

## المتغيرات الحضرية وعلاقتها بالحركات السكانية داخل المدينة

### دراسة ميدانية بحري 8 ماي 1945 بالوادي

#### Urban variables and their relationship to population movements within the city A field study in the district of May 8, 1945 in the valley

محمد بلعيد<sup>1\*</sup>، عبد الباسط هويدي<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محبر التنمية الاجتماعية وخدمة المجتمع، جامعة الوادي، (الجزائر)، belaid-mohammed@univ-eloued.dz

<sup>2</sup> محبر التنمية الاجتماعية وخدمة المجتمع، جامعة الوادي، (الجزائر)، associa39@gmail.com

تاريخ الاستقبال: 2021/05/19؛ تاريخ القبول: 2021/12/02؛ تاريخ النشر: 2021/12/30

**ملخص:** هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على أهم المتغيرات الحضرية والتي تلاعب دور هام في تحسين مستوى معيشة الأفراد والاستقرار السكاني في منطقة سكانية معينة، حيث يلجأ معظم الأفراد إلى التنقل من مدينة لأخرى بحث عن مستوى معيشي أفضل الأمر الذي يولد حراك سكاني كبير في معظم المدن الحضرية، حيث يعتبر توفر السكن وفرص العمل والمؤسسات التعليمية من أهم الحوافز المساعدة لاستقرار السكاني والاجتماعي كونه من المتطلبات الأساسية للعيش. ولقد أجريت الدراسة في حي 8 ماي 1945 الواقع بالمدينة الوادي وقع اعتمدا على عينة عشوائية تضم (4) وحدات سكانية اخترنا (100) عينة، وقد وصلت نتائج الدراسة إلى أن أكثر الأسباب المؤدية للحراك السكاني داخل المدن هي مدي توفر السكن (71%)، ثم مدي توفر الخدمات المختلفة (15%) وهذا ما أكدته العينة في نقص في المرافق الاجتماعية والترفيهية (44,66%) وهذا راجع إلى ضعف الدخل الأسري (59,33%)، كما أن من أهم الأسباب المؤدية إلى الحراك السكاني هي توفر فرص العمل والمؤسسات التعليمية (69,33%) وهذا بالإضافة إلى تشجيع سياسة السكن والإسكان داخل الحي يعتبره من أهم الوحدات السكانية الجديدة.

**الكلمات المفتاح:** المتغيرات الحضرية؛ الهجرة الداخلية؛ تطور وسائل النقل والمواصلات؛ حوافز تحسين المعيشة؛ الحراك السكاني.

**Abstract:** This study aimed to identify the most important urban variables that play an important role in improving the standard of living of individuals and population stability in a particular population area, as most individuals resort to moving from one city to another in search of a better standard of living, which generates a large population movement in most urban cities, The availability of housing, job opportunities and educational institutions is considered one of the most important incentives to help population and social stability, as it is one of the basic requirements for living.

The study was conducted in the neighborhood of May 8, 1945, located in the city of the Valley. We relied on a random sample of (4) population units. We chose (100) samples. The results of the study reached that the most common causes of population movement within cities are the extent of housing availability (71%), then the extent Availability of various services (15%) and this was confirmed by the sample in the lack of social and recreational facilities (44.66%) and this is due to the weak family income (59.33%), and one of the most important reasons leading to the population movement is the availability of job opportunities and institutions Education (69.33%).

**Keywords:** urban change ; internal migration; transportation and transportation development; incentives to improve living conditions; population mobility

**I- تمهيد:**

نتيجة للتزايد الحراك السكاني الغير مخطط له تتجه معظم المدن الكبرى إلى توسع عمراني كبير ناتج عن تطور مجموعة من الأنشطة التي انعكست عن طبيعة الحياة اليومية، فأصبحت هذه المدن تنسم يتسارع والانفتاح الاقتصادي وقدر كبير من توفير للفرص العمل، فأصبحت كقطب جاذب لسكان المدن المجاورة الأمر الذي شكل ارتباك نتيجة الاكتظاظ السكاني والذي نتج عنه في عمل غياب التنسيق والتنظيم هذا كله راجع إلى الحوافز المعيشية التي توفرها المدن فأصبحت تشهد حراك سكاني متزايد يرتبط بالأوضاع المميزة للمجتمع والظروف السكانية والتنظيمية بداخلها نتيجة العديد من المتغيرات الحضرية.

**• الإشكالية:**

إن التنمية الحضرية في المجتمعات الحضرية تصاحبها العديد من الثغرات في البناء الاجتماعي وينشأ فيها أنماط مستحدثة وقيم اجتماعية جديدة وترتبط بها المشكلات الاقتصادية واجتماعية وحضرية متعددة لعل من أهمها حدوث تزايد كبير لتعداد السكاني ونمو مختلف المدن وانعكاسه على واقع العمران وعجز المؤسسات القائمة في المدينة عن تقديم الخدمات المتعلقة بالإسكان والمواصلات والتعليم وصحية، وظهور الأحياء المختلفة إلى جانب أزمة السكن بسبب مجموعة من المتغيرات الحضرية التي تجسدها تزايد تنقل الأفراد في الوسط الحضري وتطور الكبير للطرق ووسائل النقل والمواصلات التي حالت دون وجود حلول رغم الجهود التي يبذلها المختصون في مختلف البلدان الأمر الذي من شأنه تجويل المدينة من بيئة للإسكان إلى بيئة للتدهور الاجتماعي بسبب النمو السكاني المتزايد .

والجزائر كواحدة من هذه البلدان التي تشهد في الأونة الأخيرة معظم مدنها أنتشار وتفاقم العديد من المشكلات الاجتماعية والإيكولوجية التي أصبحت تؤثر على الحياة الأفراد المجتمع الحضري، هذه الأزمة الحضرية التي أدت إلى نمو الغير مخطط للمختلف السكنات العمرانية وهذا ما نلاحظه في الواقع من خلال النقص الواضح في المرافق والخدمات الأساسية إلى جانب تدهور البيئة الفيزيائية ومشكلات الإسكان والتلوث والنقل وفوضي توزيع المرافق والتجهيزات بالمجال الحضري هذا كله ناتج عن نمو العمران الأمر الذي لجا العديد من المدن إلى وضع استراتيجيات وسياسات تخطيطية للتنظيم المجال باعتباره حاجة من حاجات الإنسان وله أهمية في دراسة للمدينة.

ونتيجة للنمو الغير مخطط تتجه أغلب المدن الجزائرية إلى توسع عمراني كبير ناتج عن تطور مجموعة من المتغيرات الحضرية التي انعكست عن طبيعة الحياة اليومية فأصبحت هذه المدن تنسم يتسارع والانفتاح الاقتصادي وقدر كبير من توفير للفرص العمل والقدرة على جاذب المراكز الحضرية وبشرية الأمر الذي شكل ارتباك في عمل المسؤولين والقائمين عن السياسة الحضرية كغياب التنسيق والتنظيم ووجود نقص في مشاريع التهيئة التي أصبحت إلزاما في معظم المدن من أجل مؤكبة المتغيرات الحضرية التي غيرت البيئة الاجتماعية وأضفت سمات للتطور التكنولوجي ونعكسه على الثقافة وعلى الأبعاد الاجتماعية والعمرانية وبروز العديد من المشكلات التي ترتبط بالأوضاع المميزة للمجتمع والظروف البيئية والتنظيمية.

ومن خلال هذا ترتبط دراستنا هذه إلى أهم المتغيرات الحضرية المؤدية إلى الحراك السكاني في المدينة، من خلال تناولنا العديد من المتغيرات التي ساهمت في زيادة هذا الحراك والذي زاد بدوره في النمو السكاني مما يعني علاقة هذا المتغيرات وتوفرها في عملية تركز السكاني في منطقة معينة وإحداث تغيرات اجتماعية وثقافية وعمرانية، وهذا ما دفعنا إلى جملة من التساؤلات والتي ستتكون بها المحاور الأساسية لهذا الموضوع وهي:

- التساؤل العام:

- ما طبيعة العلاقة بين المتغيرات الحضرية والحراك السكاني داخل بمدينة؟

\* التساؤلات الفرعية:

- كيف تؤثر الهجرة الداخلية في تزايد الحركات السكانية في المدينة؟

- كيف يساهم تطور وسائل نقل والمواصلات في تنشيط الحراك السكاني داخل المدينة؟

- هل حوافز تحسين المعيشة علاقة بتزايد الحراك السكاني داخل المدينة؟

- فرضيات الدراسة:

\* الفرضية الأساسية:

- هناك جملة من المتغيرات الحضرية التي لها دور كبير في الحراك السكاني داخل المدينة.

- الفرضيات الفرعية:

- هناك علاقة وطيدة بين تنقل الأفراد والحراك السكاني في مدينة.

- هناك علاقة سببية بين تطور وسائل النقل والمواصلات والحراك السكاني في المدينة.

- هناك علاقة كبيرة بين حوافز تحسين المعيشة والحراك السكاني في المدينة.

\* أهمية الدراسة: تكمن أهمية الدراسة في ألقاء الضوء على أهم المتغيرات الحضرية المساعدة على تحسين المعيشة بنسبة للأفراد ومدى ارتباطها بتنشيط الحركات السكانية في المدينة حيث تشهد أغلب المدن الحضرية استقطاب عدد كبير من السكان وهذا راجع إلى المميزات التي توفرها لهم وتعتبر كمحفزات معيشية يسعى الفرد للحصول عليها.

\* منهجية الدراسة وحدودها:

تتمنى هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي لدراسة أثر المتغيرات الحضرية في تنشيط الحركات السكانية في المدينة وهذا من خلال الكشف عن أهم هذه الحوافز وإبراز أهميتها في تحسين المعيشة لسكان.

## II التأسيس لمفاهيم الدراسة والدراسات السابقة:

1. مفاهيم الدراسة:

1.1 المتغيرات الحضرية:

إن الهدف من تكوين المجتمع الحضري هو الوصول إلى هذا المجتمع إلى مستوى اجتماعي واقتصادي وثقافي يمكن من خلاله التغلب على المشاكل التي يتطلبها الواقع في المجتمع التقليدي، وهناك مجموعة من الأسس التي تتركز عليها قيام المجتمع الحضري وهذا

المجتمع لا ينبغي أن يكون سكنيا فحسب وإنما يقام المجتمع أساسا لتحقيق أهدافه الاقتصادية واجتماعية معينة ومن ثم لأبدا أن يوفر المجتمع الجديد العمل لكافة سكانه لضمان تكامل الخدمات من أجل عملية التجهيز والتوطن.

ويؤكد علماء علم الاجتماع الحضري أن المتغيرات الحضرية مفهوم يعبر عن عملية حركية سكانية تتكون من سلسلة من المتغيرات الوظيفية والبنائية اللازمة للبناء المجتمعي مع عناصر بيئته وذلك باستخدام وسائل وأساليب حضرية وبطريقة تمكن هذا المجتمع من النمو في هذه البيئة والتحضر لا يستدعي بالضرورة الانتقال النهائي من الريف إلى المدينة أو تبدل العمل في الزراعة إلى الصناعة أو التجارة فالتحضر إنما هو التعبير في السلوك والتفكير.

تعتبر الحضرية أسلوب الحياة الذي ينشأ بصورة مميزة في ظل الظروف الحضرية" وأعتبر أن سرعة الزوال والسطحية هي المظاهر المميزة للعلاقات من العنصر الشخصي في الوسط الحضري وأكد أن المعيشة مع جماعات سكانية كبيرة ومكتظة هي التي ولدت هذه الصفات. (فتحي أبو عيانة، 2007، ص 213

ونعرف المتغيرات الحضرية إجرائي على أنها تلك العوامل والدوافع التي تحدث في مجتمع ما وتساهم بشكل مباشر في تطوره خلال فترة زمنية محددة وتنعكس هذه المتغيرات على سلوكيات الأفراد وعلاقاتهم الاجتماعية، ويمكن أن تكون ذات طابع إيجابي أو سلبي أو الأثنين معا كما يمكن أن تمس هذه المتغيرات في بعض الأحيان جانب معين كالجانب السياسي مثلا كما يمكن لهذا المتغيرات أن تمس عديد الجوانب الاجتماعية والاقتصادية والدينية وغيرها، ومن أهم هذه المتغيرات هي : الهجرة الداخلية، تطور وسائل النقل والمواصلات، حوافز تحسين المعيشة .

### 2.1 الهجرة الداخلية:

الهجرة الداخلية هي عملية سكانية تزايدت معدلاتها في العالم المعاصر بشكل ملحوظ نتيجة التحولات العديدة التي أطرات على المهن وعلى أنظمة العمل والإنتاج خلال القرن الماضي في أغلب المجتمعات وخاصة الانتقال من الإنتاج الزراعي إلى الإنتاج الصناعي وإلى العمل في قطاع الخدمات المتضخم فالإنتاج الزراعي أصبح عاجزا عن توفير فرص العمل ومستويات المعيشة مقبولة للسكان الريف لذلك ينظر إلى تنقل الأفراد بأنها علامات بارزة بالتحولات الجارية في قطاعات وطنيا وعالميا.

تعرف الهجرة الداخلية بأنها عملية انتقال الأشخاص والجماعة أو الأفراد من منظمة اعتادوه الإقامة فيها إلى منطقة أخرى داخل بلد حدود البلد الواحد وتتطلب عملية الانتقال لهذه حركة فيزيقية تشمل تغيير مكانا لسكن لكنها لا تقتصر عند بل قد تشمل تغيير البيئة الاجتماعية والاقتصادية وأحيانا الثقافية المحيطة بعملية الانتقال. (محمدي المالكي، 2000، ص 1)

وتعرف الهجرة الداخلية إجرائيا بأنها حركة سكانية تتمثل في تنقل الأفراد من مدينة إلى مدينة أخرى داخل حدود البلد واحد وتعتبر من أهم مؤشرات قياس الاقتصادي والاجتماعي.

### 3.1 تطور وسائل النقل والمواصلات:

عرفها روبسون وبامفورد كتالي: يتعلق النقل بحركة الأشخاص والسلع لغرض معين وبلغة الاقتصاد فإن الطلب على النقل يشترك من الطلب على تسهيل حركة الأشخاص أو السلع ويكون النقل مفيد طالما أنه يتوفر خدمة ويشير علماء الاقتصاد إلى أنه عامل من عوامل الإنتاج على حد قول كل من روبسون وبامفورد. (عبد السلام المعزوي، 2006، ص 26).

ونقصد في هذه الدراسة بتطور وسائل النقل والمواصلات هي جملة وسائل النقل الحديثة الفردية والجماعية التي يستخدمها الفرد في التنقل من مكان إلى آخر داخل الوسط الحضري وخارجه والتي تتميز بقدر عالي من السرعة وتوفير في الوقت.

#### 4.1 الحركات السكانية:

يستعمل مفهوم الحراك السكاني من أجل وصف تغيير الأسرة أو الأفراد للمكان إقامتهم، هذه العبارة تجمع عن دلالات كمية ونوعية حيث يضم المفهوم عنصرين هما: الديناميكية بمعنى حركة التغيير وتحول عكس الثبات، فيما يتعلق بشطر الأول للعبارة الحراك والمأوى ومقر الإقامة ومجال العيش بالنسبة للشطر الثاني هو السكن وسكون التغيير المسكن من خلال تدخل العديد من الفاعلين منهم الأفراد والأسرة والمسيرين المحليين للمجال وفاعلين آخرين وهناك نوعين من المجموعات السكانية الأولى وهي المفتوحة وهي التي تتأثر بتيار الهجرة والمجموعة الثانية المعلقة وهي لا تتأثر بتيارات الهجرة. (سهام وناس، 2008/2007، ص 26).

يمكن أن نتوصل إلى مفهوم إجرائي للحراك السكاني على اعتبار أنهم مجموعة بشرية تحتل رقعة جغرافية محددة وتمتيز هذه المجموعة بانتمائها إلى نظام اجتماعي واحد وتمتيز باشتراكها في نفس العادات والتقاليد وفي أغلب الأحيان المعتقدات الدينية وتنقل إلى رقعة جغرافية أخرى تختلف في نظامها الاجتماعي وتطر إلى الإدماج بداخل هذا المجتمع.

#### 5.1 حوافز تحسين المعيشة

عرفها برسلون وستاير بأنها "شعور داخلي لدى الفرد، يولد فيه الرغبة لاتخاذ نشاط أو سلوك معين يهدف منه الوصول إلى تحقيق أهداف محددة". (سهاونة فوزي، 1990، ص 148).

كما يمكن القول إنها "العوامل التي تدفع الأفراد في النطاق السكاني إلى العمل بكل قواهم لتحقيق الأهداف المعيشية". (زويلف، 1994، ص 275)

#### 2- دور المتغيرات الحضرية في تنشيط الحراك السكاني بداخل المدن:

بدأت المساهمات النظرية المفسرة للمتغيرات الحضرية بالظهور في منتصف القرن التاسع عشر متأثرة بمفاهيم الاقتصاد السياسي السائد آنذاك والتي كانت تنظر للإنسان كأن اقتصادي يستجيب للضغوط المحيطة بعلة تحسين ظروفه المادية وللتحقيق طموحاته الاقتصادية وترجع عملية تنقل الأفراد إلى أسباب كثيرة وهي متشابهة هو تداخله لكن يمكن الإحاطة بها عموميا على أنها أسباب ذات طبيعة اقتصادية واجتماعي أو بيئية والتي نلخصها كما يلي (زكريا خضير وآخرون، 1991، ص 14)

الرغبة في ضمان وتأمين حياة اقتصادية أفضل لأن الركود الاقتصادي يؤدي إلى انخفاض مستوى وعدم التوازن الاقتصادي والاجتماعي بين الأقاليم والمناطق مما يدفع الأفراد إلى الانتقال كما أنا لاكتظاظ لسكاني يؤدي إلى عرض كبير لليد العاملة والذي يشكل ضيقا يفرض العمل فضلا عن تفشي البطالة وارتفاع مستواها وهذا بدوره يقود إلى الهجرة والانتقال ومن هذا وذلك نجد أن السعي في الحصول على مستوى معيشي أفضل من الحالي يشكل أحد أسباب الانتقال والهجرة إلى مكان آخر.

الرغبة في الحصول على أوضاع سكنية جديدة وعلى جملة من خدمات التي تقدمها المدينة المراكز الرعاية الاجتماعية والثقافية والمواصلات ومختلف المرافق الخدماتي وهي مجملها تمثل عوامل جذب في المدينة وتدفع إلى الانتقال.

الرغبة في تحقيق بعض المكاسب السياسية والاجتماعية بالإضافة إلى الهروب من الصراعات العشائرية والقبلية وكذلك تمتع بأوقات الراحة والاستجمام وياشباع الحاجات الثقافية والبيئية. (سهاونة فوزي، 1982، ص 6)

بحيث تتفاعل هذه المتغيرات مع بعضها البعض وكذلك مع عدة عوامل أخرى وبالنتيجة يكون أمام الفرد قرار الانتقال. (منصور، 1984:

(136

#### 3- محددات المتغيرات الحضرية:

تعتمد تحولات الأفراد والعمال على ثلاثة من عوامل وهي التي تتصف بالأفراد أنفسهم والعوامل التي تتصرف إلى المدينة أو الدولة المستوردة العمالة والعوامل التي تتصرف إلى دول الأصل ولا يجب خلط بين هذه العوامل ومجموعة العوامل المؤثرة على عملية تنقل الأفراد دائما والتي يطلق عليها عوامل الدفع وجذب أن تتصرف هذه العوامل الأخيرة إلى محددات قرار الهجرة والانتقال من مدينة إلى مدينة أخرى المستوردة وفيها تناول العوامل المؤثرة في المتغيرات الحضرية وهي: (محدادي المالكي، 1984، 10)

### 3-1 العوامل الخاصة بالأفراد والعمال المتنقلين:

تتصف هذه العوامل إلى الخصائص الديمغرافية مثل العمر ونوع ومستوي التعليم والحالية الاجتماعية وعدد الأطفال وعدد الأسرة المقيمين فعلا مع المتنقلين في المدينة المضيفة وطبيعة الصلات التي تربط بين المتنقلين وأفراد عائلته في دولا لأصل كذلك فإن المستوي الوظيفية العليا عادة ما يطبعون أسرهم إلى الدول المستوردة للعمالة ومن ثم يتوقف ذلك الجزء من تحويلاتهم لتمويل احتياجات أسرهم في الدولة الأصل كذلك فإن وعي هؤلاء المتنقلين يفرض الاستثمار في الداخل والخارج قد يجعلهم يعزفون عن تحويل مدخراتهم إلى بلادهم أو مدينة أذا كانت فرض الاستثمار المرجح في هذه المدينة أو المنطقة محدود أما بالنسبة للعمال ذوي الاستثمار والمستويات الوظيفية المنخفضة فإنهم عادة ما يقومون بتحويل مدخراتهم إلى مدينة الأصل للتمويل احتياجات أسرهم كما أن نقص وعيهم يفرض الاستثمار المتاحة خارج دولهم يدفعهم إلى تحويل جميع مدخراتهم إلى مدينة الأصل عند الانتهاء إقامتهم في المدينة المضيفة (محدادي المالكي، 1984، 11)

### 3-2 العوامل الخاصة بمدن الجذب:

بالرغم من أنه قد يبدو أن التحولات في السلوك الخاص بالأفراد المتنقلين إلا أن العوامل الخاصة بالمدينة المستوردة العمالة تلعب دور هاماً في تحديد معدلات تدفق التحولات وتنقلات الأفراد إلى، فتحولات الأفراد والعمال لا تعد متغير خارجياً بالنسبة للاقتصاديات المدينة، فلا شك أنه قبي أبطار أي نموذج اقتصادي كلي كبير الحجم الاقتصاد المدينة ما من المدينة المستوردة العمالة سوف تعد تحولات أخذ المتغيرات الداخلية أيتلك التي تحدد من داخل النموذج إذا أن المتغيرات الاقتصادية والمدينة المضيفة تلعب دورها في تحديد حجم التدفق الصافي للتحولات ويصفه عامة يعتمد التدفق الداخلي منا لمدينة على مجموعة من العوامل هي (محدادي المالكي، 1984، 12)

\* إن معدلات النمو الاقتصادي ودرجة التقلب في النشاط المدينة المضيفة يؤثران على طلب على العمال للمتنقلين فالبرغم من أي الطلب على العمال والأفراد المتنقلين يعتمد على الظروف فائض الطلب في أي أسواق العمال ، فإنه يفرض أن العرض من عمال المتنقلين مرنة لانهائية وهو ما ينطلق إلى حد كبير على ظروف عرض في منطقة حضرية فإن معدلات النمو الاقتصادي ودرجة التقلب في مستوي النشاط الاقتصادي في هذه المدينة سوف تحدد إجمالي كمية الأفراد المتنقلين وشكل عام فإن معدلات النمو الاقتصادي تحدد مستويات الأجور التي يحصل عليها المتنقلين من خلال وظائفهم

\* إن معدلات التضخم في الدولة تحدد كمية المدخرات التي يمكن أن يحققها العمال أثناء إقامتهم فيها إذ يترتب على ارتفاع معدل التضخم في الدولة تخفيض مستوي الأجر لأفراد ومن ثم مستويات مدخراتهم وتحويلاتهم ويرجع السبب في ذلك إلى أن التغيرات في الأجور الحقيقية عادة لا تتماشى مع التغيرات في مستوي الأسعار في الدولة.

\*أن معدلات العائد للاستثمار المختلفة وبصفة خاصة الأصول المالية في الدولة تؤثر على اتجاه العمال والأفراد المتنقلين نحو تحويل مدخراتهم إلى مدينة أخرى إذا عادة ما يقبل المتنقلين نحو تحويل مدخراتهم في أصول ترتفع درجة سيولتها بشكل عام تسهل عملية تحويل المدخرات إذا ما طرأ من عوامل ما يقتضي العودة السريعة للعمال.

\*إن تحويلات الأفراد من مدينة لأخرى الأفراد من مدينة لأخرى تعتمد على نظرة الدولة إلى تحويلات العمل من حيث هيكل القيود المفروضة من جانبها على عمليات التحويل وكذلك درجة الاستقرار السياسي للدولة تلعب دور هاماً في التأثير على ميل المتنقلين نحو تحويل مدخراتهم إلى موقع آخر فكلما ازدادت درجة الاستقرار السياسي للدولة كلما مال المتنقلين نحو تأجيل قرار تحويل. (محدادي المالكي، 13,1984)

### 3-3 العوامل الخاصة بدول الجذب:

فيما يتعلق بدولة يفترض أن المتنقلين يقومون بإيجاد العديد من القرارات المتصلة بمكان الإقامة وأن على المتنقل أن يحدد ما إذا كان سيحفظ على المسكن فإذا ما قرر تحويل المكان فإن لا بد بأن يقوم بتحديد مكان الإقامة الرسم يوم كان العمل الدائم ويقوم المتنقلين بتحويل إلى موقع أخري لعرضيين الأول هو توفير الاحتياجات المعيشية للأسرة فيم مكان محددو الثانية والأسرة من العناصر المهمة المتعلقة بقرار التنقل أساسيا وعادة ما يتأثر هذا الجزء من تحويلات بأمن الحوافز المختلفة للدولة والتي قد يهدف إلى الحد من عمليات التضخم كما ليتأثر بالحوافز في منطقة أخري والتي تهدف إلى زيادة عمليات التضخم تحويل وتلعب مستويات الدخل في الدولة الدور الأساسي في تحديد مقدار هذه التحويلات وبما أن هذه التحويلات سوف تستخدم لدعم استهلاك الأسرة فإن انخفاض مستويات الدخل هناك سوف يدفع بالمزيد من تحويلات للمحافظة على مستويات المعيشة .

ويلعب معدلات تضخم دور أساسيا في تقلبات الدخل بالنسبة للكثير من الدول ومن ثم يؤدي ارتفاع التضخم في الدول إلى تشجيع الأفراد نحو تحويل إلى مناطق سكنية أخري للمحافظة على مستويات الاستهلاك غير أن المناخ التضخم السكاني في الدولة الأصل يؤدي غالبا إلى تخفيض قيمة المستوي المعيشي. (محدادي المالكي، 13, 1984)

من ناحية أخري فإن تحويلات الأفراد لأغرض الاستثمار تعكس فروق معدلات العائد على الأصول المالية بين المدينة وأخري في الدولة الواجدة فإن كانت معدلات العائد في المدينة الأصل أقل من المدينة المضيفة فإن المتنقلين سوف يفضلون الاحتفاظ بمدخراتهم ومن المفترض أن يكون المتنقل مهاجر مؤقتة بهدف حيث يتمثل الهدف في هذه الحالة في تكوين قدر محدد من الاستقرار ومع ذلك فإنه في ظل ظروف التنقل المؤقتة سوف أمام خيار الاحتفاظ بمسكن محدد ويقوم بتحويل قدر صغير منها لأغراض الحالة الأسرة وبالطبع كلما زادت مدة الإقامة المتنقل أو توقع أقامته فتره طويلة فإن هي صبح أكثر اندماجا في المدينة المضيفة. (شاكر بلخير، 15,2011)

## 5. الدراسات السابقة:

### 1.5 الدراسة الأولى:

دراسة للباحثة ميمونة مناصرة بعوان: الهجرة وأثرها على التحول الديمغرافي دراسة تطبيقية لحي العالية الشمالية للمدينة بسكرة، سنة 2004، وهدفت الدراسة إلى مقارنة العلاقة التي يصنعها الإنسان في المكان من خلال تشخيص ظاهرة الهجرة والوقوف على كيفية وجود تحول ديمغرافي ناتج تطور وسائل النقل والمواصلات، وتمحورت إشكالية الدراسة حول: ما هو إثر الهجرة على التحول الديمغرافي بحى العالية الشمالية؟، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية:

- أثرت الهجرة وتنقلات الأفراد الداخلية عن تحول الديمغرافي بحى العالية الشمالية هذا من خلال التوسع العمراني وتنوع أنماط بناء المساكن.
- كان لزيادة الهجرة تأثير كبير في تغيير أنماط البناء وهذا ما انعكس على اختلال التنظيم العمراني بحى العالية الشمالية.

### 1.5 الدراسة الثانية:

دراسة حفيظي ليليا والتي أجريت الدراسة بعنوان " المدن الجديدة ومشكلة الإسكان الحضري، دراسة بالوحدات الجوارية {07} المدينة الجديدة على منجلي – قسنطينة وكان هدف هذه الدراسة يتمثل في التعريف بمشكل الإسكان الحضري وما يصاحبه من مشاكل كذلك توضح النظريات والأبحاث الميدانية التي حاولت دراسة الموضوع وتشخيص واقعه وكذلك معرفة العلاقة بين أنشاء المدن الجديدة وعملية الحد والتقليص من مشكلة الإسكان الحضري.

ولقد انتهت الدراسة إلى النتائج أهمها:

- تتأثر عملية تكيف السكان بالمدينة الجديدة بالخصائص العمرانية والاجتماعية لسكانها حيث يتبن هناك علاقة ارتباطية بين عملية التكيف في الوسط الجديد والخصائص العمرانية والاجتماعية للسكان.

- كلما تحسنت ظروف الإسكان بالمدينة الجديدة كلما زاد في جذب بالمدينة وعملية استقطاب السكان إليها.

### III – الطريقة والأدوات:

الإجراءات المنهجية للدراسة:

#### 1. مجالات الدراسة:

أ-المجال المكاني: تمت دراسة في حي 8 ماي 1945 بولاية الوادي ويضم حي 4 وحدات سكانية.

ومن الحيز الجغرافي " يقع حي 08 ماي 1945 بولاية الوادي يحده من الجهة الشرقية للولاية يحده من الشمال بلدية حساني عبد الكريم، ومن الجنوب حي النزلة ومن الشرق بلدية الطريفواوي ومن الغرب حي تكسبت الشرقية، يضم حي 8 ماي اربعة وحدات جواريه وهي: حي 8 ماي الشمالي، وحي 8 ماي الشرقي، وحي 8 ماي الرئيسي وحي الناظور، تبلغ مساحة 8 ماي الشمالي 118 هكتار، وحي 8 ماي الشرقي تبلغ مساحته 60 هكتار بينما حي 8 ماي الرئيسي تبلغ 55.6 هكتار في حين حي الناظور تبلغ مساحته 132 هكتار، وبهذا فالمساحة الاجمالية للحي بأكمله تبلغ 365.6 هكتار كما يقدر عدد السكان بالحي 27557 نسمة، وجمالي عدد المساكن ب 6526 مسكن".

ب-المجال الزمني: 2020-2021.

ج-المجال البشري: أخذت عينة من 100سكان بحى 8 ماي 1945 والمتنقلين إليها.

2. المنهج: إن طبيعة الموضوع المدروس والأهداف المرجوة منه هي التي تحدد طبيعة المنهج الواجب الاعتماد عليه واستخدامه في الدراسة. وفي دراستنا تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي الذي يتناسب مع الموضوع محل الدراسة.

### 3. أدوات جمع البيانات:

\* الاستمارة: وقد ضمت 26 سؤال مقسم على أربع محاور وهي كتابي:

- المحور الأول: يضم 8 أسئلة حول البيانات الشخصية والخصائص الاجتماعية والاقتصادية للعينة الدراسة
- المحور الثاني: يضم 6 أسئلة تدور حول الفرضية الأولى (التساؤل الأول)
- المحور الثالث: يضم 6 أسئلة تدور حول الفرضية الثانية (التساؤل الثاني)
- المحور الرابع: يضم 6 أسئلة تدور حول الفرضية الثالثة (التساؤل الثالث)

إضافتان إلى أداة الملاحظة حول الظاهرة مراد دراستها لمجتمع البحث وهو مقر لإقامة الباحث مما سهل عملية ضبط البيانات، هذا مع الاعتماد على الوثائق والسجلات والمتمثلة في مديرية البناء والتعمير للمدينة الوادي وهذا من أجل الإحصاء السكاني.

4. عينة الدراسة: عينة الدراسة ممثلة في العينة العشوائية الغير منتظمة وهي عينة مكونة من العناصر بحث غير منتقاة وتم الحصول عليها بطريقة عشوائية للأفراد السكان داخل الحي، ومن خلال هذه الخصائص للعينة البحث تم توزيع 100 نسخة من الاستمارة للإجابة على التساؤلات المطروحة ضمن هذه الاستمارة والمتمثل في سكان حي 8 ماي 1945 بحيث يضم حي أربع وحدات سكانية موزعة من موضحة في الجدول رقم 01.

وقد تم اختيار الحي التي توجد فيه أكثر المتغيرات الحضرية بصفه سرعة وهذا من جراء مجموعة من الأسباب والدوافع ويتمثل في حي 8 ماي 1945 من خلال توسع العمارات والتعداد السكاني الكبير في الحي الذي تظهر فيه تأثير المتغيرات الحضرية وذلك باستخدام أداة الملاحظة

فمن خلال توزيع المناطق السكانية يسهل تحديد طبيعة الوحدات الإحصائية وحجمها ومدى تجانسها من حيث الظاهرة التي ندرسها والبيانات المطلوبة والإمكانات البشرية الفنية المتوفرة كلها تساعد مصمم البحث على اختيار النوع المناسب من العينات كالعينة البسيطة أو الطبقيّة أو المنتظمة، ويجب على الباحث أن يختار العينة بدقة حيث تعطيه نتائج ممثلة للواقع نظرا لأن هذه النتائج تختلف من نوع لأخر بسبب الأساليب المختلفة التي يتبعها الباحثون في الاختيار والتقدير، كما هو موضح في الجدول 01 في الملاحق اسفله.

#### IV- النتائج ومناقشتها:

##### 1- عرض وتحليل النتائج:

أ- مناقشة وتفسير نتائج الفرضية الأولى " هناك علاقة وطيدة بين تنقل الأفراد والحراك السكاني في مدينة"

من خلال البيانات الواردة في الجدول رقم 02 يتضح استجابة عينة الدراسة بأن أغلبية السكان راضيين عن الإقامة بالحي بنسبة 71% من مجموع العينة هذا راجع إلى توفر الحي على جميع المؤسسات التعليمية والاجتماعية، كذلك توفر جميع وسائل النقل والمواصلات المساعدة على التنقل، أما الفئة من السكان الذين أجابوا لا بعدم رضي عن الإقامة بالحي بنسبة 29% ويمكن تفسير هذه النتائج بان هناك اختلاف في مكان الإقامة حيث تمثل المشكلة بالنسبة إليهم، حيث قسمت إلى أسباب إلى طبيعة المسكن بنسبة 61% هذا راجع إلى مساكن F2 و 3F في الحي والتي تخلق مشاكل عند الأسرة التي تضم عدد كبير من الأبناء، إما الفئة الثانية فكان السبب البعد عن

وسط المدينة بنسبة 8 % ويمكن تفسير هذا إلى طبيعة العمل في وسط المدينة وتوفر جميع الاحتياجات اليومية فيه، أما الفئة الأخيرة فرجعت السبب إلى نقص العديد من المرافق الترفيهية والتعليمية والاجتماعية داخل الحي.

في حين نلاحظ أن أغلبية سكان الحي يقضون حاجتهم اليومية من داخل الحي بنسبة 56 % من إجمالي العينة المستهدفة والموضحة في الجدول رقم {03} ويمكن تفسير هذا إلى توفر الحي على جميع المحلات و المراكز التجارية المختلفة، بينما أكدت نسبة 34 % من استجابة أفراد العينة أنهم يقضون حاجتهم اليومية في وسط المدينة هذا راجع إلى مكان الإقامة الأصلي والتعود عن وسط المدينة، أما الفئة الأخيرة من سكان هم يفضلون أن يقضوا حاجتهم اليومية في الأحياء المجاورة، هذا راجع إلى قرب الحي 8 ماي 1945 من الأحياء المجاورة الأمر الذي يساعد عن التنقل بفضل توفير وسائل النقل و المواصلات، فإذ من خلال البيانات الواردة في الجدول {04} يتضح أن أغلبية سكان الحي لا يواجهون مشاكل عند التنقل إلى الحي وهذا بنسبة إجمالية 69 % من إجمالي العينة، ويمكن تفسير هذا إلى توفر الحي على جميع وسائل النقل وتوفرها هذا من شأنه القضاء على مشاكل الاكتظاظ السكاني و سهولة التنقل، بينما أكدت نسب 31 % من سكان الحي أن هناك مشاكل في التنقل وهذا راجع إلى موقع المساكن حيث هناك مناطق من الحي تشهد أضراراً كبيراً في الطرقات الأمر الذي يصعب تنقل الحافلات والسيارات إليها .

ويتضح من خلال البيانات الواردة في الجدول رقم 05 أن النسبة الأكثر لمكان الإقامة السابق هي الفئة من المبحوثين التي كانت تسكن بحي من أحياء المدينة فمثلت بنسبة 81% من مجموع العينة الكلي، وهذا راجع إلى موقع الحي القريب من وسط المدينة والأحياء الأخرى وتوفر جميع متطلبات الحياة اليومية أما الفئة التي كانت تنشط خارج حدود المدينة فمثلت 9% وهي الفئة التي فضلت الحي لأسباب مهنية ولقرب الحي من وسط المدينة وتوفره على أغلب المرافق الاجتماعية والصحية، أما الفئة الأخيرة التي كانت تقيم خارج حدود الولاية فمثلت 10% هذا راجع إلى موقع الحي القريب من وسط المدينة كذلك الارتباط بعمل الذي منحه سكن وظيفي، إضافة إلى حداثة الحي بعنبره من الأحياء الجديد والذي يشهد توسع عمراني وسكاني كبير وهذا يتضح من خلال الجدول رقم (06).

من خلال البيانات الواردة في الجدول رقم 07 يتضح أن أغلبية سكان الحي قدموا إلى الحي بعد 2010 وهذا بنسبة 76 % من استجابة أفراد العينة وهذا راجع إلى النمو السكاني في المدينة و السياسة السكانية المتبعة و الهادفة إلى القضاء على الاكتظاظ السكاني التي زادت مشاريع الإسكان بحي 8 ماي، بينما جاءت نسبة 18 % من استجابة سكان الحي أن سكنهم الفترة 2001-2009 تميزت هذه الفترة ببداية تشكيل الحي من خلال وضع سياسات سكنية و توفير الحي على جميع المرافق التعليمية و الصحية و الاجتماعية، بينما كانت الفئة الأقل قبل 2000 كان هذا بداية وضع المعالم السكانية للحي 8 ماي بإنشاء العديد من المساكن ذات الفئة F3.

من خلال دراستنا النظرية والميدانية توصلنا إلى جملة من النتائج الخاصة بتساؤل الأول ومؤشراته نرى أن المؤشرات تأكدت وبالتالي تحققنا من صدق الفرضية الأولى، حيث نجد أن تنقل الأفراد أو الهجرة الداخلية بمفهومها العام شهد زيادة وتطور في جميع أحياء ومناطق المدينة فمن خلال هذا المنطلق نجد تسرع ونمو ملحوظاً في تنقلات الأفراد في الوسط الحضري بشكل عام وحي 8 ماي 1945 بشكل خاص.

إن النمو الحضري كان نتيجة للزيادة السكانية من جهة ومن جهة زادت معدلات تنقل الأفراد من جهة أخرى باعتبارها عاملاً رئيساً يزيدان من حدة السكان والإسكان، وهذا ما أتضح من خلال دراستنا الميدانية أن أغلب سكان الحي هم قدموا من الأحياء المجاورة وهذا ما ورد في الجدول رقم {08} من خلال نسبة 81% وتؤكد كذلك نسبة 71% من الجدول رقم {08} أن تنقل الأفراد إلى حي كان بدافع الاستفادة من السكن باعتبار الحي استقطب وجدد العديد من سكان المدينة الراغبين في تحسين مستواهم المعيشي من جهة بفرض العمل المتوفرة في المدينة وللاستفادة من المرافق وخدمات التي يقدمها الحي، بالإضافة إلى عامل الأمن والاستقرار وهذا ما تؤكد الجدول رقم {02} نسبة 71% من عينة دراسة أنهم راضون عن الإقامة بداخل الحي نظراً للتوفر لجميع مؤسسات التعليمية والصحية

والاجتماعية إذا تبقي هذا المسألة غير كاملة لبعض أفراد العينة إذا تدخلات مجموعة من الأسباب لعدم راحتهم في الحي مثل : البعد عن وسط المدينة 7% وطبيعة المسكن بنسبة 10% هذا ما عاق اندماجهم بهذا الحي.

إن تنقل الأفراد يعتبر عاملا مهما في زيادة سكان المدن من خلال عدد الأفراد الأسرة المرتفع والواضح من خلال الدراسة الميدانية بالإضافة إلى التأكد من أن مؤشر تنقل الأفراد يزيد من نمو السكاني وبتالي صدق الفرضية.

#### ب- مناقشة وتفسير نتائج الفرضية الثاني" هناك علاقة سببية بين تطور وسائل النقل والمواصلات والحراك السكاني في المدينة"

أكدت نسبة 61% من استجابة أفراد العينة والموضحة في الجدول رقم 09 من إجمالي العينة أنهم يستعملون الحافلة العمومية داخل الح، ويمكن تفسير هذا إلى طبيعة الحي الذي يضم مجموعة من محطات التوقف المنتشرة عبر الطرقات داخل الحي إضافة إلى مميزات الحافلة في مواعيد التنقل و إلى إقبال العديد من السكان على استعمال الحافلة من اجل زهد ثمنها عن باقي وسائل النقل الأخرى، بينما جاءت نسبة 16% و 13% من سكان الحي على استعمال السيارة الخاصة و سيارة الأجرة يرجع هذا إلى سهولة وسيلة النقل التي لها مميزات خاصة في مواعيد التنقل و عدم انتظار موقف و مواعيد الحافلات كما أن السيارة لها ميزة الدخول داخل الحي أما نسبة 4% من استجابة المبحوثين من سكان الحي فهم يفضلون استعمال حافلة عمل أو دراسة هذا راجع إلى طبيعة عمل هذه الفئة من السكان إضافة إلى استعمال المؤسسات حافلة خاصة لنقل العمال إضافة إلى استعمال بعض الطلبة والتلاميذ حافلة الدراسة من اجل التنقل إلى مؤسسات التعليم المختلفة، بينما جاءت نسبة 6% من استجابة سكان الحي أنهم يستعملون دراجة نارية في عملية التنقل و هذا داخل و خارج الحي، يرجع هذا إلى مميزات هذه الوسيلة في سرعة التنقل حتى في حالة الاكتظاظ المروري مما يجعل منها الوسيلة الأفضل بنسبة للشباب في التنقل الأمر الذي يستغرق وقت قصير إلى وسط المدينة، وهذا ما يوضحه جدول رقم 10 .

من خلال البيانات الواردة في الجدول رقم 11 أعلاه يتضح أن أغلبية سكان الحي يستغرقون نصف ساعة من اجل الوصول إلى وسط المدينة و هذا بنسبة 69% من إجمالي عينة المستهدفة، و يمكن تفسير هذا إلى طبيعة وسيلة التنقل المستخدمة حيث معظم سكان يتنقلون بالحافلة الأمر الذي يأخذ وقت في انتظارها، إضافة إلى الاكتظاظ الذي تشهده عند التنقل هذا ما يؤكد جدول رقم {10} حيث أظهرت أن نسبة 61% من السكان يتنقلون إلى وسط المدينة في بضع دقائق هذا راجع إلى استخدام وسيلة النقل المتمثلة في سيارة خاصة و سيارة الأجرة الأمر الذي يسهل الوصول إلى وسط المدينة في وقت محدود في حين رأت نسبة 5% من سكان الحي أن وصولهم إلى وسط المدينة يستغرق ساعة، يمكن تفسير هذا إلى موقع بعض المساكن البعيدة عن موقف الحافلة ، إضافتان إلى أن الحي يعاني من العديد من المشاكل الاجتماعية والاقتصادية والسكانية الأمر الذي يؤثر على مدة وصول على وسط المدينة، وهذا ما يوضحه جدول رقم 12.

من خلال البيانات الواردة في الجدول رقم 12 يتضح أن أغلبية سكان الحي لا يواجهون مشكل في التنقل هذا بنسبة 64% من إجمالي العينة ويمكن تفسير هذا إلى التطور الكبير في وسائل النقل والمواصلات في الحي كما أن أغلبية الأحياء تضم موقف عديد لحافلات، بينما رأت نسبة 36% من سكان الحي أنهم يصعب عليهم التنقل داخل وخارج الحي وهذا راجع إلى مجموعة من الأسباب حيث رأت نسبة 19.44% من استجابة أفراد العينة أن تقدم وسائل نقل دور كبير في ظهور مشاكل نقل، بينما أكدت نسبة 44.44% من سكان أن للاكتظاظ في حالة النقل الدور الكبير في مشاكل نقل حيث أن معظم الحافلات تشهد اكتظاظ وهذا راجع إلى أن معظم سكان الحي يتنقلون عبر حافلة عمومية، في حين أكدت فئة من سكان الحي أن مشاكل النقل يكمن في إهتراء الطرقات وزحمة المواصلات بنسبة 19.44% و 16.66% من استجابة المبحوثين على التوالي.

إن تطور الكبير الذي شهدته مدينة الوادي في وسائل النقل والمواصلات الذي يعتبر عاملا رئيسا في تنقل الأفراد في الوسط الحضري، حيث أكدت عينة الدراسة أنهم لا يواجهون مشاكل في النقل داخل الحي وخارجه وهذا بنسبة 69% من الجدول رقم {13}، فهناك العديد من سكان الحي أو الأغلبية منهم يستخدمون وسائل النقل باستمرار وهذا ما يدل عليه الجدول رقم {14} بنسبة إجمالية

وصلت 95% وهذا ما يعكس توفر وسائل النقل وتوزيعها في جميع أنحاء الحي الذي تشهد طرقته حالة جيدة يسمح بتنقل الأفراد بدون مشاكل وهذا من شأنه زيادة التعداد السكاني في الحي وتشجيع السكن فيه الأمر الذي يسمح بخلاق فرص عمل سوء كانت في الحي أو خارجة لأن التنقل إلى وسط لا يتعدى نصف ساعة وهذا ما أكدته نسبة 69% من **الجدول رقم {11}** بينما الأمر لا يتعدى بضعة دقائق بنسبة للمتقنين عبر سيارة خاصة أو أجراه بنسبة 26% من نفس الجدول ..

كما أكدت البيانات أن الحي يتوفر على أغلبية وسائل النقل وهذا ما يؤكد **الجدول رقم {11}** حيث تنوعت هذه الوسائل من سيارة، حافلة عمومية أو دراسة أو عمل، إضافتان إلى ظهور دراجة نارية من خلال المميزات التي تمتاز بها في سهولة النقل داخل الحي أو حثي خارجة ' لكن الأكثر استعمال تظهر حافلة عمومية بنسبة 61% من استجابة الباحثين والموضحة في **جدول رقم {12}** ويمكن تفسير هذا إلى طبيعة عمل اليومي للحافلة وكثرتها في الحي إضافتان إلى تكاليف النقل بهذه الوسيلة تبدو ملائمة لأغلبية سكان الحي حيث يتنقلون بأكثر من 3 مرات في اليوم الواحد ما يجعل من الصعب التنقل في وسيلة نقل أخرى لتكلفة النقل لديها، وما يسهل عملية التنقل هو تحسن الكبير في الطرقات والمواصلات الرابطة بين سكنات الحي والأحياء المجاورة .

أما بخصوص مكان تواجد موقف الحافلات بالنسبة للسكان الحي فقد أكدت نسبة 58% من استجابة أفراد العينة والموضحة في **جدول رقم {15}** أنه قريب من المسكن ويعود سبب إلى أنهم يقطنون في وسط الحي، بالإضافة إلى قرب العمارات من بعضها البعض فبرغم من حالة الاكتظاظ السكاني الذي يشهده الحي ساهم تطور وسائل النقل والمواصلات في الحد منها وهذا ما ظهر في انتظار النقل الحضري في الحي حيث أكدت البيانات أنا مدة انتظار قصيرة للأغلب السكان بنسبه 33% من استجابة الباحثين والموضحة في **جدول رقم {16}** وهذا ما يفسر صدق الفرضية.

#### ت- مناقشة وتفسير نتائج التساؤل الثالث " هناك علاقة كبيرة بين حوافز تحسين المعيشة والحراك السكاني في المدينة"

أوضحت البيانات الواردة في **الجدول رقم 08** أن السبب الأهم الذي يدفع الأفراد لتنقل إلى الحي هي الفئة من السكان التي استفادت من السكن فمثلت بنسبة 71% من إجمالي العينة وهي الفئة من الباحثين التي تبحث عن الاستقرار السكاني الذي يوفر فرص عمل أفضل، أما الفئة الثانية فمثلت الفئة التي فضلت الحي من أجل قربه من وسط المدينة الذي يتوفر على جميع المراكز التعليمية والاقتصادية والصحية حيث لا يتعدى الوصول إلى المدينة نصف ساعة يتضح من خلال يوضحه **الجدول رقم 11** في أن الفئة الأقل فضلت الانتقال إلى الحي لأسباب تعليمية وتوفر فرص عمل فمثلت بنسبة 7% من استجابة الباحثين وهذا راجع إلى توفر الحي على جميع المؤسسات التعليمية بفنائها الثلاثة إضافة إلى تنوع المؤسسات الإدارية والصحية والاقتصادية التي تفتح فرص عمل جديدة.

إن الرغبة في الحصول على سكن خاص للأسرة ويكون ملائماً ويتوافق مع حجم العائلة ويحافظ على خدمات الأسرة وخصوصيتها وفقاً للعادات والتقاليد إضافته إلى توفر المؤسسات التعليمية من أجل تدرس الأبناء والاستقرار في الحي الذي لا يكمل إلا إذا توفر فرص عمل الذي من شأنه المحافظة على متطلبات الأسرة.

من خلال النتائج المتوصل إليها والمتمثلة في نية الاستقرار الدائم في الحي وهذا حسب **الجدول رقم {13}** حيث تؤكد نسبة 52% استجابة أفراد العينة وهذا راجع إلى توفر الحي على جميع المرافق التعليمية والصحية والترفيهية الأمر الذي يشجع الاستقرار فيه إضافتان إلى إدخال أغلبية تعديلات على مساكنهم نظراً لعدم تأديتها لوظائفها بصفة عامة، وهذا حسب **الجدول رقم {17}** حيث تؤكد نسبة 77% من استجابة الباحثين، يمكن تفسير هذا إلى الرغبة الدائمة في البقاء في الحي من أجل تحسين المعيشة حيث ظهرت أسباب القيام بهذه التعديلات إلى طبيعة مسكن داخل الحي من f2. f3 والذي يسبب ضيق للأسرة ذات عدد كبير من الأبناء .

إن هذه المساكن الحديثة " **سكنات العمارات** " تصميمها مستوردة وأعدت على مستوى المكاتب دون إجراء دراسات اجتماعية أو بالأحرى النزول إلى الميدان وأخذ آراء الأفراد في نوعية هذه النماذج ومدى توافقتها وملاءمتها للخصائص الاجتماعية المميزة

للفرد هذه النماذج أعدت خصيصا لأفراد ينتمون إلى ثقافة وعادات وتقاليد مجتمعنا لذلك فهي تحدد الوظائف والخدمات فقط دون أخذ بعين الاعتبار مكونات الأسرة وحجمها وهذا ما يجعل الأفراد الساكنين يحسون بعدم الحرية والاستقلالية وهذا ما أتضح في الجدول رقم {17} بنسبة 77% من استجابة أفراد العينة وخاصة بالنسبة للأفراد الذين كانوا يقيمون في الأرياف أو في مساحات سكنية واسعة هذا ما يجعل البعض يتأقلم ويتكيف مع الوضع لأنه ليس لديهم حل آخر حتى لو كانت الظروف ضاغطة في حين هناك نسبة أخرى من مجتمع البحث تري العكس.

كما أكدت البيانات المتحصل عليها من مجتمع البحث بداية تلاشي علاقات الجيرة القائمة على تبادل المساعدة والألفة وعلاقات القرابة لأنه في عملية توزيع المساكن لم تراعي السلطات المختصة مسألة الجوار والقرابة وبالتالي بروز علاقات تطغي عليها الشجار وهذا ما يؤكد الجدول رقم {18} بنسبة 10% برغم من تفديس علاقات الجوار قد خلت عليه هذه الخصائص الجديدة المنبثقة من المجتمع الحضري والتي تتنافى مع تعاليم ديننا والذي يوصي بالجار.

من منطلق وجود تأثير لحوافز تحسين المعيشة في مجتمع البحث إضافته إلى عوامل أخرى منها كبر حجم الأسرة ما نتج عنه الإحساس بعدم الراحة في هذا النوع من المساكن وعدم قدرته على التعامل بمستوى حضري إذا أكدت نسبة 44% من عينة في الجدول رقم {06} أنهم يفضلون العمل وسط المدينة أكثر من داخل الحي كنتيجة حتمية ظهور مشاكل تؤثر بطريقة مباشرة على منصب العمل والسبب اللامبالاة وانعدام الثقافة الحضرية على المنشآت العمرانية للحي خاصة وعلى المدينة بشكل عام وبذلك تكون الخلفية قد أثرت بصورة سلبية على نظام تسيير الحي، ونظرا للنتائج السابقة وارتباط حوافز تحسين المعيشة بنمو السكاني يمكن القول أن حوافز تحسين المعيشة تعتبر عامل مهم في عملية انتقال الأفراد من منطقة وهذه ما يفسر صدق الفرضية التي مفادها " هناك علاقة كبيرة بين حوافز تحسين المعيشة والحراك السكاني في المدينة".

## 2- عرض نتائج الملاحظة:

- قرب الحي من وسط المدينة حيث لا يستغرق الوصول إليه أكثر من ربع ساعة، بالإضافة إلى توفر وسائل النقل والمواصلات للنقل الأشخاص من مختلف أحياء المدينة إلا أننا لا حظنا وجود مشكلة في التنقل خاصة مع تأخر حافلات النقل واكتظاظها غي أغلب الأحيان
- على الرغم من قرب الحي من وسط المدينة إلا أنه يتميز بانتشار مختلف المحلات والمراكز التجارية.
- لا حظنا كذلك نقص في عمليات التهيئة العمرانية مثل: تعبيد الطرقات، تنظيم قنوات الصرف الصحي حيث جعلت هذه التجمعات تعاني من مشكلات مختلفة.
- لا حظنا أن حوالي 90 من الإطار المبني هو عبارة عن عمارات ثنائية تختلف من حيث المظهر وتنقسم إلى مساكن 2/3 ولكنها تجتمع في أغلبها من حيث بساطة التصميم وانتشار البناءات الغير المكتملة.
- لاحظنا نقص المرافق الخدماتية والمؤسسات التعليمية والتي إن وجدت تقتصر على التعليم الابتدائي والمتوسط بالإضافة إلى غياب أماكن للترفيه باستثناء وسط الحي.
- لاحظنا أن معظم الأحياء السكنية الجديدة في الحي تعبر عن نمط عمراني واحد يتمثل في البناء العمودي وهي عمارات جديدة أنجزت خلال العشرية الأخيرة (2003-2018).
- لاحظنا وجود 4 أنواع من السكن وهو السكن الملكي، والسكن بإيجار، والسكن الوظيفي، والسكن بتقسيط من الدولة وهذا بالإضافة إلى مجموعة من السكنات التساهمية

- ورغم تشابه التصاميم الهندسية للعمارات إلا أنها تختلف من حيث ترك مجال للمساحات الخضراء وأماكن للعب الأطفال وأماكن لركن السيارات داخل الأحياء التساهمية على عكس الأحياء الأخرى

#### IV- الخلاصة

بعد مناقشة وتحليل نتائج الدراسة يستنتج بان هناك علاقة طردية بين المتغيرات الحضرية وتزايد الحراك السكاني الذي يتأثر بعملية التنقل وبتنتائج التنقل من مدينة إلى أخرى، وبالتالي تزيد الكثافة السكانية الناجمة عن هذا التنقل، كما تختلف ردود أفعال الأشخاص الناجمة عن الحوافز والمميزات المعيشية التي من حولهم، حيث تتدرج من القبول إلى المقاومة والرفض في أغلب المدن، لذا يجب أن نتعرف على أسباب الحراك السكاني ونتائجه وكيفية التعامل مع هذه الظاهرة العصرية ، لان طبيعة الأفراد تقبل التغيير بحث عن ظروف معيشية أفضل كأمر طبيعي في الحياة، وبناء على هذه النتائج يوصي الباحث ب:

#### ● الاقتراحات:

- وضع حد للتنقلات الأفراد خارج الحي وذلك بإحداث التنمية داخل الحي وإقامة مرافق وهيكل خدماتية من شأنها توفير فرص عمل جديدة
- القضاء على نمط العمارات ذات طابقين " مسكن فوق مسكن " كونها تنافي طبيعة الحي وثقافة المجتمع.
- إكمال تعبيد الطرقات في جميع أنحاء الحي من أجل سهولة التنقل وأنشاء خطوط نقل جديدة رابطته بين حي 8 ماي الجديدة والقديمة.
- وضع فضاءات ومساحات خضراء بجانب العمارات.
- إعادة دراسة نمط العمارات وسكن f2.f3، لأنه يشكل مشكل كبير بنسبة للعائلات التي تضم عدد كبير من الأبناء.
- توفير فرص عمل في مجالات مختلفة من خلال أنشاء هياكل إدارية جديدة بالحي هذا من شأنه الحد من البطالة كما سيساهم في الحد من تنقلات الأفراد خارج الحي.
- ترميم وصيانة المساكن التي تعاني من الاهتراء.
- فتح محلات تجارية بقرب من الوحدات السكنية الجديدة للحي 8 ماي نظرا للبعدها عن وسط الرئيسي.
- من سلبيات الوحدات السكنية الجديدة هو عدم احتوائها على مساجد ومرافق ترفيهية للسكان، من هذا الجانب يجب مراعاة هذه المتغيرات المهمة عند تصميم هذه السكنات.

#### ● التوصيات:

- إعادة دراسات تقوم على دراسة متغيرات حضرية وأثرها على تنقل الأفراد من مستويات حضرية أخرى.
- من حلول مواجهة مشكل الاكتظاظ السكاني العمل على أنشاء مدن جديدة مثل حي 8 ماي الذي عالج مشكل كبير على مستوى المدينة.
- إعداد دراسات تقوم أساسا على دراسة أنماط السكن وربطها بجانب الاجتماعي.
- مراعاة الخصوصيات الاجتماعية والثقافية أثناء عملية التخطيط وتصميم المساكن وذلك بإجراء بحوث اجتماعية شاملة حول موقع الإسكان.

- إعداد بحوث علمية خاصة بتنقلات الأفراد الداخلية وخارجية لما لها من تأثير على زيادة التعداد السكاني وذاك لمعرفة الأسباب والعمل على حلها.
- العمل على إنشاء مراكز سكانية جديدة تتوفر على جميع المرافق الخدمائية ومتطلبات اليومية هذا من شأنه تخفيف الضغط على المدينة.
- دراسة متغيرات حضرية معرفة علاقتها بنمو السكاني داخل المدينة
- دراسة حوافز المعيشية معرفة علاقتها بظاهرة الهجرة والتنقلات السكانية
- إعادة توزيع الأراضي بشكل موثق هذا من شأنه تشجيع الأفراد على بناء مساكن فردية ومستقلة تحمى من مشكلة السكن والإسكان وتخفف ضغط النمو السكاني.

### - الإحالات والمراجع:

- فتحي، أبو عيانة (2000). جغرافية العمران. دار النهضة العربية. بيروت. ص51.
- محمدي، المالكي (2000). دراسة في العمران والسكن والإسكان. دار الهدى للطباعة. الأردن. 2000. ص 1.
- عبد السلام، المعراوي (2006). جغرافية العمران الريفي والحضري. ط3. المكتبة الأنجلو المصرية. القاهرة. ص 26.
- عمار الطيب، كشرود (1995). علم النفس الصناعي والتنظيمي. مفاهيم. نماذج ونظريات. بدون طبعة. منشورات جامعة قار يونس بنغازي. ليبيا. ص: 45
- سهام، وناس (2008/2007). النمو الحضري ومشكلة السكن والإسكان. مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع للحضري. كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية. جامعة الحاج لخضر. باتنة، ص26.
- سهاونة، فوزي (1990). الهجرة دولية " ماضيها، حاضرها، مستقبلها ". مطبوعات الجامعة الأردنية. ص 148.
- زويلف (1994). التنمية الاجتماعية المفاهيم الأساسية رؤية واقعية. المكتب الجامعي الحديث. الإسكندرية. ص275.
- ميمونة، مناصرة (2008/2007). الهجرة وأثرها على التحول الديموغرافي بحى العالية الشمالية بولاية بسكرة. كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية. قسم علم الاجتماع والديموغرافيا. جامعة محمد خضير - بسكرة. ص ص 36/33.
- حفيفة، ليل (2010/2011). مشكلة السكن والإسكان الحضري. مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر. علم الاجتماع السكان. كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية. جامعة الحاج لخضر. باتنة. ص 45.
- لامي، عبد الله (2010/2011). خدمة النقل الحضري الجماعي وعلاقتها بالبعد الاجتماعي. مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر. اقتصاد نقل الإمداد. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير. جامعة الحاج لخضر. باتنة. ص26، ص:220

### - ملاحق:

جدول رقم 01: يوضح توزيع المناطق السكانية لحي 8 ماي 1945

المنطقة	العينة المستهدفة	النسبة
8ماي الشمالي	11	12,66%
8ماي الشرقي	41	34,66%
8ماي وسط	33	31,33%
حي الناظور	19	21,33%
المجموع	100	100%

المصدر: بناء على مخرجات أسئلة الاستبيان

جدول رقم {02} يوضح سبب التنقل للحي ومدى رضا السكان

ا	التكرارات	الاحتمالات
7 %1	71	نعم
	17. %24	نقص المرفق
	%2 7:58	المدينة البعد عن وسط
	55. %17	6 طبيعة المسكن
	29 %100	المجموع الجزئي
1 %00	100	المجموع الكلي

المصدر: بناء على مخرجات على أسئلة الاستبيان

جدول رقم {03} يوضح مكان الذي يقضي فيه السكان حاجاتهم اليومية

النسبة	التكرار	الاحتمالات
%56	56	من حي 8 ماي
%34	34	وسط المدينة
%10	10	الأحياء المجاورة
%100	100	المجموع

جدول رقم {04} يوضح مدى ظهور مشاكل التنقل في الحي

النسبة	التكرار	الاحتمالات
%31	31	نعم
%69	69	لا
%100	100	المجموع

جدول رقم {06} يوضح مكان العمل الأفضل بالنسبة للسكان

النسبة	التكرار	مكان العمل
%65	65	وسط المدينة
%28	28	داخل الحي
%7	7	خارج المدينة
%100	100	المجموع

جدول رقم {05} يوضح مكان الإقامة السابق للسكان

النسبة	التكرار	الاحتمالات
%81	81	حي من أحياء المدينة
%9	9	خارج حدود المدينة
%10	10	خارج حدود الولاية
%100	100	المجموع

المصدر: بناء على مخرجات أسئلة الاستبيان

جدول رقم {07} يوضح مدة الإقامة بحي 8 ماي 1945

النسبة	التكرار	الاحتمالات
6%		قبل 2000
1%8	8	من 2009-2001
7%6	6	بعد 2010
1%00	00	المجموع

المصدر: بناء على مخرجات أسئلة الاستبيان

جدول رقم {11} يوضح مدة الإقامة بحي 8 ماي 1945

النسبة	التكرار	الاحتمالات
6%	6	قبل 2000
18%	18	من 2009-2001
76%	76	بعد 2010
100%	100	المجموع

المصدر:

جدول رقم {10} يوضح وسيلة النقل الأكثر استعمالا بالنسبة للسكان.

النسبة	التكرار	وسيلة النقل
16%	1	سيارة خاصة
13%	1	سيارة أجرة

	3	
حافلة عمومية	6 1	61 %
حافلة عمل أو دراسة	4	4 %
دراجة نارية	6	6 %
المجموع	1 00	100 %

المصدر : بناء على أسئلة الاستبيان

جدول رقم {11} يوضح المدة التي يستغرقها السكان للوصول إلى وسط المدينة

ال	نسبة	لتكرار	الاحتمالات
2	6%	6	بضعة دقائق
6	9%	9	نصف ساعة
5	%		ساعة
1	00%	00	المجموع ع

المصدر: بناء مخرجات على أسئلة الاستبيان

جدول رقم {12}: يوضح أسباب مشاكل نقل بنسبة للسكان

النسبة	التكرار		الاحتمالات	
3 6%	19,4 4%	7	قدم وسائل النقل	عم
	16.6 6%	6	أهتراء الطرق	
	19.4	7	زحمة أثناء	

	النقل		4%
	الاكتظاظ السكاني	17	44.4%
	المجموع الجزئي	36	36%
64%	لا	64%	
1	المجموع الكلي	100	00%

المصدر: بناء على مخرجات أسئلة الاستبيان

جدول رقم {08} يوضح سبب تنقل الأفراد لحي 8 ماي 1945

النسبة	التكرار	الاحتمالات
71%	71	استفادتي من السكن
7%	7	لتوفر مؤسسات التعليم
7%	7	لتوفر فرص العمل
15%	15	للقرب من وسط المدينة
10%	100	المجموع

المصدر: بناء على مخرجات أسئلة الاستبيان

جدول رقم {13} يوضح مدى ظهور مشاكل التنقل في الحي

النسبة	التكرار	الاحتمالات
31%	31	نعم
69%	69	لا
100%	100	المجموع

جدول رقم {15} يوضح مدى رضى السكان عن موقف الحافلات

النسبة	التكرار	الاحتمالات
%42	42	نعم
%58	58	لا
%100	100	المجموع

جدول رقم {14} يوضح مدى استعمال وسائل النقل من طرف السكان

النسبة	التكرار	الاحتمالات
%95	95	نعم
%5	5	لا

جدول رقم {16} يوضح مدة انتظار النقل الحضري بالنسبة للسكان

النسبة	التكرار	الاحتمالات
%48	48	طويلة
%33	33	قصيرة
% 19	19	لحد ما

جدول رقم {17} يوضح مدى قيام بالتعديلات على المسكن من طرف سكان الحي

النسبة	التكرار	الاحتمالات
%77	77	نعم
%23	23	لا
%100	100	المجموع

جدول رقم {18} يوضح طبيعة العلاقة مع الجيران في الحي

النسبة	التكرارات		الاحتمالات
%77	77		علاقة ودية
%13	13		علاقة مصالح
%11	18.	2	حدوث مشاكل
	%18		
	63.	7	لاكتظاظ السكاني
	%63		
18.	%18	2	لعدم الرغبة في البقاء بالحي
			10
%0			
100 %	100		المجموع الكلي