، ويمكننا أن نحدد أهم استراتيجيات المشاركة في الآتي:

● إستراتيجية التعلم العلاجية:

تقوم هذه الإستراتيجية على أساس أن المشاركة تؤدي إلى تدريب المواطنين للعمل سويًا لحل مشكلات المجتمع، وتدعيمهم على التعاون وهذا بدوره يدعم الجهود الحكومية في التنمية، ويقود المجتمع إلى تحقيق النمو، مع الانتمائية إلى المجتمع والتعرف على مشكلاته المختلفة وعلاجها.

● إستراتيجية تغيير السلوك:

يمكن عن طريق المشاركة تعديل السلوك ويتم كلما كان المشاركون لديهم شعور قوي بالتوحد مع الجماعة وكذا الشعور بالفائدة من وراء هذه المشاركة نفسها وأنها ذات جدوى بالنسبة لأنفسهم وللجماعة في آن واحد. لأن الأفراد والجماعات لا يقبلون بالقرارات التي تفرض عليهم ولكن يحبذون دعم القرارات التي يشعرون من خلالها بالمساواة، ويعملون على تنفيذ القرارات النابعة منهم.

- محمد صلاح بسيوني، مشكلات التنمية الريفية في مصر، مقالة في علم الاجتماع، دار المعارف، القاهرة، 1980، ص 22.

● إستراتيجية استكمال هيئة العاملين:

وتقوم هذه الإستراتيجية على التأكيد على المشاركة بالجهود التطوعية في عملية التنمية، لكي تسد العجز في هيئة العاملين وندرة الموظفين لدرجة أن هناك بعض المؤسسات والمنظمات الأهلية تعتمد بالكامل على المتطوعين لإنجاز أهدافها وأعمالها¹.

● إستراتيجية التعاون:

تقوم هذه الإستراتيجية على أساس أن المشاركة الأهلية تمنع وجود بعض العقبات المتوقعة عند تنفيذ خطة التنمية، وأن تعاونهم وإسهامهم أمر ضروري للتغلب على بعض الصعوبات.

وبذلك فإن إستراتيجية التعزيز والتعاون تعتبر عملية يمكن عن طريقها تأمين عناصر جديدة، تساهم في بناء سياسة المنظمة، وهذا يؤدي إلى انعدام التهديد باستقرارها واستمرارها.

11. الإطار التنظيمي للمشاركة في التنمية:

يرتبط مستوى وفاعلية المشاركة بوجود إطار تنظيمي محلي محدد ويظهر أهميته على أنه يشجع ويحفز المواطنين على المشاركة في برامج التنمية، ومن خلاله يمكن أن يتم التفاعل والتنسيق بين أنشطة سكان المجتمع، وبين مختلف الأنشطة الحكومية من جانب آخر:

○ الإطار التنظيمي يشجع المبادرات المحلية:

ويقصد بذلك المشروعات التي تنبع من البيئة المحلية ذاتها، وبالذات تلك التي تستعين بالموارد المحلية ولذلك أهمية بالنسبة لتنظيم قيم الاعتماد على الذات في المجتمع وتحويل سكانه من مستقبل سلبي للمشروعات الحكومية إلى سكان إيجابيين في عملية التنمية، وضمان واقعية مشروعات التنمية.

¹ - إسماعيل بن كتب خانة، المشاركة الأهلية في المجتمعات الريفية وبعض تطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، دراسة منشورة، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد الستون، الكويت، أكتوبر 1989، ص ص 180- 181 .

○ الإطار التنظيمي يحفز المواطنين على المشاركة:

حيث أنه يوفر الأدوات التي يمكن أن تحفز سكان المجتمع على المشاركة في مشروعات التنمية المحلية، وذلك بتقديم المعلومات للمجتمع حول المشاريع المراد إنشائها، وتوضيح المزايا التي قد تترتب على مشاركتهم في تنفيذ تلك المشروعات¹.

ولكي ينجح الإطار التنظيمي من الضروري العمل على حفز سكان المجتمع على المشاركة مع مراعاة الواقعية والتدرج، ويقصد بالواقعية عدم خلق توقعات محلية ضخمة تتعدى الإمكانيات الحكومية أو الممكنة، أما التدريجية التي تراعي الأجهزة القائمة على المشاركة بالبدء بالمشروعات التي يمكن أن تنتج آثار عاجلة وملموسة بالنسبة للسكان المحليين، وتتجه تدريجياً إلى المشاركة بشتى مستوياتها².

12. دوافع ومحددات المشاركة في التنمية المحلية:

إن مشاركة المواطنين في تنمية المجتمع المحلي ليست ظاهرة متأصلة فيهم ولا في بناء المجتمع وبالتالي لا يتوقع الممارسين في حقل التنمية أن تتم المشاركة بصورة عقوبة أو تلقائية ما لم تستشيرها وتدفعها عوامل ومحددات داخلية وحوافز خارجية، وتتمثل هذه الدوافع والمحددات في:

- درجة إشباع احتياجاتهم الأساسية، حيث يرى "أندرسون Anderson" إلى نظرية "ماسلو Maslow" للحاجات، أن الناس يتطوعون في برامج العمل الاجتماعي ليقابلوا مستوى حاجات أعلى كالحاجة إلى الشعور بالانتماء والاحترام وتقدير الذات.
- تتأثر درجة مشاركة المواطنين من جانب أصحاب المصلحة في التنمية بطبيعة البناء الاجتماعي للقوى، وبنوع العمليات التي تتم فيه، وتتوقف على طبيعة النظام السياسي. والتعبير عن القوة في تنظيمات متعددة يكون لها رأي في صياغة الحياة الاجتماعية والسياسية، فيجب أن تراعي هذه التنظيمات في تعاملها مع أفراد المجتمع الدرجة العالية من الثقة، بحيث تسمح لهم بالمشاركة في اتخاذ القرارات في كل مستويات

- إسماعيل بن كتب خانة، نفس المرجع، ص ص 182-183. ¹

² - محمد العربي، المشاركة المجتمعية في المجتمع المحلي، قراءات في تنظيم وتنمية المجتمع المحلي الريفي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1986، ص 267.

التنظيم، فعلى العاملين في هذه المنظمات أن يعملوا على جذب المزيد من الأهالي ليشاركوا في المهام المختلفة.

- كما تتأثر درجة مشاركة المواطنين في التنمية بمدى التقدم والنمو الاجتماعي والاقتصادي للمجتمع، لأن الطبقات الفقيرة تكون عادة مشغولة بإشباع ضرورتها الاقتصادية التي تكفل لهل البقاء، ويتميز سلوكها بالفردية ويكون اهتمامها بالقضايا العامة ضعيف، فدرجة المشاركة تتأثر دون شك بدرجة الرخاء الاقتصادي لدى المواطنين¹.

- ويرى "فيلبس" (Filips) أن هناك نوعين للمشاركة التطوعية وهما الاهتمام بالآخرين والرغبة في خدمة الغير، والدوافع الذاتية كالدافع لتحقيق الذات، وبزيادة الاحترام والمكانة الاجتماعية، فيمكن القول أن درجة مشاركة المواطنين في التنمية تتأثر بمستوى طموح سكان المجتمع المحلي، ويؤكد "روس" (Rouss) ذلك في أنه كلما زادت آمال الفرد وطموحاته كلما كان أكثر ميلا للإندماج في المشاركة.

- تعتبر المنظمات المجتمعية إحدى الوسائل التي يمكن عن طريقها تحفيز الأهالي على المساهمة الإيجابية في بعض الأنشطة والمشروعات التي تتم بمجتمعاتهم المحلية، وقد يرجع ذلك إلى أن هذه المنظمات تمتاز بقدرتها القيادية المهنية التي تستطيع أن تتعاون مع الأهالي خلال عمليات التنمية، فكلما أمكن تحقيق التكامل في الخدمات عن طريق هذه المنظمات كلما كان اشتراك الأهالي أكثر بسهولة².

13. أنماط المشاركة في التنمية المحلية:

تتعدد صور وأنماط مشاركة المواطنين في التنمية وتنبأين من دولة إلى أخرى، ومن مجتمع إلى آخر، من مرحلة إلى أخرى من مراحل عمليات التنمية، وفقا لفرص المشاركة المتاحة للمواطنين والإيكولوجية إدارة منظمات التنمية.

وقد تكون المشاركة بالمال أو الرأي أو الجهد والانتظام في الحضور في اجتماعات وأنشطة المنظمات المجتمعية، كما قد تتمثل أنماط المشاركة في الصورة غير المباشرة عن طريق

¹ - عدلي سليمان، التنمية والمشاركة الشعبية في مجال تنمية المجتمع، دار المعرفة الجامعية، العدد الرابع، أغسطس، 1977، ص 41.

- عدلي سليمان، نفس المرجع، ص 42.

التمثيل في بعض التنظيمات المجتمعية التي تقوم بأنشطة تدخل في نطاق تنمية المجتمع المحلي، والتي تتمثل أهم أشكالها:

• التمثيل في السلطات المحلية:

يعد التمثيل في السلطات المحلية من أهم وسائل تنظيم المواطنين للمشاركة في التنمية، حيث تصطحب بنفاصل التنمية ومراحلها المختلفة، فضلا عن انتشارها في جميع الوحدات المحلية، وقيام بنائها على أساس ديمقراطي.

• عضوية تنظيمات تنمية المجتمع:

تمثل تنظيمات المجتمع إحدى أنماط المشاركة غير المباشرة التي تصطحب بجميع مراحل عملية التنمية والتي تتدخل في نطاق اختصاصها، فهذه التنظيمات تساهم بدور فعال في تنظيم جهود المواطنين من خلال جمعيات تعاونية وتنظيمات سياسية، ويمكن لها أن تتيح عضويتها الأكبر عدد ممكن من المواطنين، وعليها دور كبير في جذب المواطنين¹.

14. عوائق المشاركة في التنمية المحلية:

بالرغم من وجود النصوص القانونية التي تقرر حق المواطن في المشاركة وتعدد المنظمات المجتمعية التي يشارك المواطنون من خلالها، إلا أن حجم مشاركة المواطنين في التنمية بالدولة النامية دون المستهدف بكثير، ويرجع ذلك إلى مجموعة من المعوقات المتعددة وقد كشفت العديد من الدراسات المحلية والأجنبية هذه المعوقات.

وفي دراسة "وفاء الصادي" عن عوائق مشاركة سكان المجتمعات المستحدثة الحضرية لتنمية مجتمعاتهم، أظهرت الدراسة هذه العوائق في:

- عدم تجانس سكان المجتمع والشعور بالعجز في المواقف الاجتماعية وإحساس المواطنين بالعزلة الاغتراب، كما ترجع هذه المعوقات إلى عدم فهم القيادات المحلية لدورها بالمجتمع المحلي ونقص وجود القيادات المؤثرة في المجتمع، وأيضا

¹ - ظريف بطرس، المشاركة الشعبية في التنمية في إدارة التنمية الريفية، المنظمة العربية للعلوم الإدارية، جامعة الدول العربية، المؤتمر الرابع للإدارة المحلية، المملكة المغربية، 1978، ص ص 43-44.

عدم وجود قنوات اتصال فعال بين سكان المجتمع المحلي والمنظمات الموجودة فيه وإلى عجز المنظمات عن تحقيق أهدافها¹.

- وفي دراسة "عليا حسن حسين" عن دور المرأة في تنمية المجتمعات الصحراوية

وبعد دراستها توصلت إلى عدة توصيات لدعم دور المرأة في التنمية تتمثل في:

- تغيير الاتجاهات والأنماط السلوكية المعوقة للتنمية، معاونة المرأة على التخلص من

بعض المعتقدات والعادات التي تحول دون أداء دورها في التنمية، وضرورة التعرف على

الظروف والأوضاع الخاصة بالمرأة في المجتمع والأسس التي تحدد منزلتها ومكانتها في

المجتمع، وع ضرورة تحديد القيم والمعتقدات السائدة والتي تحكم سلوك المرأة اتجاهاتها².

ومن أهم معوقات مشاركة المواطنين تتمثل فيما يلي:

■ الشعور باليأس من إمكانية تغيير الواقع المحيط والنتائج من تأخر الإصلاح ومواجهة

المشكلات لفترات طويلة، مما يجعل المواطنين يشككون في إمكانية التغيير.

■ عدم توفر وقت فراغ لدى المواطنين، لأن الظروف الاقتصادية التي يمر بها

المجتمع يجعل مستوى الحياة التي يعيشها قاسية، مما يستدعي منهم بذل جهد كبير

واستغراق وقت طويل في العمل لسد احتياجاتهم الأساسية.

■ تأثير بعض العوامل الاجتماعية على المشاركة، فارتفاع مستوى التعليم يؤدي إلى

زيادة درجة المشاركة، كما أن ارتفاع المستوى الاقتصادي والرفاهية لسكان

المجتمع يساعد على توفير الاستعداد لديهم للتبرع بالمال في الأعمال التطوعية

والخيرية للمجتمع.

■ ترتبط مشاركة الأفراد والجماعات في التنمية بمدى وضوح الفوائد التي سيحصلون

عليها، وهذا سيفسر تعثر مشاركة المرأة في مشروعات التنمية وذلك لعدم وجود

فوائد مباشرة تلمسها من مشاركتها في برامج ومشروعات التنمية.

■ تأثير ظاهرة الاغتراب على مشاركة المواطنين في التنمية فيرى "روبرت نسبت"

(Robert Nisbet) أن الإنسان قد يتخذ موقفا سلبيا إزاء مجتمعه، كأنه موضوع لا

¹ - عبد الحليم رضا، استشارة سكان المجتمع للمشاركة في تنمية المجتمعات الحضرية المختلفة، كلية الخدمة الاجتماعية، القاهرة، 1976، ص

83.

² - وفاء محمد الصادي، عوائق مشاركة المجتمعات المستحدثة الحضرية لتنمية مجتمعاتهم، كلية الخدمة الاجتماعية، القاهرة،

1981، ص 101.

علاقة له به، ولا بأي شيء والذي يعبر عنه الاغتراب. وتعتبر اللامبالاة (السلبية الاجتماعية) مفهوم يستخدم للدلالة على عدم اهتمام الفرد بما يدور حوله من الظواهر أو المواقف المختلفة في المجتمع بصفة عامة أو خاصة.

- انخفاض مكانة المرأة وعدم الاعتراف بأهمية دورها في التنمية مما يؤدي إلى عدم اشتراك نصف قوى المجتمع تقريبا في التنمية.
- ضعف المنظمات الاجتماعية والسياسية يؤدي إلى عدم اشتراك المواطنين في برامجها وأنشطتها¹.

- عليا حسن حسين، دور المرأة في تنمية المجتمعات الصحراوية، المجلة الاجتماعية القومية، القاهرة، 1977، صص 125- 128. ¹

خلاصة الفصل:

من خلال ما سبق يتبين لنا أن التنمية المحلية لها دور حيوي في دعم الاعتماد الجماعي على الذات، وتنمية المشاركة الفردية والجماعية التي تعتبر ركنا أساسيا في إنجاح التنمية بوجه عام، فهي حقل التجارب وتحريك الإمكانيات وإعادة بناء الإنسان ليتقدم على طريق نمو، لتحقيق الأهداف العليا للمجتمع.

الجانب التطبيقي

تمهيد:

نحاول في هذا الفصل عرض الجانب التطبيقي وفقا لعدة خطوات اعتمدنا عليها وتتمثل في الدراسة الاستطلاعية، تحديد المنهج المتبع، مجالات الدراسة، العينة وكيفية اختيارها تقنيات الدراسة، الأدوات الإحصائية مميزات العينة، والجداول وأخيرا النتائج وتحليلها وهذا بهدف الكشف عن صحة الفرضيات التي انطلقنا منها.

1. الدراسة الاستطلاعية:

خلال الفترة الممتدة من بداية 12 مارس، إلى 13 ماي، قمنا بإجراء دراسة استطلاعية في مؤسسة النقل الحضري المتواجدة في ولاية تيزي وزو، والهدف منها هو: التعرف على الخدمات التي يقدمونها خاصة في مجال النقل، كما أجرينا مقابلة مع المشرف على النقل داخل المؤسسة الذي أدلى لنا بمعلومات حول المؤسسة ومختلف اتجاهات النقل كما أمدونا معلومات حول الموظفين من بينهم السائقين، القابضين والمراقبين. ذلك بهدف استقصاء الواقع وإمكانية تطبيق أدوات جمع البيانات وأيضا التعرف على علاقة النقل بالتنمية المحلية وذلك بقيامنا بمقابلة مباشرة مع مسؤول ميزانية النقل والمسؤول عن الموظفين، حيث تمحورت جل الأسئلة حول النقل وشبكة الطرق. وهذا ما سمح لنا بالحصول على صورة حول تنقل الأفراد في الولاية كما أفادتنا تحليلات المقابلة في اختيار تقنية البحث وتحديد الفرضيات وإشكالية البحث، وسمحت لنا هذه الدراسة باختيار التقنية المناسبة للبحث من أجل التحكم في متغيراته والمتمثلة في الاستبيان وأيضا باستعمالنا المقابلة بأفراد العينة ومن بينهم الفئة التي تتراوح أعمارهم ما بين 50 إلى 60، ذو مستوى تعليمي ضعيف، ولذلك قمنا بشرح الأسئلة الموجودة في الاستمارة من اللغة العربية إلى اللغة القبائلية.

2. المنهج المتبع:

اعتمدنا في بحثنا هذا على المنهج الوصفي التحليلي حيث يعد من المناهج التي تستعمل لدراسة المواضيع المتعلقة بالعلوم الإنسانية والاجتماعية، فالمنهج الوصفي الذي اعتمدنا عليه يساعد على دراسة الظاهرة كما هي موجودة في الواقع. ويمكن تعريف المنهج الوصفي على أنه يعتبر أحد أشكال التحليل والتفسير العلمي المنظم لوصف ظاهرة أو مشكلة، وتصنيفها وتحليلها وإخضاعها للدراسة الدقيقة، وباعتبار موضوع بحثنا هو "دور النقل العمومي بالتنمية المحلية" فهو مناسب لتطبيق هذا المنهج.

ويعرف "مجدي عزيز إبراهيم" المنهج الوصفي على أنه جمع الشواهد الخاصة بالوضع الراهن، حيث يحاول الباحث من خلال الكشف عن العلاقات والتأثيرات التي تربط بين المتغيرات¹.

المنهج الوصفي هو منهج خاص بذاته والمنهج التحليلي خاص بذاته، أي أنهما منهجان وليس منهج واحد، وبالتالي اعتقادنا الصحيح هو أن نستخدمهما معاً، المنهج الوصفي يستخدم لوصف الظاهرة والمنهج التحليلي يحلل الظاهرة².

3. مجالات الدراسة:

أ. **المجال المكاني:** تم إجراء الدراسة الميدانية في مؤسسة النقل باسم "مولود إعاشوران" التي تقع في قرية إقونان ببلدية "تيزي راشد" التي تبعد عن ولاية تيزي وزو ب 20 كلم تأسست في جوان 2009 وقدر رأس مالها 100.000.00 دج.

تحتوي هذه المؤسسة على 110 موظف من بينهم: السائقين، القابضين، المراقبين وبالنسبة للحافلات الحضرية هناك 40 حافلة، وفيما يخص الخطوط الحضرية 20 حافلة والخطوط الرابطة ما بين ولاية "تيزي وزو" وبلدية "تيزي راشد" 10 حافلات.

إن هذه المؤسسة هي مؤسسة خاصة يسيرها فرد واحد (Entreprise unie personnelle).

ب. **المجال الزمني:** لقد تم إجراء بحثنا خلال الفترة الممتدة من بداية 12 مارس، إلى 13 ماي 2014 .

4. العينة وكيفية اختيارها:

أ. **الفئة المدروسة:** أفراد بلدية "تيزي راشد" بقرية إقونان من 400 أسرة.

ب. **نوعية العينة:** اعتمدنا في اختيار عينة بحثنا على طريقة العينة العشوائية للمنطقة التي تعتمد على مجتمع بحث صغير ومتجانس وأن يكون مجتمع البحث محددًا.

- مهدي حسين زويلف، الرقابة الإدارية مدخل كمي، دار الشباب، الأردن، 1995، ص 73¹.

- اسماعيل شعبان، مرجع سابق، ص 39².

ت. **حجم العينة:** لدينا مجتمع بحث أصلي يتكون من 400 أسرة، ولتتحصل على حجم عينة الدراسة نقوم بالعملية التالية:

$$\% 12.5 = \frac{100 \times 50}{400} \quad \text{منه} \quad \left\{ \begin{array}{l} 400 \leftarrow \% 100 \\ 50 \leftarrow \% \text{ س} \end{array} \right.$$

ونسبة 12.5 % تمثل عينة بحثنا من المجتمع الأصلي.

أ. **مجتمع البحث:** تتكون حجم العينة من 50 فرد من الجنسين، 28 ذكر و 22 أنثى، ويتراوح أعمارهم ما بين 20 إلى 60 سنة.

العينة:

بعد التعرف على موضوع البحث وتحديد الإشكالية والفرضيات كان لا بد من اختيار المنهج الوصفي واختيار العينة من أجل جمع المعلومات عن الموضوع.

إن عينة البحث تكون ممثلة للمجتمع الأصلي إذا قام الباحث بإتباع إجراءات منهجية في اختيار هذه العينة¹.

أو يمكن القول أنما ذلك الجزء من المجتمع الذي نريد دراسته بحيث تسمح هذه العينة المختارة للوصول إلى التقديرات التي يمكن تعميمها على كل مجتمع البحث الأصلي².

وتتمثل العينة المختارة في العينة العشوائية البسيطة "التي تتطلب حصر كامل للعناصر التي يتكون منها مجتمع الدراسة الأصلي ومعرفته ليتم لاحقاً الاختيار من بين تلك العناصر"³.

5. تقنيات الدراسة:

○ الاستبيان:

هو إحدى طرق جمع المعلومات من المبحوثين بواسطة أسئلة مكتوبة على استمارة يقدمها الباحث بنفسه أو بواسطة البريد، حيث تكون الأسئلة حول معرفة الرأي العام والخاص ومواقفه وأحكام قيمية حول الحقائق والظواهر الاجتماعية، أو الدوافع أو المحفزات على أن تكتب السائلة بلغة مفهومة مستخدمة لغرض الدراسة ومتضمنة جملاً

- معن خليل عمر، **مناهج البحث في علم الاجتماع**، دار الشروق للنشر والتوزيع، ديب، 2004، ص 1.50.

- موريس أنجرس، مرجع سابق، ص 301.

³ - محمد عبيدات وآخرون، **منهجية البحث العلمي (القواعد والمراحل والتطبيقات)**، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 88.

قصيرة وواضحة وخالية من التكرارات، وغير حاملة أفكار متعددة في آن واحد ابتداء من الأسئلة الرئيسية وانتهاء بالعموميات¹.

وفي بحثنا أعدنا استمارة حول موضوع النقل العمومي وعلاقته بالتنمية المحلية لأفراد بلدية "تيزي راشد" بقرية "إقونان"، تتضمن أسئلة مغلقة ومفتوحة.

6. الأدوات الإحصائية:

النسبة المئوية: تعتبر تقنية إحصائية كثيرة الانتشار وتستخدم للمقارنة بين المتغيرات حيث تسهل تحليل المعطيات اعتمادا على التكرارات ثم تقسيم هذه التكرارات على المجموع الكلي ويضرب في مئة (100) ويتمثل قانونها على الشكل التالي:

$$\text{النسبة المئوية} = \text{عدد التكرارات} / \text{عدد أفراد العينة} \times 100.$$

7. **مميزات العينة:** بالنسبة لمميزات العينة نبينها من خلال الاستعراض للجدول:

جدول رقم (01): يمثل توزيع أفراد العينة حسب الجنس:

النسبة المئوية	التكرارات	الجنس
56 %	28	ذكر
44 %	22	أنثى
100 %	50	المجموع

تشير معطيات الجدول أن نسبة 56% من أفراد عينة البحث هم ذكور و 44% منهم إناث، فنستنتج أن الفئة الغالبة في مجتمع البحث هي فئة الذكور بنسبة 56%.

¹ - كامل محمد المغربي، أساليب البحث العلمي، جميع حقوق التأليف والطبع والنشر محفوظة للناشر، دار الثقافة، عمان، 2006، ص 300.

جدول رقم (02): يمثل توزيع أفراد العينة حسب السن.

السن	التكرارات	النسب المئوية
[25-20]	09	18%
[30-25]	12	24%
[35-30]	05	10%
[40-35]	09	18%
[45-40]	07	14%
[50-45]	03	06%
[55-50]	04	08%
[60-55]	01	02%
المجموع	50	100%

من هذا الجدول يتبين أن 24% من أفراد البحث يتراوح سنهم بين 25 و 30 سنة و 18% يتراوح سنهم بين 20 و 25 سنة و 35 و 40 سنة، و 14 يتراوح سنهم بين 40 و 45 سنة، و 10% يتراوح سنهم بين 30 و 35 سنة ، و 8 % يتراوح سنهم ما بين 50 و 55 سنة، و 6% يتراوح سنهم بين 45 و 50 سنة، بينما 2% يتراوح سنهم بين 55 و 60 سنة.

فنستنتج أن أغلبية أفراد عينة البحث يتراوح سنهم بين 25 و 30 سنة بنسبة 24 %

جدول رقم (03): يمثل توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي.

النسبة المئوية	التكرارات	المستوى التعليمي
08 %	04	أمي
10 %	05	ابتدائي
16 %	08	متوسط
22 %	11	ثانوي
44 %	22	جامعي
100 %	50	المجموع

يبين لنا هذا الجدول أن نسبة 44 % من أفراد عينة البحث ذو مستوى جامعي و20% ذو مستوى ثانوي، و16 % ذو مستوى متوسط، و10% ذو مستوى ابتدائي بينما 08% من أفراد عينة البحث ذو مستوى أمي. فنستنتج أن الفئة الغالبة في أفراد عينة البحث ذو مستوى جامعي بنسبة 44%، وهذا ما يدل على أن أغلبهم مثقفين.

جدول رقم (04): يمثل توزيع أفراد العينة حسب المهنة.

النسبة المئوية	التكرارات	المهنة
34 %	17	موظف
18 %	09	إيطار
48 %	24	أخرى
100 %	50	المجموع

من خلال الجدول نلاحظ أن نسبة 48% من أفراد عينة البحث هي مهنة أخرى التي تتمثل في: التجارة بمختلف أنواعها، الطلبة، المتقاعدين، و34% من أفراد عينة البحث هم موظفين، بينما 18% مهنتهم إيطارين.

نستنتج أن أغلبية أفراد عينة البحث يشتغلون في التجارة، وهذا ما يدل على توفرها أكثر في المدينة.

جدول رقم (05): يمثل توزيع أفراد العينة حسب محطة النقل.

محطة النقل	عدد التكرارات	النسبة المئوية
قريب من المحطة	23	46 %
بعيد عن المحطة	27	54 %
المجموع	50	100 %

نلاحظ من خلال الجدول أن 54% من أفراد عينة البحث بعيدين عن محطة النقل بينما 46% من أفراد عينة البحث قريبين من محطة النقل.

ومن ذلك نستنتج أن الفئة الغالبة في أفراد عينة البحث هم بعيدين عن محطة النقل فهم مضطرين إلى تغيير المحطات للتنقل.

جدول رقم (06): يمثل توزيع أفراد العينة حسب مكان العمل.

مكان العمل	عدد التكرارات	النسبة المئوية
نفس الحي	10	20 %
حي آخر	40	80 %
المجموع	50	100 %

يتبين لنا من خلال الجدول أن 80% من أفراد عينة البحث أن مكان عملهم يتواجد في حي آخر، بينما 20% فهم يعملون في نفس الحي.

نستنتج أن الفئة الغالبة في أفراد عينة البحث ينتقلون إلى مكان عملهم بنسبة 80% لأن مناصبهم متواجدة في أحياء أخرى.

تحليل بيانات الفرضية الأولى:

لاختبار مدى صدق الفرضيات قسمنا العمل إلى المحاور التالية:

المحور الأول: خصصناه لاختبار الفرضية الأولى التي تتمثل في: شبكة الطرق المتطورة والواسعة تؤدي إلى تسهيل عملية النقل.

جدول رقم (07): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان الطريق الواسع يساعد على تسهيل عملية النقل.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
96 %	48	نعم
04 %	02	لا
100 %	50	المجموع

من خلال ملاحظة نتائج الجدول تظهر لنا نسبة 96% من أفراد عينة البحث أن الطريق الواسع يساعد على تسهيل عملية النقل، بينما 04% الطريق الواسع لا يساعد على تسهيل عملية النقل.

نستنتج من خلال ذلك أن الفئة الغالبة من أفراد عينة البحث أكدوا على أن الطريق الواسع يساعد على تسهيل عملية النقل، أي لا يكون هناك ازدحام ولا حوادث مرور.

جدول رقم (08): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان الخط الذي يسلكونه يعرف الازدحام.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
52 %	26	نعم
48 %	24	لا
100 %	50	المجموع

من معطيات الجدول بين لنا أن 52% من أفراد عينة البحث الخط الذي يسلكونه يعرف الازدحام، بينما 48% الخط الذي يسلكونه لا يعرف الازدحام.

وهذا يدل على أن حركة المرور في ولاية "تيزي وزو" مكتظة، مزدحمة وغير منظمة.
جدول رقم (09): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان الازدحام يؤدي إلى التعطيل عن الوصول إلى المكان المراد.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
20 %	10	دائما
62 %	31	أحيانا
18 %	09	نادرا
100 %	50	المجموع

يوضح الجدول أن 62% من أفراد عينة البحث أجابو أن الازدحام يؤدي أحيانا إلى التعطيل عن الوصول إلى المكان المراد، 20% الازدحام يؤدي دائما إلى التعطيل عن المكان المراد، بينما 18% من أفراد عينة البحث قالوا أن الازدحام نادرا ما يؤدي إلى التعطيل عن الوصول إلى المكان المراد.

ومن هنا نستنتج أن الازدحام لا يؤدي دائما إلى التعطيل عن الوصول إلى المكان المراد، بل يؤدي أحيانا، وهذا ما يدل على أن هناك عوامل أخرى تسبب في التعطيل كوجود حوادث مرور أو تعطيل ميكانيكي للحافلة وتعبئة الطرق.

جدول رقم (10): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الأشغال العمومية تعرقل من عملية المرور.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
80 %	40	نعم
20 %	10	لا
100 %	50	المجموع

من خلال الجدول يظهر لنا أن 80% من إجابات أفراد العينة أن الأشغال العمومية تعرقل من عملية المرور، بينما 20% من الأشغال العمومية لا تعرقل من عملية المرور.

ومن هنا نستنتج أن الفئة الغالبة أكدوا على أن الأشغال العمومية تعرقل من عملية المرور بنسبة 80%، وهذا راجع إلى أنهم لا ينظمون أوقات عملهم ويعملون دائما في النهار مما يسبب الإزدحام، وكذلك أن الأشغال لا تنجز بدقة وعلى أحسن وجه وبذلك يؤدي إلى إعادة تعبئها وإنجازها في كل فترة مثلا ستة (06) أشهر وعام (01 سنة).

جدول رقم (11): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان الازدحام راجع إلى ضيق الطريق.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
46 %	23	نعم
54 %	27	لا
100 %	50	المجموع

من خلال المعطيات الواردة في الجدول يتضح لنا أن 54% من أفراد العينة أجابوا بأن الازدحام ليس راجع إلى ضيق الطريق، بينما 46% للازدحام راجع إلى ضيق الطريق.

من خلال هذه النتائج الموضحة أعلاه يمكن القول أن الازدحام ليس راجع إلى ضيق الطريق، بل هناك أسباب أخرى كوجود حوادث المرور وقلة الاتجاهات وانعدام التنظيم.

جدول رقم (12): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان إنشاء الجسور يحد من اختناق المرور.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
90 %	45	نعم
10 %	05	لا
100 %	50	المجموع

من خلال نتائج الجدول نستنتج بأن 90% من إجابات أفراد العينة بأن إنشاء الجسور تحد من اختناق المرور، أما 10% من أفراد عينة البحث أجابوا بأن إنشاء الجسور لا يحد من اختناق المرور.

فيتبين لنا أن إنشاء الجسور يحد من اختناق المرور بحيث تساعد على فتح مجال اختيار المرور، ووجود عدة اتجاهات وتعتبر الطريق الأمثل للتقليل من الازدحام التي تعاني منه المدينة وكما تساعد على تنظيم حركة المرور.

جدول رقم (13): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الطريق المنعرجة تؤدي إلى حوادث المرور.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
08 %	04	دائما
62 %	31	أحيانا
30 %	15	نادرا
100 %	50	المجموع

انطلاقا من معطيات الجدول يتضح أن 62% من إجابات أفراد العينة قالوا بأن الطريق المنعرجة تؤدي أحيانا إلى حوادث المرور، و30% أجابوا بأن الطريق المنعرجة نادرا ما تؤدي إلى حوادث المرور، أما 08% من أفراد العينة الطريق المنعرجة لا تؤدي دائما إلى حوادث المرور.

يتضح لنا أن الفئة الغالبة أكدوا على أن الطريق المنعرجة تؤدي أحيانا إلى حوادث المرور بنسبة 62 %، إضافة إلى ذلك هناك عوامل أخرى كعدم الانتباه والتركيز والإفراط في السرعة.

جدول رقم (14): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الطريق المستوية تساعد على حركة المرور.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
96 %	48	نعم
04 %	02	لا
100 %	50	المجموع

يوضح لنا الجدول أن 96% من إجابات أفراد العينة أفادونا بأن الطريق المستوية تساعد على حركة المرور، أما 04% من أفراد العينة أن الطريق المستوية لا تساعد على حركة المرور.

ومن خلال قراءتنا للجدول نصل إلى القول أن الطريق المستوية تساعد على حركة المرور، وذلك لأنها تكون سريعة ومريحة ومنظمة.

جدول رقم (15): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان من الضروري وجود ممهل في الطريق.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
98 %	49	نعم
02 %	01	لا
100 %	50	المجموع

من خلال الجدول يتضح لنا أن 98% من إجابات أفراد العينة أكدوا لنا أنه من الضروري وجود ممهل في الطريق، بينما 02% فقط كانت إجاباتهم أنه ليس من الضروري وجود ممهل في الطريق.

ونسنتج أن طرق ولاية "تيزي وزو" لا بد من تواجد مهل لأن المواطنين يفرطون في السرعة، ومن أجل تفادي حوادث المرور، وحفاظا على سلامة المواطنين.

جدول رقم (16): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان الإفراط في السرعة تؤدي إلى حادث المرور.

الإجابة	التكرارات	النسبة المئوية
نعم	37	74 %
لا	13	26 %
المجموع	50	100 %

تشير معطيات الجدول أن 74% من إجابات أفراد العينة أفادونا على أن الإفراط في السرعة تؤدي إلى حادث المرور، بينما 26% أجابوا بأن الإفراط في السرعة لا تؤدي إلى حادث المرور.

ومن خلال قراءتنا لهذا الجدول نصل إلى القول أن الإفراط في السرعة ليس العامل الوحيد الذي يؤدي إلى حادث المرور، بل هناك عوامل أخرى كالتحدث بالهاتف النقال أثناء القيادة، شرب الخمر، عدم الانتباه، قلة التركيز، القلق والتعب.

جدول رقم (17): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان الإكثار من إشارات المرور يساعد على تنظيم حركة المرور في ولاية "تيزي وزو".

الإجابة	التكرارات	النسبة المئوية
نعم	32	64 %
لا	18	36 %
المجموع	50	100 %

يوضح لنا الجدول أن 64% من إجابات أفراد العينة أكدوا أن الإكثار من إشارات المرور يساعد على تنظيم حركة المرور في ولاية "تيزي وزو"، بينما أن 36% أجابوا أن الإكثار من إشارات المرور لا تساعد على تنظيم حركة المرور.

ومن هنا نستنتج أنه لا بد من إكثار إشارات المرور وذلك لتساعد على تنظيم حركة المرور، وتثير انتباه السائقين عند انعدام التركيز في القيادة وتخفيض السرعة.

جدول رقم (18): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت مراكز المراقبة تساهم في اختناق المرور.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
32 %	16	دائماً
40 %	20	أحيانا
28 %	14	نوعا ما
100 %	50	المجموع

تفسر نتائج الجدول أن 40% من أفراد العينة أجابوا على أن مراكز المراقبة تساهم أحيانا في اختناق المرور، و32% أفادونا أن مراكز المراقبة تساهم دائما في اختناق المرور، بينما 28% من مراكز المراقبة تساهم نوعا ما في اختناق المرور. ونستنتج من ذلك أن الفئة الغالبة في أفراد عينة البحث أكدوا على أن مراكز المراقبة تساهم أحيانا في اختناق المرور، وذلك لابد منه لسلامة المواطنين في ولاية "تيزي وزو" وتوفير الأمن والحفاظ على تنظيم حركة المرور.

جدول رقم (19): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان الطريق غير المعبدة تؤدي إلى خلل ميكانيكي لوسائل النقل (الحافلات).

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
72 %	36	نعم
28 %	14	لا
100 %	50	المجموع

يتضح لنا من خلال الجدول أن 72% من إجابات أفراد العينة أكدوا على أن الطريق غير المعبدة تؤدي إلى خلل ميكانيكي للحافلات، أما 28% أفادونا على أن الطريق غير المعبدة لا تؤدي إلى خلل ميكانيكي للحافلات.

وهذا ما يدل على أنه لا بد من تعبئة الطرق لكونها عملية ستعرف ازدهار والتي تدل على التنمية وتسريح الطريق وكذلك من أجل الحفاظ على وسائل النقل الحديثة وراحة المتنقلين والوصول إلى المكان المراد في الوقت المحدد وكذا يزيد من جمال المدينة.

جدول رقم (20): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان من الضروري انجاز مشاريع أخرى تفك الاختناق في الطريق.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
72 %	36	نعم
28 %	14	لا
100 %	50	المجموع

ومن خلال الجدول يتضح لنا أن 72% من إجابات أفراد العينة أكدوا على أن من الضروري انجاز مشاريع أخرى تفك الاختناق في الطريق، بينما 28% أجابوا بأنه ليس من الضروري انجاز مشاريع أخرى.

وذلك نستنتج أنه لا بد من انجاز مشاريع أخرى في ولاية "تيزي وزو" للحد من اختناق المرور كمشروع التيلفريك، السكك الحديدية، الميترو، مشروع ترامواي وطرق مخصصة للشاحنات والحافلات.

تحليل بيانات الفرضية الثانية:

المحور الثاني: خصصناه لاختبار الفرضية الثانية التي تتمثل في:

- الاهتمام بتحديث وسائل النقل يساهم في إنجاح التنمية المحلية.

جدول رقم (21): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان استعمال النقل الجماعي في التنقلات اليومية.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
46 %	23	دائماً
42 %	21	أحياناً
12 %	06	نوعاً ما
100 %	50	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أن أغلبية أفراد العينة يستعملون النقل الجماعي في تنقلاتهم اليومية بنسبة 46%، أما نسبة 42% من أفراد العينة يستعملون النقل الجماعي في تنقلاتهم اليومية أحياناً، أما نسبة 12% من أفراد العينة يستعملون النقل الجماعي في تنقلاتهم اليومية نادراً.

ونستنتج من هذا الجدول أن معظم أفراد العينة يفضلون النقل الجماعي في تنقلاتهم اليومية بنسبة 46 % لأنهم لا يملكون وسيلة أخرى للتنقل.

جدول رقم (22): يمثل إجابات أفراد العينة حول وسيلة النقل المفصلة.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
44 %	22	النقل الخاص
46 %	28	النقل العام
100 %	50	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن معظم أفراد العينة يفضلون النقل العام على النقل الخاص بنسبة 56% أما نسبة 44% من أفراد العينة يفضلون النقل الخاص على النقل العام.

وبذلك نستنتج أن معظم أفراد العينة يفضلون النقل العام على النقل الخاص من أجل التواصل بين مختلف الأشخاص والتعرف على مختلف التقاليد والمعارف، كما أنهم لا يملكون إمكانية الحصول على وسيلة خاصة للتنقل.

جدول رقم (23): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الحافلة تسهل التنقلات لتلبية الحاجيات اليومية.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
24 %	12	دائماً
22 %	11	أحياناً
54 %	27	نوعاً ما
100 %	50	المجموع

يتبين لنا من خلال الجدول أن معظم أفراد العينة يرون أن الحافلة تسهل التنقل لتلبية الحاجيات اليومية نوعاً ما بنسبة 54%، أما نسبة 24% من أفراد العينة أجابوا بنعم أي أن الحافلة تسهل التنقل لتلبية الحاجيات اليومية، أما نسبة 22% من أفراد العينة كانت إجاباتهم بلا أي أن الحافلة لا تسهل لهم التنقل لتلبية الحاجيات اليومية.

نستنتج من خلال الجدول أن معظم أفراد العينة يرون أن الحافلة تسهل التنقلات لتلبية الحاجيات اليومية نوعاً ما لأنها بطيئة الحركة وكثيرة التوقف في مختلف المحطات الخاصة بولاية "تيزي وزو".

جدول رقم (24): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الحافلة تساعد على ربح الوقت.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
32 %	16	نعم
68 %	34	لا
100 %	50	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن أغلبية أفراد العينة أجابوا أن الحافلة لا تساعد على ربح الوقت بنسبة 68%، أما نسبة 32% يرون بأن الحافلة تساعد على ربح الوقت. فنستنتج من خلال الجدول أن أغلبية النسبة أجابوا بلا أي أن الحافلة لا تساعد على ربح الوقت وهذا راجع إلى وجود ازدحام في حركة المرور خاصة في قلب مدينة "تيزي وزو" وهذا ما يؤدي إلى تضيق الوقت.

جدول رقم (25): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان سعر النقل في متناول الجميع.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
52 %	26	نعم
48 %	24	لا
100 %	50	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أن معظم أفراد العينة يرون أن سعر النقل في متناول الجميع وذلك بنسبة 52%، أما 48% من أفراد العينة أجابوا عكس ذلك بحيث يقولون بأن سعر النقل ليس في متناول الجميع.

ونستنتج من هذا الجدول بأن معظم أفراد العينة يقولون بأن سعر النقل في متناول الجميع وذلك مقارنة بالدخل الشهري لكل فرد، وأيضا حسب مسافة الطريق يبقى السعر مناسب.

جدول رقم (26): يمثل إجابات أفراد العينة حول كيفية معاملة السائق، القابض والمراقب داخل الحافلة.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
04 %	02	جيدة
44 %	22	حسنة
46 %	23	متوسطة
06 %	03	سيئة
100 %	50	المجموع

يتبين لنا من هذا الجدول بأن أغلبية أفراد العينة يرون أن معاملة السائق والقابض والمراقب داخل الحافلة مع الركاب هي معاملة متوسطة وذلك بنسبة 46 %، وأن نسبة 44% أجابوا بأن هذه المعاملة حسنة، أما نسبة 06 % أجابوا بأن هذه المعاملة سيئة، أما نسبة 04% أجابوا بأن معاملة السائق والقابض والمراقب داخل الحافلة مع الركاب هي معاملة جيدة.

نستنتج من خلال الجدول بأن معظم أفراد العينة يقولون بأن معاملة السائق والقابض والمراقب داخل الحافلة مع الركاب هي معاملة متوسطة وذلك راجع لأسباب شخصية لكل من السائق والقابض والمراقب مثلاً في حالة التوتر.

جدول رقم (27): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان هناك ازدحام داخل الحافلة.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
84 %	42	نعم
16 %	08	لا
100 %	50	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن أغلبية أفراد العينة أجابوا أن هناك ازدحام داخل الحافلة وذلك بنسبة 84%، أما نسبة 16% من أفراد العينة أجابوا بأن ليس هناك ازدحام داخل الحافلة.

ونستنتج من هذا الجدول بأن أغلبية أفراد العينة يرون بأن هناك ازدحام داخل الحافلة وهذا راجع إلى أنه بولاية "تيزي وزو" هناك نقص في عدد الحافلات وأن نسبة السكان تفوق بنسبة كبيرة عدد الحافلات، وهذا هو الذي يسبب الازدحام داخل الحافلات.

جدول رقم (28): يمثل إجابات أفراد العينة حول توفر الأمن داخل الحافلة.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
42%	21	متوفر
58%	29	غير متوفر
100%	50	المجموع

يمثل الجدول أن معظم أفراد العينة أجابوا بأن الأمن غير متوفر داخل الحافلة بنسبة 58%، أما نسبة 42% أجابوا بأن الأمن متوفر داخل الحافلة.

فنستنتج من خلال الجدول أن معظم أفراد العينة أجابوا بأن الأمن غير متوفر بنسبة 58% وهذا راجع إلى نقص الإمكانيات من أجل توفير أعوان الأمن داخل الحافلة.

جدول رقم (29): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت النظافة متوفرة داخل وخارج الحافلة.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
20%	10	متوفرة
32%	16	غير متوفر
48%	24	متوفرة نوعا ما
100%	50	المجموع

يتبين لنا من خلال الجدول أن معظم أفراد العينة قالوا بأن النظافة متوفرة نوعا ما داخل وخارج الحافلة بنسبة 48%، أما نسبة 32% من أفراد العينة قالوا بأن النظافة غير متوفرة داخل وخارج الحافلة، أما نسبة 20% من أفراد العينة قالوا بأن النظافة متوفرة. وبذلك نستنتج من خلال بيانات الجدول بأن المسؤولين عن محطات النقل ووسائل النقل لا يهتمون بنظافة هذه الأماكن ويدل ذلك على لامبالاة.

جدول رقم (30): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الحافلة توفر الراحة أثناء التنقل.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
06 %	03	نعم
34 %	17	لا
60 %	30	نوعا ما
100 %	50	المجموع

يمثل الجدول أن معظم أفراد العينة أجابوا أن هناك راحة داخل الحافلة أثناء التنقل نوعا ما بنسبة 60%، أما نسبة 34% من أفراد العينة أجابوا بلا أي أنه ليس هناك راحة داخل الحافلة، أما نسبة 06% من أفراد العينة أجابوا بأن هناك راحة داخل الحافلة أثناء التنقل.

وبهذا نستنتج من خلال بيانات الجدول أن معظم أفراد العينة أجابوا بأن هناك راحة داخل الحافلة أثناء التنقل نوعا ما وهذا راجع إلى حداثة وسائل النقل وتطورها.

جدول رقم (31): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان المكيف متوفر.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
42 %	21	متوفر
58 %	29	غير متوفر
100 %	50	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أن نسبة أفراد العينة قالوا بأن المكيف داخل الحافلة غير متوفر وذلك بنسبة 58%، أما نسبة 42% قالوا بأن المكيف متوفر داخل الحافلة. ومن ذلك نستنتج من خلال بيانات الجدول أن معظم أفراد العينة قالوا بأن المكيف غير متوفر داخل الحافلة وهذا يدل على قلة وسائل الترفيه داخل الحافلات بولاية "تيزي وزو".

جدول رقم (32): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الإنارة متوفرة داخل الحافلة أثناء التنقل ليلاً.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
88%	44	متوفرة
12%	06	غير متوفرة
100%	50	المجموع

يمثل لنا من خلال الجدول أن معظم أفراد العينة أجابوا بأن الإنارة متوفرة داخل الحافلة أثناء التنقل ليلاً بنسبة 88%، أما نسبة 12% كانت إجابتهم بلا أي أن الإنارة غير متوفرة أثناء التنقل ليلاً داخل الحافلة.

جدول رقم (33): يمثل إجابات أفراد العينة حول حالة محطة النقل في "تيزي وزو" من ناحية التنظيم.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
24%	12	منظمة
26%	13	غير منظمة
50%	25	منظمة نوعاً ما
100%	50	المجموع

يتضح لنا من خلال الجدول أن أغلبية أفراد العينة يرون أن حالة محطة النقل في "تيزي وزو" من ناحية التنظيم منظمة نوعا ما بنسبة 50%، أما نسبة 26% يقولون بأنها غير منظمة، أما نسبة 24% يرون بأنها منظمة.

ونستنتج من خلال ذلك أن محطات النقل بولاية "تيزي وزو" منظمة نوعا ما وهذا يدل على وجود نوع من الإهمال.

جدول رقم (34): يمثل إجابات أفراد العينة حول كيفية تقييم التسيير داخل محطة النقل.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
04 %	02	جيد
32 %	16	حسن
52 %	26	متوسط
10 %	05	سيئ
02 %	01	منعدم
100 %	50	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أن نسبة أفراد العينة أجابوا بأن تقييم التسيير داخل محطة النقل بولاية "تيزي وزو" متوسط بنسبة 52%، أما نسبة 32% أجابوا بان تقييم التسيير داخل المحطة حسن، أما نسبة 10% أجابوا بأن تقييم التسيير داخل محطة النقل سيء، أما نسبة 04% من أفراد العينة أجابوا بأن التقييم داخل المحطة جيد، أما نسبة 02 % من أفراد العينة أجابوا بان تقييم التسيير داخل محطة النقل.

ونستنتج من خلال الجدول بأن معظم أفراد العينة أجابوا بأن تقييم التسيير داخل محطة النقل متوسط وهذا ما يدل على أن التسيير داخل محطة النقل مهمش نوعا ما بمعنى أنه ذو مستوى متوسط.

جدول رقم (35): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا صادفهم حادث أو إعتداء أو سرقة سواء داخل المحطة أو في الحافلة.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
30 %	15	نعم
70 %	35	لا
100 %	50	المجموع

يتبين لنا من خلال هذا الجدول أن نسبة أفراد العينة قالوا بأنهم لم يصادفوا حادث أو اعتداء أو سرقة سواء داخل المحطة أو في الحافلة بنسبة 70%، أما نسبة 30% قالوا بأنهم صادفهم حادث أو اعتداء أو سرقة سواء داخل المحطة أو في الحافلة. ونستنتج من خلال بيانات الجدول بأن الأغلبية من أفراد العينة لم يصادفهم حادث أو اعتداء أو سرقة سواء داخل المحطة أو في الحافلة وهذا ما يجعل الاعتداءات والسرقة غير منتشرة بكثرة.

جدول رقم (36): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان الأمن ضروري داخل المحطة.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
100 %	50	نعم
00 %	00	لا
100 %	50	المجموع

يتضح لنا من خلال الجدول أن جميع أفراد العينة أجابوا بأن الأمن ضروري داخل محطة النقل وذلك بنسبة 100%. ونستنتج من ذلك بأن كل الأفراد أجابوا بأن الأمن ضروري داخل محطة النقل وذلك من أجل تفادي كل الاعتداءات والعنف والسرقة والجرائم داخل محطة النقل بولاية "تيزي وزو".

جدول رقم (37): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الحافلة تحترم مواقيت الانطلاق والوصول.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
22 %	11	دائما
72 %	36	أحيانا
06 %	03	نادرا
100 %	50	المجموع

يمثل لنا الجدول أن معظم أفراد العينة قالوا بأن الحافلة تحترم مواقيت الانطلاق والوصول أحيانا بنسبة 72%، أما نسبة 22% قالوا بأن الحافلة تحترم مواقيت الانطلاق والوصول دائما، أما نسبة 06% من أفراد العينة قالوا بأنها لا تحترم مواقيت الانطلاق والوصول.

ومن هنا نستنتج أن معظم أفراد العينة قالوا بأن الحافلة تحترم مواقيت الانطلاق والوصول أحيانا وهذا راجع في معظم الأوقات إلى الازدحام الذي تصادفه هذه الحافلات أو راجع إلى الخلل الميكانيكي أو عدم احترام مواقيت الانطلاق والوصول.

جدول رقم (38): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانوا ينتظرون كثيرا في المحطة.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
40 %	20	نعم
18 %	09	لا
42 %	21	أحيانا
100 %	50	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول بأن معظم أفراد العينة أجابوا بأنهم ينتظرون كثيرا أحيانا في المحطة بنسبة 42%، أما 40% من أفراد العينة ينتظرون كثيرا في المحطة، أما نسبة 18% من أفراد العينة لا ينتظرون في المحطة.

ومن هنا نستنتج أن معظم أفراد العينة أجابوا بأنهم ينتظرون في المحطة أحيانا بنسبة 42% وأجابوا بنعم بنسبة 40% وهذا ما يدل على نقص في الحافلات ووجود ازدحام في الطرقات وعدم احترامها لمواقيت الانطلاق وهذا ما يجعل معظم الأفراد ينتظرون في محطة النقل.

جدول رقم (39): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كان توفر الحافلات كافية لنقل المسافرين حسب الكثافة السكانية.

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
10 %	05	نعم
90 %	45	لا
100 %	50	المجموع

يمثل الجدول إجابات معظم أفراد العينة حول عدم توفر الحافلات الكافية لنقل المسافرين حسب الكثافة السكانية بنسبة 90%، أما نسبة 10% يمثل إجابات أفراد العينة حول توفر الحافلات الكافية لنقل المسافرين حسب الكثافة السكانية بولاية تيزي وزو.

ومن هنا نستنتج أن معظم أفراد العينة أجابوا بأن هناك نقص في عدد الحافلات لنقل المسافرين حسب الكثافة السكانية، وهذا هو السبب الرئيسي في حدوث ازدحام داخل الحافلات وانتظار كثير للأفراد في المحطة.

جدول رقم (40): يمثل إجابات أفراد العينة حول إذا كانت الحافلة نقطة انطلاق الحادثة في ولاية "تيزي وزو".

النسبة المئوية	التكرارات	الإجابة
38 %	19	نعم
62 %	31	لا
100 %	50	المجموع

يبين لنا هذا الجدول بأن معظم أفراد العينة يرون أن الحافلة ليست نقطة انطلاق الحادثة في ولاية "تيزي وزو" بنسبة 62%، أما نسبة 38% من أفراد العينة أجابوا بأن الحافلة هي نقطة انطلاق الحادثة في ولاية "تيزي وزو". ونستنتج من ذلك أن ليس ظهور الحافلة دليل على انطلاق الحادثة في ولاية "تيزي وزو" بل الحادثة تظهر في التنظيم وحسن التسيير.

تحليل النتائج والتحقق من الفرضيات:

الاستنتاجات الجزئية للفرضية الأولى:

ظهر من خلال الجداول المتعلقة بالإطار الميداني أن الفرضية الجزئية الأولى التي تضم الأسئلة (7- 8 – 9 – 10 – 11 – 12 – 13 – 14-15-16 – 17 -18 -19 - 20) والتي تنص على شبكة الطرق المتطورة والواسعة تؤدي إلى تسهيل عملية النقل.

حيث استنتجنا من إجابات أفراد عينة البحث ما يلي:

- الطريق الواسع يساعد على تسهيل عملية النقل.
- أغلبية الأفراد الخط الذي يسلكونه يعرف ازدحام.
- الأشغال العمومية تعرقل من عملية المرور.
- إنشاء الجسور تحد من اختناق المرور.
- الطريق المستوية تساعد على حركة المرور.
- ضرورة وجود ممهل في الطريق.
- الإفراط في السرعة يؤدي إلى حادث مرور.

- الإكثار من إشارات المرور يساعد على تنظيم حركة المرور في ولاية "تيزي وزو".
 - الطريق غير المعبدة تؤدي إلى خلل ميكانيكي للحافلات.
 - ضرورة إنجاز مشاريع أخرى لفك الاختناق في الطريق.
- وهذا يعني أن كلما كانت شبكة الطرق متطورة وواسعة فهي تسهل حركة المرور وبالتالي تساعد حركة النقل العمومي في ولاية "تيزي وزو"، ولكن رغم وجود شبكة الطرق المتطورة والواسعة إلا أن هناك عراقيل تصعب عملية النقل ومن بينها مثلا الأشغال العمومية، الحوادث والظروف الطبيعية (الثلوج، الفيضانات)، وهذا ما يجعلنا نقول أن الفرضية الجزئية قد تحققت نسبيا.

الاستنتاجات الجزئية للفرضية الثانية:

تحتوي الفرضية الجزئية الثانية على الأسئلة التالية (21- 22- 23- 24- 25- 26- 27- 28- 29- 30- 31- 32- 33- 34- 35- 36- 37- 38- 39- 40) الخاصة بالاهتمام بتحديث وسائل النقل يساهم في إنجاح التنمية المحلية، ولقد استخلصنا من إجابات أفراد عينة بحثنا أن:

- معظم أفراد العينة يفضلون النقل العام في تنقلاتهم اليومية.
- أغلبية أفراد العينة قالوا بأن سعر النقل في متناول الجميع.
- الأكثرية من أفراد العينة يرون بأن هناك ازدحام داخل الحافلة.
- أفراد العينة أجابوا بنسبة عالية بأن الإنارة متوفرة داخل الحافلة أثناء التنقل ليلا.
- جميع أفراد العينة أجابوا بأن الأمن ضروري داخل محطة النقل في ولاية "تيزي وزو".

من خلال الإجابات التي تحصلنا عليها من طرف معظم أفراد العينة استخلصنا أن تحديث وتطوير وسائل النقل يؤدي إلى تسهيل التنقل وتوفير الراحة للمتنقلين ، ولكن وسائل النقل غير كافية حسب الكثافة السكانية لولاية "تيزي وزو"، ونحن نأمل بإنجاز مشاريع أخرى للنقل مثل الترامواي، التليفريك، فبذلك نستطيع القول بأن الفرضية الجزئية الثانية قد تحققت أيضا بشكل نسبي.

استنتاج عام:

إن النقل نظام حركة مواطني الولاية والبضائع والمرافق والخدمات، وقد تكون حركة المواطنين هي الأهم خاصة داخل المدن من خلال ربط العلاقة بين السكان واستعمالات الأراضي، وبفضله يتم التبادل التجاري ما بين الولايات، كما يفك العزلة عن المناطق النائية ويحقق الاتصال ما بين الأفراد.

فالنقل يساهم في تنمية المجتمع المحلي وهذا انطلاقاً من أن للنقل علاقة بالتنمية المحلية، فقد شغل اهتمامنا بالتحديد مدى وجود هذه العلاقة وللكشف عن ذلك قمنا بصياغة فرضيتين، الأولى تتمثل في أن شبكة الطرق المتطورة والواسعة تؤدي إلى تسهيل عملية النقل، أما الثانية خاصة بالاهتمام بتحديث وسائل النقل يساهم في إنجاح التنمية المحلية ولنتحقق من صدقها قمنا بدراسة ميدانية على عينة تتكون من خمسون (50) فرد يتراوح أعمارهم من 20 إلى 60 سنة.

ومن خلال النتائج التي توصلنا إليها قد تحققت الفرضيتين نسبياً، لكن تبقى نتائج بحثنا في حدود عينة البحث التي تتكون من خمسين (50) فرد، فهي لا تمثل جميع الأفراد مما لا يسمح لنا بتعميم النتيجة أكثر.

نأمل أن تتضافر الجهود للبحث في موضوع النقل العمومي وعلاقته بالتنمية المحلية حتى يتم التوسع والتدقيق فيه أكثر.

خاتمة

خاتمة:

إن موضوع النقل العمومي والتنمية المحلية من أهم المواضيع التي حظيت باهتمام العديد من علماء الاجتماع لأهمية النقل في حياتنا اليومية، ولنا في بحثنا هذا "النقل العمومي وعلاقته بالتنمية المحلية" وذلك من أجل إبراز أهمية النقل وضرورة وجوده من أجل تحقيق الرقي والازدهار والرفاهية في مختلف مجالات الحياة.

ولا يمكن تحقيق تقدما في مجتمع ما وتجسيد فيه تنمية محلية دون الاهتمام بمجال النقل الذي يعتبر الشريان الأساسي للاقتصاد خاصة، مما يسمح لنا برفع دعوة توسيع دائرة البحث في هذا المجال.

وتبقى نتائج دراستنا نسبية في إطار حجم عينة البحث، فالمجال يبقى مفتوح لدراسات أخرى حول موضوع النقل العمومي لأنه يمثل نجاح اقتصاد البلاد، فهل يمكن تخيل التقدم والتنمية والاتصال دون وجود النقل؟

المراجع

قائمة المراجع

❖ المراجع باللغة العربية:

1. أحمد مصطفى خاطر، تنمية المجتمع المحلي، المكتبة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
2. أحمد مصطفى خاطر، طريقة تنظيم المجتمع، مدخل تنمية المجتمع المحلي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1984.
3. إبراهيم عبد الرحمن رجب، مفاهيم ونماذج تنمية المجتمع المحلي المعاصرة، مؤسسة الشرق الأدنى، القاهرة، 1988.
4. إسماعيل شعبان، منهجية البحث في العلوم الاجتماعية، الجزائر، 2005.
5. أحمد كمال أحمد وآخرون، طريقة تنظيم المجتمع، مدخل تنمية المجتمع المحلي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1984.
6. إحسان حفطي، علم اجتماع التنمية، دار المعرفة الجامعية، دون بلد، 2006.
7. السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري، مشكلات وتطبيقات، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009.
8. السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق، مشكلات وتطبيقات، الجزء الأول، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2011.
9. السيد رشام غنيم، دراسات في علم الاجتماع الريفي، دار المعرفة الجامعية، بيروت، 2008.
10. السيد وائل، فن التخطيط، ترجمة راشد البراوي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1963.
11. جاكليين بوجوقارنبي، ترجمة حليمي عبد القادر، الجغرافية الحضرية، ديوان المطبوعات الجامعية، دون بلد، 1999.
12. حسن عيد، دراسات في التنمية والتخطيط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، دون تاريخ.

13. حسين عبد الحميد أحمد رشوان، علم الاجتماع الريفي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2005.
14. حسين عبد الحميد أحمد رشوان، التخطيط الحضري، دراسة في علة الاجتماع، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2005.
15. حسين عمر، التنمية الاقتصادية، دار المعارف بمصر، 1967.
16. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998.
17. رشاد أحمد عبد اللطيف، تنمية المجتمع المحلي، دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 2007.
18. زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2002.
19. سعد الدين إبراهيم، نحو نظرية سوسولوجية للتنمية في العالم الثالث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1977.
20. سيد أبو بكر حسانين، طريقة الخدمة الاجتماعية في تنظيم المجتمع، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1988.
21. صباح محمود محمد، المدخل في تخطيط النقل الحضري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، دون تاريخ.
22. صلاح الدين نامق، نظريات النمو الاقتصادي، دار المعارف، مصر، 1976.
23. ظريف بطرس، المشاركة الشعبية في التنمية في إدارة التنمية الريفية، المنظمة العربية للعلوم الإدارية، جامعة الدول العربية، المؤتمر الرابع للإدارة المحلية، المملكة المغربية، 1978.
24. طلعت إبراهيم لظفي وآخرون، النظرية المعاصرة في علم الاجتماع، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1999.
25. عبد الباسط محمد حسن، التنمية الاجتماعية، مكتبة وهيبة، القاهرة، 1977.

26. عبد الحليم رضا عبد العال، تنظيم المجتمع، النظرية والتطبيق، المطبعة التجارية الحديثة، القاهرة، 1986.
27. عبد الحليم رضا، استشارة سكان المجتمع للمشاركة في تنمية المجتمعات الحضرية المختلفة، كلية الخدمة الاجتماعية، القاهرة، 1976.
28. عبد الحميد أحمد رشوان، التنمية اجتماعيا، ثقافيا، اقتصاديا، سياسيا، إداريا وبشريا، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2009.
29. عبد الله محمد عبد الرحمن وآخرون، التنمية بين النظرية والتطبيق، دار المعرفة الجامعية، بيروت، 1999.
30. عبد المنعم شوقي وآخرون، محاضرات في التنمية الريفية، مكتبة القاهرة الحديثة، دون تاريخ.
31. عبد المنعم شوقي، مجمع المدينة، الاجتماع الحضري، دار النهضة العربية، الطبعة السابعة، بيروت، 1981.
32. عبد الرؤوف الضبع، علم الاجتماع الحضري، قضايا وإشكاليات، دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 2003.
33. عثمان محمد غنيم، التخطيط أسمى ومبادئ عامة، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
34. عدلي سليمان، التنمية والمشاركة الشعبية في مجال تنمية المجتمع، دار المعرفة الجامعية، العدد الرابع، أغسطس، 1977.
35. علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور، دار المعرفة الجامعية، مصر، دون تاريخ.
36. علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل داخل المدن، دار الراتب الجامعية، دون بلد، 2002.
37. علياء شكري وآخرون، علم الاجتماع الريفي، مطبعة العمرانية للأوفست، القاهرة، 2003.

38. غريب محمد سيد وآخرون، علم الاجتماع الريفي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2002.
39. فاروق محمد العدلي، دراسات في التنمية الاجتماعية والاقتصادية، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، 1982.
40. كامل محمد المغربي، أساليب البحث العلمي، جميع حقوق التأليف والنشر محفوظة للناشر، دار الثقافة، عمان، 2006.
41. محمد الغربي، المشاركة المجتمعية في المجتمع المحلي، قراءات في تنظيم وتنمية المجتمع الريفي، الإسكندرية، 1986.
42. محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، دون تاريخ.
43. محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية للنشر، الإسكندرية، 2003.
44. محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1983.
45. محمد عاطف غيث، علم الاجتماع، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2009.
46. محمد عبد العزيز، عجمية وآخرون، التنمية الاقتصادية والاجتماعية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1991.
47. محمد عبد الفتاح محمد، الأسس النظرية للتنمية الاجتماعية في إطار الخدمة الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2005.
48. محمد عبد الفتاح محمد عبد الله، تنمية المجتمعات المحلية من منظور الخدمة الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006.
49. محمد عبيدات وآخرون، منهجية البحث العلمي (القواعد والمراحل والتطبيقات)، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.

50. محمد رياض، **جغرافية النقل**، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، دون تاريخ.

51. مرزوق عبد الرحيم عارف، **دراسة حول بعض قضايا التنمية الريفية بين النظرية والتطبيق**، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، دون تاريخ.

52. محي الدين صبار، **الحكم المحلي وتنمية المجتمع**، مركز تنمية المجتمع في العالم الغربي، سرسر اللينان، 1923.

53. معن خليل عمر، **مناهج البحث في علم الاجتماع**، دار الشروق للنشر والتوزيع، دون بلد، 2004.

54. مهدي حسين زويلف، **الرقابة الإدارية مدخل كمي**، دار الشباب، الأردن، 1995.

55. موريس أنجرس، **منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية**، الطبعة الثانية، دار القصة للنشر، الجزائر، 2006.

56. نبيل محمد توفيق السمالوطي، **علم اجتماع التنمية**، الهيئة المصرية للكتاب، الإسكندرية، 1974.

57. هاشم عبود الوسوى وحيدر صلاح يعقوب، **التخطيط والتصميم الحضري**، دراسة نظرية وتطبيقية حول المشاكل الحضرية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2006.

58. هيفاء الشنواني، **منهج الدراسة الاستكشافية عن المشاركة الشعبية**، جهاز تنظيم الأسرة والإسكان، مركز البحوث، نوفمبر 1980.

59. وفاء محمد الصادى، **عوائق مشاركة المجتمعات المستحدثة الحضرية لتنمية مجتمعاتهم**، كلية الخدمة الاجتماعية، القاهرة، 1981.

60. وفيق أشرف حسونة، **معوقات التنمية الريفية في العالم العربي**، دون بلد، مايو 1991.

61. وليام واهاي، **مقدمة في هندسة النقل**، مطبعة الملك سعود، دون بلد، 1999.

❖ المقالات:

62. محمد صلاح بسيوني، **مشكلات التنمية الريفية في مصر**، مقالة في علم الاجتماع، دار المعارف، القاهرة، 1980.

❖ القواميس:

63. محمد عاطف غيث، قاموس علم الاجتماع، دار المعرفة الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006.

❖ المجالات:

64. إسماعيل بن كتب خانة، المشاركة الأهلية في المجتمعات الريفية وبعض تطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، دراسة منشورة، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد الستون، الكويت، أكتوبر، 1989.

65. علية حسن حسين، دور المرأة في تنمية المجتمعات الصحراوية، المجلة الاجتماعية القومية، المجلد الرابع عشر، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، القاهرة، 1977.

66. محي الدين صابر، قواعد التنمية الاجتماعية، مجلة تنمية المجتمع، العدد الثاني، سرس الليان، 1963.

❖ المنشورات:

67. لوجلي طالح الزوي، علم الاجتماع الحضري، منشورات جامعة قاريونس بنغازي، 2002.

68. مرزوق عبد الرحيم، دور الوحدات المجتمعية في التنمية الريفية وأثر المشاركة الشعبية في قيامها لهذا الدور، نشرات في التنمية الريفية، جهاز بناء وتنمية القرية المصرية، القاهرة، 1977.

❖ المراجع باللغة الأجنبية:

69. Bénko (G), « Développement social à la recherche du sens perdu », école Française d'excellence territoriale, carcasone, janvier, 1998.

70. Jean Belotte, « Transport international de marchandises », 3^{ème} édition, Paris, Février, 2004.

71. Cahier de Germano, « Alger et ses transports, une histoire singulière, recherche urbaine sur l'algérie », Paris, 1997.

72. Greffe (X), « Territoire en France », éd Economica, Paris, 1984.

73. Nels Paul, « Urban community, a world perspective routledge and keyan Paul », London, 1960.

الملاحق

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة مولود معمري تيزي وزو

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

فرع علم الاجتماع

تخصص علم اجتماع التنمية

تعليمية:

نحن طلبة علم إجتماع التنمية، بصدد القيام بمذكرة لنيل شهادة الماستير تحت عنوان :
"علاقة النقل العمومي بالتنمية المحلية".

لذا نرجو منكم ملئ هذه الاستمارة بكل دقة، وتأكدوا أن إجاباتهم لن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي، وتقبلوا منا فائق الاحترام والتقدير.
الرجاء الإجابة بوضع علامة (x) أمام الإجابة، وشكرا.

البيانات الشخصية:

- 1.الجنس: ذكر أنثى
2. السن:
3. المستوى التعليمي: أمي ابتدائي متوسط ثانوي جامعي
4. المهنة: موظف إطار أخرى
5. القرب من محطة النقل: قريب بعيد
6. مكان العمل: نفس الحي حي آخر

محور الفرضية الأولى: شبكة الطرق المتطورة والواسعة.

7. ما رأيك في حركة المرور في تيزي وزو ؟

8. كيف ترى الطريق العمومي اليوم ؟

9. هل الطريق الواسع يساعد على تسهيل عملية النقل؟

نعم لا

10. هل الخط الذي تسلكه يعرف ازدحام؟

نعم لا

11. هل الازدحام يؤدي إلى تعطيلك عن الوصول إلى المكان المراد؟

دائماً أحيانا نادرا

12. هل الأشغال العمومية تعرقل من عملية المرور؟

نعم لا

ولماذا ؟

13. هل الازدحام راجع إلى ضيق الطريق ؟

نعم لا

14. ما رأيك في مشاريع انجاز الجسور في وقتنا الحالي ؟

15. هل إنشاء الجسور تحد من اختناق المرور ؟

نعم لا

وكيف ذلك ؟

16. هل الطريق المنعرجة تؤدي إلى حوادث المرور ؟

دائماً أحيانا نادرا

17. هل الطريق المستوية تساعد على حركة المرور ؟

نعم لا

18. هل ترى من الضرورة وجود " ممهل " في الطريق ؟

نعم لا

ولماذا ؟

19. هل الإفراط في السرعة يؤدي إلى حادث المرور؟

نعم لا

وإذا هناك عوامل أخرى، أذكرها؟

20. في رأيك هل الإكثار من وجود إشارات المرور تساعد على تنظيم حركة

المرور في ولاية تيزي وزو؟

نعم لا

ولماذا؟

21. هل مراكز المراقبة (الدرك، الشرطة) تساهم في اختناق المرور؟

دائماً أحيانا نوعا ما

22. هل الطرق غير المعبدة تؤدي إلى إحداث خلل ميكانيكي للحافلات؟

نعم لا

23. ما رأيك في تعبئة الطرق؟

ولماذا؟

24. هل من الضروري إنجاز مشاريع أخرى تفك الاختناق في الطرق؟

نعم لا

ولماذا؟

محور الفرضية الثانية: تحديث وسائل النقل.

25. كيف ترى الشارع اليوم مع تطور وسائل النقل؟

26. هل تستعمل النقل الجماعي في تنقلاتك اليومية؟

دائماً أحيانا نادراً

27. ما هي وسيلة النقل المفضلة؟

النقل الخاص النقل العام

ولماذا؟

28. هل ترى أن الحافلة تسهل تنقلك لتلبية الحاجيات اليومية؟
نعم لا نوعا ما
ولماذا؟

29. هل تساعدك الحافلة على ربح الوقت؟
نعم لا

30. هل ترى أن تسعيرة النقل في متناول الجميع؟
نعم لا
وإذا كانت الإجابة ب "لا"، لماذا؟

31. كيف ترى معاملة السائق، القابض، المراقب داخل الحافلة مع الركاب؟
جيدة حسنة متوسطة سيئة

32. هل هناك ازدحام داخل الحافلة؟
نعم لا

33. هل الأمن متوفر داخل الحافلة؟
متوفر غير متوفر

34. هل النظافة متوفرة داخل وخارج الحافلة؟
متوفرة غير متوفرة متوفرة نوعا ما

35. هل ترى أن الحافلة توفر لك الراحة أثناء التنقل؟
نعم لا نوعا ما

36. هل المكيف متوفر داخل الحافلة؟
متوفر غير متوفر

37. هل الإنارة متوفرة عند تنقلك ليلا؟
متوفرة غير متوفرة

38. كيف ترى حالة محطة النقل في تيزي وزو من ناحية التنظيم؟
منظمة غير منظمة منظمة نوعا ما

39. كيف تقيم التسيير داخل محطة النقل؟
جيد حسن متوسط سيء منعدم

40. هل صادفت حادث أو اعتداء أو سرقة سواء داخل المحطة أو الحافلة؟
نعم لا

..... وإذا كانت الإجابة بنعم، أذكرها؟

41. هل ترى أن الأمن ضروري داخل محطة النقل؟
نعم لا

..... ولماذا؟

42. هل الحافلة تحترم مواقيت الانطلاق والوصول؟

دائماً أحياناً نادراً

43. هل تنتظر كثيراً في المحطة؟

نعم لا

44. هل ترى أن توفر الحافلات كافية لنقل المسافرين حسب الكثافة السكانية؟

نعم لا

45. هل تمثل لك الحافلة نقطة انطلاق الحداثة في ولاية تيزي وزو؟

نعم لا

..... وكيف ذلك؟

46. أذكر بعض الخدمات التي تراها ضرورية لتواجدها في الحافلة؟

