

## واقع ومشكلات خدمات النقل الجامعي لطالبات جامعة شقراء بالمملكة العربية السعودية: دراسة حالة

" كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء "

د. فهد بن محمد بن فريح العبد المنعم\*

### أولاً: الإطار العام للدراسة

تشهد المملكة العربية السعودية نموًا سكانيًا سريعًا ، وتوسعًا عمرانيًا كبيرًا؛ فقد بلغ عدد سكان المملكة بنهاية عام ٢٠١٤ م<sup>١</sup> (30.8) مليون نسمة ، ويمثل عدد السكان السعوديين (20.7) مليون نسمة بنسبة 67% من إجمالي عدد السكان ، كما يجدر الإشارة إلى أن نسبة نمو سكان المملكة بلغت 2.6% عن ٢٠١٣ م ، و 2.7% مقارنة بعام ٢٠١٢ م . وتشير نتائج تعداد السكان، والمساكن بالمملكة أن منطقتي: الرياض، ومكة المكرمة، استأثرتا بنسبة 65.6% من إجمالي عدد السكان في المملكة؛ منها 25.5% لمنطقة مكة المكرمة؛ مما يعني أن منطقة الرياض صارت واحدة من أسرع المناطق نموًا، وتطورًا في العالم.

ولعل زيادة عدد السكان في المملكة - برغم ما تعيشه المملكة من تنمية في جوانب مختلفة - يعد واحدًا من أبرز التحديات التي يتوجب مواجهتها ؛ حيث يتوقع أن يقفز عدد سكان المملكة إلى أكثر من (٤٣) مليون نسمة عام ٢٠٢٠ م .

وتعد منطقة الرياض من أكبر المناطق الإدارية في المملكة ؛ حيث يوجد فيها (٢٠) محافظة ، ويتبع كل محافظة عديد من المراكز. ومع الزيادة المطردة في عدد السكان بالمملكة، ظهر تحد جديد ؛ ألا وهو

\* أستاذ الإدارة التربوية والتخطيط المشارك - كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء - جامعة شقراء

زيادة الطلب على التعليم (العالم/ العالي) ، وكمثال على ذلك فقد تزايدت أعداد الطلاب في المرحلة الثانوية؛ ففي عام ٢٠١٢م كان إجمالي عدد الطلاب (1.476.693)، وفي عام ٢٠١٤م بلغ عدد الطلاب (1.503.222) طالبًا ؛ كما هو موضح في الجدول رقم (١).

جدول رقم (١) : طلاب المرحلة الثانوية للأعوام ٢٠١٢ - ٢٠١٣ - ٢٠١٤ م <sup>١</sup> :							
الإجمالي	جملة		خاص		حكومي		العام
	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	
1494711	695989	798722	91084	186208	604905	612514	2013
1503222	676120	827102	83062	184326	593058	642776	2014

وأدت هذه الزيادة المطردة في أعداد طلاب الثانوي إلى تزايد أعداد الخريجين الراغبين في الحصول على قبول في التعليم العالي ؛ مما يضطر كثيرين منهم إلى تقبل فكرة الدراسة خارج المنطقة الجغرافية؛ لوجود أسرته ؛ وخاصة لفئة الطالبات ؛ مما يترتب عليه صعوبات اجتماعية، واقتصادية، وأمنية عديدة ، وقد شكل ذلك ضغطاً على الأسرة السعودية؛ نظراً لبعد الجامعات مكانياً ؛ مما يضطر الطالبات إلى البحث عن وسيلة نقل عامة، أو خاصة؛ لإيصال الطلاب من المنزل إلى الكلية (ذهاباً ، وإياباً).

وتعد جامعة شقراء إحدى مؤسسات التعليم العالي حديثة النشأة<sup>٢</sup>، وتضم الجامعة كليات موجودة في عدد من المحافظات، والمراكز بمنطقة الرياض؛ هي: (شقراء ، حريملاء ، الدوادمي ، عفيف ، القويعية ، المزاحمية ، ثادق، ساجر ، ضرما ، مرات ، الرين ، نفي ، الجمش، الرويضة ، البجادية).

<sup>١</sup> مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات، متاح في

<http://www.cdsi.gov.sa/economy/layouts>

<sup>٢</sup> أنشئت الجامعة بموجب الأمر السامي الكريم رقم ٧٣٠٥ م ب بتاريخ ١٤٣٠/٩/٣ هـ الموافق ٢٠٠٩/٨/٢٤ م .

وتشهد الجامعة إقبالاً كبيراً على الدراسة في كلياتها ؛ نظراً للكثافة السكانية العالية في المحافظات التالية (الدوامي، عفيف ، القويعية) ، كما أن هناك إقبالاً كبيراً على الدراسة في كليات بعض المحافظات؛ لقرب هذه المحافظات من مدينة الرياض؛ وهي كل من: (محافظة حريملاء، ومحافظة المزاحمية ، ومركز ثادق والمحمل) . ويوضح الجدول الآتي تنامي أعداد طلاب الجامعة.

جدول رقم (٢): أعداد الطلاب بجامعة شقراء للعام الجامعي ١٤٣٤-١٤٣٥ هـ ١:					
المقيدون			المستجدون		
المجموع	بكالوريوس	دبلوم متوسط	المجموع	بكالوريوس	دبلوم متوسط
11.316	10,934	382	4.289	4,167	122
16,176	15,775	401	5.045	3,946	99
27,492	26,709	783	9,334	8,113	221

ويعد تكيف الطالب الجامعي . وبخاصة الطالب الوافد . مع البيئة الاجتماعية للجامعة ؛ من أهم مظاهر تكيفه العام؛ فشعور الطالب بالرضا عن نوعية حياته الجامعية ينعكس على تحصيله، وإنتاجيته<sup>٢</sup> . ومن الأمور المهمة للطلاب بشكل عام ، والطالبات بشكل خاص وسيلة النقل من المنزل إلى الكلية (ذهاباً ، و إياباً).

ويعد تنظيم النقل بشكل عام، والنقل الجامعي بشكل خاص، واحداً من أهم القضايا المطروحة ضمن مسائل التنمية، والمجال الحضري على وجه الخصوص؛ نظراً لارتباطها بعدد من القضايا الاجتماعية، والاقتصادية، والأمنية. كما يمكن الإشارة إلى أنه لا يمكن تحليل وضعية النقل الجامعي بدون اعتبار الثنائية بينه، وبين النقل الخاص.

وزارة التعليم " مركز إحصاءات التعليم العالي " متاح في :<sup>١</sup>

<http://he.moe.gov.sa/ar/Ministry/Deputy-Ministry-for-Planning-and-Information-affairs/HESC/Ehsaat/Pages/default.aspx>

<sup>2</sup> Baker R. & siryk, b.1984. measuring adjustment to college. Journal of counseling psychology, 33 (1) pp.31-38.

وتنشأ الحاجة إلى خدمات النقل ؛ نتيجة لعملية التفاعل المكاني بين الأنشطة الاجتماعية، والاقتصادية المختلفة في المنطقة، وهذه الاختلافات بين تلك الأنشطة، تجعل حاجة الناس للتنقل لا حدود لها؛ بحثاً عن الطعام، والمأوى ، والتعليم. مثل هذا التنوع في أنماط التفاعلات المكانية الاجتماعية والاقتصادية، وما ينتج عنها من طلب على خدمات النقل والمواصلات؛ يجعل من الضروري إجراء دراسات، وتحليلات لفهم طبيعة العلاقات المكانية الموجودة بين الأنشطة المختلفة، ووسائل النقل والمواصلات، والسعي لإيجاد الحلول المناسبة لمشكلات النقل الداخلي في المدن<sup>1</sup>.

وقد أشارت الدراسات إلى أن هناك صعوبة في استيعاب معدلات نمو الحركة المرورية الحالية، وتأثيراتها؛ ما لم يتم اتخاذ إجراءات؛ للحد من الاعتماد على السيارة الخاصة، وتحسين كفاية شبكة النقل والطرق ، وترسيخ مفهوم الأمن والسلامة في النقل؛ للتقليل من مشكلاته<sup>2</sup>. وأن هناك تراجعاً معاً في الخدمات المصاحبة لنقل أفراد المجتمع ؛ سواء أكان ذلك في مؤسسات النقل الحكومية ، أم مؤسسات النقل الخاص بتنوعاتها، وتزايد الخسائر الاقتصادية والاجتماعية التي يواجهها المجتمع من جراء حوادث المركبات على الطرق<sup>3</sup>، فضلاً عن تدني السلامة المرورية ؛ نتيجة ضعف خدمات بعض الجهات الحكومية، وعدم التزام تطبيق الأنظمة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> J. Black, 1991. Urban Transportation Planning. The Johns Hopkins University Press, Baltimore, Maryland, USA.

<sup>2</sup> توصيات محور "تطوير النقل داخل المدن بالمملكة العربية السعودية"، ممتدى الرياض الاقتصادي، الدورة الخامسة ، ١٩-١٢ م٢٠١١. متاح في : <http://www.riyadhef.com/siteimages/pdf/D5/D51.pdf>

<sup>3</sup> First International Conference for School Transportation ,Riyadh, October 8, 2012.

<sup>4</sup> عبد الله الجبر، ١٩٤١ هـ ، اتجاهات الطلبة والطالبات وأولياء أمورهم إزاء خدمات النقل المدرسي بالمملكة: دراسة ميدانية ، مركز بحوث كلية التربية ، جامعة الملك سعود.

وقد أشار قرار مجلس الوزراء السعودي المبني على توصية اللجنة الدائمة للمجلس الاقتصادي الأعلى رقم (٣٢/٣٥) بتاريخ ١٠/٧/١٤٣٢ هـ ؛ إلى ضرورة مضاعفة أعداد الطالبات المشمولات بخدمة النقل ؛ بدءًا من العام الدراسي (١٤٣٢/١٤٣٣ هـ) ، إلا أن هناك قصورًا في تنفيذ القرار، ويشهد بذلك الواقع<sup>١</sup>. كما أن هناك مطالبة من مجلس الشورى بتطوير النقل المدرسي، وتنظيمه<sup>٢</sup>. ورغم مرور أربع سنوات على إقرار مشروع النقل المدرسي ؛ فإن ٥٧% من طالبات التعليم العام لم تطالهن الخدمة، ورغم أن نسبة تغطية النقل للطالبات ارتفعت من ٢٣.٩% إلى ٤٣%، خلال الفترة الماضية<sup>٣</sup> ، وهذا مقارب لوضع وواقع النقل الجامعي أيضًا. كما رصدت وزارة النقل ٦٠ مخالفة كبيرة في النقل المدرسي بمدينة الرياض شملت تلك المخالفات ممارسة نشاط بدون ترخيص، وممارسة من خلال مكاتب فرعية غير مسموح بها ، وعدم التزم السعودية<sup>٤</sup>.

كما أكدت الاستراتيجية الوطنية للنقل الصادرة بقرار مجلس الوزراء رقم (٤) وتاريخ ١٤٣٣/١/٣ هـ ؛ اشتراك وزارة النقل في الإشراف على تنفيذ تلك الاستراتيجية ؛ على أن ترفع كل سنتين تقريرًا عن سير التنفيذ. إلا أنه يلاحظ على الاستراتيجية عدم مناقشة النقل المدرسي بشكل شامل<sup>٥</sup>.

<https://boe.gov.sa>

<sup>١</sup> مجلس الوزراء السعودي ، 1432-10-22 هـ متاح في :

<sup>٢</sup> مجلس الشورى ، متاح في :

[www.shura.gov.sa/wps/wcm/connect/ShuraArabic/internet/Home](http://www.shura.gov.sa/wps/wcm/connect/ShuraArabic/internet/Home)

<sup>٣</sup> ٥٧% من الطالبات خارج خدمة النقل المدرسي ، جريدة الوطن ، ٢٠١٥/٠٩/١٩ ، متاح في :

[www.alwatan.com.sa/Politics/News\\_Detail.aspx?ArticleID=236156](http://www.alwatan.com.sa/Politics/News_Detail.aspx?ArticleID=236156)

[www.spa.gov.sa/](http://www.spa.gov.sa/)

<sup>٤</sup> وكالة الأنباء السعودية "واس" ٢٠١٥/٠٩/١٣ ، متاح في :

<https://www.mot.gov.sa/Ar/FutureTransport/Pages/NTS.aspx>

5

## مشكلة الدراسة ، وأسئلتها

برغم أهمية النقل داخل المدن في المملكة بنوعيه : الخاص ، والعام، وضرورته، وفوائده الكبيرة للمجتمع ؛ فكلاهما لم يصل بعد إلى مرحلة من التنظيم، والكفاية، والتنوع؛ليواكبا نمو الزيادة السكانية. وتحرص المملكة على تسخير جميع الإمكانيات لخدمة المواطنين ؛ ومن ذلك: العمل على توفير متطلبات العملية التعليمية في الجامعات ؛والتي من بينها النقل الجامعي ؛ خاصة للطالبات؛ نظراً لعدد من الاعتبارات؛ حيث يعد النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، وهو أحد عوامل تيسير معيشة الأفراد؛ من خلال تلبية حاجاتهم المختلفة؛بواسطة التنقل بوصفه ضرورة تفرضها الحياة اليومية.

وفي ضوء تزايد أعداد الطالبات في كليات جامعة شقراء - ومنها كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء - فقد واجهت الجامعة مشكلات في نقل الطالبات مع تزايد الطلب على هذه الخدمة؛ حيث تواجه الطالبات صعوبات متعددة ، تتمثل في عدم تغطية خطوط النقل لبعض المحافظات، والمراكز؛مما ينعكس على الجوانب الأكاديمية، والنفسية، والاقتصادية للطالبات ، وأسرهن.

ومما يلاحظه المشاهد لعملية النقل الجامعي بجامعة شقراء بشكل عام ، وفي كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء بشكل خاص؛ تعدد وسائل النقل الجماعي للطالبات، وأعضاء هيئة التدريس، والإداريات، إلى جانب السيارة الفردية؛ ومن ثم اختيرت دراسة وضع النقل الجامعي

<sup>1</sup> كلية التربية في عفيف بلا حافلات لنقل الطالبات،جريدة الرياض، الأربعاء ١١/٢٥/١٤٣٦هـ ٩/٢٠١٥م، العدد ١٧٢٤٣. متاح في : [www.alriyadh.com/1080859](http://www.alriyadh.com/1080859)

بكلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء؛ لوجود ما نسبته ٨٧% من مجموع الطالبات الدارسات بالكلية؛ مقيمات في مدينة الرياض، أو المراكز المجاورة لها.

وعطفًا على ما سبق فالنقل الجامعي في المملكة العربية السعودية يحظى في وقتنا الحاضر بعناية المسؤولين؛ لكونه إحدى الخدمات ذات الطلب الشديد، وقد تباينت الرؤى، والتوجهات بشأن نوعية خدمات النقل الجامعي، وأهميته؛ الأمر الذي يتطلب تقصي مشكلات الطالبات؛ لتفعيل الدور الذي يمكن أن تؤديه إدارة جامعة شقراء في التنسيق بين خدمة النقل الجامعي، وخدمات النقل الخاص، والتي عادة ما تصاحب تقديم هذه الخدمة.

وعلى ضوء ذلك تسعى الدراسة إلى الإجابة عن الأسئلة الآتية:

- ١) ما واقع خدمات النقل الجامعي، والنقل الخاص من وجهة نظر طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء؟
- ٢) ما أهم المشكلات الخاصة بخدمات النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص التي تواجهها طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء؟ وما أبرز الحلول المقترحة لمعالجة مشكلات النقل الجامعي، والنقل الخاص من وجهة نظر طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء؟
- ٣) ما التصور المقترح لتطوير خدمات النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص بجامعة شقراء؟

<sup>١</sup> وحيث لا توجد إحصائيات رسمية لأماكن إقامة الطالبات؛ فقد أجرى الباحث استطلاعًا لأعداد الطالبات في الشعب التي يدرسها (١٣) شعبة بمتوسط ٤٠ طالبة في كل شعبة؛ وكانت نتيجة الاستطلاع أن ٨٧% من الطالبات يسكن في مدينة الرياض، أو المراكز المجاورة لها.

## أهداف الدراسة

### تهدف الدراسة إلى :-

- تعرف واقع خدمات النقل الجامعي ، والنقل الخاص من وجهة نظر طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء.
- تعرف مشكلات النقل الجامعي ، والخاص التي تواجه طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء ، من وجهة نظر طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء.
- التوصل إلى الحلول المقترحة لمعالجة مشكلات النقل الجامعي، والخاص من وجهة نظر الطالبات ؛ للإسهام في تطوير خدمات النقل الجامعي والخاص ، وتحسينها بجامعة شقراء .
- تقديم تصور مقترح لتطوير خدمات النقل الجامعي ، والنقل الخاص بجامعة شقراء.

### أهمية الدراسة ، ومبرراتها

ترجع أهمية الدراسة الحالية ، ومبرراتها لعدد من الاعتبارات ؛

### لعل أبرزها ما يلي :

- تتناول الدراسة أحد الموضوعات المهمة عالمياً، ومحلياً؛ وهو موضوع النقل الجامعي، والنقل الخاص لطالبات الجامعات.
- يعد النقل الجامعي العام، و الخاص وسيلتين تستخدمان في نقل طالبات جامعة شقراء من الجامعة ، وإليها ، ومع أن النقل الجامعي يعاني مشكلات عديدة ؛ فلم تجر أي دراسة تحليلية عنه.
- أهمية تحليل وضع النقل الجامعي بشكل عام، والنقل الجامعي بجامعة شقراء بشكل خاص ؛ كدراسة حالة ؛ علمًا بأن توسع استخدام الطالبات للنقل الخاص أضاف بعداً جديداً لمشكلة النقل.



- لاحظ الباحث في أثناء تدريسه، ومن خلال كتابات الطالبات؛ وجود صعوبات في تكيفهم مع البيئة الجامعية، ووجود مشكلات تواجههم ، وتؤثر في تحصيلهم العلمي؛ مما دفع الباحث إلى إجراء دراسة استطلاعية على عدد من الطالبات، أشارت نتائجها إلى وجود إشكالية لدى هؤلاء الطالبات؛ مما يبرر إجراء مثل هذه الدراسة.
- من خلال عناية الباحث بهذه القضية اتضح وجود عديد من مشكلات النقل الجامعي، والتي أثارت رغبة في دراستها، وتقصي أسباب حدوثها، وعلاجها بالطرائق، والأساليب العلمية التي تحقق أهداف العملية التعليمية؛ مما يمكن - من خلاله - رسم صورة واضحة عن حجم المشكلة، وأبعاده؛ فقد عزم الباحث إجراء الدراسة على الطالبات الدارسات في كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء التابعة إدارياً لمدينة الرياض .
- تعد الدراسة مطلباً أساساً لتطوير خدمات النقل الجامعي ، والنقل الخاص بجامعة شقراء ؛ مما يبسر على إدارة الجامعة توفير نقل جامعي متكامل الجوانب ؛ من حيث الأنظمة ، والآليات.
- عدم وجود دراسة محلية ، ولا دولية - في حدود علم الباحث - تناولت النقل الجامعي ؛ للإفادة منها فيما يتعلق بنقل الطالبات ، وما هو موجود يتعلق غالباً بالنقل المدرسي في التعليم العام ، وداخل المدن فقط .
- تقدم غالبية الدراسات انطباعات عامة بعيدة عن مشكلات النقل الجامعي، ولا تقدم حلولاً، تتناسب تلك المشكلات.
- خصوصية طبيعة احتياجات الطالبات في المرحلة الجامعية ، يضيف على هذه الدراسة أهمية خاصة.
- قد تفتح هذه الدراسة مجالاً لإجراء دراسات مشابهة إياها في الجامعات السعودية ، أو في الدول العربية.

## الدراسات السابقة

سعي الباحث إلى الإلمام بالدراسات ، والبحوث عن النقل الجامعي العام ، والنقل الخاص للطالبات الجامعيات؛ فلم يعثر - في حدود علمه - إلا على عدد محدود جداً من الدراسات المتخصصة في الموضوع ، تتناول معظمها النقل المدرسي بالتعليم العام في عديد من الدول العربية ، والأجنبية ؛ حيث تناولت الدراسات جوانب عديدة في هذا الصدد؛ ومن أهم الدراسات ذات الارتباط بموضوع الدراسة الحالية ، وأهدافها:

دراسة: شودري ، وآخرين (Chowdhury et al., (2014) هدفت الدراسة إلى قياس رضا العملاء ، وتأثير جودة الخدمة في رضا العملاء عن صناعة النقل العامة في المدينة الجامعية (Sintok) بمقاطعة ولاية كيدا في ماليزيا؛ لتقييم العلاقات بين جودة الخدمة ، ورضا العملاء. وجرى تطبيق استبانة على عينة مكونة من ٣٠٠ راكب للحافلات . وأشارت النتائج إلى أن رضا الزبائن يختلف ؛ تمشياً مع أبعاد الخدمة (طول الطريق ،معايير سلامة الطريق ، خدمة الموظفين ،الخدمة داخل الحافلة). كما أظهرت نتائج الدراسة الارتياح في استخدام النقل بالحافلات العامة للجودة العالية فيها ؛ من حيث سلوك الموظفين ؛ وتحديد سلوك سائق الحافلة، فضلاً عن أن الوقت كان أكثر العوامل الحاسمة التي تؤثر في رضا العملاء. وكانت أهم

<sup>1</sup> Islam Chowdhury, Mohammed Rabiul; S; Mohammad Sumann; Sarker, Salauddin Ahmed,. 2014, Measuring customer's Satisfaction On Bus Transportation. American Journal of Economics and Business Administration 6.1. Pp. 34-41.

التوصيات: ضرورة تطوير الخدمة ، وزيادة الإنتاجية ، وتحسين الأداء ، وضرورة إعطاء الأهمية اللازمة للعوامل المختلفة.

**دراسة: جرين ، وآخرين (Green et al, (2014)** تناولت الدراسة النقل بالحافلات ، وتقييم الطريقة المختلطة لآثار الانتقال المجاني بالنسبة للشباب ؛ وبخاصة الطلاب في محاولة لتجنب إحضار السيارات الخاصة التي ينبعث منها أول أكسيد الكربون الذي يلوث الهواء. وأشارت نتائج الدراسة إلى أن بعض الطلاب يميلون إلى قيادة سياراتهم الخاصة ؛ لأن ذلك يناسبهم ، ويريحهم، فضلاً عن توفير الوقت ، والنفقات. وأوصت الدراسة بوجود حافلات مجانية أكثر ، أو شركات ، تشارك في المنظومة المجانية للنقل الحكومي.

**دراسة: العلوان (٢٠١٣)<sup>٢</sup>** هدفت هذه الدراسة إلى تعرف مدى توافر العوامل التخطيطية في مراكز النقل العام ، ومحطاته داخل المدن بالمملكة العربية السعودية، التي تنقل الركاب داخل المدن وبينها وإلى الدول المجاورة. كما هدفت الدراسة - أيضاً - إلى معرفة أهم مشكلات التخطيط التي تعانيها هذه المراكز، أو المحطات، وأهم المقترحات التخطيطية اللازمة لتطويرها. وقد صممت استبانة ؛ للحصول على البيانات اللازمة ، ووجهت لعينة من الركاب ، ومقدمي الخدمة في مراكز النقل العام. وقد أظهرت نتائج الدراسة أن درجة توافر المعايير التخطيطية الرئيسية - بوجه عام في هذه المراكز - تعد متوسطة. كما أشارت الدراسة إلى أن معايير متطلبات الموقع العام لمركز النقل العام ، أو المحطة أتت في المرتبة الأولى؛ من حيث عدم توافرها في مراكز

<sup>1</sup> Judith Green, et al., (2014) On the buses: a mixed-method evaluation of the impact of free bus travel for young people on the public health , Public Health Research, No. 2.1.

<sup>٢</sup> أمير العلوان ، ٢٠١٣، مدى توافر المعايير التخطيطية في مراكز النقل العام ومحطاته داخل المدن بالمملكة العربية السعودية : دراسة ميدانية تحليلية ، مجلة العلوم الاجتماعية ، جامعة الكويت ، المجلد ٤١ العدد ٢ .

النقل العام بالمملكة ومحطاته، تليها في المرتبة الثانية متطلبات الحركة المرورية لمركز النقل العام، وفي المرتبة الثالثة معايير متطلبات المخطط العام للمدينة لمركز النقل العام، وفي المرتبة الرابعة معايير متطلبات الخصائص السكانية والاجتماعية في المدينة لمركز النقل العام، وفي المرتبة الخامسة معايير متطلبات التأثيرات البيئية لمركز النقل العام، وأخيرًا في المرتبة السادسة معايير متطلبات الجدوى الاقتصادية لمركز النقل العام. وأوضحت الدراسة أنه لا توجد اختلافات بين آراء الركاب، وآراء الناقلين في مراكز النقل العام بشأن مدى توافر جميع متطلبات المعايير التخطيطية في هذه المراكز، أو المحطات.

**دراسة: روحاني ، وآخرين (2013) Rohani et al** <sup>1</sup> حددت الدراسة الدور المهم الذي أدته وسائل النقل العام ؛ لتلبية طلب رجال الأعمال ، وغيرهم من أفراد المجتمع ؛ كالطلاب. واستعرضت الدراسة أنواع خدمات الحافلات، وجودة خدمة تشغيل الحافلات التي تؤثر في قرار الإفادة من الخدمة، وأيضًا أسلوب تعامل مزود الخدمة ، وسائق الحافلة ؛ حيث ينشد الجميع خدمات مميزة ، وحافلات تدار بشكل جيد . وقد أكدت الدراسة الحفاظ على مستوى عال من الجودة في الخدمة، والأداء التي تقدّم للركاب ؛ وبخاصة الطلاب المتلقون خدمات الانتقال بالحافلات. وقد اقترحت التوصية بعض التفاصيل المهمة في صيانة الحافلات المدرسية ، وأيضًا هناك توصيات خاصة بالتعليمات ، وعوامل الأمان، واتخاذ الاحتياطات، كل ذلك سوف يشجع الناس على جعل وسائل النقل العام الخيار المفضل لديهم.

<sup>1</sup> M.M., Rohani, D.C., Wijeyesekera and A.T.A. Karim, (2013). Bus Operation, Quality Service and The Role of Bus Provider and Driver. Procedia engineering, Vol. 53, pp. 167-178.

**دراسة: رجيحة، وآخرين (2013) Rugayah et al.** <sup>١</sup> ناقشت الدراسة أثر حافلات الحرم الجامعي تجاه البيئة الخضراء. وقد شارك في الدراسة (١٢) جامعة في (ماليزيا) ، وأجريت سلسلة من المقابلات الخاصة ؛ لتعرف الأثر الواقع على البيئة الخضراء في الحرم الجامعي و، كذلك تأثير النباتات في تقليل التلوث في الحرم الجامعي. وأكدت نتائج الدراسات الآثار الإيجابية لجعل الحرم الجامعي أخضر في الجامعات، برغم استمرارية تقديم خدمات النقل بالحافلات . كما أشارت الدراسة إلى ضرورة تطبيق مقاييس الأمان التي وضعتها الحكومة في سياسات الجامعة ؛ لضمان كفاية خدمة الحافلات ، وفعاليتها؛ فضلاً عن أهمية تشجير الحرم الجامعي؛ على أن تكون تلك المهمة مسؤولية أساسية مشتركة ينبغي لجميع أصحاب المصلحة العناية بها. وأكدت الدراسة دور التشريعات المستقبلية بشأن القضايا البيئية ؛ لإنشاء بنية تحتية للنقل الأخضر في حرم الجامعة في وادي كلانج.

**دراسة: الناصر، وحواس (2012) Al Naser and Hawas** <sup>٢</sup> استغرقت هذه الدراسة خمس سنوات، وقد غطت مناطق عديدة في دولة الإمارات العربية المتحدة ، وناقشت الدراسة المنهجية المعتمدة لتقييم مقاييس أداء السلامة المرورية لحافلات المدارس في الدولة ، وتم أخذ عينات من مدارس مختلفة، وجرى تحليل النتائج ؛ باستخدام التحليل الإحصائي الوصفي. وقد هدفت الدراسة تحديد درجة تنفيذ مقاييس الأداء المطبقة

<sup>1</sup> Rugayah Hashima, Shireen Harona, Sabariah Mohamad, and Farihah Hassana (2013). Assessment of Campus Bus Service Efficacy: An application towards green environment. Asia Pacific International Conference on Environment-Behaviour Studies .University of Westminster, London, UK, 4-6 September 2013. Available at: [www.versys.uitm.edu.my/prisma/view/viewPdf.php?pid=32709](http://www.versys.uitm.edu.my/prisma/view/viewPdf.php?pid=32709)

<sup>٢</sup> Nada Al Naser, B. and Yaser E. Hawas. 2012. Assessment of Traffic Safety Performance of School Buses in UAE. IACSIT International Journal of Engineering and Technology, Vol. 4, No. 2, April 2012

في الحافلات المدرسية ؛ من خلال وجهة نظر المستخدمين. وكانت الفئة المستهدفة الثانية من الدراسة الإداريين بتلك المدارس ، وتم الاطلاع على سجلات الحوادث المرورية للحافلات المدرسية في السنوات الخمس الماضية ، كما تم تقييم أداء السلامة المرورية ؛ باستخدام ثلاثة مقاييس للأداء المميز ؛ من حيث معدل أعداد الطلاب لكل حافلة. وتمت المقارنة مع الإجراءات، والمقاييس المستخدمة في الولايات المتحدة الأمريكية ، وكندا. وقد تبين من نتائج الدراسة أن هناك زيادة طفيفة في معدلات الحوادث المرورية للحافلات المدرسية خلال آخر خمس سنوات. ومع ذلك؛ فمعدلات الوفيات في تناقص؛ لكن بمقارنة الإمارات العربية المتحدة وغيرها من الدول المتقدمة أشارت النتائج أن متوسط معدلات الوفيات السنوية هي أعلى قليلا من غيرها. وقد خرجت الدراسة بتوصيات ، تهدف إلى تحسين دقة نظم تسجيل حوادث الحافلات المدرسية، وزيادة الوعي بالسلامة المرورية ؛ من خلال تقديم المحاضرات ، والكتيبات التي تنطوي على دور وسائل الإعلام المهم ، مع تأكيد أنه يجب على كل مدرسة إعداد دراسة سنوية شاملة عن أداء الحافلات المدرسية، وأن يتم مراجعتها من قبل أصحاب المصلحة ، والجهات المعنية ؛ لاتخاذ القرارات اللازمة ، وتقديم الحلول.

دراسة : ميس ، وآخرين (2010) Mees et al. هدفت هذه الدراسة إلى الإسهام في إدخال تحسينات على تخطيط خدمات النقل العامة ، وتصميمها في المدن النيوزيلندية؛ لاسيما في مدينة أوكلاند ،

<sup>1</sup> Mees, P. J Stone, M Imran and G Nielsen. 2010. Public transport network planning: a guide to best practice in NZ cities, NZ Transport Agency research report, 396. P72.

ولينغتون، وكاريسشيرش، وتعظيم كفاية استخدام الطرائق القائمة، وإبراز التحديات الكبيرة التي تواجهها خدمات النقل العام عالية الجودة. واستخدمت الدراسة أسلوب التحليل، والمقارنة في عرض نتائجها. وقد أكدت الدراسة أن هناك حاجة لزيادة العناية بإدارة وسائط النقل العام، وكون ذلك عنصراً مهماً في نجاح كفاية وسائل النقل العام، وتفعيلها في المدن الصغيرة، ومتوسطة الحجم، ويخلق أقصى قدر من المرونة للمسافرين.

**دراسة: عليوي، (٢٠٠٩) <sup>١</sup>** هدفت الدراسة إلى تعرف مشكلة النقل بين مناطق سكن الطلاب، وموقع جامعة الأنبار، فضلاً عن الوقوف على خصائص حركة النقل بين موقع الجامعة، ومناطق سكن الطلاب، وقياس درجة العلاقة بينهما؛ لتقليل وقت الرحلة، والكلفة، وتقييم معدلات تزايد أعداد السيارات، ومدى التقبل لوسائل النقل البديلة. وقد بلغ عدد الطلاب المنتظمين في كليات جامعة الأنبار المشمولين بحركة النقل اليومي للعام الدراسي ٢٠٠٩ م، ٧٦٠٧ طالباً وطالبة. وحرص الباحث على التوصل إلى بعض المقترحات، والتوصيات التي يمكن - من خلالها - الإسهام في وضع تصور قد يساعد في حل مشكلة النقل، وما يترتب عليها من مشكلات؛ كارتفاع أعداد الطلاب المنذرين بالغياب، والخسائر المادية، والنفسية المتوقعة.

**دراسة: طومسون، وجيفري (2006) Thompson and Jeffery <sup>٢</sup>** هدفت الدراسة إلى تعرف معايير قياس خدمات مراكز النقل العام؛ حيث أوضحت الدراسات العلمية للعوامل المؤثرة في تقييم مستوى مراكز

<sup>١</sup> يونس عليوي، ٢٠٠٩، مشكلة النقل بين مناطق سكن الطلبة وموقع جامعة الأنبار، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية، المجلد الرابع، العدد الثالث، أيلول.

<sup>٢</sup> G. Thompson & B. Jeffery (2006) explaining variation in transit ridership change in u. s. metropolitan areas between 1996 and 2000 a multivariate analysis, trb 85 th . annual meeting. January 2006. Washington. D.c.

النقل العام ؛ أن هناك نوعين من العوامل: عوامل خارجية، وعوامل داخلية؛ فالعوامل الخارجية تشمل: التغيرات السكانية، والاجتماعية، والعوامل الاقتصادية، ومستويات ملكية السيارة، والكثافات السكانية في المدينة، وعناصر متعلقة بالتخطيط لاستخدامات الأراضي في المدينة، وهذه عوامل لا يملك مقدمو الخدمة أي تحكم فيها. وهناك عوامل داخلية يملك مقدمو الخدمة نوعاً من التحكم فيها ؛ مثل: برمجة الرحلات وجدولتها، ومدى موثوقية هذه الخدمة، ورسوم الخدمة، ومدى توافر وسائل الراحة والأمان في المركز، وفي أماكن الانتظار للخدمة، والفصل بين حركة المشاة والمركبات الأخرى، وتوافر مواقف كافية، وقربها من مراكز النقل لوسائل النقل الأخرى، أو الطرق السريعة.

**دراسة : كوب، وآخرين (2006) Kopp et al,** أثبتت الدراسة أن قياس خدمات مراكز النقل العام - بشكل أساس - يجرى من خلال خصائص الخدمات المقدمة : الطاقة الاستيعابية لوسائل النقل، وعدد الركاب، وبوابات وأرصفة التحميل للركاب، وتكرار الحركة لوسائل النقل، والموثوقية، والتدقيق في حركة وسائل النقل، وتوافر الأمان، والسلامة. وتعد هذه المعايير جيدة في قياس كفاية نوعية الخدمة المقدمة لوسائل النقل، والمشغلين، والركاب لكل مركز؛ لكنها لا تقيس مستوى الخدمة من نقطة معينة إلى نقطة أخرى؛ لكن هناك وسائل أخرى يمكن أن تساعد في قياس هذه الخدمات؛ منها - على سبيل المثال : تقليل الوقت المطلوب للوصول إلى محطة الخدمة للنقل العام، والحد من وقت الانتظار في المحطات مع زيادة تكرار حركة وسائل النقل، والحد من الوقت الذي يقضيه الراكب على وسائل النقل؛ من

<sup>1</sup> J , Kopp, Joseph, Moriarty, and Mark, Pitstick, (2006). Transit Attractiveness: Systematic Approach to Transit Performance Measurement. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, pp 11-20.



خلال استخدام وسائل نقل سريعة، وإعطائها الأولوية في حركة التنقل ، والحد من التحول من رحلة إلى أخرى؛ من خلال وجود شبكة نقل متكاملة، تربط كامل المنطقة أو المدينة، وأخيراً أسعار تذاكر الركوب، وأهمية وجود تذاكر التحويل من رحلة إلى أخرى بأسعار مخفضة.

دراسة : زعزوع (٢٠٠٤)<sup>١</sup> تناولت الدراسة رحلة العمل اليومية للنساء العاملات في قطاع التعليم في مدينة جدة ، ومشكلة الانتقال من موقع السكن إلى موقع العمل، وقد هدفت إلى التقليل من الأثر السلبي للمسافات الفاصلة بين موقع السكن والعمل ، وتقديم نموذج عملي قابل للتطبيق على رحلات العمل في جميع مدن المملكة. وقد خلصت الباحثة إلى نتائج ؛ منها : أن متوسط رحلة العمل بلغ ١١,٥ كم في مدينة جدة، واستغرقت العاملات زمناً بلغ ٥,١٦ دقيقة ؛ وفي ذلك دلالة على أن الوقت أقوى العوامل المؤثرة في رحلة العمل جراء ازدحام الحركة المرورية في مدينة جدة، وقد أنفقت العاملات في قطاع التعليم على تكلفة النقل ما متوسطه ١٤٩١ ، و ٨٩١ ريالاً سعودياً في الشهر . وقد أوصت الدراسة بالتخطيط المستقبلي لاختيار مواقع العمل؛ لتيسير رحلة عمل المرأة، ودراسة الاحتياج الفعلي لكفاية شبكة النقل في جدة؛ لارتباطها ببنية المجتمع، وخصائصه الاجتماعية، والاقتصادية.

دراسة رودريجز (Rodriguez, (2002)<sup>٢</sup> هدف الباحث - في دراسته - إلى معرفة الدوافع الاجتماعية ، والحوافز، والمعوقات التي تعوق استخدام النقل العام؛ وبخاصة مراكز النقل العام، ومحطاته في بعض

<sup>١</sup> ليلي صالح زعزوع ، ، ٢٠٠٤ ، رحلة المرأة اليومية للعمل في جدة دراسة تطبيقية على النساء العاملات في قطاع التعليم في جدة ، دار العربية للعلوم ، بيروت.

<sup>٢</sup> D. Rodriguez, ( 2002). Urban Transport, Environment and Equity in Formal Transport in Developing Countries, American Planning Association, vol.68.no.4,76

المدن الرئيسية بدول العالم النامي . وخلصت الدراسة إلى أن القوى الضاغطة، والاستشاريين الأجانب، والسياسات التخطيطية نتج عنها سياسات للنقل، تراعي مصالح أصحاب القوى الضاغطة؛ مما يؤدي إلى عدم المساواة في توفير خدمة النقل العام في المدن؛ حيث إن الجهات التخطيطية للمدن، والمؤسسات المعنية بالنقل تعمل في معزل عن مشاركة المستفيدين من الخدمات؛ ومن ثم تتحاز إلى مصالح شريحة محددة دون الأخرى. ولعلاج هذه المشكلة اقترحت الدراسة التحسين في ثلاثة مجالات تخطيطية؛ وهي: إدارة الازدحامات المرورية، والتخطيط الجيد لاستخدامات الأراضي، وتوفير الخدمات العامة، وزيادة مشاركة المواطنين في التخطيط لهذه الخدمات. كما أكدت الدراسة الدور الذي تؤديه وسائل النقل التقليدية وغير الرسمية، ومراكز النقل العام في توفير هذه الخدمة لشرائح كبيرة من سكان المدن في دول العالم النامي. وبرغم ما تعانيه هذه الخدمة من سوء تنظيم، وتدني مستوى، وعدم الأخذ بعامل الأمن والسلامة في التنقل، ومظهرها العام غير المرضي، وغيرها من السلبيات؛ تبقى وسائل النقل العام؛ وبخاصة مراكز النقل العام، ومحطاته في بعض المدن الرئيسية بدول العالم النامي الوسيلة الوحيدة المتوافرة، ذات الأسعار المقبولة لشريحة كبيرة من المواطنين للتنقل داخل كثير من المدن، وفيما بينها في كثير من دول العالم النامي.

**دراسة : كنفاني (٢٠٠١)<sup>١</sup> :** انطلقت الدراسة من أن قضايا النقل متعددة الأبعاد ، وشائكة ؛ فالتخطيط للنقل يتطلب توضيح أهداف المنظمة التي يجب أن تكون منسقة ، ومخصصة لكل مدينة ، وبيئة

<sup>١</sup> أديب كنفاني، (٢٠٠٠) استراتيجيات تكامل استخدام الأراضي وتخطيط النقل . ورقة عمل مقدمة في ورشة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفعال في مدينة الرياض: التحديات والفرص المتاحة، التقرير الفني ، ٢٣-٢٥ أكتوبر ٢٠٠٠م. الرياض.

عمرانية ؛ حيث كان التركيز - في السابق - ينصب على بناء الطرق، وإدارة أنظمة النقل، واستخدام تقنيات النقل الذكي، أما في الوقت الحاضر؛ فقد بدأت العناية بتأكيد الدور الرئيس لاستخدام الأراضي، والاتصالات؛ كوسيلة للحد من الحاجة إلى التنقل. ويمكن الحد من تأثير استخدام السيارات ؛ من خلال إدارة الازدحام، والحد من سرعة الحركة المرورية، وتحسين مستوى السلامة المرورية . وقد أوضحت الدراسة أنه برغم أهمية توفير النقل العام الذي صار ضرورة ملحة ؛ فاختيار وسيلة النقل المناسبة للأوضاع المحلية مهمة صعبة ، ومن المؤكد أن توفير مستوى خدمة جيدة سوف يزيد من عناية المستخدمين المحتملين، كما أن التعليم ، والتوعية بأهمية النقل العام، والقضايا المؤسسية؛ كلها قضايا مهمة للرفع من كفاية استخدام وسائل النقل العام.

دراسة : زعزوع (١٩٩٨)<sup>١</sup>. أُلقت الدراسة الضوء على الخدمات المقدمة لطالبات جامعة الملك عبدالعزيز من قبل شركات النقل الجامعي بالحافلات الخاصة، ودراسة المتغيرات ذات الصلة بهذه الوسيلة؛ من حيث الزمن المستغرق، والتكلفة، والتوزيع الجغرافي لأحياء مدينة جدة، والوقوف على سلبيات هذه الخدمة وإيجابياتها، ودرجة رضا المستخدمات عنها، وفعاليتها للنقل الجامعي بصفة خاصة، ولنقل المرأة بصفة عامة في مدن المملكة. وقد استنتجت الدراسة أن نسبة المشتركات في حافلات النقل الخاص قدرت بحوالي ١٢،٥% من مجموع طالبات الجامعة؛ مما يعني أهمية الخدمة للنساء، والحاجة المتزايدة لها مع ازدياد أعداد الطالبات. وكانت درجة الرضا عن الخدمة متوسطة ٥٤ % ؛ مما يعني وجود

<sup>١</sup> ليلي صالح زعزوع، ، ١٩٩٨، نقل المرأة بالحافلات الخاصة في جدة دراسة تطبيقية في جغرافية النقل الاجتماعي على طالبات جامعة الملك عبد العزيز ، ندوة وزارة المواصلاات الأولى ٢٥-٢٧/٧/١٤١٩هـ.

مؤشر جيد على تحقيق أهداف الخدمة النقلية. وقد كان دافع عدم تفرغ ولى الأمر لنقل الطالبة إلى موقع الجامعة السبب الأبرز من بين الدوافع الأخرى بنسبة ١٤.٥٧%، كما كان للتكلفة الشهرية للنقل بين المؤسسات الناقلة، دور مهم في جذب المشتركات للخدمة.

**دراسة : الجمعة ، وآخرين ، (١٩٩٨) <sup>١</sup>** هدفت الدراسة إلى استعراض تجربة الشركة السعودية للنقل الجماعي في تقديم خدمات النقل العام بمدن المملكة بشكل عام ، وبمنطقة مكة بشكل خاص؛ لتفريدها ببعض الصفات التي تميزها عن باقي المدن السعودية ، ولأهمية الدور المنوط بالشركة هناك ؛ خاصة في مواسم الحج والعمرة . وتوصلت الدراسة إلى عديد من التوصيات؛من أهمها: تكثيف الجهود لترسيخ مفهوم النقل العام، وتوفير مراكز النقل العام بالمدن ، وإبراز أهميتها وميزاتها، وزيادة الوعي، والإدراك بأهمية هذا الأسلوب من النقل على المستويين: الرسمي، والشعبي، ودعمه بعوامل جذب فعالة؛لتشجيع استخدامه؛ بما يسهم في الإقلال من الاعتماد المتزايد على وسائل النقل الخاص . كما أكدت الدراسة أهمية النظر إلى خدمات النقل العام (ومن ضمنها: مراكز النقل العام) في جميع المدن بالمملكة ؛وبخاصة المدن الرئيسية منها؛ كأحد العناصر المهمة عند إعداد الخطط الاستراتيجية المستقبلية لهذه المدن ، وتبني سياسة النقل العام بشكل جماعي، وربطها؛ عن طريق مراكز النقل العام في المدن ، مع تأكيد تنظيم الحركة ؛ للحد من منافسة الحافلات الأهلية ، وضبط أدائها ؛ من خلال آلية فعالة ، وشاملة.

<sup>١</sup> سعد علي الجمعة، وفؤاد دغستاني ، ومحمد عثمان .١٩٩٨. واقع النقل الجماعي داخل مدن المملكة تجربة الشركة في مكة المكرمة، ورقة عمل مقدمة إلى ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، الرياض ، الفترة من ٢٥-٢٦-٧-١٤١٩ هـ الموافق ١٤/١٥/١٩٩٨ م.

**دراسة: المقري ، وآخرين (١٩٩٦)<sup>١</sup> استهدفت الدراسة** تقييم تجربة النقل الجماعي التي تقدمها الشركة السعودية للنقل الجماعي لخدمة النقل المدرسي للطالبات في شمال مدينة الرياض، ومعرفة مدى تأثير هذه التجربة في تحول الطالبات من النقل المدرسي إلى وسائل النقل الأخرى، إلى جانب تعرف العوامل التي أدت إلى هذا التحول ، وخصائص الطالبات المستفيدات، ومعرفة وجهة نظر الطالبات، وأولياء أمورهن بالنسبة لهذه الخدمة. وقد استخدم الباحثون المنهج الوصفي ، وجرى تطبيق استبانة؛ لجمع البيانات عن الأهداف المرجوة في الدراسة، وتوصلت الدراسة إلى أن:

- هناك تباينًا كبيرًا في استخدام وسائل الانتقال بين الذهاب إلى المدارس ، والعودة منها، إلا أن استخدام الطالبات حافلات النقل المدرسي الجماعي كان متناميًا جدًا.
- وجود السائق الأجنبي في الأسرة له علاقة مضطربة بعدم الإقبال على استخدام حافلات النقل الجماعي في النقل المدرسي.
- الاعتماد على النقل الخاص يزداد بتقدم المرحلة الدراسية.
- نظرة الآباء نحو استخدام النقل الجماعي في النقل المدرسي إيجابية للغاية.
- تحسين خدمات استخدام النقل المدرسي يزيد من الإقبال على استخدامه.

وأوصت الدراسة بضرورة توفير مزيد من العناية لدعم وتمويل النقل المدرسي، وخدماته، مع أهمية دراسة الأسلوب الأمثل لتشغيل النقل

<sup>١</sup> محمد المقري، ، وعامر المطير، ورشود الخريف . ١٩٩٦ .تقوم تجربة النقل الجماعي لخدمة النقل المدرسي للطالبات في شمال مدينة الرياض، الدارة ، العدد ٢ السنة ٢٢-١٤١٧ هـ ، ص ٢٢-٥٥.

المدرسي؛ من حيث الكفاية، والكلفة، وأهمية توخي البعد التربوي في ذلك بحرص، وعناية فائقة.

دراسة أندرسون (1995) ، Anderson<sup>1</sup> هدفت الدراسة إلى قياس مدى الرضا عن خدمات النقل العام في بعض المدن الأمريكية ؛ من خلال بعض المعايير؛ منها: الأمن، والسلامة على وسائل النقل العام ، والتصميم لمحطات الانتظار ومدى جاذبيتها، والتصميم لمحطات النقل العام وموقعها، وجودة الخدمة على وسائل النقل العام، والوقت المطلوب للرحلة ، ومدى توافر الخدمة في أوقات مختلفة ، ومدى توافر المعلومات عن الخدمة، ونظام صرف التذاكر ومدى سهولة الحصول عليها، وتكلفة الرحلة. وقد اتضح أن عامل الوقت المطلوب للرحلة، ومدة الانتظار في مركز النقل مهم جداً لمستخدمي القطارات والقطارات الخفيفة، وعامل التكلفة للرحلة ؛ مهم جداً لمستخدمي القطارات، وعامل التصميم، والمظهر العام لمواقف الحافلات، وجاذبيتها مهم جداً لمستخدمي الحافلات للتنقل ، وبشكل عام هناك عدم رضا عن خدمات النقل العام التي تقدمها القطاعات العامة ؛ مقارنة بخدمات النقل التي يقدمها القطاع الخاص ؛ حيث التركيز على جودة الخدمة ، والرفع من مستواها.

دراسة: بودي ، وبيتس (1995) Buddy & Pitts<sup>2</sup> أجريت الدراسة بمنطقة كاب (cob) التعليمية في ولاية جورجيا الأمريكية ؛ للنظر في إمكانية تخصيص خدمات النقل المدرسي و، كانت المنطقة تنقل ( ٦١٠٠٠ ) تلميذاً إلى ( ٨٨ ) مدرسة بواسطة ( ٧٦٣ ) حافلة كل يوم. وأسفرت نتائج هذه الدراسة عن إمكانية نقل هؤلاء التلاميذ بطريقة

<sup>1</sup> W. Andreson, 1995 . Satisfaction with Public Services: The case of public transporation, The Journal of Services Marketing. vol. 9 no. 5: 201- 244.

<sup>2</sup>Pullen Buddy , and Carol Pitts. 1995. Our study concludes: we can do it better school administrator, v52, N. 10, pp. 20-21, nov. 1995.

أفضل، وبتكاليف أقل باستخدام النقل المدرسي ؛ نظراً لحدائث أسطول الحافلات نسبياً، وانخفاض أجور السائقين إذا قورنت بما ينفق على مثل هذه الخدمة في مدن كبرى؛ مثل: مدينة أتلانتا العاصمة.

**دراسة: بيج ، وديفيس (1994) Page and Davis**<sup>1</sup> هدفت الدراسة إلى مقارنة فاعلية التكلفة بين منطقتين من المناطق التعليمية في ولاية تنيسي الأمريكية ، وأبانت نتائج الدراسة أن المنطقة التعليمية التي كانت تستخدم النقل المدرسي كان إنفاقها أقل من المنطقة التعليمية الأخرى التي كانت تحصل على هذه الخدمة ؛ عن طريق التعاقد من القطاع الخاص. كما تناولت الدراسة ميزات ، وخصائص كل من: أسلوب التعاقد للحصول على خدمة النقل المدرسي لعدد محدود من المدارس، وأسلوب التعاقد لخدمة عدد كبير من المدارس.

**دراسة: نودل (1993) Nudel**<sup>2</sup> أوضحت الدراسة أهمية الجداول الزمنية في تسيير حافلات النقل المدرسي ؛ لجعل استخدام الحافلات ، ووصول السائقين إلى محطات نقل الطلاب ، وإنزالهم أكثر تنظيمًا، وفاعلية في المناطق التعليمية التي تستخدم جداول التشغيل لخدمة المدارس الثانوية التي تفتح أبوابها أولاً ، ثم المدارس المتوسطة، وأخيراً المدارس الابتدائية؛ باستخدام الحاسب الآلي في تسيير الرحلات، وتنظيمها. وهذه الاستراتيجية تجعل التحكم في سير الرحلات دقيقاً، وفعالاً في إيصال هذه الخدمة لعدد كبير من المدارس؛ وبذلك يمكن التغلب على مشكلة تباعد المدارس، وتخطي حدودها الجغرافية.

### تعقيب على الدراسات السابقة

<sup>1</sup> Paul R. Page, Lloyd D. Davis, 1994. leave the driving to us, American School Board Journal, v181 n11 p43-45 Nov 1994.

<sup>2</sup> Martha Nudel.1993.The Schedule Dilemma.American School Board Journal, v. 180, n. 11, pp. 37- 40.

## تؤكد مراجعة الدراسات السابقة التي تناولت النقل بشكل عام ، والنقل المدرسي بشكل خاص ؛ ما يلي:

- حادثة دراسة هذا الموضوع في البيئة العربية .
- أن كثيرًا من الدراسات السابقة - وبخاصة المحلية منها - كانت تركز على النقل العام بشكل عام، أو النقل المدرسي في التعليم العام دون أي تركيز على النقل الجامعي، ولا النقل الجامعي الخاص ؛ باستثناء عدد قليل جدًا من الدراسات التي أجريت في فترات سابقة بعيدة.
- عناية الدراسات السابقة بتعرف العوامل المؤثرة في تقييم مستوى مراكز النقل العام، وقياس خدمات مراكز النقل العام - بشكل أساس - باستخدام المعايير، والوسائل المتنوعة.
- أكدت الدراسات ضرورة تكثيف الجهود ؛ لترسيخ مفهوم النقل العام خاصة للطلاب في المدارس، والجامعات.
- ضرورة مراعاة عنصر خدمات النقل العام؛ كأحد العناصر المهمة عند إعداد الخطط الاستراتيجية المستقبلية للمدن ، والتجمعات السكنية.
- العناية الشديدة بتوافر معايير؛ منها: الأمن، والسلامة في وسائل النقل المدرسي، والجامعي، والنقل الخاص .
- أن عامل الوقت المطلوب للرحلة، ومدة الانتظار في مركز النقل يعد واحدًا من أكثر العوامل أهمية في هذا الصدد.
- أن القوى الضاغطة، والاستشاريين الأجانب، والسياسات التخطيطية ؛ نتج عنها سياسات للنقل، تراعي مصالح أصحاب القوى الضاغطة.
- برغم ما تعانيه خدمات النقل العام من سوء تنظيم، وتدني مستوى، وعدم الأخذ بعامل الأمن والسلامة في التنقل، ومظهرها العام غير



- المرضي، وغيرها من السلبيات؛ فتبقى وسائل النقل العام - وبخاصة مراكز النقل العام، ومحطاته في بعض المدن الرئيسية بدول العالم النامي - الوسيلة الوحيدة المتوافرة، ذات الأسعار المقبولة لشريحة كبيرة من المواطنين ؛ للتنقل داخل كثير من المدن ، وفيما بينها في كثير من دول العالم النامي.
- أهمية الخدمة للنساء، والحاجة المتزايدة لها مع ازدياد أعداد الطالبات في المدارس، والجامعات.
- ازدياد الاعتماد على النقل الخاص بتقدم المرحلة الدراسية للطلاب، والطالبات.
- إن نظرة الآباء نحو استخدام النقل الجماعي في النقل المدرسي إيجابية للغاية.
- إن تحسين خدمات استخدام النقل المدرسي يزيد من الإقبال على استخدامه.

### وبناءً على ما سبق يمكن أن نستنتج ما يلي:

- أهمية النقل الجامعي كخدمة حكومية مجانية لمساعدة الطالبات في تحقيق أهدافهم من الدراسة الجامعية.
- أكد معظم الدراسات أن النقل المدرسي يعد تحدياً ؛ حيث يواجه الطلاب تحديات متعددة ، قد تؤثر في تحصيلهم ، وتكيفهم مع العملية الأكاديمية.
- بينت الدراسات أن صعوبات النقل تتنوع وفقاً لنوع النقل (جامعي/خاص).
- استفادت الدراسة الحالية من نتائج البحوث، والدراسات السابقة في إثراء إطارها النظري ،وبناء أدواتها وتفسير نتائجها، ولعل ما يميزها عن الدراسات السابقة أنها ركزت على النقل الجامعي ، ومحاولة معالجة مشكلات النقل الجامعي ؛ من خلال وجهة نظر الطالبات

لإسهام في تطوير خدمات النقل الجامعي، وتحسينها بمؤسسات التعليم العالي؛ من خلال الاطلاع على بعض التجارب الإقليمية، والعالمية في هذا المجال ، مسبقاً بتقييم للوضع الحالي ؛ بواسطة مسوحات ، ومقابلات ميدانية مع الجهات المختصة؛ ومن ثم تحديد الإطار العام لمقترح لتطوير النقل الجامعي ؛ وفقاً للخبرات العالمية في هذا المجال.

- عدم وجود دراسات - في حدود علم الباحث - حتى هذا الوقت عُيّنت بشكل مباشر ببحث واقع النقل الجامعي للطالبات ببرنامج السنة التحضيرية تحديداً بشكل مفصل.

### مصطلحات الدراسة

**النقل الجامعي** : نقل طالبات الجامعة من المنزل إلى الكلية ذهاباً ، وإياباً من قبل شركة خاصة ، وتقوم الجامعة بترسية عقد نقل الطالبات في جميع الكليات عليها بشكل رسمي بعد طرحها في منافسة عامة (الخدمة مجانية).

**النقل الجامعي الخاص**: النقل بحافلات صغيرة مملوكة لأفراد، أو مؤسسات خاصة صغيرة ، يتم التعاقد معها من قبل أولياء أمور الطالبات بشكل مباشر؛ لنقل الطالبات من المنازل للكليات الجامعية ذهاباً ، وإياباً (الخدمة بمقابل مادي تدفعه الطالبة).

### حدود الدراسة

تلتزم الدراسة الحدود الآتية :

**مكانيًا**: تقتصر الدراسة على جامعة شقراء ؛ كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء ؛ وسبب اختيارها نسبة الطالبات المستخدمات للنقل الجامعي كبيرة وفي تزايد، كما أن كليات الجامعة تقع في عدة أماكن ، وتستقبل الطالبات من عديد من الأماكن الجغرافية، ولأن

الباحث يعمل في إحدى كليات الجامعة ؛ مما يمكنه من تعرف واقع النقل الجامعي ، وتحدياته التي تواجه إدارة الجامعة.  
**زمانياً:** الفصل الدراسي الثاني من العام الجامعي ١٤٣٥/١٤٣٦ هـ.  
**موضوعياً:** تركز الدراسة على آراء طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء إزاء خدمات النقل(جامعي /خاص)، وواقعه، ومشكلاته ،وسبل تطويره.

### منهج الدراسة

انطلاقاً من طبيعة موضوع الدراسة، والأهداف التي تسعى إلى تحقيقها؛ فقد استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي الذي يعتمد على تشخيص الوضع الراهن للمشكلة ،ووصفه وصفاً دقيقاً، يعبر عنها تعبيراً كيفياً، وكمياً. ويعد هذا المنهج مناسباً؛ لأنه لا يقف عند جمع المعلومات المتعلقة بالظاهرة التربوية لاستقصاء مظاهرها، وأنشطتها المختلفة فحسب؛ بل يعتمد - كذلك - إلى الوصول إلى الاستنتاجات التي تسهم في فهم الواقع، وتطويره؛ من خلال تحليل تلك الظاهرة، وتفسيرها، وبيان الوسائل اللازمة لتطوير الواقع، وتحسينه<sup>١</sup> ؛ من خلال منهجية دراسة الحالة. واستخدم الباحث منهجية دراسة الحالة ؛ لعدة اعتبارات توافرت للباحث ،وللدراسة ؛أهمها أن دراسة الحالة:

- أحد طرائق البحث/ المنهج الوصفي المفيدة في الإجابة عن الأسئلة البحثية الوصفية ،والاستكشافية ؛ وهو ما يتناسب مع طبيعة الدراسة.

<sup>١</sup> حمد العساف ، وحمد صالح .١٩٩٥. المدخل إلى البحث في العلوم السلوكية الرياض : شركة العبيكان للطباعة والنشر، المملكة العربية السعودية.  
 - عبيدات، نوقان ، وكايد عبد الحق، وعبد الرحمن عدس. ٢٠٠٥. البحث العلمي: مفهومه وأدواته وأساليبه . عمان دار الفكر، الأردن.

- تكون خيارًا مناسبًا، إذا كان الباحث معنيًا بدراسة عملية إجرائية، أو عند وصف سياق ما، أو عند بحث مدى تنفيذ برنامج ما، كما أن دراسات الحالة ذات فائدة كبيرة؛ وخاصة في تقويم البرامج القائمة<sup>١</sup>.

### أدوات الدراسة

استخدمت الدراسة الحالية - في جمع البيانات، والمعلومات - الأساليب، والأدوات الآتية:

- ١- الزيارات الميدانية: زار الباحث شركة النقل الجماعي السعودي (SAPTCO)؛ للاطلاع على تجربتهم في نقل بعض طالبات الجامعات السعودية، وبعض موظفي القطاعات الخاصة.
- ٢- مقابلات شخصية: أجرى الباحث عديدًا من المقابلات الشخصية؛ لتعرف وجهة نظر مشرفي النقل الجامعي بالجامعة حيال واقع خدمات النقل. كما أجريت مقابلة مع مجموعة سائقي سيارات النقل الجامعي، والخاص العاملين على الخطوط الخارجية في محافظة جريملاء، وأتيح المجال لهم للتعبير شفهيًا عن وجهة نظرهم، والمشكلات التي يواجهونها يوميًا في أثناء نقلهم الطالبات. وقد تمكن الباحث - من خلال تلك الزيارات، والمقابلات الشخصية - من الحصول على مرئيات المسؤولين عن موضوع الدراسة.
- ٣- الاستبانة: استخدمت الاستبانة؛ كأداة ميدانية للدراسة؛ كونها إحدى وسائل الحصول على المعلومات من الطالبات أنفسهن، كما تعد أداة مهمة لتعرف الإجابات التي تعبر عن آراء الطالبات في موضوع النقل الجامعي، والنقل الخاص.

### ثانياً: الإطار النظري للدراسة

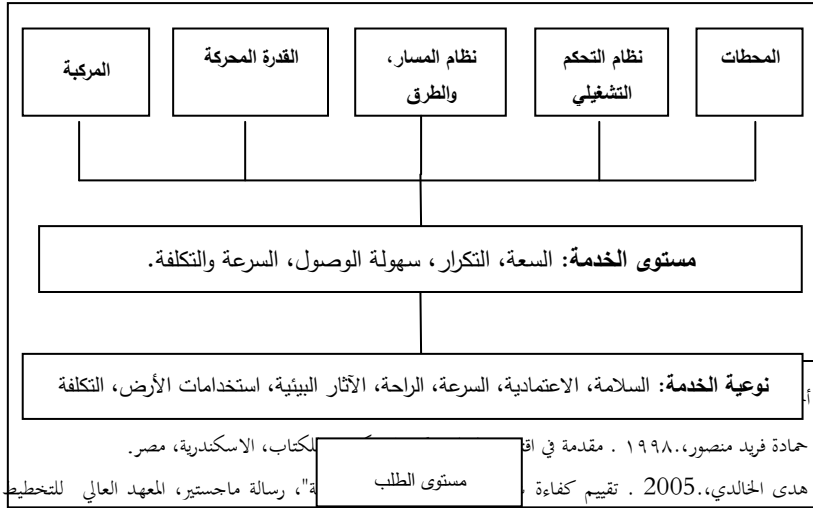
<sup>١</sup> - ل. ر. جاي، وجيوفري ميلز، وبيتر ايراسيان، البحث التربوي. كفايات للتحليل والتطبيقات، (ترجمة: صلاح الدين محمود علام)، دار الفكر، الأردن، عمان، ط١، ٢٠١٢، ص. ٦٤٧.

## مفهوم النقل

يعد نقل الإنسان من أقدم أنماط النقل التي عرفها التاريخ. والنقل لغة يأتي من نقل ينقل نقلا؛ نقل الشيء أي: حوله من مكان لمكان آخر ؛ نقل الكلام أي: رواه عنه <sup>١</sup>. كما عرفت وسائل النقل بأنها: وسائل تساعد - مع اختلاف أنواعها - في نقل السلع أو الأشخاص، وتوصيلها من مكان إلى آخر مقابل أجر مدفوع، ومتفق عليه ؛ لتحقيق أهداف <sup>٢</sup>. ويعنى بالنقل: عملية الانتقال من مكان إلى آخر، وهناك تعريفات عديدة للنقل ؛منها: أنه وسائل مهمتها نقل الأشخاص، والبضائع على شبكة الطرق، والحركة الفيزيائية للناس والسلع من موقع إلى آخر، كما يعرف بأنه: خدمة الأفراد، والمنافع الأخرى في الاستمرار بفاعليتها؛ فمفهوم النقل واسع ، وغير محدد، ومنها نقل الإنسان، والمنتجات من منطقة إلى أخرى <sup>٣</sup>.

## مكونات نظام النقل

يشمل نظام النقل خمسة مكونات <sup>٤</sup> ، يوضحها الشكل رقم (1) الآتي:



الحضري والإقليمي للدراسات العليا ، جامعة بغداد .

<sup>٤</sup> ويليام، هاي، ١٩٩٩. مقدمة في هندسة النقل ، ترجمة سعيد القاضي وأنيس التنير ، مطابع جامعة الملك سعود ، ص ٥ .

|

شكل رقم (1) : مكونات نظام النقل.

إن مكونات نظام النقل أعلاه تتفاعل مع بعضها ؛ لتوفير خدمة النقل بالكمية ، والنوعية المرجوة؛ فسعة نظام النقل تعتمد على حجم المركبة، وسرعتها، وهذه الأخيرة تعتمد على قدرة تحمل الطريق، وسعته. كما يرمي نظام النقل - بمكوناته الخمسة- إلى تحقيق عدة أهداف منها: أن يكون في متناول عامة الأفراد، وغير مكلف، وبسيطا ييسر أعمال الصيانة لوسائله وهياكله ، ومتصفا بالديمومة ؛أي: يمكن استعماله لفترة طويلة ، وعادلاً لجميع أفراد المجتمع ؛أي: لهم كافة الحظوظ في خدماته، ومحافظا على سلامة المحيط، والموارد غير المتجددة، ومقبول اجتماعيا.

### أهمية النقل

يعد النقل أحد أهم روافد البنية الأساسية التي تعتمد عليها المجتمعات المتقدمة ؛ حيث يرتبط نجاح عديد من النشاطات الاقتصادية، والاجتماعية على مدى كفاية منظومة النقل ؛ وعليه فللنقل أثر فعال في عملية التنمية التي تعد مطلبا أساساً لكل الدول ، وصار هذا المطلب ملحاً في الآونة الأخيرة؛ إذ تتسابق البلدان المتقدمة لتطوير اقتصادها ؛من خلال تطوير، وابتكار وسائل؛ لتحسين النقل، وتخفيض كلفته<sup>1</sup>.

### أهداف النقل

<sup>1</sup> عبد العزيز حبيب، ويوسف يحيى طعماس. ١٩٨٨. جغرافية النقل والتجارة الدولية، جامعة بغداد ، دار الكتب للطباعة والنشر، ص ٣٠.

من أهم أهداف النقل بشكل عام، والجامعي بشكل خاص أن يخضع التصرف في المدى الفاصل بين مكان الانطلاق، ومكان الوصول على الأقل ؛ إلى شروط ثلاث:

- (١) **السلامة** : أي الحفاظ على النفس ؛ إذ ينبغي على الفرد أن يصل إلى غايته بدون التعرض إلى أي أذى ؛ وهذا يعني -كذلك - أن التنقل ينبغي أن يعد عامل الراحة مطلبًا إلى جانب السلامة.
- (٢) **المدة** : ينبغي على النقل أن يعد المدة المناسبة الأقصر للربط بين نقطتي: الانطلاق، والوصول.
- (٣) **الاقتصاد** : ينبغي لعملية النقل أن تأخذ في الحساب عامل التكلفة المادية الدنيا بدون إغفال بقية الشروط.

علمًا بأنه بالإمكان تطبيق هذه الاشتراطات في حال دمج الوسائل المتعددة للنقل ؛ مثلما أكدته الدراسات الحديثة ؛ حيث رأى "بوفي" Bovy أنه بالإمكان إدماج كل وسائل النقل في منظومة واحدة، ترمي إلى تيسير التنقل عبر مختلف هذه العناصر، وبأقل تكلفة، وأقل وقت، وأكثر سلامة ؛ بمعنى أن عملية الترابط بين هذه الوسائل ضرورية؛ لإدراجها ضمن منظومة واحدة<sup>١</sup>.

### مسئولية الحكومة، والجامعة لنقل طلاب الجامعات

تتعدد الجهات الحكومية التي تشرف على عملية النقل البري لطلاب المدارس، والجامعات ؛ ففيما يخص النقل البري بين المدن بالحافلات؛ فجهات الإشراف تتمثل فيما يأتي:

- **وزارة النقل** : تتحصر مسؤولياتها في أداء أعمال التنظيم، والإشراف على قطاع النقل بالمملكة ، والتنسيق بين وسائل النقل المختلفة،

<sup>١</sup> Bovy Ph. H. , 1976 - نقلاً عن: توفيق بالحارث، ٢٠٠٨. مساهمة النقل الجماعي في حل مشاكل المدن العربية، الندوة العلمية حول النقل الجماعي والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية ، الرياض ٢٢-٢٤ / ٤ / ١٤٢٩ هـ - ٢٨-٣٠ / ٤ / ٢٠٠٨ م.

فضلاً عن إعداد الاتفاقيات الدولية للنقل ، ومراجعتها، والإشراف على تنفيذها ، فضلاً عن بيان المتطلبات الواجب توافرها في المرخص له مزاوله نشاط النقل في المملكة، والشروط الواجب توافرها في السائق، والمركبة ، ومواصفاتها ؛ ومنها: الحافلات الخاصة بنقل الطالبات ، ونقل السياح، والحجاج، والزوار، والمعتمدين.

● **الإدارة العامة للمرور:** تنحصر مسؤوليتها في بعض الأنظمة؛ كنظام المرور، واللائحة التنفيذية الخاصة به، وكذا وضع متطلبات الحصول على رخصة السياقة الخاصة، والعمومية، فضلاً عن بعض المواصفات ، والشروط الواجب توافرها في الحافلات؛ من حيث تسجيل المركبات، ورخص السير، والفحص الدوري، وغيرها من المواصفات.

● **قوات أمن الطرق:** تنحصر مسؤوليتها في مباشرة الإشراف على الأمن، والسلامة في الطرق خارج المدن ، ومباشرة الحوادث على الطرق الخارجية.

● **الجهات التعليمية:** تنحصر مسؤوليتها في مباشرة الإشراف على التعاقد مع شركات النقل الخاصة ومؤسساته ، ومتابعة تنفيذ العقود ، والإشراف على نقل الطلاب من منازلهم إلى المؤسسات التعليمية المختلفة.

### وسائل نقل الطالبات الجامعيات

تنقسم وسائل النقل التي تستفيد من خدماتها الطالبات في جامعة شقراء إلى ثلاثة أنواع ؛ هي:

(١) **السيارات الخاصة :** يتمثل النقل الخاص في السيارات التي تعود ملكيتها إلى أفراد ؛ بغرض الاستخدام الشخصي، أو العائلي ، اكتسبت السيارة الخاصة أهمية بالغة ؛لدورها في تلبية متطلبات



الحياة اليومية للأسرة ؛ ومن ذلك إيصال الطالبة من المنزل إلى الكلية ، وبالعكس، ومن مميزات السيارة الخاصة: مرونة الحركة، والخصوصية، والراحة.

(٢) **النقل الجامعي:** وهي حافلات توفرها الشركة الأهلية المتعاقد معها من قبل إدارة الجامعة بعقد سنوي ، وحافلاتها ذات سعة ٣٠ راكبًا، و ٥٠ راكبًا ، ومرتبطة بخطوط النقل اليومية للطالبات من مناطق مختلفة ، وهي خدمة مجانية مهمة مقدمة من الجامعة لطلابها.

(٣) **النقل الخاص:** وهي حافلات صغيرة يوفرها أفراد، أو مؤسسات خاصة ، وحافلاتها ذات سعة ٨ ركاب، و ١٠ ركاب، ويكون النقل من مناطق بعيدة عن محافظة حريملاء ، وإلى الكلية ؛ مقابل دفع أجر معين، تتحمله الطالبة، وأسرتها.

### العوامل المؤثرة في خدمة النقل:

تتأثر خدمة النقل بشكل عام ، وكذا نقل الطالبات؛ بعدد من العوامل؛ أهمها ما يأتي<sup>١</sup> :

١. العلاقة بين الأعداد المنقولة من الطالبات، وأجر خدمة النقل ؛ فكلما انخفضت أجرة النقل ، ازدادت أعداد الطالبات الراغبات في الخدمة

٢. نوع الوسيلة، ومدى جودتها.

٣. التغيرات في أعداد الطالبات لخدمة النقل.

٤. مكان انطلاق الخدمة .

٥. طول مسافة الرحلة، وعدد مراتها.

<sup>1</sup> Anthony May & Gregory Marsden. 2010. Urban transport and mobility, International transport forum, p19. Avilbel at : www.Internationalforum.org

٦.سعة وسيلة النقل .

٧.سياسات شركة النقل الخاصة؛من حيث السياسة التشغيلية،أو التسويقية<sup>١</sup> .

### تشخيص الوضع الراهن للنقل الجامعي بجامعة شقراء

يعد التعليم العالي في المحافظات القريبة من مدينة الرياض مطلباً مهماً لأفراد المجتمع ممن لم يُقبلوا في جامعات مدينة الرياض ؛ الأمر الذي يضغط - بدوره - على وضع الأسرة الاجتماعي، والاقتصادي ؛ حيث يتطلب ذلك توفير وسائل النقل المتعددة التي تختار؛وفقاً لعدد من العوامل الخاصة بالطالبة، وأسرتها . وتتكون خدمات النقل في محافظة حريملاء ، فضلاً عن ملكية السيارة الخاصة؛ من قطاعين رئيسيين؛هما :

- قطاع خدمات النقل الجامعي الممثل في حافلات توفرها الجامعة ، أو سيارات صالون ، أو حافلات ركاب متوسطة الحجم- فانات - فالأولى تخضع لإشراف إدارة الجامعة،ومجانية ؛ حيث توفر إحدى الشركات الأهلية خدمة النقل الجامعي تحت عقد إلزامي مبرم بين كل من الجامعة من جهة ،والشركة من جهة أخرى؛ حيث تلتزم الجامعة تكاليف النقل بموجب القيمة النقدية للعقد ، في حين تلتزم الشركة بتقديم خدمة النقل الجامعي التي تتماشى مع حجم الطلب ، وبمستوى الخدمة التي تحددها الجامعة ؛ حيث تبدأ الشركة خدمتها مع بداية الفصل الدراسي الأول من كل عام جامعي .

- قطاع خدمات النقل الخاص والذي لا يخضع لترتيبات الجامعة ولا تنظيماًتها ، ويكون مقابل أجرة تُحدَّد حسب طول الرحلة،ونوع السيارة

<sup>1</sup> F. V. Webster, and P. H. Bly, (1980).The Demand for Public Transport Report of the international collaborative study on the Factors Affecting Public Transport Patronage (TRRL).

... إلى غير ذلك ، ولا يخضع هذا النوع لخط سير محدد، ولا توجد مواقع ثابتة، ولا محددة لبدايات انطلاقها، ونهاياتها. وسوف تسعى هذه الدراسة إلى تقييم خدمات النقل بنوعيه ؛ لأن هناك تشابهاً كبيراً في مشكلاتها، كما أنها تعد أكثر تعقيداً، وإزعاجاً للطالبات، وأسرهن.

ويمكن تلخيص الوضع الراهن للنقل بجامعة شقراء ؛ فيما يأتي:

- هناك قصور في عملية تقدير حجم الطلب على النقل الجامعي ؛ علمًا بأنها عملية سهلة ؛ فهي تتطلب وضع تطبيق إلكتروني تدعى الطالبات للدخول عليه، وتعبئته، وتوضيح الرغبات، ومكان الإقامة ؛ لتعرف الأعداد الراغبة في الخدمة ، وأماكن الإقامة (المحافظات /المراكز).

وقد شهدت الجامعة زيادة ملحوظة في أعداد الحافلات التي تم التعاقد عليها خاصة في الثلاث سنوات الأولى من نشأة الجامعة، ويوضحها الجدول رقم (٣) الآتي؛ حيث وصلت أعداد الحافلات إلى (١٨٣) حافلة في العام الجامعي ١٤٣٥/١٤٣٦هـ؛ مما يعني ازدياد الطلب على هذه الخدمة بشكل كبير.

جدول رقم (٣) : تطور أعداد الحافلات لنقل الطالبات بالجامعة

م	العام الجامعي	عدد الحافلات
١	١٤٣٠/١٤٣١هـ	١٣٢
٢	١٤٣١/١٤٣٢هـ	١٧٠
٣	١٤٣٢/١٤٣٣هـ	١٧٥
٤	١٤٣٣/١٤٣٤هـ	١٧٨
٥	١٤٣٤/١٤٣٥هـ	١٨٠
٦	١٤٣٥/١٤٣٦هـ	١٨٣

- شهد الطلب على خدمة النقل الجامعي الحكومي نمواً كبيراً في حجمه ؛ لكن لاعتبارات مالية، وإدارية لم تستطع الجامعة تلبية ذلك ؛ الأمر الذي أسهم - بدوره - في ازدياد الطلب على خدمات النقل

الخاص، ونمو هذه الخدمة نموًا طرديًا في أعداد الطالبات المستفيدات برغم الزيادة في تكلفته ، مع الانخفاض في مستوى الخدمة؛ نظرًا لوجود منافسة حادة بين عدد من وسائل النقل الخاص؛ كل ذلك حمل الطالبة - ممثلة في أسرتها - أعباءً مالية إضافية.

- أشارت نتائج المقابلات الشخصية، والزيارات الميدانية إلى أن الموقع الحالي للكلية يعاني عدة مشكلات، تتعلق بالنقل الجامعي؛ لعل أبرزها: عدم وجود مواقف سيارات كافية ، مع عدم وجود تنظيم لعملية إنزال الطالبات، ولا صعودهن لوسائل النقل المختلفة.
- هناك قصور في التنظيم الداخلي لعملية النقل الجامعي، والنقل الخاص ، وضعف في التنسيق بين مختلف الأعمال ، والجهود الجماعية لوحدة النقل بالجامعة، والشركة المشغلة ؛ لذا ظهر نوع من التداخل بين الأعمال، والمسئوليات لكلا الجهتين ؛ مما قلل - بدوره - من الإفادة من الطاقات المادية، والبشرية؛ ومن ثم انخفاض مستوى تحقيق الأهداف المرسومة للنقل الجامعي بكفاءة عالية ؛ فضعف التنظيم يعني صعوبة بلوغ الهدف المنشود ؛ ولوحظ هذا في أثناء الزيارة الميدانية، والمقابلات الشخصية المقننة.
- سوف تسعى هذه الدراسة إلى تقديم حلول جديّة، وفعالة، وبرمجة تلك الحلول؛ بحيث تكون آنية، ومستقبلية ؛ لأن مشكلة النقل مركبة، ومعقدة، وواسعة؛ لذا يجب التركيز على الحلول الوقائية (العاجلة)، وقد يكون أهم ما نستخلصه هو ضرورة البحث عن حلول، وآليات تنفيذية سريعة للعلاج.
- برغم أن أدنى شيء تتوخاه منظومة النقل الجامعي هو عامل السلامة؛ فمن ناحية أخرى، يوجد عديد من الحوادث تواجهها

الخدمة ؛حيث لا يتوقع حدوثها أي أحد. ومن بين عوامل وقوع الحوادث نذكر ما يأتي:

- (أ) نقص التدريب، والخبرات لدى سائقي الحافلات.  
 (ب) الصيانة الضعيفة لوسائل النقل ؛ وبخاصة صيانة المحركات، والعجلات.  
 (ج) تحميل أعداد زائدة، والسرعة المبالغ فيها.  
 (د) عوامل الطقس.  
 (هـ) الضبط غير الكفاء (غير المتمكن) لسلوكيات بعض الطالبات.

وبالاطلاع على نتائج المؤتمر الدولي الأول للنقل المدرسي<sup>١</sup> ؛ فقد تم استعراض النسبة المئوية للحافلات من إجمالي عدد السيارات المشتركة في الحوادث المرورية في مناطق المملكة المختلفة خلال الفترة من ١٤٢٩ - ١٤٣٢ هـ ، ويوضحها الجدول رقم (٤) ؛ وهذا يظهر مشكلة الحوادث المرورية التي تتعرض لها حافلات النقل المدرسي (التعليم العام) ؛حيث لا توجد دراسة ، ولا إحصائية عن التعليم العالي.

جدول رقم (٤) : النسبة المئوية لحوادث الحافلات:

النسبة المئوية للحافلات المشاركة في الحوادث المرورية				المنطقة
٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
1.21	0.78	0.14	0.15	منطقة الرياض
1.23	0.91	0.97	0.98	كل مناطق المملكة

(مستخلص من نتائج المؤتمر الدولي الأول للنقل المدرسي).

### معايير قياس أداء خدمات النقل

<sup>١</sup> First International Conference for School Transportation ,Riyadh, October 8, 2012.

- **معايير قياس الأداء من وجهة نظر المشغلين، والمعنيين بهذا القطاع**، وتجمع هذه المعلومات بشكل روتيني في أغلب الدول المتقدمة التي لديها نظام نقل فعال . وهي - في الغالب - متعلقة بمدى اقتصادية هذه الخدمة، ومدى كفايتها، وهذه العوامل - في الغالب - تعني المعنيين، والمشغلين لهذا القطاع ولا تعني كثيرًا المستفيدين من هذه الخدمة؛ لأنها معايير تقيس حجم الخدمة التي يقدمها المشغل على خط محدد، أو على نظام النقل العام ككل، والمعايير المتعلقة بكفاية هذه الخدمة هي - في الغالب - متعلقة بحجم الركاب، ومدى رضاهم عن هذه الخدمة ، ومدى تزايدهم. وهناك معايير تشغيل الحافلة نفسها؛ كالسرعة، والتأخير على الطرق الداخلية، والسرعة، وغيرها من المعايير المتعلقة بكفاية الخدمة.

- **معايير قياس الأداء من وجهة نظر المستفيدين؛ فهي تقيس - بشكل عام - جودة الخدمة؛ من حيث مدى رضا المستفيدين عن توافر هذه الخدمة، وتوافر وسائل الراحة، والأمان فيها. وهناك عدد كبير من المعايير لقياس أداء مراكز النقل العام من وجهة نظر المستفيدين؛ ولكن أهمها: توافر الخدمة بشكل مقبول وجيد، وتوافر عناصر الراحة في المركز، وفي محال الانتظار للحافلة، وسهولة الوصول إليها. ويمكن تقسيم معايير قياس الخدمة من وجهة نظر المستفيدين إلى معايير متعلقة بجدول حركة وسائل النقل؛ لأن حركة وسائل النقل تكون بشكل دوري على بعض الخطوط، وفي أوقات الذروة ، وساعات العمل؛ وهو ما يساعد في استخدام وسائل النقل العامة للتنقل. كما أن توافر وسائل الراحة، والأمان في مراكز النقل بالحافلات ومواقفها، كتوافر كراسي للانتظار، ومظلات تحمي من الشمس والمطر، ونظام معلومات عن حركة وسيلة النقل ومواعيدها، ووسائل اتصال ، وخدمات مساندة؛ كركن للصحف، والمشروبات الخفيفة، وتوافر التكييف على الحافلة، وغيرها من**

وسائل الراحة الأخرى؛ وهي كلها عوامل تشجع على استخدام وسائل النقل العام، كما أن حجم الإركاب على وسائل النقل معيار مهم؛ فكلما كانت مراكز النقل مزدحمة قلت جاذبية هذه الوسيلة للتنقل إلا في المدن الكبرى التي يوجد بها قيود على وسائل الحركة، والنقل الأخرى، كما أن مدى الثقة في هذه الوسيلة، والتزام مواعيد الحركة، والوصول مهم جداً لاختيار مراكز النقل العام للتنقل . وبجانب كل هذه العوامل هناك عامل آخر مهم؛ وهو مرونة الوسيلة، ومدى قرب محطات النقل العام من مواقع بداية الرحلة، ونهايتها، ومدى سهولة الوصول إليها ويسره، وتوافر ممرات للمشاة للحركة، وللتنقل من مقار العمل إلى محطات النقل العام، وكذلك من المنزل إلى محطات انتظار وسيلة النقل العام.

### ثالثاً: التحليل الإحصائي ، ونتائج الدراسة

#### هدف الدراسة الميدانية

- التعرف على واقع خدمات النقل الجامعي والنقل الجامعي الخاص من وجهة نظر طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء .  
- التعرف على مشكلات النقل الجامعي والنقل الخاص التي تواجه طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء ، من وجهة نظرهن .

- التعرف على الحلول المقترحة لمعالجة مشكلات النقل الجامعي والنقل الخاص من وجهة نظر الطالبات للإسهام في تطوير وتحسين خدمات النقل الجامعي والنقل الخاص بجامعة شقراء .

#### أداة الدراسة الميدانية

صمم الباحث استبانة موجهة لعينة من طالبات جامعة شقراء كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء - لتعرف آرائهن، واتجاهاتهن نحو واقع النقل الجامعي والنقل الخاص ، ومشكلاته التي تواجه الطالبات ،

ويوضح الجدول رقم (٥) محاورها، وعدد عباراتها ، وقد شملت هذه الاستبانة ما يلي:

**الجزء الأول:** شمل مجموعة من العبارات ؛كبيانات أساسية ،وتكونت من (٩) عبارات.

**الجزء الثاني:** مقسم إلى أربعة محاور رئيسية:

-المحور الأول : (عام) يتناول أهمية النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص، وخدماتهما العامة، وتكون من (١٧) عبارة.

-المحور الثاني : تناول واقع خدمات النقل النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص، وتكون من (١٩) عبارة.

-المحور الثالث : تناول المشكلات التي توجه طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء، وتكون من (١٢) عبارة.

-المحور الرابع : تناول الحلول المقترحة لمعالجة المشكلات، وتكون من (١٠) عبارة.

جدول رقم (٥): وصف أداة الدراسة (الأجزاء، والمحاور، وعدد العبارات):

الجزء / المحور	المجال	عدد العبارات
الجزء الأول	بيانات أساسية	٩
الجزء الثاني:	—	—
المحور الأول	عام	١٧
المحور الثاني	واقع خدمات النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص.	١٩
المحور الثالث	المشكلات المصاحبة لخدمات النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص.	١٢
المحور الرابع	الحلول المقترحة لمعالجة المشكلات.	١٠
مجموع العبارات		٥٨

وقد طلب الباحث من أفراد العينة تحديد مدى الموافقة على هذه العبارات التي تبني - في إعدادها - الشكل المغلق الذي يحدد الاستجابات



المحتملة لكل عبارة؛ حيث استخدم مقياس ليكرت المتدرج؛ لقياس درجة الموافقة على هذه العبارات .

### المعالجات الإحصائية

عولجت البيانات التي تم الحصول عليها؛ عن طريق تطبيق الأساليب الإحصائية التي تتناسب طبيعة الدراسة، وأهدافها؛ بالاستعانة ببرنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) Statistical Package for Social Science؛ حيث أدخل الباحث البيانات على جهاز الحاسوب، وعالجها إحصائياً .

### حيث استخدم أساليب التحليل الإحصائي الآتية:

- معاملات ارتباط بيرسون: وهو عبارة عن التلازم في التغير بين متغيرين تابعين، أو أكثر؛ وهو متوسط حاصل ضرب الدرجات المعيارية المتناظرة في المتغيرين<sup>١</sup> .
- اختبار "ت" : للعينة الواحدة؛ ويستخدم لإيجاد دلالة الفروق بين متوسط المجموعة الواحدة عن متوسط المجتمع .
- المتوسط الحسابي: هو مجموع القيم مقسوماً على عددها؛ وهو - بذلك - القيمة النموذجية، أو المثلي لمجموعة من البيانات، ويميل للوقوع في المركز داخل البيانات.
- الانحراف المعياري: هو الجذر التربيعي لمجموع مربعات انحرافات الدرجات بالنسبة لعدد أفراد المجموعة، وهو أحد مقاييس التشتت، أو تباعد الدرجات.
- الوزن المرجح: وهو النسبة المئوية لمتوسط الدرجات منسوبةً إلى أعلى درجة.

<sup>١</sup> فؤاد البهي السيد، ١٩٩١، علم النفس الإحصائي وقياس العقل البشري، دار الفكر، لبنان.

- **معامل ثبات ألفا لكرونباخ** : ويقصد به مدى خلو درجات الاختبار من الأخطاء غير المنتظمة التي تشوب القياس؛ أي:مدى قياس الاختبار المقدار الحقيقي للسمة التي يهدف إلى قياسها ؛ وهو يعني الاتساق، أو الدقة في القياس، وهو عبارة عن العلاقة بين الدرجات الحقيقية، والدرجات الملاحظة، وتزيد قيمة معامل الثبات بزيادة القدر النسبي لتباين الدرجات الحقيقية<sup>1</sup>.

كما تم حساب المتوسطات الحسابية، والانحرافات المعيارية، والنسبة المئوية للمتوسطات، ودرجة التقدير بالنسبة لكل مفردة من مفردات الاستبانة ؛ كما هو واضح في جدول رقم (٦) ؛ حيث إن النسبة المئوية للمتوسط عبارة عن النسبة بين المتوسط وأعلى درجة، وبالاعتماد على معيار تقسيم قيمة المتوسط إلى ٥ فئات ؛ حسبت درجات التقدير ؛ كما يلي:

**جدول رقم (٦) المتوسط، ونسبته المئوية، ودرجة التقدير :**

فئات المتوسط	النسبة المئوية للمتوسط	درجة التقدير (المستوى)
١- لأقل من ١.٨	٢٠% لأقل من ٣٦%	منخفض جدًا / أبدًا / (غير موافق مطلقًا)
١.٨- لأقل من ٢.٦	٣٦% لأقل من ٥٢%	منخفض / نادرًا (غير موافق)
٢.٦- لأقل من ٣.٤	٥٢% لأقل من ٦٨%	متوسط / أحيانًا (غير متأكد)
٣.٤- لأقل من ٤.٢	٦٨% لأقل من ٨٤%	عالي / غالبًا (موافق)
٤.٢ - ٥	٨٤% - ١٠٠%	عال جدًا / دائمًا (موافق تمامًا)

**البيانات، والإحصاءات:** اعتمد الباحث على البيانات، والإحصاءات التي نشرت من قبل وزارة المالية والاقتصاد الوطني في كتابها الإحصائي

<sup>1</sup> صلاح الدين علام (٢٠٠٦): القياس والتقويم التربوي والنفسي؛ أساسياته وتطبيقاته وتوجيهاته المعاصرة ، دار الفكر العربي، ط٥، القاهرة ، ص ١٣١.

السنوي، ومصلحة الإحصاء العامة ، كما اعتمد على المعلومات والبيانات التي تم تجميعها من وزارة التعليم ، جامعة شقراء.

### قياس صدق الاستبانة

صدق الاستبانة يعني:التأكد من أنها سوف تقيس ما أعدت لقياسه<sup>١</sup> ، كما يقصد بالصدق: شمول الاستبانة كل العناصر التي يجب أن تدخل في التحليل من ناحية، ووضوح فقراتها، ومفرداتها من ناحية ثانية؛ بحيث تكون مفهومة لكل من يستخدمها<sup>٢</sup> . وللتحقق من صدق أداة الدراسة (الاستبانة) الحالية؛ اعتمد الباحث على اختبار الصدق الظاهري للأداة (صدق المحكمين)؛ كأحد الاختبارات المستخدمة في قياس الصدق ؛ حيث عرضت هذه الاستبانة - بعد الانتهاء من إعدادها، وبناء فقراتها، في صورتها الأولية - على مجموعة من المحكمين من ذوي الاختصاص، والخبرة، وتم توضيح مشكلة الدراسة، وأهدافها، وأسئلتها للمحكمين ، وبلغ عدد المحكمين (١١) محكمًا؛ للتأكد من درجة مناسبة العبارة، ووضوحها، وانتمائها للمحور، وسلامة الصياغة اللغوية، وكذلك النظر في تدرج المقياس، ومدى ملاءمته . وبناءً على آراء المحكمين في مدى مناسبة الاستبانة أهداف الدراسة، ووفقًا لمقترحاتهم ؛ أجرى الباحث بعض التعديلات التي اتفق عليها معظم المحكمين؛ من حيث تعديل ما هو مناسب؛ من حيث صياغة بعض العبارات لغويًا، وإضافة بعض العبارات، وحذف بعضها، أو دمج بعضها ؛ ليصير عدد العبارات في الاستبانة (٥٩) عبارة ؛ بدلاً من (٦٥) عبارة ؛ موزعة على (٤) محاور.

<sup>1</sup> J. W. Best, 1981, Research in Education , 4<sup>th</sup> ed, Englewood, cliffs, N. Prentice Collins, H.W., Jphansen, J.H, and Johnson ,J .A., 1976 , Educational Measurement and Evaluation- A work text , 2<sup>nd</sup> ed , New York , Scott Freeman, p172.

<sup>٢</sup> عبيدات وآخرون (٢٠٠٥م) ، مرجع سابق ، ص ٣١.

## قياس ثبات الاستبانة

يشير الثبات إلى إمكانية الحصول على النتائج نفسها لو أعيد تطبيق الأداة على الأفراد أنفسهم، ويقصد به: إلى أي درجة يعطي المقياس قراءات متقاربة عند كل مرة يستخدم فيها، أو ما درجة اتساقه، وانسجامه، واستمراريته عند تكرار استخدامه في أوقات مختلفة<sup>١</sup>. أما طرائق تقدير ثبات أداة الدراسة؛ فأبرزها: طريقة الاتساق الداخلي بين بنود الأداة، وهذه الطريقة تعتمد على تطبيق الأداة مرة واحدة على مجموعة معينة من الأفراد، ثم تقدير الثبات باستخدام إحدى المعادلات الإحصائية<sup>٢</sup>؛ لذا يمكننا القول: إن المقصود بثبات درجات المقياس: مدى قياسه المقدار الحقيقي للسمة التي يهدف إلى قياسها؛ أي: أنه يعنى الاتساق، أو الدقة في القياس<sup>٣</sup>.

ومن أشهر المعاملات المستخدمة لقياس الثبات: معادلة " كرونباخ ألفا " Cronbach's Alpha ( $\alpha$ ) ، وللوقوف على ثبات أداة الدراسة؛ طبق الباحث المقياس على عينة (ن=٣٠) من مجتمع البحث ، ومن خارج العينة الأساسية ؛ للتأكد من صدق المقياس وثباته ، وبعد استعادتها تم تفريغ البيانات ، وإدخالها الحاسب، واستخدام برنامج SPSS ؛ لتحليل النتائج ، وحساب معامل كرونباخ، و التأكد من ثبات المقياس ؛ بحساب معامل الثبات لمفردات كل محور على حدة ، مع حساب معامل الثبات الكلي للمحور، وفي كل مرة يتم حذف درجات

<sup>١</sup> سالم القحطاني ، وأحمد العامري، ومعدى آل مذهب ،ويدران العمر.٢٠٠٤.منهج البحث في العلوم السلوكية : مع تطبيقات على SPSS ، المطابع الوطنية الحديثة، الرياض ، المملكة العربية السعودية، ص ٢١٥.

<sup>٢</sup> حمدي عطيفة، ٢٠١٤.منهجيات البحث العلمي في التربية وعلم النفس، دار النشر للجامعات، القاهرة، ص ٢٦٨.

<sup>٣</sup> صلاح الدين علام ، (٢٠٠٦): مرجع سابق ، ص ١٣١.

إحدى العبارات من الدرجة الكلية للمحور الذى تنتمي إليه المفردة، ثم التأكد من ثبات الاستبانة الكلية.

جدول رقم ( ٧ ) معاملات ثبات عبارات الاستبانة ، ومحاورها

المحور الأول		المحور الثاني		المحور الثالث		المحور الرابع	
رقم المفردة	معامل الثبات	رقم المفردة	معامل الثبات	رقم المفردة	معامل الثبات	رقم المفردة	معامل الثبات
١	٠.٧٥٥	١٨	٠.٧٨٦	٣٧	٠.٨١٧	٤٩	٠.٨١٦
٢	٠.٧٦٨	١٩	٠.٨١٤	٣٨	٠.٧٩٤	٥٠	٠.٨٢٧
٣	٠.٨٠٢	٢٠	٠.٧٦٩	٣٩	٠.٨٠٩	٥١	٠.٨١٦
٤	٠.٧٦٦	٢١	٠.٧٨٩	٤٠	٠.٨١٦	٥٢	٠.٨١٦
٥	٠.٧٧٧	٢٢	٠.٧٨٤	٤١	٠.٨١٩	٥٣	٠.٧٩٤
٦	٠.٧٦٩	٢٣	٠.٧٨٤	٤٢	٠.٨١٦	٥٤	٠.٧٥٦
٧	٠.٧٧٤	٢٤	٠.٧٦٩	٤٣	٠.٨١٦	٥٥	٠.٧٩١
٨	٠.٨٣٣	٢٥	٠.٧٩٨	٤٤	٠.٨١٦	٥٦	٠.٧٩٢
٩	٠.٨٣١	٢٦	٠.٧٩٢	٤٥	٠.٨١٦	٥٧	٠.٨٠٩
١٠	٠.٨١٣	٢٧	٠.٧٦٧	٤٦	٠.٨٠٥	٥٨	٠.٨٢٢
١١	٠.٧٥٧	٢٨	٠.٧٩٥	٤٧	٠.٨١٦		
١٢	٠.٧٦٦	٢٩	٠.٨١٦	٤٨	٠.٧٨٥		
١٣	٠.٨٠١	٣٠	٠.٨٠٢				
١٤	٠.٨٤٢	٣١	٠.٧٨٩				
١٥	٠.٨١٦	٣٢	٠.٨٠٤				
١٦	٠.٨٠٥	٣٣	٠.٧٨٣				
١٧	٠.٨١٦	٣٤	٠.٨٣٦				
		٣٥	٠.٨١٣				
		٣٦	٠.٨١٩				
معاملات ثبات محاور المقياس							
٠.٨٤٨		٠.٨٤٤		٠.٨٢٤		٠.٨٢٧	

يتضح من جدول رقم (٧) أن قيم معاملات ثبات المفردات أقل من معامل ثبات المحور الذى تنتمي إليه المفردة؛ أي: أن جميع المفردات ثابتة ؛ لذا يمكننا القول : إن أداة الدراسة تتمتع بدرجة عالية

من الثبات ؛ ومن ثم يمكن الاعتماد على النتائج، والوثوق بها. كما كانت جميع قيم الفا كررونباخ لجميع المحاور مرتفعة ؛ حيث بلغ معامل الثبات الكلي لمحاور الاستبانة على التوالي: (٠.٨٤٨، ٠.٨٤٤، ٠.٨٢٤، ٠.٨٢٧)؛ وهى معاملات ثبات مرتفعة؛ مما يدل على الثبات، وقد بلغ معامل الثبات الكلي (٠.٨٥١). وبالنظر إلى هذه النتيجة ؛ يرى كثير من المختصين أن المحك للحكم على كفاية معامل الفا كررونباخ هو (٠.٧٥) ؛ الأمر الذي يشير إلى ثبات النتائج التي يمكن أن تسفر عنها أداة الدراسة عند تطبيقها.

ومن الإجراءات السابقة تأكد الباحث من صدق الاستبانة، وثباتها، وصلاحتها للقياس فى صورتها النهائية التي تتكون من (٥٨) مفردة ؛ كما هو موضح في ملحق رقم (١) يجاب عنها بإحدى الإجابات الخمس (موافق بشدة - موافق - إلى حد ما - غير موافق - غير موافق بشدة) ؛ حيث تأخذ الإجابات الخمس السابقة الدرجات (٥، ٤، ٣، ٢، ١) على الترتيب، وجميع العبارات مصاغة بصورة إيجابية؛ حيث تشير الدرجة العالية فى كل محور إلى ارتفاع، أو كثرة استخدام العاملين لها، أو تقبلها. أما الدرجة المنخفضة فتشير إلى انخفاض، أو قلة استخدام العاملين لها، أو عدم تقبلها.

### الاتساق الداخلي

يقصد بالاتساق الداخلي: قوة الارتباط بين درجات كل مفردة، ودرجات مفردات المقياس الكلية، والصدق ببساطة هو: أن تقيس مفردات المقياس، أو الاختبار، أو قائمة الاستقصاء؛ ما وضعت لقياسه؛ أي: يقيس فعلا الوظيفة التي يفترض أنه يقيسها. وتم حساب الاتساق

<sup>١</sup> محمد فهمي، ٢٠٠٥، الإحصاء بلا معانات: المفاهيم والتطبيقات باستخدام برنامج SPSS، معهد الإدارة العامة، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص ٥٩.

الداخلي؛ وهو معامل الارتباط بين درجة كل مفردة، ودرجة المحور الذي تنتمي إليه المفردة ، ثم حساب معامل الارتباط بين درجة كل محور، والدرجة الكلية للاستبانة ؛كما بالجدول الآتي:

جدول رقم (٨) : معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة، ودرجة المحور الذي تنتمي إليه العبارة

رقم المفردة	معامل الارتباط	رقم المفردة	معامل الارتباط	معامل الارتباط	رقم المفردة	معامل الارتباط	رقم المفردة
٠.٥٧٦	٤٩	٠.٦٨٤	٣٧	٠.٦٩٧	١٨	٠.٧٣٣	١
٠.٦٤١	٥٠	٠.٥٢٣	٣٨	٠.٦٣٤	١٩	٠.٧٥١	٢
٠.٦٨١	٥١	٠.٧٠٦	٣٩	٠.٥٥٩	٢٠	٠.٦٨١	٣
٠.٦٣٩	٥٢	٠.٧١٦	٤٠	٠.٦٦٦	٢١	٠.٦٨٨	٤
٠.٦٦٤	٥٣	٠.٦٣٩	٤١	٠.٦٣٧	٢٢	٠.٧١٥	٥
٠.٦٦٦	٥٤	٠.٧٣٦	٤٢	٠.٥١٣	٢٣	٠.٤٩٢	٦
٠.٦٩٤	٥٥	٠.٧٤٣	٤٣	٠.٦٤٥	٢٤	٠.٦٣٧	٧
٠.٦٤٤	٥٦	٠.٦٩٧	٤٤	٠.٥٤٦	٢٥	٠.٥٨٨	٨
٠.٦١٩	٥٧	٠.٦٠٢	٤٥	٠.٣٨٨	٢٦	٠.٦٣٧	٩
٠.٥٤٤	٥٨	٠.٦٩٢	٤٦	٠.٥٩٦	٢٧	٠.٦٢٢	١٠
		٠.٦٥٣	٤٧	٠.٦٢٢	٢٨	٠.٦٩٨	١١
		٠.٦٨٤	٤٨	٠.٦٣٧	٢٩	٠.٧١٥	١٢
				٠.٦٣٨	٣٠	٠.٧٠٦	١٣
				٠.٦٣٧	٣١	٠.٦٩٥	١٤
				٠.٦٠٥	٣٢	٠.٧٣١	١٥
				٠.٦٥٥	٣٣	٠.٦٩٢	١٦
				٠.٦٨١	٣٤	٠.٦٨٤	١٧
				٠.٦٣٧	٣٥		
				٠.٦٤٢	٣٦		

يتضح من جدول رقم (٨) أن قيم معاملات الارتباط المحسوبة لمفردات كل محور على حدة مع درجة المحور الذي تنتمي إليه تلك المفردة ؛ أكبر من القيمة الجدولية عند مستوى دلالة (٠.٠١)؛ مما يدل على الاتساق الداخلي للاستبانة .

كما تم حساب الارتباطات البينية ؛ بحساب معامل الارتباط بين الدرجة الكلية لكل محور من المحاور، وبين الدرجة الكلية ؛ كما يوضحه جدول رقم (٩).

جدول رقم (٩) : معاملات الارتباطات بين درجات محاور الدراسة وبعضها ، وبينها وبين الدرجة الكلية

الدرجة الكلية	الرابع	الثالث	الثاني	الأول	محاور الدراسة
				-	أهمية النقل الجامعي، والنقل الخاص ، خدماتها العامة
			-	٠.٨١٥	واقع خدمات النقل الجامعي، والنقل الخاص
		-	٠.٧٦٣	٠.٧٩٤	مشكلات النقل التي تواجه الطالبات
	-	٠.٧٤٩	٠.٧٦٨	٠.٧٨٩	الحلول المقترحة لمعالجة المشكلات
-	٠.٨١٧	٠.٨٠٦	٠.٧٩٩	٠.٨١٣	الدرجة الكلية

قيمة معامل الارتباط الجدولية عند مستوى دلالة (٠.٠١) = ٠.٢٨٦

يتضح من جدول رقم (٩) أن قيم معاملات الارتباط بين محاور الاستبانة وبعضها ، وبينها وبين الدرجة الكلية للاستبانة قيم أكبر من القيمة الجدولية عند مستوى دلالة (٠.٠١) ؛ مما يدل على قوة العلاقة بين المحاور ، وبعضها ، وبينها وبين الدرجة الكلية ؛ مما يشير إلى صدق المقياس، واتساقه الداخلي ؛ ومن ثم يمكن الاعتماد على نتائجها، والوثوق بها.

ونستخلص مما سبق أن هذه الاستبانة صادقة في قياس ما وضعت لقياسه، كما أنها ثابتة بدرجة جيدة جداً ؛مما يؤهلها لتكون أداة قياس مناسبة، وفاعلة لهذه الدراسة ،ويمكن تطبيقها بثقة ، ويوضح ملحق رقم (١) الاستبانة في صورتها النهائية.

**مجتمع الدراسة ، وعينتها**

مجتمع الدراسة هو "جميع الأفراد، أو الأشخاص الذين يكونون



موضوع مشكلة الدراسة<sup>١</sup> ، وتكوّن مجتمع الدراسة الحالية من مختلف السنوات الدراسية، والمسجلين في الفصل الدراسي الثاني من العام الجامعي ١٤٣٥/١٤٣٦هـ، واختيرت العينات بطريقة عشوائية من المجتمع الأصل، وتعد العينة العشوائية شرطاً رئيساً لاستخدام الأدوات الإحصائية، والاختبارات المعنوية، ووصفت بالبسيطة؛ لسهولة طريقة تكوينها، ولمعرفة حجم المجتمع؛ مثل: عدد الطلاب في مدرسة، أو كلية، أو جامعة<sup>٢</sup>. وتقدر عينة الدراسة بنسبة من مجتمع الدراسة. ويتألف مجتمع الدراسة من جميع الطالبات القاطنات خارج محافظة حريملاء، والبالغ عددهن (٨٥٠) طالبة تقريباً؛ وفقاً لإحصائية أولية للعام الجامعي ١٤٣٥/١٤٣٦هـ.

أما عينة الدراسة، ويوضح الجدول (١٠) توزيع عينة الدراسة؛ فقد تم اختيار الطالبات من كل الشعب الدراسية عشوائياً، وبلغ عدد الطالبات في العينة (٣٥٠) طالبة؛ بما يمثل (٤١.١٧%) من نسبة مجتمع الدراسة.

جدول (١٠) : مجتمع الدراسة، وعينتها، وأعداد الاستبانات الموزعة، والمستردة، ونسبها:

عدد المجتمع	عدد العينة	الاستبانات المسترجعة	النسبة المئوية	الاستبانات المستبعدة	الاستبانات الصالحة
٨٥٠	٣٥٠	٣٠٥	٨٧.١٤%	٥٥	٢٥٠

النتائج، والتفسيرات

نتائج الجزء الأول: التحليلات الأساسية لعينة الدراسة وفقاً لبعض المتغيرات:

١- فيما يتعلق بنوعية النقل الجامعي

يوضح جدول (١١) النسبة المئوية لنوعية النقل الجامعي

<sup>١</sup> عبيدات وآخرون (٢٠٠٣م)، مرجع سابق، ص ٣١.

<sup>٢</sup> أحمد الأشعري. ١٤٢٨. الوجيز في طرق البحث العلمي، ط١، خوارزم العلمية للنشر والتوزيع، جدة، ص ١٤٧.

المستخدمة لدى طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء -  
جامعة شقراء.

جدول ( ١١ ) : توزيع عينة الدراسة وفقاً لنوعية النقل المستخدمة

نوع النقل المستخدم	عدد الطالبات	%
النقل الجامعي بحافلات الجامعة	١٢٠	48
النقل الخاص بسيارات خاصة	١٣٠	52
الكلية	٢٥٠	100

ويتضح من الجدول السابق أن نسبة استخدام النقل الجامعي بحافلات الجامعة المجانية بلغت 48%، في حين بلغت نسبة النقل الجامعي الخاص 52 % ؛ مما يدل على تزايد الطلب على خدمات النقل الجامعي بنوعيه: الجامعي، والخاص.

### ٢- فيما يتعلق بالعمرو مكان الإقامة

يوضح جدول (١٢) أعداد الطالبات اللاتي يستخدمن النقل الجامعي وفقاً لمتغيري: العمر، ومكان الإقامة.

جدول (١٢) : توزيع عينة الدراسة وفقاً للعمر، ومكان الإقامة

مكان الإقامة في الوقت الحاضر			العمر الزمني		
أخرى	حريملاء	الرياض	أكبر من ٣١ سنة	٢١-٣٠ سنة	٢٠-١٨ سنة
١٣٨	١٧	٩٥	٤٥	١٤٠	٦٥
٢٥٠			٢٥٠		

### ٣- فيما يتعلق بكلفة النقل الجامعي الخاص

يوضح جدول (١٣) تكلفة النقل الجامعي الخاص لطالبات عينة الدراسة اللاتي يستخدمن هذا النوع من النقل الجامعي.

جدول (١٣) : تكلفة النقل الجامعي الخاص

تبلغ تكلفة نقل الطالبة شهرياً "بالريال السعودي" بالنقل الخاص		
أكثر من ١٠٠٠ ريال	٧٥٠ - ١٠٠٠	٧٥٠ - ٥٠٠
٨٧	٤٣	-
١٣٠		

يتضح من الجدول السابق ارتفاع تكلفة النقل الجامعي الخاص ؛ والتي تزيد عن ألف ريال سعودي في الشهر لكل طالبة.

### ٤- فيما يتعلق بأسباب استخدام الطالبات خدمات النقل الجامعي

**بنوعيه**

يوضح جدول (١٤) أسباب استخدام الطالبات خدمات النقل الجامعي بنوعيه.

جدول (١٤) : توزيع عينة الدراسة وفقاً لأسباب استخدام خدمات النقل الجامعي بنوعيه

تستخدم الطالبة النقل الجامعي/النقل الجامعي الخاص				
انشغال الأسرة	توفير الوقت	توفير المال	سهولة الاستخدام	أخرى
٦٧	٧٨	٦٠	٤٠	٥
%26.8	%31.2	%24	%16	%2
250				

يتضح من الجدول السابق ترتيب أسباب استخدام الطالبات خدمات النقل الجامعي بنوعيه؛ حيث جاء وفقاً للترتيب الآتي: توفير الوقت في المرتبة الأولى بنسبة 31.2%، انشغال الأسرة في المرتبة الثانية بنسبة 26.8%، توفير المال في المرتبة الثالثة بنسبة 24%، سهولة الاستخدام في المرتبة الرابعة بنسبة 16%؛ ما يدل على أهمية خدمات النقل الجامعي للطالبات، وأسرهن.

٥- فيما يتعلق بالعوامل المؤثرة في اختيار الطالبات وسيلة النقل الجامعي

يوضح جدول (١٥) العوامل المؤثرة في اختيار الطالبات وسيلة النقل الجامعي.

جدول (١٥) : توزيع عينة الدراسة وفقاً للعوامل المؤثرة في اختيار الطالبة وسيلة النقل الجامعي

العوامل المؤثرة في اختياري وسيلة النقل الجامعي، والنقل الخاص				
توافر الراحة فيها؛ مقارنة بالأخرى	تفادي الاكتظاظ، والانتظار الطويل	طول المسافة	عدم توافر مركبة خاصة بالأسرة	أخرى
٩٢	٨٦	٦٣	-	٩
% 36.8	% 34.4	% 25.2	-	% 3.6
٢٥٠				

يتضح من الجدول السابق ترتيب العوامل المؤثرة في اختيار الطالبة وسيلة النقل الجامعي؛ حيث جاء وفقاً للترتيب الآتي:

- توفير الراحة في وسائل النقل الجامعي المجانية؛ مقارنة بوسائل النقل الأخرى في المرتبة الأولى بنسبة 36.8%.
- تفادي الاكتظاظ ، والانتظار الطويل في المرتبة الثانية بنسبة 34.4%.
- طول المسافة في المرتبة الثالثة بنسبة 25.2% .
- عوامل أخرى في المرتبة الرابعة بنسبة 3.6% .
- ٦- فيما يتعلق بأسباب تفضيل الطالبات وسيلة النقل الجامعي المجانية

يوضح جدول (١٦) أسباب تفضيل الطالبات وسيلة النقل الجامعي عن الوسائل الأخرى الخاصة.

جدول (١٦) : توزيع عينة الدراسة وفقاً لأسباب تفضيل الطالبات وسيلة النقل الجامعي

تفضل الطالبة النقل الجامعي على النقل الخاص		
أخرى	كونه مجانيًا	يجعلها النقل الجامعي تشعر بالطمأنينة
١٢	١٦٧	٧١
% 4.8	% 66.8	%28.4
٢٥٠		

- ينتضح من الجدول السابق أسباب تفضيل الطالبات وسيلة النقل الجامعي المجانية التي توفرها الجامعة؛ حيث جاء وفقاً للترتيب الآتي:
- كونه مجانيًا في المرتبة الأولى بنسبة 66.8% .
  - الشعور بالأمان في المرتبة الثانية بنسبة 28.4% .
  - أسباب أخرى في المرتبة الثالثة بنسبة 4.8% .
- مما يدل على أهمية تقديم خدمة النقل ؛ بوصفها أحد أهم الخدمات المجانية التي يجب على الجامعة تحمل مسؤوليتها.
- نتائج الجزء الثاني:**

**المحور الأول : أهمية النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص، والخدمات المقدمة لهما من الجامعة.**

يوضح جدول (١٧) المتوسط الحسابي، والانحراف المعياري، وقيمة اختبار "ت"، والمتوسط العام، والترتيب لاستجابات عينة الدراسة بشأن المحور الأول: " أهمية النقل الجامعي، والنقل الخاص ، وخدماتها العامة".

جدول (١٧) : استجابات عينة الدراسة بشأن المحور الأول: "أهمية النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص ، وخدماتها العامة":

م	العبارات	الجامعي (ن=٧٤)		الخاص (ن=١٧٦)		الترتيب الجامعي	الترتيب الخاص	المتوسط العام	الترتيب
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري				
١	أرى أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص مهمة جدًا في الوقت الراهن.	٠.٣٥	٠.٩٥	٠.٤٣	٠.٨١	٠.٦٧	٤	٤.٤١	١
٢	أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص تخفف كثيرًا من الأعباء الأسرية.	٠.٦١	٠.٤٦	٣.٤٩	٠.٥٢	١٥.٩٦	١	٣.٨٢	٤
٣	أرى أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص ستعمل على تقليص المشكلات المرورية .	٠.٣٧	٠.٩٦	٤.٠٠	٠.٨١	٣.٠٩	٣	٤.١١	٣
٤	أرجو أن يتم التوسع في خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص في القريب العاجل.	٠.٦١	٠.٨١	٤.٠٢	٠.٧٣	٥.٥٩	٢	٤.١٩	٢
٥	وسائل النقل الخاص تلغي أهمية خدمة النقل الجامعي الرسمية.	١.٩٨	٠.٧٦	١.٣٨	٠.٦٧	٦.١٥	٨	١.٥٦	١٤
٦	تم توفير وسائل إرشادية، تشرح آلية تقديم خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص، والوثائق المطلوبة.	١.٣٦	٠.٧٦	١.٥٢	٠.٦٥	١.٦٧	١٥	١.٤٧	٩
٧	صممت الخدمة بشكل عام؛ بما يلامس احتياجاتي.	٢.٤١	١.٥٨	١.٤٢	١.٤٣	٤.٨٠	٦	١.٧١	١٣
٨	يتمتع موظفو الكلية بالمرونة، والتميز في التعامل؛ بما يضمن تقديم خدمات النقل الجامعي، والنقل الخاص.	١.٤٢	٠.٥٨	١.٣٨	٠.٥١	٠.٥٤	١٢	١.٣٩	١٤
٩	توجد آلية واضحة لاستقبال الشكاوي، والمقترحات، وحلها ضمن الوقت المحدد.	١.٣٩	٠.٦٤	١.٤٤	٠.٦٣	٠.٥٧	١٤	١.٤٣	١٢
١٠	تتوافر لوحات إرشادية تيسر الوصول إلى أماكن تقديم خدمة النقل الجامعي.	١.٥٤	٠.٩٤	١.٥٢	٠.٥٧	٠.٢٠	٩	١.٥٣	٩
١١	تولي خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص الأولوية لمبدأ السلامة؛ تجنبًا للمخاطر، والحوادث التي قد تنجم عنها.	١.٢٨	٠.٦٨	٢.٣٤	٠.٦٤	١١.٦٣	١٧	٢.٠٣	٧
١٢	أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من المشكلات السلوكية.	٢.٣٩	١.٠٩	١.٥٧	٠.٥٥	٧.٧٦	٧	١.٨١	٨
١٣	أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من نسبة مشكلات الغياب، أو التأخير.	١.٤٤	٠.٧٣	٣.٢٥	٠.٦٨	١٨.٦٣	١٠	٢.٧١	٥
١٤	أرى عدم التوسع في خدمة النقل الجامعي الرسمية في المستقبل.	١.٣٢	٠.٨٥	١.٣٥	١.٠٩	٠.٢١	١٦	١.٣٤	١٦
١٥	أعتقد أن خدمة النقل الجامعي الرسمية لا حاجة لها في الوقت الحاضر.	١.٤٣	٠.٧٩	١.٢٨	٠.٧١	١.٤٦	١١	١.٣٢	١٧
١٦	تجعلني خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص أشعر ببعض الفروق الطبقيّة؛ مثال ذلك: حضور بعض الطالبات بسيارة خاصة.	٣.٩٥	٠.٨٨	٢.٩٩	٠.٦٤	٩.٥٢	٥	٣.٢٧	٦
١٧	استنادًا إلى تجربتي: مدى رضاي عن الخدمات المقدمة	١.٣٩	٠.٧٩	١.٥٢	٠.٨٥	١.١٢	١٣	١.٤٨	٩

م	العبارات	الجامعي (ن=٧٤)		الخاص (ن=١٧٦)		ترتيب الترتيب الجامعي	الترتيب الخاص	المتوسط العام	الترتيب
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري				
	انها جيدة .								
	المجموع	٢.٤٣	٠.٩٤	٢.٢٩	٠.٥٣	١.٥٨		٣.١٢	

يتضح من الجدول السابق

- ارتفاع المتوسط العام لأهمية النقل الجامعي بنوعيه، والخدمات المقدمة لهما؛ حيث بلغت قيمته ٣.١٢؛ مما يؤكد أهمية تلك الخدمة بوجه عام من وجهة نظر الطالبات اللاتي يستخدمن خدمات النقل الجامعي بنوعيهما.

- بلغ متوسط أهمية النقل الجامعي، والخدمات المقدمة لهما بوجه عام ٢.٤٣ من وجهة نظر الطالبات اللاتي يستخدمن خدمات النقل الجامعي المجاني، في حين بلغ المتوسط ٢.٢٩ من وجهة نظر الطالبات اللاتي يستخدمن خدمات النقل الجامعي الخاص.

- ارتفع متوسط أهمية النقل الجامعي بنوعيه، والخدمات المقدمة لهما من وجهة نظر الطالبات اللاتي يستخدمن النقل المجاني عن متوسط الطالبات اللاتي يستخدمن النقل الجامعي الخاص.

- لا توجد فروق دالة إحصائية بين متوسطي كلا المجموعتين - طالبات النقل المجاني، وطالبات النقل الجامعي الخاص - مما يدل على أهمية النقل بنوعيه لكل الطالبات الجامعيات.

- لا توجد فروق دالة إحصائية بين متوسطي كلا المجموعتين - طالبات النقل المجاني، وطالبات النقل الجامعي الخاص - حيث بلغت قيمة "ت" ١.٥٨ وكان أهم تلك العناصر ما يأتي:

• أهمية خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص مهمة جدًا في الوقت الراهن.

• توفير وسائل إرشادية تشرح آلية تقديم خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص، والوثائق المطلوبة.

- تمتُّع موظفي الكلية بالمرونة، والتميز في التعامل؛ بما يضمن تقديم خدمات النقل الجامعي، والنقل الخاص.
  - وجود آلية واضحة لاستقبال الشكاوي، والمقترحات، وحلها ضمن الوقت المحدد.
  - توافر لوحات إرشادية تيسر الوصول إلى أماكن تقديم خدمة النقل الجامعي.
- توجد فروق دالة إحصائياً بين متوسطى كلا المجموعتين - طالبات النقل المجاني، وطالبات النقل الجامعي الخاص - حيث زادت قيمة "ت" المحسوبة عن قيمة "ت" الجدولية ١.٩٦ ؛ وكان أهم تلك العناصر ما يأتي:
- إن خدمة النقل الجامعي بنوعها تخفف كثيراً من الأعباء الأسرية.
  - إن خدمة النقل الجامعي بنوعها ستعمل على تقليص المشكلات المرورية .
  - ضرورة التوسع في خدمة النقل بنوعيه في القريب العاجل.
  - وسائل النقل الخاص تلغي أهمية خدمة النقل الجامعي الرسمية.
  - صممت الخدمة بشكل عام ؛ بما يلامس احتياجاتي.
  - تولي خدمة النقل الجامعي ، والنقل الخاص الأولوية لمبدأ السلامة ؛ تجنباً للمخاطر، والحوادث التي قد تتجم عنها.
  - أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من المشكلات السلوكية.
  - أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من نسبة مشكلات الغياب، أو التأخير.
  - تجعلني خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص أشعر ببعض الفروق التطبيقية؛ مثال ذلك: حضور بعض الطالبات بسيارة خاصة.

- جاء ترتيب عناصر أهمية النقل الجامعي بصفة عامة من وجهة نظر جميع طالبات العينة ؛ وفقاً للآتي:
- أرى أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص مهمة جداً في الوقت الراهن.
  - أتمنى أن يتم التوسع في خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص في القريب العاجل.
  - أرى أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص ستعمل على تقليص المشكلات المرورية .
  - أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص تخفف كثيراً من الأعباء الأسرية.
- جاء ترتيب عناصر الخدمات المقدمة للنقل الجامعي بصفة عامة من وجهة نظر جميع طالبات العينة ؛ وفقاً لما يأتي:
- تجعلني خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص أشعر ببعض الفروق الطبقية؛ مثال ذلك: حضور بعض الطالبات بسيارة خاصة.
  - أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من نسبة مشكلات الغياب، أو التأخير.
  - تولي خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص الأولوية لمبدأ السلامة؛ تجنباً للمخاطر، والحوادث التي قد تتجم عنها.
  - أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من المشكلات السلوكية.
  - صممت الخدمة بشكل عام ؛ بما يلامس احتياجاتي.
  - وسائل النقل الخاص تلغي أهمية خدمة النقل الجامعي الرسمية.
  - تتوافر لوحات إرشادية، تيسر الوصول إلى أماكن تقديم خدمة النقل الجامعي.
  - استناداً إلى تجربتي: مدى رضاي عن الخدمات المقدمة أنها جيدة.



- تم توفير وسائل إرشادية، تشرح آلية تقديم خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص، والوثائق المطلوبة.
  - توجد آلية واضحة لاستقبال الشكاوي، والمقترحات، وحلها ضمن الوقت المحدد.
  - يتمتع موظفو الكلية بالمرونة، والتميز في التعامل؛ بما يضمن تقديم خدمات النقل الجامعي، والنقل الخاص.
  - أرى عدم التوسع في خدمة النقل الجامعي الرسمية في المستقبل.
  - أعتقد أن خدمة النقل الجامعي الرسمية لا حاجة لها في الوقت الحاضر.
- جاء ترتيب عناصر أهمية النقل الجامعي بصفة عامة من وجهة نظر طالبات العينة اللاتي يستخدمن النقل الجامعي المجاني؛ وفقاً لما يأتي:
- أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص تخفف كثيراً من الأعباء الأسرية.
  - أتمنى أن يتم التوسع في خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص في القريب العاجل.
  - أرى أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص ستعمل على تقليص المشكلات المرورية.
  - أرى أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص مهمة جداً في الوقت الراهن.
- جاء ترتيب عناصر الخدمات المقدمة للنقل الجامعي بصفة عامة من وجهة نظر طالبات العينة اللاتي يستخدمن النقل الجامعي المجاني؛ وفقاً لما يأتي:
- تجعلني خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص أشعر ببعض الفروق التطبيقية؛ مثال ذلك: حضور بعض الطالبات بسيارة خاصة.

- صممت الخدمة بشكل عام ؛ بما يلامس احتياجاتي.
- أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من المشكلات السلوكية.
- وسائل النقل الخاص تلغي أهمية خدمة النقل الجامعي الرسمية.
- تتوافر لوحات إرشادية تيسر الوصول إلى أماكن تقديم خدمة النقل الجامعي.
- أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من نسبة مشكلات الغياب، أو التأخير.
- أعتقد أن خدمة النقل الجامعي الرسمية لا حاجة لها في الوقت الحاضر.
- يتمتع موظفو الكلية بالمرونة، والتميز في التعامل ؛بما يضمن تقديم خدمات النقل الجامعي، والنقل الخاص.
- استنادًا إلى تجربتي: مدى رضاي عن الخدمات المقدمة أنها جيدة .
- توجد آلية واضحة لاستقبال الشكاوي، والمقترحات، وحلها ضمن الوقت المحدد.
- تم توفير وسائل إرشادية، تشرح آلية تقديم خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص، والوثائق المطلوبة.
- أرى عدم التوسع في خدمة النقل الجامعي الرسمية في المستقبل.
- تولي خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص الأولوية لمبدأ السلامة ؛ تجنبًا للمخاطر، والحوادث التي قد تتجم عنها.
- جاء ترتيب عناصر أهمية النقل الجامعي بصفة عامة من وجهة نظر طالبات العينة اللاتي يستخدمن النقل الجامعي الخاص ؛ وفقًا لما يأتي:
- أرى أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص مهمة جدًا في الوقت الراهن.

- أتمنى أن يتم التوسع في خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص في القريب العاجل.
- أرى أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص ستعمل على تقليص المشكلات المرورية .
- أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص تخفف كثيرًا من الأعباء الأسرية.
- أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من نسبة مشكلات الغياب، أو التأخير.
- جاء ترتيب عناصر الخدمات المقدمة للنقل الجامعي بصفة عامة من وجهة نظر طالبات العينة اللاتي يستخدمن النقل الجامعي الخاص ؛ وفقًا لما يأتي:
- تجعلني خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص أشعر ببعض الفروق الطبقية؛ مثال ذلك: حضور بعض الطالبات بسيارة خاصة.
- تولي خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص الأولوية لمبدأ السلامة ؛ تجنبًا للمخاطر، والحوادث التي قد تنجم عنها.
- أعتقد أن خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص سوف تزيد من المشكلات السلوكية.
- تتوافر لوحات إرشادية تيسر الوصول إلى أماكن تقديم خدمة النقل الجامعي.
- تم توفير وسائل إرشادية، تشرح آلية تقديم خدمة النقل الجامعي، والنقل الخاص، والوثائق المطلوبة.
- استنادًا إلى تجربتي : مدى رضاي عن الخدمات المقدمة أنها جيدة .
- توجد آلية واضحة لاستقبال الشكاوي ، والمقترحات ، وحلها ضمن الوقت المحدد.

- صممت الخدمة بشكل عام ؛ بما يلامس احتياجاتي.
- يتمتع موظفو الكلية بالمرونة ، والتميز في التعامل ؛ بما يضمن تقديم خدمات النقل الجامعي، والنقل الخاص.
- وسائل النقل الخاص تلغي أهمية خدمة النقل الجامعي الرسمية.
- أرى عدم التوسع في خدمة النقل الجامعي الرسمية في المستقبل.
- أعتقد أن خدمة النقل الجامعي الرسمية لا حاجة لها في الوقت الحاضر.

### المحور الثاني : واقع خدمات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص

جدول (١٨) : استجابات عينة الدراسة بشأن المحور الثاني : واقع خدمات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص

م	العبارات	الجامعي (ن=٧٤)		الخاص (ن=١٧٦)		ت	المتوسط العام	التقدير	الترتيب
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري				
١٨	يعكس الواقع الحالي أن هناك تزايداً واضحاً في عدد الطالبات المستفيدات من خدمة النقل الجامعي ، والنقل الخاص.	٤.٥٨	٠.٨٧	٤.٥٥	٠.٥٥	٠.٣٢	٤.٥٦	عالي جداً	١
١٩	توفر عمادة الكلية خدمة النقل الجامعي لجميع الطالبات الراغيات فيها.	٢.٣٩	١.٠٨	١.٣٤	١.١١	٦.٨٣	١.٦٥	منخفض جداً	١٦
٢٠	تقوم خدمة النقل الجامعي الحالية على دراسة مسحية جادة تراعى فيها أماكن سكن الطالبات.	١.٢٨	٠.٨٨	١.٤٢	٠.٩٤	١.٠٩	١.٣٨	منخفض جداً	١٨
٢١	توجد وفرة في حافلات النقل الجامعي، والنقل الخاص، تتناسب مع الطلب على الاستفادة منها.	١.٣٤	٠.٨٤	٢.٣٢	٠.٦٩	٩.٥٠	٢.٠٣	منخفض جداً	١٥
٢٢	السائق سعودي.	٣.٢٨	٠.٨٤	٣.٢١	٠.٤٢	٠.٨٦	٣.٢٣	متوسط	٤
٢٣	يتواجد السائق في مكان عمله.	٣.١٨	٠.٩١	٢.٨٩	٠.٣٧	٣.٥٢	٢.٩٨	متوسط	٧
٢٤	السائق متفرغ لتقديم عمله.	٣.٢٧	٠.٧٩	٢.٩٤	٠.٥١	٣.٨٨	٣.٠٤	متوسط	٥
٢٥	يتعامل السائق مع الطالبات بكيافة ، وود.	٣.٢٢	٠.٨٢	٢.٨٨	٠.٦٥	٣.٤٥	٢.٩٨	متوسط	٧
٢٦	لدى السائق الخبرة في قيادة الحافلة .	٢.٨٤	٠.٧٦	٢.٩٤	٠.٤٦	١.٢٦	٢.٩١	متوسط	١٠
٢٧	يلتزم السائق مواعيد انطلاق الحافلة (ذهاباً، وإياباً).	٢.٩٨	٠.٨١	٢.٧٣	٠.٤٣	٣.١٢	٢.٨٠	متوسط	١٣
٢٨	يلتزم السائق أنظمة المرور.	٢.٥١	٠.٨٩	٣.١٨	٠.٥٧	٧.٠٢	٢.٩٨	متوسط	٧

٢٩	يقف السائق امام المنزل مباشرة عند نزول الطالبة.	٣.٩٨	٠.٩١	٢.٤٣	٠.٦٨	١٤.٦٥	٢.٨٩	متوسط	١٢
٣٠	ينتظر السائق حتى تدخل الطالبة المنزل.	٢.٣١	٠.٦٥	٣.٩٤	٠.٧١	١٦.٨٦	٣.٤٦	عال	٣
٣١	توجد مرافقة (محرم) مع السائق.	٢.٢٨	٠.٥٧	٣.١٨	٠.٦٢	١٠.٦٥	٢.٩١	متوسط	١٠
٣٢	عدد كراسي حافلات النقل الجامعي، والنقل الخاص، وحجمها مناسب.	٢.١١	٠.٦٣	١.٤٢	٠.٧٣	٧.٠٥	١.٦٢	منخفض جدا	١٧
٣٣	مستوى النظافة ، والتكييف في حافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص جيدة.	٢.٣٨	٠.٤٩	٣.٢٨	٠.٥٢	١٢.٦١	٣.٠١	متوسط	٦
٣٤	أماكن محطات ، ووقف حافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص مناسبة.	١.٥٤	٠.٦٣	٣.١٩	٠.٤٤	٢٣.٣٧	٢.٧٠	متوسط	١٤
٣٥	لا تتمتع حافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص بمواصفات الرفاهية.	٤.٧٤	٠.٢٩	٣.٢٤	٠.٦٢	١٩.٨٥	٣.٦٨	عال	١٩
٣٦	تفتقد حافلات النقل الجامعي، والنقل الخاص عنصري: السلامة، والأمن.	٤.٣٩	٠.٦٥	٤.٥٨	٠.٧٩	١.٨١	٤.٥٢	عال جدا	٢
	المجموع	٢.٨٧	٠.٥٤	٢.٩٣	٠.٥٥	٠.٧٣	٢.٩١	متوسط	

يتضح من الجدول (١٨) السابق واقع خدمات النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص؛ كما يأتي:

#### عناصر واقع النقل الجامعي - بنوعيه - ذات التقدير العالي جداً

هناك تزايد واضح في عدد الطالبات المستفيدات من خدمة النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص ؛ حيث بلغ المتوسط الحسابي ٤.٥٨ للنقل الجامعي ، و ٤.٥٥ للنقل الجامعي الخاص ، وبلغ المتوسط العام ٤.٥٦ ، وجاء في الترتيب الأول بصفة عامة ، وبمستوى تقدير عالٍ جداً. كما لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات الطالبات ؛ مما يدل على اتفاق العينة ككل على تزايد أعداد الطالبات المستفيدات من خدمات النقل الجامعي بنوعيه.

أن حافلات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص تفتقد عنصري: السلامة ، والأمن ؛ حيث بلغ المتوسط على الترتيب ٤.٣٩ ، و ٤.٥٨ ، وبلغ المتوسط العام ٤.٥٢ وبتقدير عالٍ جداً ، وفي الترتيب

الثاني؛ مما يدل على إهمال بعض الجوانب المتعلقة بالسلامة ، والأمن في كلا نوعي النقل الجامعي . كما لا توجد فروق دالة إحصائياً بين المتوسطين؛ مما يدل على اتفاق عينة الدراسة على افتقاد عنصرى: الأمن، والسلامة في كلا نوعي النقل الجامعي. كما لم توجد فروق دالة إحصائياً بين استجابات الطالبات ؛ مما يدل على اتفاق عينة الدراسة على ذلك.

### عناصر واقع النقل الجامعي - بنوعيه - ذات التقدير العالي

بلغ المتوسط الخاص بانتظار السائق حتى تدخل الطالبة المنزل ٢.٣١ للنقل الجامعي ، و ٣.٩٤ للنقل الجامعي الخاص، و ٣.٤٦ بصفة عامة . كما وجدت فروق دالة "ت" ١٦.٨٦ لصالح النقل الجامعي الخاص؛ وربما يعود ذلك لطبيعة خدمة النقل الخاص، وصغر حجم حافلاتها، وخصوصيتها التي تتيح إمكانية الانتظار، والحرص على إرضاء الأسر، والطالبات ؛ ممن يتعاملون مع خدمات النقل الجامعي الخاص. وبلغ المتوسط الخاص بتمتع حافلات النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص بمواصفات الرفاهية ٤.٧٤ للنقل الجامعي، و ٣.٢٤ للنقل الجامعي الخاص، و ٣.٦٨ لمتوسط عام؛ مما يدل على وجود مستوى معقول جداً لرفاهية تلك الخدمة ؛ خاصة للنقل الجامعي المجاني، كما وجدت فروق دالة إحصائياً "ت" ١٩.٨٥ بشأن رفاهية الحافلات لصالح الحافلات الجامعية ؛ ويعود ذلك لطبيعة ، وإمكانات الجامعة ، والمرافق التي تتعاون معها ؛ والتي تفوق كثيراً إمكانات مؤسسات النقل الخاص.

### عناصر واقع النقل الجامعي - بنوعيه - ذات التقدير المتوسط

تراوح المتوسط الخاص بجنسية السائق (سعودي)، وتواجد السائق في مكان عمله، وتفرغ السائق لتقديم عمله، وتعامل السائق مع الطالبات بكيافة وود، ووجود الخبرة في قيادة الحافلة ، والتزام السائق

مواعيد انطلاق الحافلة (ذهابا، وإيابا)، والتزام السائق أنظمة المرور، ووقوف السائق أمام المنزل مباشرة عند نزول الطالبة، ووجود مرافقة (محرم) مع السائق، وتوافر مستوى جيد للنظافة والتكليف في الحافلات النقل الجامعي والنقل الخاص ، ووجود محطات مناسبة لوقوف حافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص ؛ بين: ٢.٩١ ، و ٣.٢٣ ؛ مما يدل على انخفاض جودة خدمة النقل الجامعي بنوعيتها. كما لم توجد فروق دالة إحصائية بين الطالبات ؛ فيما يتعلق بجنسية السائق ، وخبرته في قيادة الحافلات ؛ وربما يعود ذلك لظروف استقدام السائقين ، وتشغيلهم ، ونوعية النقل الجامعي ، وإمكانات الطالبات المادية.

#### عناصر واقع النقل الجامعي - بنوعيه - ذات التقدير المنخفض

بلغ المتوسط الخاص بوجود ووفرة في حافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص تتناسب مع الطلب على الاستفادة منها؛ ١.٣٤ للنقل الجامعي ، و ٢.٣٢ للنقل الجامعي الخاص ، وبمتوسط عام ٢.٠٣ ، وتقدير منخفض ؛ مما يدل على صعوبة توفير تلك الخدمة لكافة الطالبات. ووجدت فروق دالة إحصائية "ت" ٩.٥٠ ، ولصالح طالبات النقل الجامعي الخاص برغم معاناتهن من صعوبات توفير تلك الخدمة؛ مما يدل على نقص أعداد الحافلات اللازمة لتقديم خدمات النقل الجامعي.

#### عناصر واقع النقل الجامعي - بنوعيه - ذات التقدير المنخفض جداً

بلغ المتوسط الخاص بواقع توفير عمادة الكلية خدمة النقل الجامعي لجميع الطالبات الراغبات فيها؛ ٢.٣٩ للنقل الجامعي ، و ١.٣٤ للنقل الجامعي الخاص ، وبمتوسط عام ١.٦٥ ؛ مما يدل على تراجع دور عمادة الكلية ، وإدارة الجامعة ؛ فيما يتعلق بتوفير خدمة النقل الجامعي بوجه عام. كما وجدت فروق دالة إحصائية بين المتوسطين ؛ حيث بلغت قيمة "ت" ٦.٨٣ لصالح النقل الجامعي.

وبلغ المتوسط الخاص بإجراء خدمة النقل الجامعي الحالية دراسة مسحية جادة ، تراعى فيها أماكن سكن الطالبات؛ ١.٢٨ للنقل الجامعي ، و ١.٤٢ للنقل الجامعي الخاص ، و ١.٣٨ ؛كمتوسط عام؛ مما يدل على غياب الدراسات المسحية اللازمة لتخطيط خدمة النقل الجامعي ، وتنظيمها بنوعيتها.

وبلغ المتوسط الخاص بمدى مناسبة عدد ، وحجم كراسي حافلات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص ؛ ٢.١١ لحافلات النقل الجامعي ، و ١.٤٢ لحافلات النقل الجامعي الخاص ، وبصفة عامة ١.٦٢؛ مما يدل على عدم مناسبة عدد مقاعد الحافلات ، وحجمها بوجه عام ؛ ولعل ذلك يعود الى زيادة عدد الطالبات عن الطاقة الاستيعابية للحافلات ؛ نظراً لزيادة الإقبال ، والحرص على تخفيض التكلفة. كما وجدت فروق دالة إحصائياً "ت" ٧.٠٥ لصالح حافلات النقل الجامعي.

**المحور الثالث : المشكلات الخاصة بخدمات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص التي تواجهها طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء**

يوضح جدول (١٩) استجابات عينة الدراسة، والمتوسطات، والانحرافات المعيارية، وقيمة "ت"، والترتيب بشأن المشكلات الخاصة بخدمات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص التي تواجهها طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء.

جدول (١٩) : استجابات عينة الدراسة بشأن المحور الثالث : المشكلات الخاصة بخدمات النقل

الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص:

م	العبارات	الجامعي (ن=٧٤)		الخاص (ن=١٧٦)		ت	الجامعي الخاص	المتوسط العام	التقدير	الترتيب
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري					



37	عدم توافر العدد الكافي من حافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص سبب لتدني مستوى الخدمة.	٤.١١	٠.٧٥	٤.٥٢	٠.٨٤	٣.٦١	10	٦	٤.٤٠	عال جداً	8
38	انخفاض المستوى التنظيمي، والفني لحافلات النقل الجامعي، والنقل الخاص ؛ يقف عائقاً أمام استفادة الطالبات منها.	٤.٦١	٠.٨٨	٤.٦٢	٠.٨٢	٠.٠٩	1	٢	٤.٦٢	عال جداً	1
39	عدم توافر الإشراف المناسب على الخدمة.	٤.٥٥	٠.٨١	٤.٥٥	٠.٧٦	٠.٠٠	2	٥	٤.٥٥	عال جداً	3
40	تهور بعض سائقي النقل الجامعي، والنقل الخاص لا يشجع على الإفادة منها.	٤.٤٨	٠.٨٤	٤.٤١	٠.٧٧	٠.٦٣	4	٨	٤.٤٣	عال جداً	6
41	ضعف أساليب التواصل بين الكلية ، والطالبات يقلل من الرغبة في الإفادة من الخدمة.	٣.١٥	٠.٦٣	٤.٣٧	٠.٦٨	١٣.١٣	12	٩	٤.٠١	عال	10
42	عدم تجاوب مسؤولة النقل الجامعي ، والنقل الخاص مع مقترحات الطالبات وشكاواهن.	٤.٠٥	٠.٤٩	٤.٦٢	٠.٦٣	٦.٩١	11	٢	٤.٤٥	عال جداً	5
43	ارتفاع رسوم النقل الخاص.	٤.١٨	٠.٨١	٤.٣٨	٠.٨٩	١.٦٥	9	١٠	٤.٣٢	عال جداً	9
44	عدم تدريب العاملين بالنقل الجامعي ، ولا النقل الخاص على جميع الإجراءات المتعلقة بعملهم، وكيفية تنفيذها.	٤.٤٢	٠.٧٣	٤.٦٧	٠.٤٨	٣.١٥	5	١	٤.٦٠	عال جداً	2
45	عدم وجود مشرفة بالكلية على عملية النقل الجامعي، ولا النقل الخاص.	٤.٣٧	٠.٧٧	٤.٤٥	٠.٨٢	٠.٧١	8	٧	٤.٤٣	عال جداً	6
46	عدم تخصيص أماكن انتظار خارجية، وداخلية .	٤.٤١	٠.٧٣	٤.٥٨	٠.٦٣	١.٨٤	6	٤	٤.٥٣	عال جداً	4
47	تعطل وسيلة النقل.	٤.٣٨	٠.٦٨	٢.٩٨	٠.٧٦	١٣.٦١	7	١٢	٣.٣٩	عال	12
48	عدم التزام السائق القيادة السليمة.	٤.٥٥	٠.٨٢	٣.٢٧	٠.٧٩	١١.٤٧	2	١١	٣.٦٥	عال	11
	المجموع	٤.٢٩	٠.٧٥	٤.٢٧	٠.٧١	٢.٨١			٤.٢٨		

أبرز مشكلات خدمات النقل الجامعي (التي تقدمها الجامعة ) مرتبة  
من الأعلى للأدنى:

- انخفاض المستوى التنظيمي ، والفني لحافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص يقف عائقًا أمام استفادة الطالبات منها. مستوى التوافر عال جدًا.
  - عدم توافر الإشراف المناسب على الخدمة. مستوى التوافر عال جدًا.
  - عدم التزام السائق القيادة السليمة. مستوى التوافر عال جدًا.
  - تهور بعض سائقي النقل الجامعي ، والنقل الخاص لا يشجع على الإفادة منها. مستوى التوافر عال جدًا.
  - عدم تدريب العاملين بالنقل الجامعي ، ولا النقل الخاص على جميع الإجراءات المتعلقة بعملهم ، وكيفية تنفيذها. مستوى التوافر عال جدًا.
  - عدم تخصيص أماكن انتظار خارجية ، وداخلية . مستوى التوافر عال جدًا.
  - تعطل وسيلة النقل. مستوى التوافر عال جدًا.
  - عدم وجود مشرفة بالكلية على عملية النقل الجامعي ، ولا النقل الخاص. مستوى التوافر عال جدًا.
  - ارتفاع رسوم النقل الخاص. مستوى التوافر عالٍ.
  - عدم توافر العدد الكافي من حافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص سبب لتدني مستوى الخدمة. مستوى التوافر عالٍ.
  - عدم تجاوب مسؤولية النقل الجامعي ، والنقل الخاص مع مقترحات الطالبات ، وشكاواهن. مستوى التوافر عالٍ .
  - ضعف أساليب التواصل بين الكلية ، والطالبات يقلل من الرغبة في الإفادة من الخدمة. مستوى التوافر متوسط.
- أبرز مشكلات النقل الجامعي الخاص (التي تقدم من قبل الأفراد، والمؤسسات الخاصة) مرتبة من الأعلى للأدنى:

- عدم تدريب العاملين بالنقل الجامعي ،ولا النقل الخاص على جميع الإجراءات المتعلقة بعملهم،وكيفية تنفيذها. مستوى التوافر عال جداً.
  - عدم تجاوب مسؤولية النقل الجامعي ،والنقل الخاص مع مقترحات الطالبات ، وشكاواهن. مستوى التوافر عال جداً.
  - انخفاض المستوى التنظيمي ، والفني لحافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص يقف عائقاً أمام استفادة الطالبات منها. مستوى التوافر عال جداً.
  - عدم تخصيص أماكن انتظار خارجية،وداخلية . مستوى التوافر عال جداً.
  - عدم توافر الإشراف المناسب على الخدمة. مستوى التوافر عال جداً.
  - عدم توافر العدد الكافي من حافلات النقل الجامعي،والنقل الخاص سبب لتدني مستوى الخدمة.مستوى التوافر عال جداً.
  - عدم وجود مشرفة بالكلية على عملية النقل الجامعي ، ولا النقل الخاص. مستوى التوافر عال جداً.
  - تهور بعض سائقي النقل الجامعي ، والنقل الخاص لا يشجع على الإفادة منها. مستوى التوافر عال جداً.
  - ضعف أساليب التواصل بين الكلية ، والطالبات يقلل من الرغبة في الإفادة من الخدمة. مستوى التوافر عال جداً.
  - ارتفاع رسوم النقل الخاص. مستوى التوافر عال جداً.
  - عدم التزام السائق القيادة السليمة. مستوى التوافر متوسط.
  - تعطل وسيلة النقل. مستوى التوافر متوسط.
- أبرز مشكلات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص بصفة عامة مرتبة من الأعلى للأدنى:

- انخفاض المستوى التنظيمي ، والفني لحافلات النقل الجامعي ، والنقل الخاص يقف عائقاً أمام استفادة الطالبات منها. مستوى توافر عال جداً.
  - عدم تدريب العاملين بالنقل الجامعي ، ولا النقل الخاص على جميع الإجراءات المتعلقة بعملهم ، وكيفية تنفيذها. مستوى توافر عال جداً.
  - عدم توافر الإشراف المناسب على الخدمة. مستوى توافر عال جداً.
  - عدم تخصيص أماكن انتظار خارجية ، وداخلية . مستوى توافر عال جداً.
  - عدم تجاوب مسؤولة النقل الجامعي ، والنقل الخاص مع مقترحات الطالبات ، وشكاواهن. مستوى توافر عال جداً.
  - تهور بعض سائقي النقل الجامعي ، والنقل الخاص لا يشجع على الإفادة منها. مستوى توافر عال جداً.
  - عدم وجود مشرفة بالكلية على عملية النقل الجامعي ، ولا النقل الخاص. مستوى توافر عال جداً.
  - عدم توافر العدد الكافي من حافلات النقل الجامعي، والنقل الخاص سبب لتدني مستوى الخدمة. مستوى توافر عال جداً.
  - ارتفاع رسوم النقل الخاص. مستوى توافر عال جداً.
  - ضعف أساليب التواصل بين الكلية ، والطالبات يقلل من الرغبة في الإفادة من الخدمة. مستوى توافر عالٍ.
  - عدم التزام السائق القيادة السليمة. مستوى توافر عالٍ.
  - تعطل وسيلة النقل. مستوى توافر عالٍ.
- المحور الرابع : أبرز الحلول المقترحة لمعالجة المشكلات من وجهة نظر الطالبات**

يوضح جدول (٢٠) استجابات عينة الدراسة ، والمتوسطات ، والانحرافات المعيارية ، وقيمة "ت" ، والترتيب بشأن الحلول الخاصة

بمشكلات خدمات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص التي تواجهها طالبات كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء ؛ وذلك من وجهة نظر الطالبات.

جدول (٢٠) : استجابات عينة الدراسة بشأن المحور الرابع : الحلول المقترحة لمعالجة مشكلات

خدمات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص من وجهة نظر الطالبات :

م	العبارات	الجامعي (ن=٧٤)		الخاص (ن=١٧٦)		الترتيب الجامعي	الترتيب الخاص	المتوسط العام	الترتيب
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري				
٤٩	كلما كانت قادرة على متابعة عمادة الكلية المستجدات، وحل مشكلات النقل الجامعي، والنقل الخاص؛ كان ذلك مساعداً في الإفادة منه.	٤.٦٢	٠.٥٩	٤.٤٣	٠.٦٤	٢	٩	٤.٦٢	١
٥٠	من المهم زيادة عدد سيارات النقل الجامعي، والنقل الخاص ؛ ليلبي الزيادة المستمرة في أعداد الطالبات.	٤.٦٣	٠.٧٣	٤.٤٧	٠.٦٤	١	٨	٤.٥٦	٢
٥١	تفعيل التواصل بين عمادة الكلية ، والشركة المعنية ، والأفراد المعنيين ..أمر ضروري لتحسين الخدمة.	٤.٥١	٠.٥٨	٤.٦٧	٠.٨١	٣	١	٤.٥٢	٣
٥٢	تحتاج عمادة الكلية تقديم مزيد من الجهود للخدمات الإدارية المساندة المتعلقة بخدمة النقل الجامعي ، والنقل الخاص.	٤.٤٤	٠.٨٢	٤.٦١	٠.٦٦	٤	٢	٤.٥٠	٤
٥٣	توفير مواقف مناسبة لسيارات النقل الجامعي ، والنقل الخاص أمام الكلية.	٤.٣٩	٠.٩٤	٤.٥٥	٠.٧٤	٦	٣	٤.٥٠	٤
٥٤	أهمية تطوير وسائل النقل الجامعي ، والنقل الخاص، وتحسينها.	٤.٣٩	٠.٦٧	٤.٥٥	٠.٨٥	٦	٣	٤.٤٩	٦
٥٥	إن أفضل حل لمشكلات النقل هو التوسع في النقل الجامعي الرسمي.	٤.٣٦	٠.٦٧	٤.٤٨	٠.٧٣	٨	٧	٤.٤٦	٧
٥٦	إن أفضل حل لمشكلات نقل العدد القليل من الطالبات؛ هو تفعيل استخدام الحافلات الصغيرة.	٤.٣٣	٠.٧٦	٤.٥١	٠.٦٣	٩	٦	٤.٤٤	٨
٥٧	الاعتماد على النقل الخاص هو أفضل الحلول لمشكلات النقل الجامعي.	٤.٢٦	٠.٦٢	٤.٥٢	٠.٧١	١٠	٥	٤.٤٤	٨
٥٨	توفير استبيانات ؛ لمعرفة مستوى الخدمة ، يجرى توزيعها بشكل دوري ، ويتم دراستها ، وتحليلها.	٤.٤٢	٠.٧٣	١.٣٦	١.٠٦	٢٢.٥٦	٥	٢.٢٧	١٠
	المجموع	٤.٤٤	٠.٧٧	٤.٢٢	٠.٤٧	٢.٧٢		٤.٢٨	

ويمكن ترتيب أبرز الحلول المقدمة من الطالبات بوجه عام من الأعلى للأدنى على النحو الآتي:

- متابعة عمادة الكلية المستجدات ، والمشكلات المتعلقة بالنقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص .

- زيادة عدد سيارات النقل الجامعي ، والنقل الخاص ؛ لتلبية الزيادة المستمرة في أعداد الطالبات.
  - تفعيل التواصل بين عمادة الكلية ، والشركة المعنية ، والأفراد المعنيين ؛ لتحسين الخدمة.
  - تقديم عمادة الكلية مزيداً من الجهود للخدمات الإدارية المساندة المتعلقة بخدمة النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص.
  - توفير مواقف مناسبة لسيارات النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص أمام الكلية.
  - تطوير وسائل النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص ، وتحسينها.
  - التوسع في النقل الجامعي الرسمي.
  - تفعيل استخدام الحافلات الصغيرة ؛ لمواجهة مشكلات نقل العدد القليل من الطالبات.
  - الاعتماد على النقل الخاص هو أفضل الحلول لمشكلات النقل الجامعي.
  - توفير استبانات ؛ لمعرفة مستوى الخدمة ، يجرى توزيعها بشكل دوري ، ويتم دراستها ، وتحليلها.
- التصور المقترح لتطوير خدمات النقل الجامعي ، والنقل الخاص بجامعة شقراء:**

في ضوء ما تم عرضه من تحليل للنتائج المتعلقة بمشكلات (النقل الجامعي ، والنقل الخاص) التي تواجه طالبات جامعة شقراء، ولكي يتم معالجة منظومة نقل الطالبات بالجامعة ، ونُحقق لها الكفاية ، والفاعلية ، والاستثمار الأمثل لمكونات هذه المنظومة ، وعناصرها ؛ فالأمر يستلزم مراجعة اللوائح ، والأنظمة الخاصة بأنشطة النقل، وتعديلها، وتحديثها.

وبناءً على ما سبق ، وفي ضوء نتائج الدراسة الميدانية التي تم التوصل إليها ؛ فيمكن تقديم التصور المقترح الآتي؛ لتطوير خدمات النقل الجامعي ، والنقل الجامعي الخاص بجامعة شقراء ؛ وفقاً للخطوات الآتية:

### أولاً: منطلقات التصور المقترح

ينطلق التصور المقترح المقدم مما يأتي ما أسفر عنه تحليل الكتابات التربوية، والدراسات السابقة. الإفادة من بعض الأنظمة ، والتوجيهات المحلية ، والإقليمية ، والعالمية<sup>١</sup>.

نتائج الدراسة الميدانية ؛ فيما يتعلق بواقع ، ومشكلات خدمات النقل الجامعي للطالبات بكلية العلوم والدراسات الإنسانية بحريملاء جامعة شقراء.

### ثانياً: أهداف التصور المقترح

مواجهة المشكلات التي تعانيها الطالبات اللاتي يستخدمن خدمات النقل الجامعي بنوعيتها. صياغة آلية موحدة للنقل الجامعي تكون بمثابة إطار نظامي موحد ، وشامل ، يقضى على التداخل في الاختصاصات، والمسؤوليات، والحقوق، والواجبات، في إطار سياسة عامة ترسم، وتخطط، وتحكم، وتنظم، وتنسق، وتحقق التكامل بين مختلف وسائل النقل الجامعي المجاني، والخاص.

<sup>١</sup>تم الإفادة من بعض الأنظمة ، والتوجيهات ؛ ومن أهمها ما يأتي:

- شركة تطوير لخدمات النقل التعليمي ، منهجية عمل إدارة ومتابعة النقل المدرسي للعام الدراسي ١٤٣٥/١٤٣٦ هـ .
- وزارة النقل ، لائحة إجراءات وشروط منح التراخيص لمزاولة نشاط النقل المدرسي .
- www.mot.gov.sa/Ar/TKingdom/Specifications/Pages/rules022.aspx
- [https://dot.abudhabi.ae/ar/info/School\\_Transport](https://dot.abudhabi.ae/ar/info/School_Transport) دائرة النقل في أبوظبي متاح في:

### ثالثاً: إجراءات التصور المقترح

#### أ- إجراءات تتعلق بإدارة الجامعة

- ١) إعادة هيكلة خدمة (النقل الجامعي، والنقل الخاص) ؛ لتتماشى مع حجم الطلب عبر إنشاء إدارة مستقلة يكون مرجعها وكيل الجامعة تسمى بـ "إدارة النقل، والحركة".
- ٢) السعي لتصميم هيكل إداري، وتشغيلي لـ "إدارة النقل، والحركة"، وسوف يقدم الباحث هيكلاً تنظيمياً مقترحاً له.
- ٣) مواجهة نقص الخبرة في الأمور الإدارية لمسئولي النقل، ورفع كفاية مستوى الأداء؛ من خلال تفعيل الخطوات الآتية :
  - اختيار عناصر إدارية كفاء لهذه الإدارة، والوحدات التابعة لها بالمحافظات .
  - إلمام العاملين بالإدارة بأصول النقل، وأساليب معالجة المواقف المختلفة.
  - توطيد العلاقة مع أطراف عملية النقل (مشغل النقل الجامعي، والنقل الخاص).
  - الإلمام بلوائح النقل ، وأنظمتها، وأحكامه.
  - التخطيط العلمي السليم لعملية النقل الجامعي ، ووضع خطة واقعية للنقل ، تأخذ بعين الاعتبار الأهداف الأساسية، والفرعية، ووسائل التنفيذ في ضوء عملية النقل، وإمكاناتها المتاحة، ووفق جداول زمنية محددة؛ على أن يراعى عند وضع خطط النقل أن تشترك في وضع هذه الخطط الجهات ذات التأثير المباشر، وغير المباشر بعمليات النقل ؛ ضماناً لسلامة التنفيذ.
  - إيجاد شبكة اتصال قوية، وفعالة بين "إدارة النقل، والحركة"، والعاملين بوحداتها في المحافظات؛ لضمان استمرار تبادل المعلومات والإرشادات ، ودقته، إلى جانب سماع شكاوى



- العاملين، وتعرف مشكلاتهم المختلفة ذات التأثير المباشر في كفايتهم الإنتاجية ، والعمل على حلها.
- وضع نظام رقابي فعال لعمليات النقل في ضوء ظروف التشغيل الحالية ، وبحدود الإمكانيات المتاحة ؛ مما يمكن مسئول "إدارة النقل، والحركة" ، والجهات الرقابية الأخرى من تيسير الخدمة، وزيادة فاعليتها.
- تعرف صعوبات (النقل الجامعي، والنقل الخاص) ، والكشف عن أسبابها ؛ لاتخاذ ما يلزم من إجراءات ؛ لمعالجتها ؛ بما يتلاءم والمتغيرات البيئية الداخلية ، والخارجية التي تؤثر في عملية النقل من جميع نواحيها.
- (٤) تحديد المواصفات الخاصة بالمركبات ، وجميع أجزائها، وتطبيق معايير الرقابة على شركات النقل (الجامعي ، والنقل الخاص) .
- (٥) أن تتأكد "إدارة النقل، والحركة" من تطبيق اللوائح، والأنظمة ؛ بما لا يتعارض مع مهام الجهات الحكومية الأخرى.
- (٦) التوسع في برامج التوعية الهادفة إلى تقليل حوادث المرور، والإصابات الناجمة عنها؛ بالتركيز على اعتبارات السلامة، والأمان في استخدام (النقل الجامعي، والنقل الخاص).
- (٧) تشجيع استخدام النقل الجامعي؛ للإسهام في تحسين السلامة العامة، وتأكيد أن التوجه نحو استخدام النقل الجامعي بدلاً من السيارات الصغيرة الخاصة ؛ يعد واحداً من أبرز أساليب تنظيم الطلب على النقل.
- (٨) تغطية كافية، وعادلة لخدمات النقل الجامعي لكافة المحافظات، والمراكز التي يشملها نطاق الجامعة الإداري ؛ بحيث تتناسب مع التوزيع السكاني.
- (٩) تخصيص أماكن تجمع للحافلات في شمال غرب مدينة الرياض.

١٠) تصميم تطبيق للأجهزة الذكية "مجاني" لتطوير خدمات النقل الجامعي؛ بهدف التواصل بين "إدارة النقل، والحركة"، والمستهدفين من خدماتها، فضلاً عن الإسهام في تحسين مستوى خدمات النقل الجامعي، وتلقى البلاغات، والشكاوي عن أي خلل قد يطرأ على تقديم الخدمة في حال وجود ملاحظات على مستوى الحافلة، أو السائق، وإبداء الرأي في الخدمة، فضلاً عن إتاحة خيار تتبع خط سير الطالبات من قبل ذويهن في أثناء وجودهن في الحافلات.

١١) أن تكون إدارة الكلية (نسائياً) هي المسئولة الأولى عن متابعة الطالبات في أثناء خروجهن، ووجودهن بالحافلة، وأخذ تعهد خطي على من تثبت مخالفتها من الطالبات، وأن تتولى مشرفة نقل الطالبات متابعتهم في أثناء الخروج، وركوب الحافلة.

**ب- إجراءات تتعلق بالشركة المشغلة للنقل الجامعي/ والمؤسسات المشغلة للنقل الخاص**

١) تحسين صورة خدمات (النقل الجامعي، والنقل الجامعي الخاص)؛ بزيادة معدلات التقاطر، وتقليل زمن الانتظار، وتحديث وسائل النقل الحالية؛ مما يزيد ثقة الطالبات في الخدمة المقدمة لهن.

٢) التزام تركيب أجهزة التتبع GPS TRACKER لجميع مركبات (النقل الجامعي، والنقل الخاص)؛ لتحديد أماكنها، وتحديد سرعاتها، وفترات التوقف.

٣) كتابة اسم الكلية/ الجامعة، رقم الحافلة، خط سيرها المعتمد، التحذير من الوقوف المتكرر.

٤) تقوم الشركات المشغلة لـ (النقل الجامعي، والنقل الخاص) بتدريب مراقبين، وتأهيلهم؛ لإجراء فحوص على وسائل النقل المختلفة، ومطابقتها للمواصفات، فضلاً عن مراقبة التزام السائقين عدد

- ساعات القيادة ، والتأكد من اتباع السلامة ، والأمان عند قيادة وسائل النقل ، أو تشغيلها.
- (٥) تأكيد عدم تشغيل حافلات غير مطابقة للمواصفات المقررة من الجامعة.
- (٦) التأكد - بصورة دائمة - من صيانة الحافلات ، وبقائها متوافقة مع معايير السلامة، والمواصفات الفنية المعتمدة.
- (٧) عدم تعيين أي سائق حافلة ما لم يكن حاصلًا على تصاريح من إدارة النقل ، والحركة بالجامعة.
- (٨) عدم تحميل طالبات أكثر من عدد المقاعد.
- (٩) عدم استخدام الحافلات لنقل أي شريحة من الركاب غير الطالبات خلال اليوم الدراسي.
- (١٠) التنسيق مع الكليات ؛ لضمان عدم تجاوز زمن الرحلة في الاتجاه الواحد ساعة و ١٥ دقيقة من نقطة الانطلاق حتى نقطة الوصول النهائية.
- (١١) تأمين حافلات لنقل الطالبات إلى وجهتهن في حال تعطل الحافلة ، أو تعرضها إلى حادث خلال مدة لا تتجاوز ساعة واحدة.

### ج- إجراءات تتعلق بالسائقين (النقل الجامعي / الخاص)

- (١) وضع المعايير، والشروط الخاصة بالحصول على رخص القيادة، وإجراءات الفحص الطبي، والاختبارات الخاصة بالسائقين.
- (٢) عقد دورات تدريبية، وتأهيلية للسائقين، تتضمن أساليب القيادة السليمة ، وتعرف آلية التعامل مع المواقف المختلفة ، فضلاً عن أساليب التعامل مع الطالبات ؛ بما يتناسب مع عادات المجتمع، وتقاليده.
- (٣) وضع دليل للسائق يوضح ما يلي: مهام السائق ، المحظورات (استخدام الهاتف النقال في أثناء القيادة ، عدم فتح باب الحافلة إلا

عند الوقوف تمامًا) ، آلية التعامل مع بعض الحالات الطارئة (سلوك من الطالبات، حالات مناخية ، حوادث سير)، وصف بعض الحالات ، ووضع دليل للإجراءات التي يجب أن تتخذ.

٤) الأخذ بعين الاعتبار بعض الإجراءات؛ ومنها: منع غير السعوديين من العمل في نقل الطالبات من قبل الشركة المتعهدة بعملية النقل بالجامعة، وضبط المخالفات السلوكية، أو المرورية؛ من حيث السرعة، وإبلاغ المتعهد بتلك المخالفات، والتأكد من وجود محرم مع السائقين في أثناء نقل الطالبات، وقصر قيادة تلك الحافلات لمن تتجاوز أعمارهم الأربعين عاما حسب العقد، ويجب أن يتحلى قائد تلك الحافلات بالسيرة الحسنة، والأخلاق الحميدة، وإجراء الفحص اليومي للحافلات قبل قيادتها لنقل الطالبات، والتأكد من خلو مداخل الحافلة، ومخارجها، وممراتها؛ بما في ذلك مخارج الطوارئ ؛ من أي عوائق قبل مباشرة العمل، وعدم السماح لأي طالبة بالنزول في أي نقطة غير المكان المخصص لنزولها إلا بتوجيه خطي من الكلية.

#### رابعاً: تطوير الهيكل التنظيمي الخاص بخدمات النقل الجامعي

##### أ- الوضع الحالي للهيكل التنظيمي القائم

أنشئت إدارة نقل الطالبات في السنوات الأولى لافتتاح الجامعة عام ١٤٣١هـ ، وكانت ترتبط بوكيل الجامعة، ومع تطور الجامعة وزيادة الأعباء الملقاة عليها ، نُقل ارتباط الإدارة إلى عمادة شؤون الطلاب في عام ١٤٣٣هـ، وفي عام ١٤٣٦ نُقل ارتباط الإدارة إلى وكيل الجامعة ، ومما يلاحظ أنه لا يوجد أي معلومات عن إدارة نقل الطالبات في موقع الجامعة ، ولا وسيلة التواصل معها.

##### ب الهيكل التنظيمي المقترح

من خلال تحليل عملية النقل الجامعي بجامعة شقراء ، وللعمل على مواجهة المشكلات التي ترتب عليها ضعف خدمة النقل الجامعي ؛ يمكن تقديم مخطط لهيكل تنظيمي مقترح ؛من شأنه أن يسهم في تطوير خدمات النقل الجامعي بنوعيه . وينطلق هذا الهيكل التنظيمي المقترح من نتائج الدراسة الميدانية، ومن أهمية التنظيم الإداري ؛كوسيلة تساعد في "تحديد الأعمال اللازمة لتحقيق أهداف المؤسسة ، وتنظيمها في إدارات، وأقسام، ووحدات، ومستويات؛في ضوء تحديد العلاقات التي يمكن أن تنشأ بين الأعمال ،والقائمين عليها على كافة المستويات،وفي كل الاتجاهات "١ ، فضلاً عن تحديد المسؤوليات المطلوبة لأداء المهام؛ لتحقيق الأهداف على أكمل وجه ٢ ؛ بما يؤديه ذلك من دور رئيس في دمج الموارد البشرية ، والمادية ؛ من خلال هيكل رسمي يبين المهام ، والسلطات ؛ كأحد متطلبات نجاح المنظمات .

وتهدف الهياكل التنظيمية إلى رسم حدود العلاقات بين الأفراد ، والإدارات التي يحددها القائمون على المنظمة عبر تحديد مهام كل منهم ،واجباته، وصلاحياته ، ووضع الشخص المناسب في المكان المناسب ؛ لضمان تحقيق المنظمة أهدافها ، مع ملاحظة أنه لا بد من الإشارة إلى أن الحاجة إلى التنظيم لا ترتبط بمدة ، ولا مرحلة ؛ بل يلجأ إليها كلما تطلب الأمر ٣ .

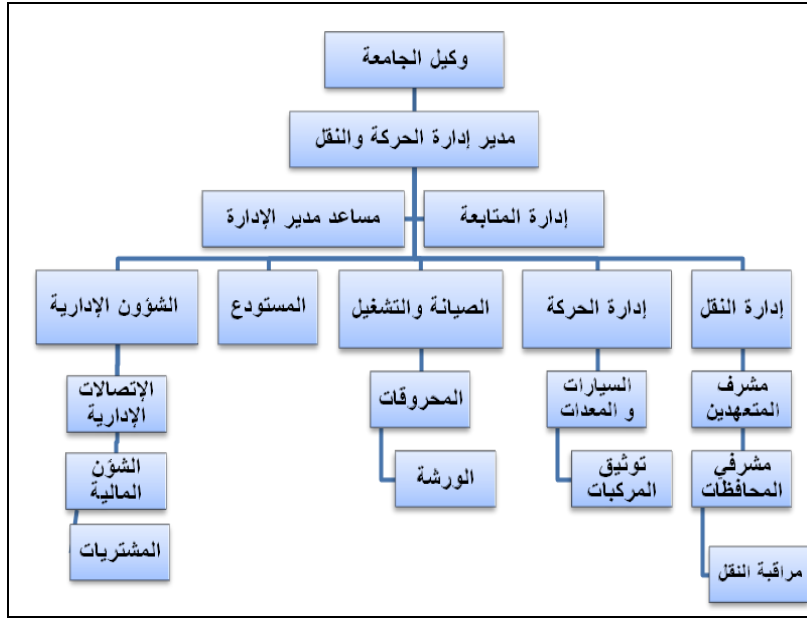
كما أن رفع كفاية نظام النقل الجامعي ، وفاعليته لا يقتصر على تشييد نظام جديد عالي الكلفة؛ بل يمكن تحقيقه ؛ من خلال تحسين أداء الإدارة الحالية؛ وهو هدف تلك الدراسة ؛ والذي يتمثل فيما يأتي:

١ أحمد رشيد. ١٩٧٤. نظرية الإدارة العامة . ط٣ ، دار المعارف ، القاهرة ، ص ١٤٥ .

٢ سيد الهواري. ١٩٧٣. الإدارة: الأصول والأسس العلمية . ط٥ ، مطبعة نهضة مصر ، القاهرة ، ص ٢٦٣ .

٣ أحمد رشيد ؛ مصدر سابق . ص ١٤٩ .

- ١- دمج الإدارة : عبر دمج إدارة النقل ، وإدارة الحركة في إدارة واحدة باسم ( إدارة النقل، والحركة ).
- ٢- الهيكل التنظيمي المقترح لإدارة النقل، والحركة: يقدم الباحث الهيكل التنظيمي الآتي لإدارة النقل، والحركة.



- ٣- الارتباط التنظيمي للإدارة: ترتبط بوكيل الجامعة .
- ٤- الهدف العام لإدارة النقل، والحركة: توفير خدمات الحركة، والنقل لجميع الوحدات الإدارية بالجامعة، وكلياتها حسب الأنظمة ، فضلاً عن تأمين نقل الطالبات طبقاً للتعليمات المنظمة.
- ٥- مهام إدارة النقل، والحركة: إعداد الخطط السنوية، والخمسية لنشاطات الإدارة، ومتابعة تنفيذها بعد اعتمادها.

- تحديد احتياجات الجامعة، وكلياتها من وسائل النقل المختلفة ؛ بالتنسيق مع الوحدات الإدارية ذات العلاقة ، والعمل على متابعة توفيرها .
- إدارة حركة وسائل النقل المختلفة التابعة للجامعة، وتلبية جميع طلبات الوحدات الإدارية من خدمات النقل.
- الإشراف على أعمال المقاول المتعهد بنقل الطالبات، وإعداد التقرير الشهري عن أدائه؛ لصرف مستحقاته.
- تحديد برامج الصيانة الدورية لوسائل النقل، ومتابعة تنفيذها .
- متابعة عمليات الفحص الدوري لوسائل النقل.
- الإشراف على ورشة صيانة السيارات، وتنظيم العمل بها ، ووضع خطط لإجراء أعمال الصيانة الدورية، والطارئة؛ بما يؤدي إلى الاستفادة الكاملة من السيارات، وحسن سير العمل، وتلافي حدوث أي عطل، أو تلف.
- الإشراف على السائقين، ومراقبة أعمالهم، وتوجيههم، والعمل على رفع مستوى أدائهم.
- متابعة تجديد رخص السيارات، و المعدات، وسداد الرسوم المستحقة في مواعيدها .
- منح تصاريح مواقف السيارات في مباني الجامعة .
- تأمين احتياجات وسائل النقل من المحروقات، والزيوت، والمواد الاستهلاكية الأخرى.
- التأمين على وسائل النقل، ومتابعة إنهاء إجراءات الحوادث.
- استكمال إجراءات رخص السير لوسائل النقل، وتجديدها.
- تحديد احتياجات الإدارة من القوى العاملة، والأجهزة، والمواد، ومتابعة تنفيذها .

- تحديد الاحتياجات التدريبية لموظفي/ موظفات الإدارة ؛ لترشيحهم للبرامج التي تلبي تلك الاحتياجات.
- إعداد تقارير دورية عن نشاطات الإدارة ، وإنجازاتها، ومقترحات تطوير العمل بها ، ورفعها إلى وكيل الجامعة.
- تحديد احتياجات الجامعة من : السيارات والمعدات، وحافلات نقل الطالبات، وخدمات الطلاب، وتحديد حاجة الإدارة من الموظفين : إداريين وفنيين وسائقين ، وإعداد خطة إحلال سنوية لسيارات الجامعة ، ومعداتها حسب أعمارها الافتراضية ، ووفقاً للواقع الفعلي.
- إعداد التقرير السنوي لإنجازات الإدارة ، والمعوقات ، والحلول المقترحة لها.

### ج- الخدمات المقدمة من إدارة النقل، والحركة

- ١ - نقل طالبات كليات الجامعة من مقر سكنهن إلى الجامعة ذهاباً، وإياباً.
- ٢- نقل طالبات كليات الجامعة للتدريب الميداني في المستشفيات، والجامعات، والمراكز المتخصصة.
- ٣- نقل الطالبات، وأعضاء هيئة التدريس، ومنسوبي الجامعة ، ومنسوباتها ؛ لحضور المؤتمرات، والندوات، والزيارات ، والمشاركة في الفاعليات، وخدمة المجتمع داخل الجامعة، وخارجها.

### خامساً: توصيات عامة للحد من المشكلات الخاصة بالنقل الجامعي

- أهمية تفعيل دليل السلامة المرورية المنبثق من هذه الدراسة، الذي يشمل بعض المواصفات، والعناصر الواجب مراعاتها في عملية النقل ، والتي تم فيها الاستفادة من بعض التجارب المحلية، والخليجية، والعالمية.



- لعل من الصعب تحديد مواقف لحافلات (النقل الجامعي/الخاص) ؛ لضيق المساحة الخارجية الموجودة أمام الكليات ، إلا أن أقل ما يمكن فعله هو تنظيم تلك المواقف بقدر الإمكان .
- تنسيق إدارة الجامعة مع وزارة النقل والجهات المختصة ؛ للعمل على تخفيض رسوم النقل الخاص ، وأن يتم مراعاة تناسب التعريفه ، وعدم زيادتها؛ حيث إن تقليل التعريفه سوف يجذب حجم طلبٍ عاليًا يمكن أن يعوض التكلفة ، ووضع آلية مناسبة ؛ لمتابعة جميع اشتراطات تشغيل النقل الخاص .
- إجراء دراسة ميدانية عن السمات الشخصية التي ينبغي أن تتوفر في سائق حافلات نقل الطالبات، وعلاقة ذلك بفاعلية هذه الخدمة.
- استطلاع رضا الطالبات ؛ من خلال الاتصال بعينات عشوائية من الكليات بشكل مستمر ؛ للتأكد من جودة عمل السائقين ، ومن نظافة الحافلات ، وجودتها.
- يجب على الطالبات تقديم طلب خدمة النقل الجامعي ؛ من خلال تعبئة النموذج المعتمد إلكترونياً في موقع الجامعة.
- الاطلاع على الإجراءات المتبعة في خدمة (النقل الجامعي، والنقل الخاص) .
- التزام مواعيد الحافلات ذهاباً ، وانصرافاً.
- تتحمل الطالبة مسؤولية الأضرار الناجمة عن أعمال التخريب/ أو الضرر المتعمد لوسائل النقل.
- في حال وجود أي مشكلة ، أو شكوى يرجى عدم توجيهها إلى السائق ؛ بل يجب التواصل مع موظفة خدمة النقل بالكلية.
- يجب التواصل مع قسم المواصلات عبر البريد الإلكتروني في حال رغبة الطالبة في تغيير جدولها الزمني.

- أخذ موافقة مسبقة من ولي أمر الطالبة ؛ للتعامل مع أي حالة طارئة ؛ بما يتناسب مع الموقف.

### المصادر والمراجع

١. الأشعري، أحمد. ١٤٢٨. **الوجيز في طرق البحث العلمي**، ط ١، خوارزم العلمية للنشر والتوزيع، جدة.
٢. بالحارث، توفيق. ٢٠٠٨. **مساهمة النقل الجماعي في حل مشاكل المدن العربية، الندوة العلمية حول النقل الجماعي والحل**



٩. الخالدي، هدى. ٢٠٠٥. تقييم كفاءة شبكة النقل في منطقة المحمودية، رسالة ماجستير غير منشورة ، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا ، جامعة بغداد .
١٠. دائرة النقل في أبوظبي متاح في: [https://dot.abudhabi.ae/ar/info/School\\_Transport](https://dot.abudhabi.ae/ar/info/School_Transport)
١١. رشيد ،أحمد .١٩٧٤. نظرية الإدارة العامة . ط ٣ ، دار المعارف ، القاهرة .
١٢. زعزوع، ليلي صالح ، ١٩٩٨، نقل المرأة بالحافلات الخاصة في جدة دراسة تطبيقية في جغرافية النقل الاجتماعي على طالبات جامعة الملك عبد العزيز ، ندوة وزارة المواصلات الأولى ٢٥٢٧/٧/١٩٤١هـ.
١٣. زعزوع، ليلي صالح ، ٢٠٠٤ ، رحلة المرأة اليومية للعمل في جدة دراسة تطبيقية على النساء العاملات في قطاع التعليم في جدة ، دار العربية للعلوم ، بيروت.
١٤. السيد ، فؤاد البهي، ١٩٩١، علم النفس الإحصائي وقياس العقل البشري ، دار الفكر ، لبنان.
١٥. شركة تطوير لخدمات النقل التعليمي ، منهجية عمل إدارة ومتابعة النقل المدرسي للعام الدراسي ١٤٣٥/١٤٣٦هـ.
١٦. عبيدات، نوقان ، وكايد عبد الحق، وعبد الرحمن عدس. ٢٠٠٥. البحث العلمي: مفهومه وأدواته وأساليبه . عمان دار الفكر، الأردن.
١٧. العساف، حمد ، وحمد صالح .١٩٩٥. المدخل إلى البحث في العلوم السلوكية الرياض : شركة العبيكان للطباعة والنشر، المملكة العربية السعودية.

١٨. عطيفة، حمدي. ٢٠١٤. **منهجيات البحث العلمي في التربية وعلم النفس**، دار النشر للجامعات، القاهرة، ص ٢٦٨.
١٩. علام ، صلاح الدين . ٢٠٠٦. **القياس والتقويم التربوي والنفسي؛ أساسياته وتطبيقاته وتوجيهاته المعاصرة** ، دار الفكر العربي، ط٥، القاهرة .
٢٠. علام، أحمد عبد السميع. ٢٠٠٩. **علم اقتصاديات النقل، الناشر مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة ١، الاسكندرية، مصر.**
٢١. العلوان ، أمير ، ٢٠١٣، مدى توافر المعايير التخطيطية في مراكز النقل العام ومحطاته داخل المدن بالمملكة العربية السعودية : دراسة ميدانية تحليلية ، **مجلة العلوم الاجتماعية** ، جامعة الكويت ، المجلد ٤١ العدد ٢ .
٢٢. عليوي ، يونس، ٢٠٠٩، مشكلة النقل بين مناطق سكن الطلبة وموقع جامعة الأنبار، **مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإنسانية**، المجلد الرابع، العدد الثالث، أيلول .
٢٣. فهمي، محمد. ٢٠٠٥. **الإحصاء بلا معانات: المفاهيم والتطبيقات باستخدام برنامج SPSS** ، معهد الإدارة العامة، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص ٥٩.
٢٤. القحطاني، سالم ، وأحمد العامري، ومعدى آل مذهب، وبدران العمر. ٢٠٠٤. **منهج البحث في العلوم السلوكية** : مع تطبيقات على SPSS ، المطابع الوطنية الحديثة، الرياض ، المملكة العربية السعودية .
٢٥. كلية التربية في عفيف بلا حافلات لنقل الطالبات، **جريدة الرياض** ، الأربعاء ٢٥/١١/١٤٣٦هـ ٩ /٩/٢٠١٥م ، العدد ١٧٢٤٣. متاح في : [www.alriyadh.com/1080859](http://www.alriyadh.com/1080859)

٢٦. كنفاني، أديب ( ٢٠٠٠ ) استراتيجيات تكامل استخدام الأراضي وتخطيط النقل . ورقة عمل مقدمة في ورشة عمل نحو تطوير نظام نقل عام آمن وفعال في مدينة الرياض: التحديات والفرص المتاحة، التقرير الفني ، ٢٣٢٥ أكتوبر ٢٠٠٠م. الرياض.

٢٧. مجلس الشورى ، متاح في :

[www.shura.gov.sa/wps/wcm/connect/ShuraArabic/Internet/Home](http://www.shura.gov.sa/wps/wcm/connect/ShuraArabic/Internet/Home)

٢٨. مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات، متاح في <http://www.cdsi.gov.sa>.

٢٩. المقري، محمد ، عامر المطير، رشود الخريف . ١٩٩٦ . تقويم تجربة النقل الجماعي لخدمة النقل المدرسي للطالبات في شمال مدينة الرياض، الدارة ، العدد ٢ السنة ٢٢ ١٤١٧ هـ .

٣٠. منصور، حمادة فريد. ١٩٩٨ . مقدمة في اقتصاد لنقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الاسكندرية، مصر.

٣١. هاي، ويليام و. ١٩٩٩. مقدمة في هندسة النقل، ترجمة سعيد القاضي وأنيس التتير، مطابع جامعة الملك سعود.

٣٢. الهواري ،سيد . ١٩٧٣. الإدارة: الأصول والأسس العلمية . ط ٥ ، مطبعة نهضة مصر ، القاهرة ،ص ٢٦٣ .

٣٣. وزارة التعليم " مركز إحصاءات التعليم العالي " متاح في : <http://he.moe.gov.sa/ar/Ministry/DeputyMinistryforPlanningandInformationaffairs/HESC/Ehsaat/Pages/default.aspx>

٣٤. وزارة النقل ، لائحة إجراءات وشروط منح التراخيص لمزاولة نشاط النقل المدرسي. [www.mot.gov.sa/Ar/TKingdom/Specifications/Pages/rules022.aspx](http://www.mot.gov.sa/Ar/TKingdom/Specifications/Pages/rules022.aspx)

٣٥. مجلس الوزراء السعودي ، ١٤٣٢١٠٢٢ هـ متاح في :  
<https://boe.gov.sa>
٣٦. وكالة الأنباء السعودية "واس" ٢٠١٥/٠٩/١٣ متاح في :  
[/www.spa.gov.sa](http://www.spa.gov.sa)  
<https://www.mot.gov.sa/Ar/FutureTransport/Pages/NTS.aspx>
37. Al Naser, Nada B. and Yaser E. Hawas. 2012. Assessment of Traffic Safety Performance of School Buses in UAE. **IACSIT International Journal of Engineering and Technology**, Vol. 4, No. 2, April 2012.
38. Andreson, w. 1995 . Satisfaction with Public Services: The case of public transporation, **The Journal of Services Marketing**. vol. 9 no. 5 .
39. Baker R. & siryk, b.1984. measuring adjustment to college. **Journal of counseling psychology**, 33 (1) .
40. Best, J.W.,1981, **Research in Education** , 4th ed, **Englewood, cliffs, N. Prentice Collins, H.W.**, Jphansen, J.H, and Johnson ,J .A., 1976 , Educational Measurement and Evaluation A work text , 2nd ed , New York , Scott Freeman.
41. Black, J. 1991. **Urban Transportation Planning. The Johns Hopkins University Press**, Baltimore, Maryland, USA.
42. Buddy,Pullen, , and Carol Pitts. 1995. **Our study concludes: we can do it better school administrator**, v52, N. 10 .
43. Chowdhury, Islam Rabiul; Mohammed S; Sarker, Mohammad Sumann; Ahmed, Salauddin. 2014, Measuring customer's Satisfaction On Bus



- Transportation. **American Journal of Economics and Business Administration** 6.1.
44. First International Conference for School Transportation ,**Riyadh, October 8, 2012.**
45. Green, Judith et al., (2014) **On the buses: a mixed method evaluation of the impact of free bus travel for young people on the public health** , Public Health Research, No. 2.1.
46. Kopp, J, Moriarty, Joseph, and Pitstick, Mark, (2006). Transit Attractiveness: Systematic Approach to Transit Performance Measurement. Transportation Research Record: **Journal of the Transportation Research Board.**
47. May, Anthony & Gregory Marsden. 2010. **Urban transport and mobility** , International transport forum. Avilbel at : [www.Internationalforum.org](http://www.Internationalforum.org)
48. Mees, P. J Stone, M Imran and G Nielsen. 2010. Public transport network planning: a guide to best practice in NZ cities, **NZ Transport Agency research report, 396.**
49. **National Research Council**, 2000:211223
50. Nudel, Martha .1993. The Schedule Dilemma. **American School Board Journal**, v. 180, n.11.
51. Page, Paul R.; Davis, Lloyd D. 1994. leave the driving to us, **American School Board Journal**, v**181 n.11.**
52. Rodriguez, d. 2002. Urban Transport, **Environment and Equity in Formal Transport in Developing Countries**, American Planning Association, vol.68.no.4,76.

53. Rohani, M.M., Wijeyesekera, D.C.,and Karim, A.T.A. (2013). **Bus Operation, Quality Service and The Role of Bus Provider and Driver. Procedia engineering**, Vol. 53.
54. Rugayah Hashima, Shireen Harona, **Sabariah Mohamadb, and Farihah Hassana 2013. Assessment of Campus Bus Service Efficacy: An application towards green environment. Asia Pacific International Conference on EnvironmentBehaviour Studies .University of Westminster, London, UK, 46 September 2013.**Availableat:  
[www.versys.uitm.edu.my/prisma/view/viewPdf.php?pid=32709](http://www.versys.uitm.edu.my/prisma/view/viewPdf.php?pid=32709)
55. Thompson, g. & Jeffery, b.2006. explaining variation in transit ridership change in u. s. metropolitan areas between 1996 and 2000 a multivariate analysis, trb 85 th . annual meeting. **January 2006. Washington. D.c .**
56. Webster, F. V. and Bly, P. H. 1980.**The Demand for Public Transport Report of the international collaborative study on the Factors Affecting Public Transport Patronage (TRRL).**