

بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة أم القرى

كلية التربية بمكة المكرمة
الدراسات العليا

نموذج رقم (٨)

إجازة اطروحة علمية في صيغتها النهائية
بعد اجراء التعديلات المطلوبة

الاسم (رباعي) : سمير ابراهيم محمد خليفة
الاطروحة مقدمة لنيل درجة الماجستير
القسم : الادارة التربوية والتخطيط
التخصص : الادارة التربوية والتخطيط

عنوان الاطروحة : (فاعلية وسائل النقل في القطاع التعليمي للبنين)

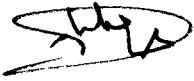
الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وعلى آله
وصحبه أجمعين وبعد ،،

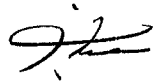
فبناء على توصية اللجنة المكونة لمناقشة الاطروحة المذكورة عاليه والتي تمت
مناقشتها بتاريخ ١٤١٢/٥/٢٤ هـ بقبول الاطروحة بعد اجراء التعديلات
المطلوبة ، وحيث قد تم عمل اللازم .

فان اللجنة توصي باجازة الاطروحة في صيغتها النهائية المرفقة كمتطلب
تكميلي للدرجة العلمية المذكورة اعلاه والله الموفق ،،

أعضاء اللجنة

المشرف
الاسم : د. جويير ماطر الثبتي
مناقش من القسم
الاسم : د. سهيل حسن قاضي
مناقش من خارج القسم
الاسم : د. حامد عمر البار

التوقيع : 

التوقيع : 

التوقيع : 

يعتمد ،، رئيس قسم الادارة التربوية والتخطيط

د. عبد الله الحميدي



* يوضع هذا النموذج أمام الصفحة المقابلة لصفحة عنوان الاطروحة في كل نسخة .

المملكة العربية السعودية
وزارة التعليم العالي
جامعة أم القرى
كلية التربية
قسم الإدارة التربوية والتخطيط



٣٠١٠٢٠٠٠٠٠١٨٦٣

فاعلية وسائل النقل في القطاع التعليمي للبنين

إعداد الطالب

سمير ابراهيم خليفة

إشراف الدكتور

جويبر ماطر الشبيتي

دراسة مقدمة الى قسم الادارة التربوية والتخطيط في كلية
التربية جامعة أم القرى كمتطلب تكميلي لنيل درجة
الماجستير في تخصص الادارة التربوية والتخطيط

الفصل الدراسي الثاني ١٤١١ هـ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله تعالى :
﴿والخيل والبغال والحمير
لتركبوها وزينة ويخلق ما لا
تعلمون﴾

صدق الله العظيم

سورة النحل : الآية (٨)

ملخص الرسالة

عنوان هذه الرسالة هو : « فاعلية وسائل النقل في القطاع التعليمي للبنين » لذلك جاء التساؤل الرئيسي لمشكلة البحث على النحو التالي :

مامدى فاعلية نقل الطلاب بواسطة النقل العام أو النقل الخاص ، وتهدف هذه الدراسة الى التعرف على واقع نقل الطلاب وكيفيته والتعرف على مدى فاعلية نقل الطلاب بالنقل العام مقارنة بفاعلية نقل الطلاب بالنقل الخاص من حيث الفوائد والتكاليف كما تهدف الدراسة الى الوصول الى نتائج تمكن الباحث من وضع توصيات ومقترحات تتعلق بوسيلة النقل ذات الفاعلية المثلى في نقل الطلاب .

ومن أجل ذلك أجرى الباحث دراسة ميدانية كانت اداتها الاستبانة كوسيلة للحصول على المعلومات وقد بلغ حجم مجتمع الدراسة ٢٠٧ ولي أمر من أولياء أمور الطلاب .
وقد استخدم الباحث منهج الانحدار المتعدد ومنهج تحليل المنفعة للوصول الى نتائج الدراسة والتي من أهمها :

- ١ - ان جميع أهداف وسائل النقل (العام والخاص) التي شملتها الدراسة مهمة لدى أولياء الأمور من وجهة نظرهم وأن درجة تحقق هذه الأهداف عالية جدا ايضا من وجهة نظر أولياء الأمور .
- ٢ - ان التكلفة تؤثر على أهمية الهدف كما انها تؤثر على درجة تحقق الهدف وهذا يعتبر من البديهي إذ أن التكلفة قد تزيد كلما زاد تحقق الهدف وكلما زادت أهمية الهدف .
- ٣ - ان العلاقة بين التكلفة والأهداف سواء من ناحية الأهمية أو درجة التحقق علاقة تفاعلية بمعنى أنه قد تزيد التكاليف اذا شعر أولياء الأمور أن الأهداف قد تحققت وقد يزيد تحقق الأهداف بزيادة التكلفة .
- ٤ - اذا تم تقييم نظام المواصلات أو النقل وفاعليته في اطار تحقيقه للأهداف يتضح لنا أن وسائل النقل العام والخاص فعالة من وجهة نظر أولياء الأمور .
وفي الختام توصل الباحث للعديد من التوصيات كان من أهمها مايلي :
- أ - لقد أظهرت الدراسة أن جميع أهداف وسائل النقل التي شملتها الدراسة مهمة لدى أولياء الأمور وقد تحققت بدرجة عالية ، لذا فان الباحث يوصي بأن يؤخذ في الاعتبار عند اختيار وسيلة النقل المناسبة والفعالة الأهداف التي يرغب أولياء الأمور تحقيقها من وسيلة النقل المناسبة لهم .
- ب - لقد أظهرت الدراسة أن التكلفة مؤشر مهم في أهمية الهدف كما أنها مؤشر مهم على درجة تحقق الهدف ، لذا فان الباحث يوصي بأن يؤخذ في الاعتبار عند اختيار وسيلة النقل المناسبة والفعالة عنصر التكلفة والتي لا بد وأن تتناسب مع دخل أولياء الأمور .

يعتمد

عميد كلية التربية

المشرف على الرسالة

إعداد الطالب

د . هاشم بكر حريوي

د . جويبر هاطر الشبتي

سمير ابراهيم خليفة

الإهداء

الى والدي الكريمين . . .

الى زوجتي وأولادي

أهدي ثمرات هذا الجهد المتواضع

الباحث

الشكر والتقدير

أشكر الله العلي العظيم وأحمده الذي هداني بعونه وتوفيقه لانجاز هذه الدراسة وان أقل مايجب علي أن اسطره في مقدمة هذه الدراسة كلمات الشكر المتواضعة هذه تقديرا مني وعرفانا بالجميل الذي أسداه لي كل من ساهم معي في انجاز هذا العمل .

وأخص بالشكر سعادة الدكتور جوبير ماطر الثببتي المشرف على الرسالة فهو قد قدم لي الكثير من وقته وجهده ومتابعته المثمرة ونصائحه العديدة لانجاز هذه الدراسة ، فقد كان لي مرشداً ومعيناً بعد الله في جميع مراحل إعداد هذا البحث . كما أخص بالشكر كل من الدكاترة الأفاضل بجامعة أم القرى بمكة المكرمة وهم :

د . هاشم بكر حريري

د . حسن علي مختار

د . مسعود القرشي

د . فوزي بنجر

د . محمد عايد النجار

د . ناصر عبد الله الصالح

لما قدموه لي من ملاحظات طيبة حول خطة البحث ومناقشة الرسالة ، فقد استفدت كثيراً من ملاحظاتهم وتوجيهاتهم القيمة .

كما أتقدم بالشكر والعرفان بالجميل الى أساتذتي أعضاء هيئة التدريس بجامعة أم القرى بمكة المكرمة الذين قاموا بتحكيم الاستبانة فقد استفدت كثيراً من توجيهاتهم وملاحظاتهم .

كما لايفوتني أن أشكر الأخوة منسوبي الحاسب الآلي بجامعة أم القرى وعلى الأخص الأستاذ عادل عبد الحي والاستاذ بختيار لما بذلوه من جهد في تحليل البيانات ومعلومات الدراسة في الحاسب الآلي .

الباحث

فهرس الموضوعات

الموضوع	رقم الصفحة
ملخص الرسالة	أ
الاهداء	ب
شكر وتقدير	ج
الفهرس	د - و
قائمة الجداول	ز - ل
قائمة الملاحق	م
الفصل الأول (خطة البحث)	
المقدمة (١)	١ - ٤
مشكلة البحث (٢)	٥
تساؤلات الدراسة (٣)	٥
أهمية الدراسة	٦
أهداف الدراسة	٦
حدود الدراسة (٤)	٦
مصطلحات الدراسة ٧	٧
الفصل الثاني	
الدراسات السابقة	٨
عرض الدراسات	٩ - ١٧
مناقشة الدراسات السابقة وعلاقتها بالدراسة الحالية	١٨ - ١٩
الاطار النظري	٢٠

الموضوع	رقم الصفحة
تمهيد	٢٠
مفهوم الفاعلية	٢١ - ٢٢
معايير قياس الفاعلية للمنظمة أو الشركة التي تقدم خدمة للمجتمع	٢٣
نظرية تعدد الأهداف والتعارضات	٢٤ - ٢٥
نظرية الوظيفة الاجتماعية	٢٥ - ٢٦
تطور النقل وأهميته	٢٦
تمهيد	٢٦ - ٢٧
النقل المدرسي	٢٨
وسائل النقل الحالية المستخدمة في النقل المدرسي	٢٨
النقل العام	٢٨ - ٣١
إجراءات رفع كفاءة النقل العام	٣١ - ٣٤
واقع استخدام النقل العام في المملكة للنقل المدرسي	٣٥ - ٣٦
مامدى الاحتياج الى النقل العام في نقل الطلاب	٣٧ - ٣٩
كيفية تأمين خدمات النقل المدرسي بواسطة النقل العام	٣٩ - ٤٠
النقل الخاص	٤٠ - ٤٤
الفصل الثالث	
منهج الدراسة واجراءاتها ➤	٤٦
منهج الدراسة	٤٦ - ٤٨
أداة البحث (الاستبانة)	٤٨ - ٥٠

الموضوع	رقم الصفحة
طريقة بناء الاستبانة	٥٠
صدق الاستبانة	٥٠
الاستبانة في صورتها النهائية	٥١
ثبات الاستبانة	٥١
مجتمع الدراسة	٥١
تطبيق الاستبانة	٥١ - ٥٢
الفصل الرابع	
عرض وتحليل البيانات الاحصائية	
عينة الدراسة	٥٤
مجتمع الدراسة	٥٥
البيانات الاحصائية	٥٥ - ١٨٦
الفصل الخامس	
النتائج ٥	١٨٨ - ١٩٢
التوصيات	١٩٣ - ١٩٤
المقترحات	١٩٥
الملاحق	١٩٦ - ٢١٠
المراجع ٥	٢١١ - ٢١٥

قائمة الجداول

الصفحة	موضوع	رقم
٥٥	جنسية أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون النقل العام في نقل أبنائهم	١
٥٦	مهنة أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون النقل العام في نقل أبنائهم	٢
٥٧	عمر أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون النقل العام في نقل أبنائهم	٣
٥٨	رواتب أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون النقل العام في نقل أبنائهم	٤
٥٩	عدد أبناء أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون النقل العام في نقل أبنائهم	٥
٦٠	جنسية أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون الليموزين في نقل أبنائهم	٦
٦١	مهنة أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون الليموزين في نقل أبنائهم	٧
٦٢	عمر أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون الليموزين في نقل أبنائهم	٨
٦٣	رواتب أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون الليموزين في نقل أبنائهم	٩
٦٤	عدد أبناء أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون الليموزين في نقل أبنائهم	١٠
٦٥	جنسية أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون السائق الخاص في نقل أبنائهم	١١
٦٦	مهنة أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون السائق الخاص في نقل أبنائهم	١٢
٦٧	عمر أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون الليموزين في نقل أبنائهم	١٣
٦٨	رواتب أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون السائق الخاص في نقل أبنائهم	١٤
٦٩	عدد أبناء أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون السائق الخاص في نقل أبنائهم	١٥
٧٠	جنسية أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل أبنائهم	١٦
٧١	مهنة أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل أبنائهم	١٧

رقم	موضوع	الصفحة
١٨	عمر أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل أبنائهم	٧٢
١٩	رواتب أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل أبنائهم	٧٣
٢٠	عدد أبناء أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل أبنائهم	٧٤
٢١	نتائج تحليل التكرارات لأهمية أهداف وسيلة النقل العام وقيمة المتوسط والمنوال لهذه الأهداف	٧٩
٢٢	نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل العام ودرجة المتوسط والمنوال	٨٤
٢٣	نتائج تحليل التكرارات لأهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) وقيمة المتوسط والمنوال لهذه الأهداف	٨٩
٢٤	نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) وقيمة المتوسط والمنوال .	٩٤
٢٥	نتائج تحليل التكرارات لأهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) وقيمة المتوسط والمنوال .	٩٩
٢٦	نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) وقيمة المتوسط والمنوال .	١٠٤
٢٧	نتائج تحليل التكرارات لأهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) وقيمة المتوسط والمنوال .	١٠٩
٢٨	نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) وقيمة المتوسط والمنوال .	١١٤
٢٩	متوسط الأبعاد لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل العام .	١١٥
٣٠	متوسط الأبعاد لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) .	١١٦
٣١	متوسط الأبعاد لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) .	١١٧
٣٢	متوسط الأبعاد لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) .	١١٨
٣٣	متوسط الأبعاد لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل العام .	١١٩
٣٤	متوسط الأبعاد لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) .	١٢٠

الصفحة	موضوعه	رقم
١٢١	متوسط الأبعاد لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) .	٣٥
١٢٢	متوسط الأبعاد لدرجة تحقق أهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) .	٣٦
١٢٣	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي للنقل العام .	٣٧
١٢٤	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي للنقل العام .	٣٨
١٢٥	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية بعد السلامة للنقل العام .	٣٩
١٢٦	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الاجتماعي للنقل العام .	٤٠
١٢٧	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التشغيلي للنقل العام .	٤١
١٢٨	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الاقتصادي للنقل العام .	٤٢
١٢٩	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد التربوي للنقل العام .	٤٣
١٣٠	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق بعد السلامة للنقل العام .	٤٤
١٣١	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الاجتماعي للنقل العام .	٤٥
١٣٢	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد التشغيلي للنقل العام .	٤٦
١٣٣	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الاقتصادي للنقل العام .	٤٧
١٣٤	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي لليموزين .	٤٨
١٣٥	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الصحي لليموزين .	٤٩
١٣٦	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي لليموزين .	٥٠
١٣٧	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الأمني لليموزين .	٥١

رقم	موضوع	الصفحة
٥٢	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد السلامة لليموزين .	١٣٨
٥٣	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التشغيلي لليموزين .	١٣٩
٥٤	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد البيئي لليموزين .	١٤٠
٥٥	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الصحي لليموزين .	١٤١
٥٦	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد التشغيلي لليموزين .	١٤٢
٥٧	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد التربوي لليموزين .	١٤٣
٥٨	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الأمني لليموزين .	١٤٤
٥٩	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد السلامة لليموزين .	١٤٥
٦٠	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي للسائق الخاص .	١٤٦
٦١	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الصحي للسائق الخاص .	١٤٧
٦٢	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي للسائق الخاص .	١٤٨
٦٣	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الأمني للسائق الخاص .	١٤٩
٦٤	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد السلامة للسائق الخاص .	١٥٠
٦٥	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التشغيلي للسائق الخاص .	١٥١
٦٦	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد البيئي للسائق الخاص .	١٥٢
٦٧	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الصحي للسائق الخاص .	١٥٣
٦٨	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد التشغيلي للسائق الخاص .	١٥٤

رقم	موضوع	الصفحة
٦٩	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد التربوي للسائق الخاص .	١٥٥
٧٠	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الأمني للسائق الخاص .	١٥٦
٧١	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق بعد السلامة للسائق الخاص .	١٥٧
٧٢	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي سيارة الأب .	١٥٨
٧٣	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الصحي سيارة الأب .	١٥٩
٧٤	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي سيارة الأب .	١٦٠
٧٥	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الأمني سيارة الأب .	١٦١
٧٦	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية بعد السلامة سيارة الأب .	١٦٢
٧٧	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التشغيلي سيارة الأب .	١٦٣
٧٨	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد البيئي سيارة الأب .	١٦٤
٧٩	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الصحي سيارة الأب .	١٦٥
٨٠	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد التشغيلي سيارة الأب .	١٦٦
٨١	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد التربوي سيارة الأب .	١٦٧
٨٢	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الأمني سيارة الأب .	١٦٨
٨٣	تحليل الانحدار للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق بعد السلامة سيارة الأب .	١٦٩
٨٤	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد التشغيلي للنقل العام على التكاليف	١٧٠
٨٥	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق أهداف بعد السلامة للنقل العام على التكاليف	١٧١

رقم	موضوعه	الصفحة
٨٦	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق أهداف بعد الأمن (سيارة الليموزين) على التكاليف .	١٧٢
٨٧	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد التربوي (السائق الخاص) على التكاليف .	١٧٣
٨٨	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد الأمني (سيارة الأب) على التكاليف .	١٧٤
٨٩	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد التشغيلي (سيارة الأب) على التكاليف .	١٧٥
٩٠	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد التشغيلي (النقل العام) على التكاليف .	١٧٦
٩١	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة الأهمية للبعد الاجتماعي (النقل العام) على التكاليف .	١٧٧
٩٢	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد الأمني (الليموزين) على التكاليف .	١٧٨
٩٣	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة الأهمية للبعد الصحي للسائق الخاص على التكاليف .	١٧٩
٩٤	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق البعد التشغيلي سيارة الأب على التكاليف .	١٨٠
٩٥	تحليل الانحدار للعلاقة بين درجة تحقق البعد الصحي سيارة الأب على التكاليف .	١٨١
٩٦	وسيلة النقل الفعالة لنقل الطلاب مقارنة بالتكلفة النقدية للطلاب الواحد شهريا .	١٨٣
٩٧	وسيلة النقل الفعالة لنقل الطلاب مقارنة بتكلفة زمن الرحلة للذهاب للمدرسة والعودة للمنزل .	١٨٤
٩٨	وسيلة النقل الفعالة لنقل الطلاب مقارنة بالتكلفة العامة .	١٨٥
٩٩	وسيلة النقل الفعالة لنقل الطلاب مقارنة بتكلفة عدد مرات تأخر للطلاب عن مواعيد المدرسة شهريا .	١٨٦

الصفحة	الموضوع	رقم
١٩٦	خطاب رقم ١/١٣٨١ وتاريخ ١١/١١/١٤١٠ هـ من سعادة عميد كلية التربية بمكة المكرمة الى من يهمله الأمر لتسهيل مهمة الباحث .	١
١٩٧	خطاب رقم ١٧/٤/٣٤٧ وتاريخ ١٤/٣/١٤١١ هـ من مدير عام الادارة العامة للبحوث والتقويم بوزارة المعارف بالموافقة على اجراء البحث في مدارس مكة المكرمة .	٢
١٩٨	تعميم رقم ٥/١٦٤ وتاريخ ١٩/٣/١٤١١ هـ من مدير التعليم بمكة المكرمة بمساعدة الباحث وتسهيل مهمته لاجراء بحثه .	٣
١٩٩ - ٢١٠	الاستبانة التي قام الباحث باعدادها وتم توزيعها على عينة الدراسة (اداة البحث) .	٤

مقدمة

النقل العام العام احد الوسائل التي تستخدم حاليا في نقل الطلاب وهو من القضايا الجوهرية في الحياة الحضرية المعاصرة وهو من القضايا التي لم تكن مقتصرة على مدينة دون غيرها وانما اصبح يشكل أهمية بالغة لجميع مدن العالم المختلفة .

وقد بدأت الاهتمامات المكثفة بهذا المرفق مع مطلع الخمسينات من هذا القرن وأصبح موضوع النقل العام والتخطيط لخدماته محور اهتمام الباحثين والاكاديميين والمخططين والمسؤولين عن صناعة القرار في الحياة العملية ثم تزايد الاهتمام بالنقل العام نتيجة بروز المشكلات والأزمات المرورية في المدن وأصبح حل المشكلات المرورية مقرونا بالبحث عن بدائل للسيارة الخاصة ومن هنا كان التركيز على النقل العام كأحد البدائل الجوهرية القادرة على الاسهام الفعلي في حل الأزمات المرورية الخانقة .

فالاجابيات العديدة المتوفرة في قطاع النقل العام (في بعض دول العالم) من اختصار للوقت ، والجهد ، والتكلفة ، وغير ذلك يجعل النقل العام منافسا للسيارات الخاصة .

أما الوسيلة الأخرى فهي السيارة الخاصة التي تعتبر (وبدون شك) من أروع وسائل الانتقال الشخصي التي عرفها الانسان حيث يمكن اعتبارها البساط السحري الذي يمكن الفرد من الانتقال بدون قصد حيثما شاء ومتى شاء فهي لا تتطلب

الانتظار والمشي الطويل لكونها ملازمة لصاحبها .

فمن هذا المنطلق يمكن النظر للسيارة الخاصة على أنها عون للانسان ليتخذ القرارات المناسبة لانجاز حاجاته العامة والخاصة وهذه المرونة في الحركة ساعدت على انتشار السيارات الخاصة وجعلت ملكيتها وقيادتها أمرا ميسورا لكل فرد فوق السادسة عشر من العمر واصبحت السيارة الخاصة هي أداة النقل البري الرئيسة سواء داخل المدن أو بينها بالاضافة الى أنها أصبحت رمزا اجتماعيا واداة للأشباع النفسي خاصة لدى الفئات العمرية الصغيرة الذين يكافئهم آبائهم بشراء سيارات خاصة بهم .

وقد شهدت المملكة العربية السعودية نموا كبيرا خلال العشرين سنة الأخيرة وصاحب ذلك تغييرات في أسلوب الحياة والأنشطة الاقتصادية ونتيجة لذلك توسعت المدن السعودية بخطى سريعة ووصلت في توسعها الى اضعاف ماكانت عليه خاصة المدن الكبرى ومع هذا التوسع ازداد معدل حركة المرور سواء في نطاق المدينة الواحدة او بين المدن حيث توضح النشرة الاحصائية للمرور لعام ١٤١٠ هـ تطور العدد التراكمي للسيارات الخاصة المسجلة بالمملكة .

ففي عام ١٣٩١ هـ اظهرت الاحصائية أن عدد السيارات الخاصة بلغ ٦١٥٤١ سيارة بينما بلغ عدد السيارات الخاصة في عام ١٤١٠ هـ عدد ٢٥٤٣٨٦٤ سيارة اي أن نسبة التطور بلغت ٤١٣٣ ٪ .

ويلاحظ التطور الكبير في عدد السيارات الخصوصي خلال العشر السنوات كما ارتفع معدل ملكية السيارة من ٦٨٥ سيارة لكل ١٠٠٠ شخص في

عام ١٩٧٩م الى ٢٤٢٧ سيارة لكل ١٠٠٠ شخص عام ١٩٨٣م (خالد عبد الغني ، ١٩٨٧) ويعتبر ذلك من اعلى معدلات نمو ملكية السيارات في العالم وقد اصبحت السيارة في المملكة ليست فقط اداة للنقل وانما وسيلة اجتماعية للتعبير عن الذات والاستقلالية ورمزا للتنافس والتفوق الاجتماعي .

ومن اجل مواكبة النمو السريع للمدن والزيادة في عدد السيارات عمدت حكومة المملكة العربية السعودية الى التركيز على البنية الاساسية للطرق في المدن ولتوفير حركة كافية لأولئك الذين لا يملكون سيارات ادخل نظام حديث للنقل الجماعي في عام ١٣٩٩ هـ .

وفي مجال التربية والتعليم فقد شهدت خطط التنمية الهائلة في المملكة خلال نفس الفترة تطورا كبيرا في قطاع التعليم العام والخاص حيث بلغت اعداد المدارس في المراحل المختلفة من التعليم ٨٧٨١ مدرسة وبلغ عدد الطلاب ما يقارب ١٥ مليون طالب بمختلف مراحل التعليم العام (وزارة المعارف ، ١٤١٠ - ١٤١١ هـ) ورغم ان الدولة تسعى الى نشر المدارس المختلفة في كافة احياء المدن وسهلت انتقال الطلاب من والى مدارسهم الا ان عملية نقل الطلاب من والى مدارسهم تتم حاليا بواسطة العديد من وسائل النقل حيث تشير دراسة اجريت في مدينة الرياض ان ٧٧٪ فقط من اجمالي الطلب على النقل المدرسي يتم بواسطة حافلات النقل العام (دراسة د . الأصم ، ١٤٠٧ هـ) وكذلك تشير احصائية وزارة المعارف (١٤٠٦ / ١٤٠٧ هـ) ان ٣١٪ فقط من اجمالي اعداد الطلاب يوفر لهم النقل عن طريق وزارة المعارف اما اغلبية الطلاب فيعتمدون في الوقت الحاضر

على افراد عائلاتهم لنقلهم من والى مدارسهم بسياراتهم الخاصة أو مع السائق الخصوصي وقد ادى ذلك الى الازدحام والاختناقات المرورية بجوار المدارس والطرق القريبة منها فضلا عن التكاليف المالية العالية التي يصرفها اولياء الامور لنقل ابنائهم والمتمثلة في شراء سيارة واستقدام سائق ، ومصروفات الوقود ، والصيانة ، وضياح وقت اولياء الامور ووصولهم الى اعمالهم في وقت متأخر واخيرا وصول الطلاب الى مدارسهم متأخرين بسبب الازدحام المروري مما يؤثر على العملية التربوية .

ويتضح مما سبق ان الوسائل المستخدمة حاليا في نقل الطلاب ترتبط بكل منها فوائد وتكاليف ولكل منها ايجابيات وسلبيات .
ولايمكن تحديد افضل هذه الوسائل في استخدامها للنقل المدرسي مالم يتم تحديد ايها اكثر فاعلية .

مشكلة البحث :

ان النقل العام او النقل الخاص وسيلتان تستخدمان في النقل المدرسي ومع ان للوسيلتين فوائد وتكاليف وايجابيات وسلبيات الا انه وحتى الان لم تجر اي دراسة تحليلية لتحديد اي الوسيلتين اكثر فاعلية عند استخدامها في النقل المدرسي واي الوسيلتين اقل كلفة واكثر فائدة (منفعة) .

وتتلخص مشكلة الدراسة في تحديد درجة المنفعة المتحققة من استخدام كل وسيلة في النقل المدرسي .

ويرى الباحث ان تحليل فاعلية نقل الطلاب بواسطة النقل العام او النقل الخاص امر ضروري وخاصة في الوقت الحاضر الذي لجأ فيه كثير من اولياء الامور الى استخدام العمالة الاجنبية في عملية النقل الخاص والتي بدورها اضافت بعدا جديدا للابعاد السابقة حتى اصبح النقل المدرسي يتم بواسطة حافلات النقل العام وبواسطة اولياء الامور وبواسطة سيارات الليموزين واخيرا بواسطة السائقين الاجانب (السائق الخصوصي) .

تساؤلات الدراسة :

مما سبق يتحدد الموضوع في السؤال الرئيسي التالي :

مامدى فاعلية نقل الطلاب بواسطة النقل العام أو النقل الخاص ؟

وهذا السؤال يثير عدة تساؤلات هي :

١ - ايهما اكثر فاعلية في الحد من التكلفة (المادية - الزمنية) النقل العام ام النقل الخاص ؟

٢ - ايهما اكثر فاعلية في تحقيق الاهداف التي يطمح اولياء الامور لتحقيقها النقل العام ام النقل الخاص ؟

٣ - مامدى التفاعل بين التكاليف والاهداف التي يسعى اولياء امور الطلبة لتحقيقها
من النقل العام والنقل الخاص .

٤ - ماذرلة المنفعة المتحققة من وسائل النقل العام والنقل الخاص .

أهمية الدراسة :

ترجع أهمية الدراسة للنواحي التالية :

١ - عدم وجود دراسة في المجتمع السعودي (محلية) تناولت هذا الموضوع للاستفادة منه في مجال نقل الطلاب ومطرحه الكثير من الكتاب والمفكرين حول هذا الموضوع ماهي الا انطباعات لا تقدم حلولاً واقعية تناسب أهمية المشكلة . وقد تكون هذه الدراسة بداية دراسات رائدة في هذا المجال .

٢ - ان هذه الدراسة تقوم على تحليل فاعلية النقل العام او النقل الخاص مما يسهل على المسؤولين تحديد سياسة نقل مناسبة للفرد والمجتمع .

أهداف الدراسة :

تسعى الدراسة الى تحقيق الاهداف التالية :

- ١ - التعرف على واقع نقل الطلاب وكيفيته .
- ٢ - التعرف على مدى فاعلية نقل الطلاب بالنقل العام مقارنة بفاعلية نقل الطلاب بالنقل الخاص من حيث الفوائد والتكاليف .
- ٣ - الوصول الى نتائج تمكن الباحث من وضع توصيات ومقترحات تتعلق بوسيلة النقل ذات الفعالية المثلى في نقل الطلاب .

حدود الدراسة :

المكانية : تقتصر حدود هذه الدراسة على مدينة مكة المكرمة فقط .

الزمانية : الفصل الاول من العام الدراسي ١٤١١ هـ .

مصطلحات الدراسة :

النقل العام : يتمثل في الشركة السعودية للنقل الجماعي وخدماتها في نقل الركاب .

النقل الخاص : النقل بالسيارات الصغيرة المملوكة لأولياء الامور والتي يستخدمها ولي الامر بنفسه او بواسطة السائق الخاص او النقل بالسيارات المستأجرة (ليموزين) لنقل الطلاب .

فاعلية النقل : هي اي زيادة في مقدار العائد المتحقق مقابل التكاليف المنفقة من ريالات وزمن .

تكلفة النقل : هي كل ماينفقه ولي الامر من ريالات وزمن وجهد لتوصيل الابناء .

التأخر الصباحي للموظف : عدم وصول الموظف الى مكان العمل في الوقت المحدد لبداية الدوام .

التأخر الصباحي للطالب : عدم وصول الطالب الى المدرسة في الوقت المحدد لبداية اليوم الدراسي .

السائق الخاص : السائق الاجنبي الذي يتم استقدامه من خارج المملكة من الجنسيات المختلفة بهدف قيادة السيارة الخاصة .

التكلفة العامة : يقصد بها اجمالي التكلفة (مادية - زمنية - معنوية) التي تتحملها كل من الدولة والمجتمع والافراد .

النقل : مجموعة الطرق ووسائل النقل التي تهدف الى نقل الانسان وانتاجه من مكان لآخر .

النقل المدرسي : نقل الطلاب من المنزل الى المدرسة وبالعكس بوسائل نقل مأمونة تتوافق مع برامج ومواعيد المدرسة وتتميز هذه الوسائل بالفعالية في الخدمة والتكلفة .

الفصل الثاني

الدراسات السابقة والاطار النظري

- * عرض الدراسات .
- * مناقشة الدراسات السابقة وعلاقتها بالدراسة الحالية .
- * الاطار النظري .
- * مفهوم الفاعلية .
- * معايير قياس الفاعلية للمنظمة او الشركة التي تقدم خدمة للمجتمع .
- * نظرية تعدد الاهداف والتعارضات .
- * نظرية الوظيفة الاجتماعية .
- * تطور النقل واهميته .
- * النقل المدرسي .
- * وسائل النقل الحالية المستخدمة في النقل المدرسي .
- * النقل العام .
- * اجراءات رفع كفاءة النقل العام .
- * واقع استخدام النقل العام في المملكة للنقل المدرسي .
- * مامدى الاحتياج الى النقل العام في نقل الطلاب .
- * كيفية تأمين خدمات النقل المدرسي بواسطة النقل العام .
- * النقل الخاص .

الدراسات السابقة

أ - عرض الدراسات :

ان النقل الآمن والفعال لطلاب المدارس جزء لا يتجزأ من البرامج التعليمية الناجحة ولتوفير نظام آمن وفعال لنقل طلاب المدارس بالمملكة لابد من اختيار وسيلة النقل المناسبة لذلك سواء بواسطة النقل العام او النقل الخاص .

وعلى الرغم من تناول العديد من الكتاب والباحثين (وبالذات في قسم جغرافية النقل) لموضوعات شتى في النقل العام وكذلك ماتم مناقشته في الندوات أو المؤتمرات التي عقدت من أجل النقل المدرسي الا أن الدراسات في مجال النقل التعليمي قليلة ونادرة في المملكة العربية السعودية . ففي دراسة ميدانية قام بها عبد الوهاب راشد الهارون والدكتور عبدالاله ابو عياشى عام ١٩٨٥م تحت عنوان التخطيط للنقل العام توجهات في التجربة الكويتية استهدفت تقييم أوضاع النقل العام في دولة الكويت مع تحديد العوائق والمشكلات التي تحد من قدرة النقل العام في مشكلات المرور وتوصل الباحثون الى عدة نتائج من أهمها :

ضرورة الاسراع في الحد من منافسة السيارة الخاصة واعطاء الاولوية لنظام النقل العام ليتمكن من استقطاب المزيد من الركاب باتجاه خدماته .

وفي ورقة العمل المقدمة من (اي كريست) (EGERGARD CRIST) للمؤتمر الدولي السابع والاربعين للنقل العام المنعقد في مدينة لوزان بسويسرا عام ١٩٨٧م بعنوان (النقل المدرسي بين النظرية والتطبيق) .

قام الباحث باجراء مسح شامل في صيف عام ١٩٨٦م شمل اكثر من ٨٠ شركة من شركات النقل في مختلف انحاء العالم وقد كان الهدف من ذلك التعرف

على أهمية النقل المدرسي بالنسبة لانظمة النقل وتنظيم وتشغيل خدمات النقل المدرسي وكيفية ارتباطها بخدمات النقل العام وقد دعا الباحث للعديد من التوصيات من أهمها:

أ - دمج خدمات النقل المدرسي مع شركات النقل العام لتحقيق اكبر درجة ممكنة من فعالية الخدمة والتكلفة .

ب - تشغيل خدمات النقل المدرسي بما يحقق اهتمامات ومصالح الطلاب وأولياء الأمور للتأكيد والتدليل على أهمية النقل العام في الحياة اليومية .

وفي دراسة لبل بيتر (BELL PETER ١٩٨٧ م) حول استخدام نظام الدورات السريعة كوسيلة لتوصيل الطلاب في مدينة سانديجو بكلفورنيا اتضح ان الخطوط السريعة أقل تكلفة وأكثر فائدة وأكثر كفاءة في استغلال المصادر وأكثر تبسيطا لقضاء المصالح على الرغم من استخدام نظام المواصلات السريعة قد تواجهه مشكلة ازدحام الطلاب عند خطوط الانتظار ومشكلة طول مسافة المشي الى المدرسة .

وقد قام ميشال (MCHAEAL ١٩٨٨ م) بإجراء استفتاء لستة آلاف شخص في المدارس وقد توصل الى ان مشكلة استقطاب السائقين الممتازين من اهم مشكلات الطلاب . وفي دراسة قام بها ريستون (RESTON ١٩٨٧ م) توصل الى ان اهم القضايا التي تواجه مواصلات الطلاب هي :

- أ - الطلب على توسيع دائرة الخدمة .
- ب - طلب الحكومة في الحد من تكاليف المواصلات .
- ج - عدم استراحة السائقين للمهنة .
- د - ضعف مستوى الدولار من حيث القوة الشرائية .
- و - كثرة التسرب بين السائقين .
- ي - كثرة المشكلات الادبية في الحافلات .
- ن - مشكلات الامن والسلامة .
- ل - مشكلة استغلال المواصلات من قبل الطلاب المعوقين .

خ - مشكلات الاربطة والاحزمة الامنية .

أما الدراسة التي قام بها باتون شارلز (BUTTON CHARLES ١٩٨٨ م) عن حافلات المدارس اتضح له ان من اهم مشكلات مواصلات الطلاب معرفة كيف يستخدمون الحافلات وكيف يكونون ايجابيين حول سلامتهم .

وفي دراسة قام بها جرين وليام (GREN WILLIAM ١٩٨٧ م) حول جدولة مواصلات طلاب المدارس اتضح له ان اختصار مسافة استغلال الحافلة وتخفيض تكلفة النقل الى الحد الأدنى من اهم القضايا التي لا يمكن حلها الا بواسطة الجدولة الجيدة ، والتحديد الجيد لمواقف الحافلات ، بالاضافة الى استخدام الكمبيوتر .

وفي دراسة رينولدز ويليام (REYNOLDS WILLAM ١٩٨٦ م) اتضح ان اكبر القضايا التي تواجه مواصلات الطلاب هي قضية تساوي الفرص .

وقد قام كارير ريوين وآخرون (CARRIEDO RVBEN AND OTHERS ١٩٨٦ م) بدراسة نظام مواصلات الطلاب في مدارس سان ديغو وقد تركزت الدراسة حول المجالات الآتية :

أ - منطقة استخدام الاجهزة الاتوماتيكية .

ب - التخطيط والتنفيذ .

ج - التكنولوجيا .

د - تطوير العقود والادارة .

و - تصميم الاتصالات .

ي - توزيع الخدمة .

ل - ديناميكية القيادة .

كذلك قامت ادارة تعليم نيويورك (NEW YORK STATA EDUCATION DEPT ١٩٨٦ م)

بدراسة مواصلات الطلاب واتضح من خلال الدراسة ما يلي :

أ - ان ارتفاع التكاليف مرتبط بفرض نظام المواصلات من قبل الدولة واستخدام الحافلات الصغيرة كثيرا ومسافة الانتقال وكبر حجم جهاز المواصلات .

ب - ان انخفاض التكاليف يرتبط بكثرة عدد الطلبة المستخدمين للمواصلات وعدد الطلبة في الحافلة الواحدة واستخدام منهج ترشيدي من الولاية .

وفي دراسة قام بها كويانز شيوارت وزميله (GOBBONS CHRISTIAN ١٩٨٤) اتضح ان من ابرز مشكلات نقل الطلاب مشكلة جهل السائقين بادارة التلاميذ والتعامل معهم ، وعدم تدريب السائقين جيدا وان على شركات النقل الاهتمام بذلك حتى يمكن تشجيع الطلاب على استخدام الحافلات ويكون مصدرا للمنافسة في التعاقدات .

وفي دراسة قام بها انتوني باتريشيا اينمان سوار (ANTYONY PATRICIAY ١٩٨٦م) ركز فيها على تمويل وادارة خدمات نقل الطلاب وطرق تمويل ميزانية النقل المدرسي ودور المقاطعة او الولاية في ذلك والعوامل التي تؤثر على التكاليف وبرامج الولاية لزيادة كفاءة النقل المدرسي وتخفيض التكلفة .

وفي دراسة قام بها مازولي راف (MAWDSLEY RALPH) اتضح له ان مواصلات الطلاب تحتاج الى صيانة مستمرة والى مراقبة للسائقين والى وضع سياسة مواصلات شاملة ودقيقة .

وفي دراسة قام بها (د/ الاصم عبد الحافظ ١٤٠٧هـ) بعنوان النقل الجماعي في مدينة الرياض وبعد الدراسة الميدانية خلص الباحث الى ان :

أ - النقل الجماعي وسيلة نقل الفقراء .

ب - يشكل الركاب الوافدون ٧٨٪ والمواطنون ٢٩٪ (لان المواطن اقدر على امتلاك السيارة الخاصة من الوافد) .

ج - يمثل العمال ٤٧٪ والطلاب ٢٢٪ وتتنوع الـ ٣١٪ الباقية على الفئات الأخرى .

وقد انتهى الباحث الى ان للنقل الجماعي دورا ثانويا في حركية النظام وديناميكيته بحكم انه يساهم باقل من ١٠٪ من الحجم الكلي لحركة الركاب في مدينة الرياض وان شركة النقل الجماعي لاتحقق ربحا في الوقت الحاضر ولذلك

تعتمد على الدعم الحكومي اما من حيث هدفها الاساسي كشركة عامة شبه حكومية
الا وهو تقديم خدمة ممتازة للجمهور فقد حققت هذا الهدف دون شك .

ولقد اوصى الباحث بعدة توصيات منها :

قصر خدمة النقل العام على الشركة السعودية للنقل الجماعي والتخلص من
الحافلات الأهلية تماما (النقل الخاص) .

أما الدراسة التي قام بها (اسعد سليمان عبده ، ١٣٨٩هـ) بعنوان (جغرافية
النقل في المملكة) درس فيها بعض مشاكل النقل في المملكة مثل سوء الاستغلال
الناتج عن زيادة او نقص حمولة السيارات والاسراف الناتج عن كثرة استخدام
سيارات الاجرة بدلا من الحافلات كما درس اقتصاديات النقل على الطرق (تكاليف
واجور سيارات الاجرة والحافلات) .

وفي دراسة قام بها (د/ ناصر عبد الله الصالح ، ١٤٠٨هـ) بعنوان حوادث
المرور بمدينة مكة المكرمة (العلاقات المكانية والاتجاهات الزمانية) اوضح فيها
الباحث ان المملكة العربية السعودية مرت خلال العشرة السنوات الماضية بتطور
حضاري واقتصادي ادى الى تغيير شديد في البنية الاجتماعية وكانت من نتيجة هذه
الطفرة ان زاد عدد السيارات اضعافا مضاعفا وزاد معها عدد الحوادث من ٤١٤٧
حادثة سنة ١٣٩١هـ الى ٢٤٥٩٤ حادثة سنة ١٤٠٣ هـ .

وهدف الباحث من دراسته الى تحليل اسباب الحوادث داخل حدود مدينة مكة
المكرمة وتطورها الزمني وتوزيعها المكاني .

ولقد توصل الباحث أثناء دراسته الى ملاحظة ظاهرة تعطي مؤشرا قويا
للتوزيع الزمني لحوادث المرور ذلك ان حوادث النهار سجلت زيادة كبيرة عن حوادث
الليل خلال شهور الدراسة حيث بلغت نسبة حوادث الليل في عام ١٤٠٥ هـ
(١٠ ٪) بينما بلغت نسبة حوادث النهار في نفس العام (٤٥٣ ٪) مما يعني
تعرض الطلاب والطالبات بشكل أكبر لمخاطر المرور وبشكل لايجد له الباحث مثيلا
في بقية مدن المملكة .

ولقد أوصى الباحث بعدة توصيات منها :

- ١ - وضع سياسة عامة لتشديد المراقبة على السائقين وقت الصباح وعند الظهر وهما ذروة الحركة المرورية خلال فترات الدراسة .
- ٢ - الاهتمام بمواقع المدارس بوضع العلامات المناسبة التي تشد انتباه السائقين لاتباع أساليب السلامة وذلك بشكل واضح وبارز .
- ٣ - تخصيص بعض رجال المرور عند كل مدرسة لحث السائقين على اتباع افضل السبل للحركة والتوقف لتنظيم الحركة المرورية حول المدرسة خاصة وقت الانصراف من المدارس .

وفي دراسة قام بها عبد الرزاق ابو شعر ومحمد صالح العزه (١٤٠١ هـ) بعنوان الانتظام بالدوام الرسمي في الأجهزة الحكومية حدد فيها الباحثون مشكلة الدراسة في تفشي ظاهرة عدم انتظام الموظفين بالدوام الرسمي في بعض الأجهزة الحكومية مما يتسبب عنه ضياع وقت كبير دون استغلاله والاستفادة منه ووضع الباحثان عدة أهداف لبحثهما منها :

- ١ - تقدير اجمالي وقت التأخر الصباحي عن العمل وأسبابه والحلول المقترحة للتقليل من هذا التأخر .
- ٢ - تقدير الوقت الناتج عن مغادرة الموظفين لمكاتبهم الى خارج الإدارة واسبابه والحلول المقترحة للتقليل من ذلك .
- ٣ - التكلفة الاقتصادية الناجمة عن عدم الانتظام بالدوام الرسمي .

ولقد قام الباحثان بجمع المعلومات اللازمة لاكمال بحثهما عن طريق الاسلوب المكتبي بواسطة الاحصاءات التي تصدر من الجهات المختصة وكذلك بالدراسة الميدانية بإرسال استبيانات للموظفين .

واستخدم الباحثان اسلوب العينة الطبقية العشوائية لجمع البيانات المتعلقة بالدراسة من الموظفين والمستخدمين في الاجهزة الحكومية حيث تم توزيع ١٩٣٥ استبيان على ١٧ وزارة وإدارة حكومية يشكل عدد موظفيها ومستخدميها حوالي

٨٠ ٪ من اجمالي عدد الموظفين والمستخدمين لعام ١٣٩٩ هـ وقد وزعت هذه الاستبيانات على الوزارات والادارات المنوه عنها في مدن الرياض وجده والدمام والتي تعتبر المدن الرئيسية الهامة في المملكة وذلك على اساس نسبة عدد منسوبي كل وزارة أو ادارة الى اجمالي عدد منسوبي الأجهزة الحكومية المشمولة بالعينة ولقد بلغ عدد الاستبيانات التي أعيدت للباحث ١١٩١ استبيان حيث بلغت نسبة اعادة الاستبيانات ٦٢ ٪ وهي نسبة مقبولة لحد ما خاصة ان لهذه الدراسة طبيعة خاصة من حيث تخوف المستجوبين بالاضافة الى ان ارسال الاستبيانات بالبريد قد أدى الى انخفاض نسبة الاعادة .

ولقد تبين للباحثين ان ٧٥ ٪ من الموظفين يتأخرون في الوصول الى مكان عملهم صباحا وان معظم هؤلاء الموظفين يتأخرون مرة أو مرتين اسبوعيا كما ان غالبيتهم يتأخرون لمدة ساعة فأقل اسبوعيا .

كما تبين للباحثين ان ٦٩ ٪ من الموظفين يغادرون مكاتبهم لخارج وزارتهم ومؤسساتهم لاسباب متعددة منها توصيل افراد الاسرة من المدرسة الى المنزل وان معظم هؤلاء الموظفين يغادرون جهات عملهم لمدة ساعة فما دون اسبوعيا . ولقد توصل الباحثان الى متوسط الوقت الضائع بسبب التأخر الصباحي ومغادرة مكان العمل على النحو التالي :

اليومي		الشهري		السنوي		التأخر الصباحي	
الاجمالي	دقيقة	ساعة عمل	دقيقة	ساعة عمل	دقيقة		
للموظفين	—	٢٠٤٠٩	—	٤٤٩٠١١	—	٤٨١٦٥٢٤	ساعة عمل
المتوسط للموظف	٨	—	٥٠	٢	٢٥	٣٠	
الاجمالي للموظفين	—	٥٢٢٨٧	—	١١٥٠٣١٤	—	١٢٣٤٠٢٩٨	مغادرة جهات العمل
المتوسط للموظف	٢٢	—	٥٤	٧	٤٣	٨٤	

كما توصل الباحثان ايضا الى مقدار الخسارة المالية التي تتحملها الدولة نتيجة

عدم الانتظام بالدوام الرسمي على النحو التالي :

التأخر الصباحي	١٢٦٧٢٨٣٣٠ ريال
مغادرة جهات العمل	٣٢٤٧٢٣٣٧٩ ريال

أما عن أسباب عدم انتظام الموظفين بالدوام الرسمي فقد اورد الباحثان عدة اسباب منها :

١ - وجود صعوبات مرورية تتعلق بعدم انتظام المرور وحركة السير في الشوارع مثل عدم وجود مواقف كافية للسيارات حول المدارس وعدم وجود جسور للمشاة بجانب المدارس .

٢ - توصيل بعض افراد الاسرة الى المدارس وارجاعهم للبيت .

ولقد أوصى الباحثان بعدة توصيات منها :

١ - الاكثار من جسور المشاة وجسور السيارات الخاصة في الشوارع القريبة من المدارس .

٢ - توسيع خدمات النقل العام الجماعي وتوزيعها على كافة احياء المدن لتأمين النقل للمواطنين والطلبة والطالبات .

٣ - تأمين وسائل نقل خاصة لطلاب وطالبات المرحلتين الابتدائية والاعدادية وطالبات المدارس الثانوية والجامعات على ان يقوم طلاب المرحلة الثانوية والجامعات باستخدام وسائل النقل العام الجماعي او سياراتهم الخاصة .

ب - مناقشة الدراسات السابقة وعلاقتها بالدراسة الحالية :

من خلال استعراض الدراسات السابقة نجد ان اهم النتائج التي خلصت اليها هذه الدراسات هي :

١ - التركيز على اهمية النقل العام للدور الذي يقوم به في حياة دول وشعوب العالم المختلفة .

٢ - اهمية قيام النقل العام بدور مميز في النقل المدرسي عن طريق خدماته اليومية .

٣ - توضيح المشاكل والعوائق التي صادفت النقل المدرسي بواسطة الحافلات في عدد من دول العالم والتي تتركز حول اختيار السائقين وتدريب الطلاب على استخدام الحافلات .

٤ - توضيح لأفضل الطرق التي يمكن استخدامها لتوفير نظام نقل مدرسي ذي الكفاءة العالية بواسطة الحافلات ومن ذلك استخدام الجدولة الجيدة بواسطة الكمبيوتر .

٥ - اهمية تكلفة النقل وتأثير ذلك على نوعية الحافلات المستخدمة ونظام النقل المدرسي وكفائه .

٦ - دور السيارات الخاصة في منافسة النقل العام والحد من اداء دوره كما ينبغي .

٧ - الخسارة المالية على الدولة التي ترتفع يوما بعد يوم نتيجة فقدان الدولة للوقت الذي يستقطعه الموظف يوميا لتوصيل افراد الاسرة الى المدرسة واعادتهم للمنزل .

٨ - زيادة عدد الحوادث المرورية مرتبط دائما بالزيادات الكبيرة في اعداد

السيارات الصغيرة.

٩ - تعرض الطلاب للحوادث المرورية في فترات النهار وخاصة عند ذهابهم

للمدارس وانصرافهم منها نتيجة الزيادة الكبيرة في أعداد السيارات

الصغيرة .

ولقد استفاد الباحث من هذه الدراسات والنتائج التي توصلت اليها في انها

اعطته تصورا عاما عن مدى أهمية النقل العام ودوره المميز في النقل المدرسي .

ولكنها لم تتطرق الى موضوع المقارنة بين فاعلية النقل العام والوسائل الاخرى

وايهما الافضل للنقل المدرسي .

مما جعل الباحث يعتزم أفراد بحثه لموضوع فاعلية نقل الطلاب بواسطة النقل

العام أو النقل الخاص .

الاطار النظري

تقديم :

لقد اكتسبت دراسات تحديد فاعلية المنظمات أهمية كبرى لدى الباحثين في مجال الادارة وصانعي القرارات في القطاع العام وفي القطاع الخاص حيث اصبح كثير من القرارات الهامة والمتعلقة بتحديد مصير العديد من البرامج والمشاريع تعتمد على مدى فاعلية تلك البرامج والمشاريع .

الا ان كثيرا من تلك الدراسات اعدت بطريقة تجعل من الصعب على المسؤولين ومن بيدهم صلاحية اتخاذ القرار فهم مدلولها في الوقت المحدد الذي تسمح به واجباتهم ومسئولياتهم الكثيرة اما لسبب كبر حجمها او استخدامها لأساليب بحثية ونماذج كمية معقدة أو بسبب ان نتائجها عائمة وغير محددة كأن تصل الى نتيجة تقول بأن ذلك البرنامج او المشروع غير فعال أو فعال وتكتفي بذلك ولاتوضح الفاعلية ولا تتيح مجالا للمفاضلة والاختيار وبالتالي تصبح الاستفادة من تلك الدراسات قليلة على الرغم من أهميتها والجهد والموارد التي صرفت في اعدادها .

ونشير هنا الى ان كثيرا من الباحثين قد يختلفون مع بعضهم البعض في تفسير النتائج التي يتوصلون اليها لتحديد فاعلية مشروع ما أو برنامج ما وذلك لقناعة كل واحد منهم بدراسته والنتائج التي توصل اليها كما لو كانت قوانين علمية ثابتة مع العلم ان دراسات الفاعلية لاتزال تعتمد على امور وقواعد نسبية وليست مطلقة وهذا يعود في الدرجة الأولى الى طبيعة مفهوم الفاعلية ذاته الذي اثبت حتى الآن قدرته على الافلات من قبضة كل من يحاول ان يجعل منه مفهوما محدودا او علما بحتا . . .

فالفاعلية مركب مفاهيمي متعدد الجوانب ومختلف المعاني ولذلك لابد من التعامل معه من هذا المنطلق اي اننا لابد ان نقبل التعدد في المداخل المنهجية

والفلسفية ونعتبرها ظاهرة ايجابية وانه لامبرر لرفضها فقط لأنها لا تتفق فيما بينها
(سعيد الشواف ، ١٤٠٩ هـ) .

ومن هذا المنطلق يسعى الباحث الى تعريف وتحديد ماهية الفاعلية في اطار
يتفق مع أهداف الدراسة الحالية حتى يسهل بذلك تحديد فاعلية وسائل النقل
المستخدمة حالياً وفقاً للمتغيرات التي يستخدمها الباحث لتحديد الفاعلية في هذه
الدراسة .

تعريف الفاعلية :

يتأثر تحديد ماهية ودرجة الفاعلية في اي منظمة بطبيعة الأهداف وطبيعة
المعايير المستخدمة في تحديد الاهداف بالاضافة الى وجهات نظر المؤلفين والباحثين
فالفاعلية الادارية قد ينظر لها على انها مجموعة من التصرفات الادارية والتي يعتقد
المدير بانها توصل الى الحد الأعلى للمنفعة ولتحديد وتجميع واستخدام الثروات
الداخلية والخارجية لتحقيق أهداف الوحدة الادارية التي يشرف عليها المدير (كامبل
وزملاؤه - ابراهيم المنيف ، ١٤٠٧ هـ) .

وقد تعرف الفاعلية بأنها النقطة النهائية التي يحقق منها المدير المتطلبات
الانتاجية المتوقعة ومن هذا المنطلق فالفاعلية الادارية يجب تعريفها ضمن نطاق
المنتجات او المخرجات وليس المدخلات فكثرة المستخدمين للحافلات بأجور عالية
للمواصلات (دراسة نيويورك ١٩٨٦ م) تعتبر من معايير الفاعلية في المخرجات
وكثيرا ما يلجأ اصحاب شركات النقل الى وضع سياسة اجبارية لاستخدام
مواصلاتهم وذلك في سبيل تحقيق اكبر عائد من الإيرادات .

فالمنظمة التي تحقق اكبر عائد من الاهداف (برايس - حنفي سليمان) تعتبر
منظمة فعالة بغض النظر عن طبيعة الخدمات هذا فيما يتعلق بالمنظمات التي تسعى

للكسب المادي ولكن المنظمات الحكومية وشبه الحكومية فان ابعاد اهدافها قد تكون مختلفة فنظام النقل العام في المملكة العربية السعودية يعتبر فعالا حسب سياسة الدولة اذا استطاع الحد من عدد السيارات الصغيرة وتلافي المشكلات والظواهر المرتبطة بالنقل الفردي واستطاع تقديم وسيلة انتقال عصرية تتوفر فيها كافة سبل الراحة والسلامة والانضباط في تقديم الخدمات بأسعار اقتصادية معقولة (دراسة د. الاصم عبد الحافظ ١٤٠٧ هـ) .

ومن خلال التعاريف السابقة فان الفاعلية تعني ضمان تحقيق الأهداف المرغوبة فالإتيان بالاهداف الواضحة التي تصور رغبات المجتمع وتطلعاته واختيار افضل البدائل للوصول الى تلك الاهداف هي الفاعلية بعينها وبشكل عام فان الفاعلية مفهوم مرتبط بالهدف وتحقيق الهدف (ابراهيم المنيف ١٤٠٧ هـ) .

وتختلف الفاعلية عن الكفاية فالفاعلية (EFFECTIVNESS) تعني كما يقول دركر (ماذا نعمل WHAT TO DO) اما الكفاءة (EFFECENCY) فتعني كيف نعمل (HOW TO DO) أي الكفاية تعبر عن مدى صلاحية العناصر المستخدمة (مال - معدات - انسان - اساليب) للحصول على النتائج المطلوبة فالفاعلية تهتم بنسبة عوائد العناصر المستخدمة الى المدخلات فعدد الحافلات وزمن الدورات وزمن الاستراحات وزمن الانتظار اذا قيست في اطار وفائها بالاحتياجات المتوقعة من المواصلات تعتبر كفاية في النظام اما الحصول على اكبر عائد وافضل خدمة بأقل عدد ممكن من الحافلات والزمن فيعتبر فاعلية والدراسة التي قامت بها منظمة نقل الطلاب في رستون بالولايات المتحدة الأمريكية (١٩٨٧ م) في اطار الطلب من المجتمع على الخدمة والحد من التكاليف في الميزانية والتذمر بين السائقين والحد من حوادث الحافلات والالتزام بقوانين السير والمواصلات تعتبر دراسة للفاعلية اما دراسة تحديد الحافلات في المدينة (دراسة نيويورك ١٩٨٦ م) وكذلك دراسة زمن الدورة للحافلة تعتبر من دراسات معايير الكفاءة .

معايير قياس الفاعلية للمنظمة أو الشركة التي تقدم خدمة للمجتمع :

تهدف اي منظمة (مؤسسة عامة - شركة) الى تقديم خدمة مرغوبة في المجتمع قبل كل شيء ويجب أن تكون هذه الخدمة محققة للرضا العام لعدة اطراف ذات علاقة فمثلا - نتوقع ان تحقق الرضا للسلطة العليا والسياسات التي تتوخاها لرعاية المجتمع والمستفيدين من خدماتها .

وقد ظهرت بحوث عديدة تؤكد ان فاعلية المنظمة نابعة من تحقيق حاجات المجتمع بشكل مرضي ولذا فان الفاعلية الخارجية لاتركز على العلاقة أو الترابط ما بين المنظمة أو البيئة العامة من النواحي العلمية والفنية بل من نواحي التزام المنظمة في تقديم الخدمات المرغوبة والرضا العام من المجتمع عن هذه الخدمات فمتى ما استطاع نظام النقل تقديم خدمات جيدة ومنظمة وبأسعار معقولة حاز على رضا المجتمع عن خدماته ويصبح نظام النقل فعالا .

ولايمكن قياس هذه الفعالية بطريقة كمية عن طريق الاسعار التي تعرض بها خدماتها ولكن بأسلوب الحكمة الأساسية لتحقيق الرضا العام عن المنظمة وماتقدمه للمجتمع ودورها في تحقيق المسؤولية (ابراهيم المنيف ، ١٤٠٧ هـ) فالنقل العام في المملكة تتولاه شركة النقل الجماعي لم تحقق ارباحا مادية في الوقت الحاضر ولكن استطاعت تقديم خدمة ممتازة لأفراد المجتمع وبذلك حققت الفعالية لاهدافها وحازت على رضا المجتمع والسلطة العليا (دراسة د/ الاصم عبد الحافظ ، ١٤٠٧ هـ) اما عن معايير قياس فعالية المنظمة بشكل عام فيمكن النظر الى معايير الفعالية باعتبارها مجموعة الأهداف التي تود المنظمة تحقيقها في الاجيال القريبة والبعيدة بمعنى آخر اكثر عمومية وشمولا فان بقاء ونمو المنظمة أمر مرهون بقدرتها على البقاء على قيد الحياة في الاجل القصير كذلك بقدرتها على النمو في الاجل الطويل .

وعليه فانه يمكن التعبير عن فاعلية المنظمة بقدرتها على البقاء والنمو (حنفي محمود سليمان) .

ولتحديد فاعلية المواصلات (النقل العام أو الخاص) في ظل النظريات العلمية كما هو الحال عند تحديد فاعلية النظم فاننا سنتعامل مع المواصلات على انها نظام مواصلات وان فاعلية المواصلات يمكن النظر اليها على انها فاعلية نظم وتفسر فاعلية المواصلات (فاعلية النظم) في اطار العديد من النظريات من أهمها :

١ - نظرية تعدد الأهداف والتعارضات :

ان نظام المواصلات قياسا على غيره من النظم سواء كان خاص أم عام له أهداف متعددة ومتعارضة في بعض الأحيان وقد عبر هال (HALL ، ١٩٨٢م) عن ظاهرة التعارض ووظيفة التعارض في النظم فقال ان نموذج التعارضات في (فاعلية النظم) يركز على فاعلية النظم في إطار تعدد الأهداف وفكرة تعدد الأهداف مهمة في تحليل النظم كما يراها (هال) لانها تقترح ان النظام ممكن ان يكون فعالا في بعض الجوانب وغير فعال في الجوانب الاخرى .

وفكرة تعارض الأهداف كما يراها (هال ، ١٩٨٢) نابعة من القطاع العام حيث يعتقد ان تعارض الأهداف في القطاع العام اكثر من تعارض الأهداف في القطاع الخاص ففي القطاع العام على النظام (المواصلات او غيرها) كما يراها (هال) ان يتعامل مع بيئة متعددة ومتعارضة القيود وعلى النظام ايضا ان يتعامل مع عملاء متعاونين ومتعارضين المصالح من داخل وخارج النظام فمثلا في نظام النقل العام هناك بعض التعارض بين أهداف مستخدمي نظام الحافلات والمعينين بتلك الصناعة وعلى سبيل المثال فانه من الصعب ان يتفق المستخدم وصاحب الخدمة على مستوى وحجم الخدمة المناسب للوفاء ببعض العناصر المحدودة مثل عامل (سهولة

الوصول والاستخدام) والذي يتطلب كفاية توزيع الخطوط وزيادة سعة الحافلة والدقة في المواعيد .

فدراسة فاعلية المواصلات ونظم المواصلات في اطار الارباح المادية للشركات وقصر مسافة الانتقال بالمواصلات ورضا السائقين ورضا اولياء أمور الطلبة نموذج لدراسة نظام المواصلات في اطار نظرية التعارضات في تحليل فاعلية النظم (دراسة جرين وليام ، ١٩٨٧م) و (دراسة ادارة تعليم نيويورك ، ١٩٨٦ م) و (دراسة أي كريست ، ١٩٨٧م) .

وكذلك تعتبر دراسة نظام المواصلات في اطار المتطلبات الثقافية والتشريعات السياسية والمرورية والمتطلبات الاقتصادية والأحوال التقنية مثالا آخر لتحليل فاعلية نظم المواصلات في اطار نظرية التعارضات في فاعلية النظم (دراسة رستون ، ١٩٨٧م) و (دراسة ادارة تعليم نيويورك ، ١٩٨٦م) ودراسة قرين وليام (١٩٨٧م) ودراسة انتوني باتريشيا (١٩٨٦ م) .

٢ - نظرية الوظيفة الاجتماعية :

تتلخص هذه النظرية عند (بارسون PARSONS) في قدرة النظام (نظام المواصلات) على الدمج بين الوحدات والأفراد والتكيف مع حاجات الافراد ومتطلبات البيئة وتحقيق الأهداف الى جانب الحفاظ على القيم وكذلك الدمج بين الفئات فالعمل على الحد من الظواهر الطبقية والعرفية مع مراعاة التميز بين النساء والرجال اضافة الى التكيف مع متطلبات العصر تعتبر نماذج للفاعلية في اطار نظرية الوظيفة الاجتماعية علما ان هذه النظرية بالامكان ان تستغل في تفسير فاعلية نظام المواصلات او النقل اذا نظرنا اليها من زاوية قدرته على دمج ابناء المجتمع اثريائهم وفقرائهم وكبارهم وصغارهم الى جانب تكيفه مع حاجاتهم من المواصلات وأهدافهم من هذه المواصلات مع حفاظه على القيم .

وجهاز المواصلات كنظام يمكن ان يقيم من حيث درجة فاعليته في تحقيق الأهداف المادية كالربح ، وسهولة الانتقال (دراسة بل بير ، ١٩٨٧ م) كما يمكن ان يقيم من حيث كفاءته في دمج المدينة في نظام مواصلات موحد ودمج فئات المجتمع من مختلف الأعمار والطبقات (دراسة اي كريست ١٩٨٧م) وكذلك يمكن تقييم نظام المواصلات من حيث فاعليته في الحفاظ على الثقافة والاخلاقيات والآداب (دراسة رستون ، ١٩٨٧م) واخيرا يمكن تقييم نظام المواصلات من حيث فاعليته في تحقيق الرضا العام لأفراد المجتمع والسلطة العليا دون النظر الى تحقيق الارباح المادية (دراسة د/ الاصم عبد الحافظ احمد ، ١٤٠٧ هـ) .

تطور النقل وأهميته :

تقديم :

عرف الانسان النقل منذ بدء الحياة على سطح الأرض وكان مجال حركته وانتقاله محدودا بأقصى مسافة تحمله اليها قدماء ومع نمو وتزايد الجماعات البشرية ارتفع الاستهلاك واجبرت الحاجة الانسان على تخطي مجال أو حدود دنياه الصغيرة بحثا عن الطعام واستخدام الانسان في ذلك الحيوان وعرف كيفية ركوب البحار والانهار .

ثم جاء اكتشاف العجلة ليؤكد نقطة تحول جديدة في تاريخ الانسان واستخدمت هذه العجلات في الحروب منذ القدم وتطورت الى عربات العجلة التي اصبحت واسطة هامة من وسائط نقل الأفراد والسلع ، وفي القرن العشرين ومع التطور الكبير الذي حصل في المجال الصناعي نال قطاع النقل تطورا عظيما وتعددت وسائله واصبح النقل سمة بارزة من سمات هذا العصر وضرورة من ضروريات الحياة ليس في امكان الانسان تصور الاستغناء عنه .

وتعتبر وسائط النقل الحالية العمود الفقري لحركة النمو في المجتمع الحديث الذي اتسم بتباعد الاطراف واتساع المدن وتطور القرى وتلعب هذه الوسائل دورا مهما في التوصيل بين هذه المناطق المختلفة ويمكن القول ان النقل يعتبر من المستلزمات الاساسية لتحقيق التطور والانتعاش الاقتصادي والاجتماعي السريع ولا أدل على أهمية قطاع النقل من اعتماده كمؤشر لقياس تقدم الدول باعتباره امرا اساسيا لعملية التنمية .

ومع ارتفاع الطلب على النقل بجميع وسائطه نتيجة الزيادة الكبيرة التي حصلت في عدد السكان وتوسع المدن بخطى سريعة الا اننا نلاحظ ان الطلب العالمي على النقل ووسائطه لم يكن على وتيرة واحدة في ارجاء العالم .

ففي الاقطار التي حققت نموا سريعا زادت الحاجة الى النقل ووسائطه وفي نفس الوقت نجد ان الطلب على وسائط النقل يختلف من مكان الى آخر فقد يزداد الطلب على السيارة الخاصة (الصغيرة) في مكان ما وينخفض الطلب عليها في مكان آخر وهكذا الأمر بالنسبة للحافلات يزداد الطلب عليها في مكان ما وينخفض الطلب عليها في مكان آخر ، وعلى كل حال فان لكل واسطة من وسائط النقل مجال استخدام معين ذلك لأن لكل واسطة مجالا معيناً تستطيع فيه ان تعطي مستوى أعلى من الخدمة وبتكلفة أقل من غيرها .

ومن الواضح ان فاعلية الواسطة المعينة في المجال المعين تحددها مسافة النقل وطبيعة الشيء المنقول وظروف التشغيل وتكلفته وهي التي تجعل واسطة او وسيلة النقل أعلى الوسائل فاعلية في مجال معين وأقل فاعلية في مجال آخر مما يحتم على السلطة العامة التدخل لغرض تشغيل نوع معين من وسائل النقل وتحديد ظروف وشروط تشغيلها .

النقل المدرسي :

يقصد بخدمات النقل المدرسي نقل تلاميذ مراحل التعليم العام سواء في اطار شبكات النقل العام او بواسطة النقل الخاص وتمكينهم من الوصول الى مدارسهم مع صباح كل يوم دراسي بطريقة آمنة واقتصادية وفي وقت مناسب واعادتهم مرة ثانية الى منازلهم بعد انتهاء اليوم الدراسي .

وسائل النقل الحالية المستخدمة في النقل المدرسي :

يتم اداء خدمة نقل الطلبة من المنزل الى المدرسة وبالعكس في الوقت الحاضر وفق نظم متعددة حسب ماتمليه الظروف وليس حسب نظام موحد تتبعه جميع الأجهزة التعليمية في الدولة حيث يستخدم النقل العام في نقل الطلاب كذلك يتم استخدام السيارة الخاصة في نقل الطلاب والتي تعود ملكيتها للأب او التي يقودها السائق الخاص (الأجنبي) أو التي تعود ملكيتها لشركة ليموزين او سيارة اجرة وسيتم التفصيل عن هذه الوسائل في الصفحات التالية .

النقل العام :

يعتبر النقل العام احدى القضايا الجوهرية في الحياة الحضرية المعاصرة وهو كقضية لم يكن مقتصرًا على مدينة دون غيرها وانما اصبح يشكل أهمية بالغة لجميع مدن العالم المختلفة وليس مدينة كبيرة أو صغيرة الا توجه اهتمامها للنقل العام فيها بل انه عندما تتعرض خدمات النقل العام في المدن للخلل فان مسيرة الحياة فيها تضطرب وعندما يتوقف العمل على خطوط النقل العام تصاب المدن بالشلل والجمود وهذا يعني ان النقل العام اصبح العمود الفقري لحركة السكان في الحياة الحضرية المعاصرة فهو الشريان الحيوي وقناة الاتصال التي تتم خلالها عملية الانتقال والحركة اليومية للأفراد والجماعات من مساكنهم الى مراكز عملهم وبالعكس .

وقد برز الدور الجوهري الذي يلعبه هذا القطاع في حياة المدن في اعقاب الحرب العالمية الثانية ولهذا يمكن القول بان الاهتمامات المكثفة لهذا المرفق بدأت مع مطلع الخمسينات من هذا القرن واصبح موضوع النقل العام والتخطيط لخدماته محور اهتمام الباحثين والاكاديميين في الجامعات ومؤسسات البحث العلمي ومن قبل المخططين والمسؤولين عن صناعة القرار في الحياة العلمية .

ولم تبرز هذه الاهتمامات المكثفة بقضية النقل العام اعتباطا وانما جاءت انعكاسا منطقيا لطبيعة التبدلات الجزرية التي تشهدها المدن والتجمعات الحضرية خلال هذه الفترة فالانتقال السريع للسكان نحو المدن في كثير من الدول وتسارع خطط التنمية وازدياد اعداد القوى العاملة وطفرة الغنى والوفرة وازدياد الطلب على الحركة والتنقل وماتبع ذلك من تفاقم ومضاعفة المشكلات المتمثلة في الازدحام المروري وحوادث الطرق والتلوث والضوضاء ادى الى ان تولي العديد من الدول هذه الجوانب أهمية قصوى والمبادرة الى انشاء مرافق النقل العام والاهتمام بها .

ويمكن القول انطلاقا من هذه الحقيقة بأن النقل العام عامل حيوي وجوهري في حل مشكلات الانتقال لملايين البشر وهو الشريان الحيوي الذي تتحرك من خلاله الجماعات السكانية في حركتها من مساكنها الى مراكز انشطتها .

وقد تزايد الاهتمام بالنقل العام نتيجة بروز المشكلات والأزمات المرورية في المدن واصبح حل المشكلات المرورية مقرونا بالبحث عن بدائل للسيارة الخاصة ومن هنا كان التركيز على النقل العام كأحد البدائل الجوهرية القادرة على الاسهام الفعلي في حل الأزمات المرورية الخائقة .

فالايجابيات والمميزات العديدة المتوفرة في قطاع النقل العام يجعله اكثر البدائل جاذبية للمخططين والباحثين عن حلول لأزمات المرور .

فهذا القطاع يستطيع في وضعه الأمثل استقطاب اعدادا كبيرة من السكان للاستفادة من خدماته بل ان هذا القطاع يستطيع تقليل الوقت والجهد والتكلفة بحيث يمكنه منافسة السيارة الخاصة .

وهذا يعني ضرورة العمل المستمر والدائم على تحسين خدماته ورفع كفاءة اداء هذا القطاع اذا ما اريد له ان يلعب دورا جوهريا في منافسة السيارة الخاصة وبالتالي الحد من الطفرات المستمرة في تزايد اعداد السيارات الخاصة على الطرقات وهذا يعني بشكل آخر ان الحد من منافسة السيارة الخاصة سيؤدي الى تخفيف ابعاد وآثار الأزمات المرورية الخانقة التي تواجهها المدن حاضرا ومستقبلا (عبد الوهاب الهارون ، ١٩٨٦ م) .

وفي المملكة العربية السعودية التي شهدت التطور السريع والنمو الحضاري والذي شمل شتى مجالات الحياة ومرافق الخدمات وتوسعت المدن والانشطة الاقتصادية والتجارية فقد زادت معها الحاجة الى وسائل النقل التي يمكن الاعتماد عليها وخاصة مع ازدياد اعداد القوى العاملة المستقدمة للمشاركة في مشاريع التنمية .

كما شجعت التسهيلات التي وفرتها الدولة على ازدياد اعداد الطلبة وزيادة عدد المدارس في المدن والقرى وبالتالي أهمية قيام شركة متخصصة تضطلع بمسؤولية النقل العام وتعمل على تطويره فقد صدر المرسوم الملكي رقم م / ١١ في ١٣٩٩/٣/٧ هـ بتأسيس الشركة السعودية للنقل الجماعي للقيام بمهمة نقل الركاب بالحافلات على الطرق داخل مدن المملكة وفيما بينها وتتركز أهمية انشاء الشركة في هدفين رئيسيين هما :

١ - توفير وسيلة انتقال عصرية للمواطنين والمقيمين والزوار والحجاج تواكب التطور العمراني والاقتصادي الذي تعيشه المملكة وتتوفر فيها كافة سبل الراحة والسلامة والانضباط في تقديم الخدمات وبأسعار اقتصادية معقولة تكون في متناول جميع المستفيدين من خدماتها .

٢ - ترسيخ مفهوم النقل الجماعي بما يساهم في الاقلال من الاعتماد على السيارات الصغيرة الخاصة بعد ان ثبت في معظم دول العالم ان زيادة الاعتماد على وسائل النقل الجماعي يعتبر افضل الوسائل في الحد من المشاكل المصاحبة لتزايد اعداد السيارات الصغيرة (النقل الجماعي ، ١٤٠٨ هـ) .

اجراءات رفع كفاءة النقل العام :

خلال الخمس عشر سنة الاخيرة برز اتجاه عام لرفع كفاءة وتوفير النقل العام في منطقة قلب المدن الكبرى في العالم في نفس الوقت الذي يخطط لتخفيض كفاءة وسائل النقل الخاص وذلك بهدف دفع الاشخاص اختيارا لاستخدام النقل العام في منطقة قلب المدينة بدلا من النقل الخاص سواءا اكان سيارات خاصة أم سيارات أجرة وقد أوصى المؤتمر الدولي المنعقد في روما (١٩٧١ م) بزيادة الاهتمام بتوفير خدمة نقل عام ذات كفاءة مرتفعة وبتكلفة منخفضة ، ولعل مايلفت النظر انه اوصى بأن لاتزيد المسافة المقطوعة بقدر الامكان بين كل محطة واخرى عن (٤٠٠) الى (٥٠٠) متر في المدن و (٨٠٠) مترا في الضواحي وعلى هذا الاساس قامت مدينة مانشستر بتيسير خدمات نقل عام دائرية في قلب المدينة وبسعر رمزي وبتقاطر سريع ومنتظم مغرية اصحاب السيارات الخاصة على تركها على حافة منطقة وسط المدينة أو استخدام الحافلات للتنقل في قلب المدينة معتمدة في ذلك على مشاكل القيادة والانتظار للسيارات الخاصة ، كما ان الاتحاد السوفييتي قد خطط في عهد

خرتشوف لتيسير نقل عام مجاني في موسكو وان كان قد رؤي تأجيل المشروع مؤقتا نظرا للأعباء المالية المترتبة عليه والتي تتحملها الخزانة العامة .

كذلك وضعت مدينة تونيغهام في انجلترا برنامجا لانشاء شبكة من الطرق تصل الى قلب المدينة اذ ان ذلك يشجع على استخدام السيارات الخاصة ووجدت انه من الأجدي صرف جزء من هذا المبلغ على تحسين خدمة النقل العام .

وفي لندن صدر قرار يمنع مرور السيارات في شارع اكسفورد أهم شوارعها استثنى من ذلك الحافلة وسيارة الاجرة (سعد الدين عثماوي- تنظيم ادارة النقل) .

ومنذ سنوات قررت لجنة المرور في روما جعل ركوب الحافلات مجانا حتى الساعة الثامنة والنصف صباحا وما بين الخامسة والثامنة مساء وذلك لاغراء العاملين على استخدام النقل العام للمسافة من وإلى العمل بدلا من السيارات الخاصة .

وربما امتداد لهذا الاتجاه ما اتخذته بلدية روما من منع مرور السيارات في اثنين من احياء روما وذلك بعد ان منعت مرور السيارات في مساحة تبلغ (٢٥) فدانا ودفع التذاكر يكون خلال الفترة من منتصف الليل وحتى الساعة السادسة والنصف صباحا (سعد الدين عثماوي - مجلة النقل العام ، ١٩٨٧ م) .

اما في المملكة العربية السعودية فقد لاحظت الاجهزة المختصة في الدولة ازدياد عدد السيارات الخاصة وبالذات اثناء موسم الحج في مكة المكرمة وتأثير ذلك على الحركة المرورية في مكة المكرمة والمشاعر المقدسة مما أدى الى وقوع العديد من الحوادث المرورية بسبب الكثافة العالية من المشاة حول المناطق المحيطة بالحرم وعرقلة للحركة المرورية بسبب عدم وجود مواقف كافية للسيارات الخاصة وفي نفس الوقت لوحظ منافسة السيارة الخاصة للنقل العام بشكل يحد من اداء دوره كما ينبغي لذا وحتى يقوم النقل العام بدوره صدرت التعليمات اللازمة التي تقضي بانشاء

مواقف حجز السيارات الصغيرة في مداخل مكة المكرمة وذلك لحجز السيارات الصغيرة التي تقل حمولتها عن تسعة ركاب ومنعها من دخول مكة المكرمة والمشاعر المقدسة وفق خطة زمنية محددة .

وتم اسناد مهمة نقل ركاب السيارات الصغيرة من مواقف حجز السيارات الخمسة الى الحرم وبالعكس للشركة السعودية للنقل الجماعي التي قامت بدورها كما ينبغي كما تشير الاحصائيات التالية (مركز ابحاث الحج / النقل الجماعي) .

اجمالي عدد السيارات الصغيرة التي تم حجزها في المواقف		اجمالي عدد الركاب الذين تم نقلهم من المواقف الى الحرم بواسطة حافلات النقل الجماعي
عام ١٤٠٩ هـ	١٥٠١٧ سيارة	٦٠٦٢٠ راكب
عام ١٤١٠ هـ	١٧٨٦٦ سيارة	٧٢٥١٥ راكب

إضافة الى ذلك فقد لاحظت الجهات المختصة بالدولة ايضا ان مدينة مكة المكرمة خلال شهر رمضان المبارك تشهد زيادة في عدد السيارات الخاصة القادمة من مختلف مناطق المملكة بقصد اداء العمرة .

ونظرا لكثرة المشاريع الانشائية في المنطقة المحيطة بالحرم الشريف ولعدم وجود مواقف كافية لهذه السيارات الخاصة وحتى لا تسبب في عرقلة حركة المرور وحركة المشاة وفي نفس الوقت حتى لا تنافس هذه السيارات الصغيرة النقل العام

وتمنعه من اداء دوره كما ينبغي فقد اصدرت الجهات المختصة امرا يقضي بانشاء مواقف لحجز السيارات الخاصة في داخل مكة المكرمة وذلك لحجز السيارات الصغيرة القادمة من خارج مكة المكرمة طيلة شهر رمضان المبارك واسناد مهمة نقل ركاب هذه السيارات الخاصة من المواقف الى الحرم وبالعكس الى الشركة السعودية للنقل الجماعي التي استعدت لذلك بتوفير العدد الكافي من الحافلات ذات السعات المختلفة .

وتشير احصائية ادارة مرور مكة المكرمة الى ان اجمالي عدد السيارات الصغيرة التي تم حجزها في هذه المواقف في شهر رمضان (١٤٠٩ هـ) ٦٠٧٨٦٨ سيارة بينما وصل عدد السيارات الخاصة في شهر رمضان (١٤١٠ هـ) ٤٩٨٥١٩ سيارة .

كذلك تشير احصائية الشركة السعودية للنقل الجماعي ان اجمالي عدد الركاب الذين تم نقلهم من المواقف الى الحرم وبالعكس في زيادة مستمرة فقد بلغ في شهر رمضان (١٤٠٩ هـ) ٨٣٨٢٨٧ راكبا بينما وصل عدد الركاب في شهر رمضان (١٤١٠ هـ) ١٤٠٩٥٣٩ راكبا .

وخلاصة القول ان هذه الاجراءات التي اتخذت هي بهدف رفع كفاءة النقل العام واستغلال السعات العالية الموجودة لدى النقل العام وبالتالي زيادة فعالية خدمات الحافلة في نقل الركاب بدلا من الاعتماد على السيارات الخاصة والتي تشغل حيزا كبيرا من الطريق وسعتها قليلة والتي اثبتت عدم فعاليتها في نقل الركاب في هذه الظروف التشغيلية الصعبة .

واقع استخدام النقل العام في المملكة للنقل المدرسي :

في تقرير لشركة النقل الجماعي أوضحت به ان الشركة أولت خدمات النقل المدرسي أهمية خاصة ايماناً واقتناعاً منها بالفوائد والمزايا العديدة التي تعود على الطلبة وأولياء الأمور بوجه خاص وعلى المجتمع بأسره بوجه عام .
ومن هذا المنطلق عمدت الشركة الى توظيف مواردها لتأمين خدمات النقل المدرسي وذلك على النحو التالي :

أولاً :

نقل الطلبة في اطار خدمات الشركة العامة المجدولة وفي هذا الجانب عملت الشركة على ان تكون مسارات خطوطها قريبة ما أمكن من مواقع المدارس كما عملت على تصميم جداول خدماتها بحيث تتناسب مع مواعيد بداية ونهاية اليوم الدراسي فضلاً عن زيادة مستوى الخدمات المقدمة خلال هذه الفترات لتتناسب مع أوقات الذروة .

وبالرغم من الجهود التي تبذلها الشركة في هذا المجال الا ان نسبة الطلاب المستفيدين من هذه الخدمات مازالت متدنية .

ثانياً :

نقل الطلبة في اطار الخدمات الخاصة التي تقدمها الشركة لبعض ادارات التعليم والجامعات حيث تقوم الشركة بتأجير بعض حافلاتها لهذه الجهات من خلال عقود تأجير ولقد قامت الشركة بتنفيذ عدد من العقود في عام ١٤٠٧ نذكر منها مايلي :

** نقل بعض طلاب جامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية باستخدام

٤ حافلات .

**** نقل طلاب مدارس تحفيظ القرآن الكريم بالطائف باستخدام ٦ حافلات .**

**** نقل طلاب بعض مدارس الرياض باستخدام ٣٢ حافلة .**

**** نقل طلاب التعليم الخاص باستخدام ١٣ حافلة .**

ويتضح مما سبق ان خدمات النقل العام لاتحظى باهتمام بالغ لاستخدامها في النقل المدرسي سواء من قبل أولياء الامور او الطلاب وهذا لايعد مؤشرا لتحديد فاعلية النقل العام في النقل المدرسي انما قد يرجع سبب ذلك الى اسباب قد لاتبدو واضحة الآن ولكن عند تحليل نتائج الدراسة الميدانية سوف تظهر .

وبمقارنة واقع استخدام حافلات النقل العام في دولة الكويت للنقل المدرسي نجد ان تجربة دولة الكويت ناجحة في هذا المجال حيث اكدت الاحصائيات الصادرة عن شركة النقل العام الكويتية في تقريرها الاحصائي (١٩٨٣ م) عن أهمية استخدام حافلات النقل العام في نقل الطلبة الى مدارسهم واعادتهم الى المنزل .

وتشير هذه الاحصائيات الى ان اعداد الحافلات المؤجرة لوزارة التربية والتعليم بالكويت قد تزايدت بشكل سريع نتيجة النمو المتصاعد في اعداد الطلاب والمدارس وقد قفزت اعداد الحافلات من ٧٢ حافلة في عام (١٩٦٧ م) الى حوالي ٥٥٨ حافلة في عام (١٩٧٠ م) اما في عام (١٩٧٥ م) فقد وصل عدد الحافلات العاملة في مجال نقل الطلبة الى حوالي ٨٧٥ حافلة وارتفع العدد في عام (١٩٨٠ م) الى حوالي ١٠٠٠ حافلة .

ويعكس هذا النمو السريع في اعداد الحافلات تزايدا ملموسا في اعداد الطلبة المستفيدين من خدمات النقل العام التي تقدمها شركة النقل العام الكويتية .

فقد زاد عدد الطلبة المنقولين سنويا بواسطة حافلات الشركة من حوالي ١٦ مليون طالب في عام (١٩٦٧ م) الى حوالي ٢٣ مليون في عام (١٩٨٠ م) وقد قفز هذا الرقم في عام (١٩٨٢ م) الى ٣٨ مليون راكب من الطلبة .

ما مدى الاحتياج الى النقل العام في نقل الطلاب :

هناك العديد من الاسباب التي تدعو الى الاستفادة من النقل العام في خدمات

النقل المدرسي وهذه الاسباب هي :

أولاً :

أ - نتيجة لاهتمام الدولة بالتعليم والتوسع الكبير الذي حصل به بمختلف

مراحله فقد بلغ عدد المدارس في مراحل التعليم المختلفة (٨٧٨١)

مدرسة ووصل عدد الطلاب في جميع مراحل التعليم العام الى ١٥

مليون طالب (وزارة المعارف ، ١٤١٠ - ١٤١١ هـ) .

ب - للتوسع العمراني الكبير الذي شهدته مدن المملكة خاصة المدن الكبرى

والتي انشئت بها احياء سكنية جديدة تعد بمثابة ضواحي مما

يتوجب زيادة اطوال رحلات خدمة النقل المدرسي لتلك الاحياء وربطها

بالمدارس .

ج - توحيد توقيت اليوم الدراسي تقريبا لكل مراحل التعليم العام مما

لايستطيع معه مشغلوا النقل المدرسي الحالي لتنظيم الخدمة على دورات

متتالية .

وللأسباب المذكورة أعلاه يتطلب الأمر توفير اكبر طاقة استيعابية ممكنة لنقل

هذا العدد من الطلاب الى مدارسهم في وقت واحد واعادتهم مرة أخرى

خاصة اذا علمنا ان متوسط حمولة السيارة الصغيرة حوالي ١٥ راكب

يشغلون نصف ارضية الشارع اللازمة لحافلة تقل ٤٥ طالبا اي ان كل

حافلة تحل مكانها ٤٠ سيارة صغيرة (سعد الدين عثماوي - تنظيم

ادارة النقل ، ١٩٧٥م) .

ثانياً :

زيادة عدد السيارات الصغيرة وما يترتب على ذلك من تكاليف اقتصادية كبيرة تتمثل في تكاليف شراء السيارات الصغيرة وصيانتها واجور استخدام السائقين مما يتطلب معه الاقلال من عدد السيارات الخاصة قدر الامكان .

ثالثاً :

تأخر أولياء امور الطلاب في الوصول الى أعمالهم نتيجة لتوصيلهم لابنائهم وكذلك خروجهم من اعمالهم بغرض ايصال الابناء الى منازلهم مما يؤثر سلباً على انتاجية الموظف ويكلف الدولة مبالغ خيالية .
ويتطلب الأمر تحديد جهة محددة لايصال الطلاب الى مدارسهم واعادتهم الى منازلهم بشكل جماعي ليقدم بذلك عامة الموظفين .

رابعاً :

ان زيادة عدد السيارات الصغيرة يؤدي الى زيادة حجم الحركة المرورية بصفة خاصة مما يؤدي الى زيادة الحوادث المرورية ويتطلب الامر هنا الى الحد من استخدام السيارة الخاصة والاعتماد على النقل العام لضمان السلامة المرورية وضمان سهولة حركة السير .

خامساً :

ان التوسع في استخدام السائق الأجنبي الذي يقود السيارة الخاصة لتوصيل الابناء الى المدرسة واعادتهم الى المنزل أوجد كثيراً من المشاكل في المجتمع السعودي مما تطلب الأمر الاعتماد على النقل العام في نقل الطلاب للحد من استخدام السائق الأجنبي .

سادسا :

من الضروري تعويد الأطفال الاعتماد على انفسهم في التعامل مع الآخرين في اطار خارج المدرسة والمنزل واثاحة الفرصة للطفل لاختبار قدراته بعيدا عن تأثير والديه وذلك باستخدام النقل العام في التنقل من المنزل الى المدرسة وبالعكس بدلا من السيارة الخاصة .

كيفية تأمين خدمات النقل المدرسي بواسطة النقل العام :

يطبق في دول العالم نظامان لتأمين خدمات النقل المدرسي فطبقا للنظام الاول يتم تأمين هذه الخدمات بواسطة خدمات النقل العام بمعنى ان تقوم شركات النقل العام بنقل الطلبة في اطار خدماتها المجدولة وانزالهم بالقرب من مدارسهم ومنازلهم دون الحاجة الى تشغيل رحلات خاصة بهم .

وفي النظام الثاني تقوم الشركات بتخطيط وتشغيل خدمات نقل مدرسية خاصة تكون وفقا على الطلبة فقط ، وبالتاكيد فان لكل نظام مزاياه وعيوبه فعند تطبيق النظام الاول يمكن استغلال الموارد والامكانيات المتاحة الاستغلال الامثل خلال فترة انتقال التلاميذ من المدارس الى المساكن وبالعكس وفي نفس الوقت يترتب على تطبيق هذا النظام بعض السلبيات اذ ان استخدام الطلبة للحافلات سيزيد من عدد ركاب اوقات الذروة عن الاعداد المعتادة للخدمات العامة مما يستدعي استخدام حافلات اضافية او زيادة الحمولة على الحافلات بالاضافة الى أن تحول بعض الطلبة من خط لآخر قد يتسبب في بعض المشاكل بالنسبة لصغار الطلبة (النقل الجماعي ، ١٤٠٨ هـ) .

اما النظام الثاني فمن مزاياه توفير خدمات نقل مدرسية على مستوى رفيع لجميع التلاميذ غير أن هذا النوع من الخدمات غالبا مايعرف على انه قليل الفعالية

كما يتطلب حافلات وتكلفة اضافية ويرى الكثير من المسؤولين عن النقل في العالم ان استخدام النظام الأول والذي يقوم على دمج خدمات النقل العام المدرسي في اطار شبكات النقل العام من شأنه ان يعود بالفائدة على النقل العام والنقل المدرسي معا والعمل على دعم النقل العام بشكل دائم متى ماتتقوت الامكانيات اللازمة وسمحت القيم والنظم السائدة في المجتمع بذلك فضلا عن تحقيق اكبر درجة ممكنة من فعالية الخدمة والتكلفة واستغلال الموارد المتاحة الاستغلال الأمثل وخاصة بالنسبة لشركات النقل التي يمثل فيها طلبة المدارس نسبة عالية من مجموع الركاب .

وقد حقق هذا النظام او النموذج بالفعل نجاحات عديدة في الكثير من الدول التي عملت على تطبيقه ، ومن البديهي ان عملية الدمج هذه والتكامل بين شبكات النقل العام وخدمات النقل المدرسي تتوقف الى حد كبير على اساليب التخطيط العمراني ومواقع مراكز التعليم وفقط عندما يكون هناك تجانس وتنسيق من وجهة نظر النقل بين اماكن السكن او الاقامة والدراسة يمكن النقل العام من تحقيق وانجاز متطلبات النقل العام والنقل المدرسي في نفس الوقت وعلى افضل صورة ممكنة ولذلك فان التعاون والتنسيق التام بين ادارات التعليم وشركات النقل العام والبلديات وبصفة خاصة عند تخطيط مواقع المدارس الجديدة يلعب دورا هاما في هذا المجال (النقل الجماعي ، ١٤٠٨ هـ) .

النقل الخاص :

تعتبر السيارة وبدون شك من أروع وسائل الانتقال الشخصي التي عرفها الانسان حيث يمكن اعتبارها البساط السحري الذي يمكن الفرد من الانتقال بدون قصد حيثما شاء ومتى شاء فهي لا تتطلب الانتظار والمشي الطويل لكونها ملازمة لصاحبها فمن هذا المنطلق يمكن النظر الى السيارة الخاصة على انها عون للانسان

ليتخذ القرارات المناسبة لانجاز حاجاته الخاصة والعامة ومثل هذه المرونة في الحركة ساعدت على انتشار السيارات الخاصة في بريطانيا كما تبين لنا المقارنة التالية (وزارة الداخلية ، ١٤٠٣ - ١٤٠٤ هـ) .

عدد السيارات بالملايين	عام
٢١٣	١٩٤٩ م
٤٩٧	١٩٥٩ م
١١٢٣	١٩٦٩ م

أما في المملكة العربية السعودية فان النهضة الاقتصادية السريعة التي حدثت في المملكة خلال العشر سنوات الأخيرة والتي اتاحت اقتناء السيارة (بمعدل سيارتين لكل شخص) وجعلت ملكيتها وقيادتها امرا ميسورا لكل فرد فوق السادسة عشر من العمر واصبحت السيارة الخاصة هي أداة النقل البري الرئيسية سواء داخل المدن أو بينها بالاضافة الى أنها أصبحت رمزا اجتماعيا وإداة الاشباع النفسي خاصة لدى الفئات العمرية الصغيرة الذين يكافئهم اباؤهم بشراء سيارات لهم .

ويمكن لنا معرفة الزيادة التي حصلت في اعداد السيارات الصغيرة بالمملكة عن طريق المقارنة التالية التي توضح زيادة عدد السيارات الخاصة والحافلات في المملكة (وزارة الداخلية ، ١٤١٠ هـ) .

**تطور العدد التراكمي لسيارات الخصوصي والاجرة
والحافلات بالملكة من عام
(١٣٩١ - ١٤١٠ هـ)**

النوع		خصوصي		اجرة		حافلة	
السنة	العدد	التطور	العدد	التطور	العدد	التطور	العدد
١٣٩١ هـ	٦١٥٤١	١٠٠	١٤٢٦٠	١٠٠	٣٤٢٦	١٠٠	٣٤٢٦
١٣٩٥ هـ	٢٠٩٣٧٩	٣٤٠	٤٢٤٠١	٢٩٧	٩٥٠٤	٢٧٧	٩٥٠٤
١٤٠٠ هـ	٩٣٩٧٣٢	١٥٢٧	١٠٨٠٣٣	٧٥٨	٢٥٧٧٨	٧٢٥	٢٥٧٧٨
١٤٠٥ هـ	٢٠٥٣٩١٨	٣٣٣٧	١١١٧٥٧	٧٨٤	٤٠٦٦٤	١١٨٧	٤٠٦٦٤
١٤١٠ هـ	٢٥٤٣٨٦٤	٤١٣٣	١٢٠١٦٤	٨٤٢	٥٢١٣٦	١٥٢١	٥٢١٣٦

ويظهر من ذلك أن عدد السيارات الخاصة وسيارات الاجرة تفوق بكثير عدد الحافلات مما يدل على توسع في البيئة الحضرية من ناحية وعن ميل السعوديين الى اقتناء السيارات الخاصة وتفضيلها على الحافلات .

وتستخدم السيارة الخاصة وسيارة الاجرة في النقل المدرسي حيث يتم نقل الطلاب من والى مدارسهم برحلات يومية منتظمة بإحدى الطرق التالية :

- ١ - اما عن طريق سيارة رب الأسرة التي يمتلكها ويقودها بنفسه .
- ٢ - واما عن طريق سيارة الاسرة التي يقودها السائق الخاص .
- ٣ - واما عن طريق استئجار سيارة اجرة او ليموزين لتوصيل الأبناء .

ففي حالة امتلاك رب الأسرة للسيارة فإنه يقوم بنفسه بنقل ابنائه للمدارس والعودة بهم ثانية الى المنزل وفي ذلك تعطيل لعمله اذ ان عليه ان يتغيب عن العمل فترة كل صباح ثم فترة بعد ظهر اليوم نفسه علما ان استقطاع ساعة زمنية من عمل الموظف يوميا تؤثر في انتاجية الموظف الحكومي وتكلف الدولة ملايين الريالات وعموما فاننا نستطيع ان نحدد الآثار السلبية التي تنتج من استخدام السيارة الخاصة في النقل المدرسي في النقاط التالية :

- ١ - الآثار السلبية على الناحية الاقتصادية للأسرة المترتبة في تكاليف شراء سيارة وتأمين الوقود والصيانة والتأمين .
- ٢ - الآثار السلبية لتلوث البيئة الصحية للمجتمع نتيجة زيادة عدد السيارات الخاصة وتلوث الهواء من عادم السيارات .
- ٣ - الآثار السلبية على الناحية الاقتصادية للدولة المترتبة في تكلفة علاج السائق الأجنبي في المستشفيات الحكومية وتكاليف اشغال الاجهزة الأمنية بمراقبته وتيسير اموره النظامية طيلة فترة اقامته اضافة الى ضياع جزء من الدخل القومي في تحويله لخارج البلاد .
- ٤ - الآثار السلبية على الناحية الاقتصادية للأسرة المترتبة في تكاليف استقدام السائق الاجنبي ودفع راتبه وتذاكر سفره وطعامه وسكنه .
- ٥ - الآثار السلبية على الناحية الاجتماعية المترتبة على استقدام الكثير من السائقين وتأثير ذلك على الخصائص الاجتماعية للأسرة السعودية حيث يؤثر ذلك في الانماط السلوكية داخل الاسرة وخارجها الناتجة عن التفاعل الاجتماعي للمستفيدين .

- ٦ - الآثار السلبية المشتملة في ضياع جزء من دوام الموظف يوميا عند توصيل اطفاله وتأثير ذلك على انتاجية الموظف مما يعرض المواطنين للضياع اضافة الى التكاليف المالية التي تتحملها الدولة والتي تصل الى مبالغ خيالية .
- ٧ - الآثار السلبية التي تنتج من الازدحام المروري الذي يحصل يوميا في الشوارع عند حضور الطلاب وانصرافهم من المدارس لكثرة السيارات الخاصة الموجودة عند ابواب المدارس والذي يؤدي الى تعطيل الحركة المرورية .
- ٨ - الآثار السلبية التي تنتج من زيادة عدد السيارات وكثرة الحوادث المرورية .
- ٩ - الآثار السلبية التي تنتج من وصول الطالب الى المدرسة متأخرا عن مواعيد الدراسة الرسمية بسبب الازدحام المروري وتأثير ذلك على العملية التربوية بشكل عام وتحصيل الطالب الدراسي بشكل خاص .

الفصل الثالث

منهج الدراسة واجراءاتها

- * اداة البحث (الاستبانة)
- * طريقة بناء الاستبانة
- * صدق الاستبانة
- * الاستبانة في صورتها النهائية
- * ثبات الاستبانة
- * مجتمع الدراسة
- * تطبيق الاستبانة

منهج الدراسة وأجراءاتها

منهج الدراسة :

قام الباحث باستخدام منهجين احصائيين في تحليل معلومات الدراسة فكان المنهج الأول وهو منهج الانحدار المتعدد والمنهج الثاني فهو منهج تحليل المنفعة .

وقد استخدم منهج الانحدار لانه منهج يتميز بقدرته على تحديد مايفسره كل عامل مستقل من التغير من العامل التابع ، اضافة الى ان هذا المنهج يسمح بقياس مايفسره مجموعة من المتغيرات المستقلة من تغير العامل التابع وقد بُني استخدام منهج الانحدار التدريجي المتعدد في هذه الدراسة على اساس ان العلاقة بين التكلفة والأهداف سواءاً من ناحية الأهمية أو درجة التحقق علاقة خطية فكلما زادت التكلفة زاد تحقق الأهداف وكلما زادت نسبة تحقق الأهداف زادت فاعلية التكلفة .

ويستلخص منهج الانحدار حسب رأي (برونو ، ١٩٧٦ م) في الآتي :

$$\text{ص} = 1 + (\text{ب} \times \text{س} ١) + (\text{ب} \times \text{س} ٢) + \dots + (\text{ب} \times \text{س} \text{ } \infty)$$

حيث (ص) العامل التابع .

Constant (أ) العامل الثابت

(ب) معامل الانحدار •

س ١ ، س ٢ ، س ، ... هي المتغيرات المستقلة .

ويعطى منهج الانحدار الباحث الفرصة في تحديد المؤثرات الاحصائية التالية:

١ - (R2) وهي عبارة عن مقدار التغير التراكمي في العامل التابع المفسر بالعوامل

المستقلة ، ويمكن الحصول عليه وفق المعادلة الآتية :

SSR

R2 = _____

SST

حيث SST هو مجموع (ص - متوسط ص^٢)

$$\leq (\gamma_i - \bar{\gamma})^2$$

وحيث SSR وهو مجموع المربعات العائدة للانحدار

$$SSR = SST - SSE$$

وحيث SSE هي مجموع المربعات العائدة الى نسبة الخطأ والتباين غير

المحسوب ويمكن حساب : SSE عن طريق :

$$\sum (\hat{Y}_i - \bar{Y})^2$$

٢ - التغير في (R) وعلى ضوءه يتحدد التغير في العامل المفسر بكل عامل مستقل على حدة

٣ - بيتا وهو مقدار التغير في العامل التابع المقابل لتغير العامل المستقل بانحراف معياري واحد .

٤ - معامل الانحدار (B) وهو مقدار انحدار العامل المستقل ويحسب وفق المعادلة الآتية :

$$B = \frac{n \sum X_i Y_i - \sum Y_i \sum X_i}{n \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2}$$

٥ - العامل الثابت (أ) $A = Y - Bx \text{ CONSTANT}$

٦ - معامل الارتباط المتعدد وهو عبارة عن ارتباط مجموعة العوامل المستقلة بالعامل التابع .

أما منهج تحليل المنفعة : فيقصد به محاولة قياس درجة الاداء لعدة أنشطة او بدائل وتقييم درجة المنفعة التي يوفرها كل بديل ما بأن يسأل المجيب تحديد درجة النشاط على ميزان القياس وبذا يمثل قياس المنفعة محاولة للحصول على تقييمات رقمية للمنفعة مأخوذة عن مجيبين مختلفين ثم تجمع هذه التقييمات لتوفر تصنيف منفعة كمي لكل بديل .

بعد ذلك يمكن مقارنة البدائل على اساس قيمة المنفعة التي يحققها كل بديل ويتميز منهج تحليل المنفعة بمرونته عند اجراء اي تقييم لمدى واسع من البدائل في فترة وجيزة من الوقت .

وتتلخص طريقة حساب قيم المنفعة في هذه الدراسة كما يلي :

- ١ - تحديد متوسط الابعاد (درجة التحقق) لكل بعد على حدة .
- ٢ - ايجاد مجموع الدرجات = مجموع متوسط الابعاد .
- ٣ - ايجاد متوسط مجموع الدرجات الوزني = ضرب قيمة متوسط البعد $\times$ متوسط المتوسطات لكل بعد .

وذلك لجميع الابعاد ثم بعد ذلك يتم جمع نتيجة ذلك - ٤ (عدد الابعاد) .

- ٤ - ايجاد التكلفة المراد احتسابها من تحليل البيانات الاستبائية .
- ٥ - ايجاد مجموع الدرجة = تكلفة الطالب = مجموع الدرجات .
- ٦ - ايجاد قيمة الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة) = تكلفة الطالب - متوسط مجموع الدرجات الوزني .

ولأن هذه الدراسة تتضمن التحليل والتفسير وذلك باستخدام المنهجين المشار اليهما فان الباحث استخدم اداة البحث الميداني المتمثلة في الاستبانة التي اعطت الباحث ومدة بالمعلومات اللازمة لتحليل وتفسير ابعاد البحث ونتائجه .

اولا - اداة البحث (الاستبانة) :

اداة البحث هي الاستبانة التي تعد من اكثر ادوات البحث شيوعا في الاستخدام وايسرها في التطبيق في مجال الدراسات الميدانية (المسحية) وقد قام الباحث باعداد هذه الاستبانة بهدف جمع المعلومات المتعلقة بالبحث من أولياء امور الطلاب بمدينة مكة المكرمة وقد تكونت هذه الاستبانة من الابعاد التالية :

١ - البعد التربوي :

ويقصد به تأثير ما يحدث في وسيلة النقل من تصرفات على سلوك الطالب ومدى تأثير العملية التربوية من وسيلة النقل المستخدمة .

٢ - البعد البيئي :

ويقصد به تأثير الظروف البيئية المصاحبة لوسيلة النقل على الطلاب مثل الشمس والحرارة .

٣ - بعد الامن والسلامة :

ويقصد به مدى توفر الامن والسلامة في وسيلة النقل اثناء الاستخدام .

٤ - البعد التشغيلي :

ويقصد به تأثير زمن الرحلة لوسيلة النقل على كل من ولي الأمر والطالب وكذلك طريقة التشغيل لوسيلة النقل .

٥ - البعد الاقتصادي :

ويقصد به تأثير التكلفة المادية لوسيلة النقل على ولي الأمر .

٦ - البعد الاجتماعي :

ويقصد به التأثير المباشر وغير مباشر على المجتمع من استخدام وسيلة النقل .

٧ - البعد الصحي :

ويقصد به تأثر الطلاب صحيا من الظروف المحيطة باستخدام وسيلة النقل .
وقد وضع الباحث مجموعة من المفردات التي تحاول قياس درجة أهمية أهداف وسائل النقل من خلال هذه الأبعاد علما ان الباحث قام بدمج بعض الأبعاد المتجانسة مع بعضها في بعض مراحل التحليل وذلك لمصلحة التحليل ودون أن يؤثر ذلك على نتائج التحليل حيث أصبحت الأبعاد بعد دمجها على النحو التالي :

١ - البعد التربوي .

٢ - البعد البيئي .

٣ - بعد الأمن والسلامة .

٤ - البعد التشغيلي .

ثانيا : طريقة بناء الاستبانة :

١ - قام الباحث باعداد استبيان مبدئي حدد فيه الأهداف الأساسية لوسيلة النقل العام والخاص وترك لولي الأمر تحديد الأهداف الثانوية للوسيلة التي يستخدمها وكذلك ترك الباحث لولي الأمر وضع مرئياته عن الوسيلة المناسبة له وقام الباحث بعد ذلك بتوزيع هذا الاستبيان المبدئي على عينة من أولياء الأمور تقدر بحوالي ٢٠ وليا ومن خلال الاجابات التي حصل عليها الباحث قام باعداد الاستبانة اداة البحث .

٢ - صدق الاستبانة :

للتأكد من صدق الاستبانة فقد قام الباحث بعرضها على مجموعة من المحكمين من ذوي الاختصاص والخبرة في الادارة التربوية وعلم النفس والمناهج والتربية الاسلامية بكلية التربية - جامعة أم القرى وذلك بهدف معرفة آرائهم وملاحظاتهم وتوجيهاتهم حول مفردات الاستبانة للتأكد من صدق عباراتها وملاءمتها لمحتوى البحث .

كما تم عرض الاستبانة على بعض المختصين بأمور النقل من خارج الجامعة للغرض نفسه .

وفي ضوء المرئيات والملاحظات تم تعديل بعض مفردات الاستبانة حيث اقترح البعض تعديلا في صياغة بعض العبارات كما اقترح البعض حذف بعض العبارات كما اقترح بعض المحكمين دمج بعض العبارات مع البعض الآخر .

٣ - الاستبانة في صورتها النهائية :

قام الباحث بتعديل مفردات الاستبانة على ضوء المرئيات والمقترحات التي أبداهها المحكمون ومن ثم قام بصياغتها في شكلها النهائي ثم عرض الباحث الاستبانة على عدد من المحكمين للمرة الأخيرة وقد أقرت دون تعديل وبذلك اطمأن الباحث الى سلامة الاستبانة من الناحية العملية .

ثالثا : ثبات الاستبانة :

لقد تم التأكد من الثبات باستخدام الحاسب الآلي بجامعة أم القرى حيث تم حساب معامل الثبات (الفا) وبلغ معامل الثبات لوسائل النقل مايلي :

النقل العام ٩٠ ٪ ، النقل الخاص (سيارة الليموزين) ٩٢ ٪ ، النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٩٥ ٪ - النقل الخاص (سيارة الأب الخاصة) ٩٥ ٪ .

وهذا يعني ان معامل الثبات عال جدا ويدعو للثقة وان الاستبانة لها درجة عالية من الثبات .

رابعا : مجتمع الدراسة :

قام الباحث بأختيار عينة عشوائية من أولياء امور الطلاب ممن لديهم ابناء في التعليم العام (الابتدائي - المتوسط - الثانوي) بمدينة مكة المكرمة ولم يكن الهدف هو تحليل فاعلية النقل في مرحلة معينة ونظرا لكبر حجم مجتمع الدراسة اكتفى الباحث بأختيار عينة كافية في هذه الدراسة التي تعتبر دراسة استطلاعية .

خامسا : تطبيق الاستبانة :

قام الباحث في الفصل الأول ١٤١١ هـ بتوزيع الاستبانة على مجتمع الدراسة بمدينة مكة المكرمة .

وبلغ مجموع الاستثمارات التي تم توزيعها (٣٠٠ استثمارة) وبعد اسبوعين قام الباحث باستعادة الاستثمارات حيث حصل على ٢٥٥ استثمارة من مجموع الاستثمارات الكلية وكان الصالح منها ٢٠٧ استثمارة وتمثل نسبة الاستثمارات الصالحة ٦٩ ٪ من مجموع الاستثمارات الكلية التي تم توزيعها ، وقام الباحث باستبعاد الاستثمارات غير الصالحة لعدم استيفائها بالشروط اللازمة لذلك وهذه الشروط هي :

أ - ترك بعض الاسئلة دون اجابة .

ب - الاجابة على الاسئلة المطلوبة والمتعلقة بوسيلة النقل التي يستخدمها ولي الامر وفي نفس الوقت الاجابة على اسئلة الوسيلة الأخرى مما أوجد ازدواجية في الاجابات .

وبعد ذلك قام الباحث بتفريغ الاستثمارات الصالحة في جداول بهدف حساب التكرارات والنسب المئوية .

الفصل الرابع

عرض وتحليل البيانات الاحصائية للمحاور التالية :

- * مجتمع الدراسة .
- * قياس درجة أهمية ومدى تحقق أهداف استخدام وسائل النقل .
- * أثر التكاليف على درجة أهمية وتحقيق أهداف وسائل النقل .
- * أثر تحقق الاهداف على تكاليف وسائل النقل .
- * أثر درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف على تكاليف وسائل النقل .
- * تحليل منفعة وسائل النقل .

عينة الدراسة وعرض البيانات الإحصائية

أولاً : عينة الدراسة :

مقدمة :

هذا الفصل يحوي عرضاً ومناقشة تحليلية للبيانات التي تم الحصول عليها والتي تمثل وجهات نظر الدراسة تجاه الوسيلة الأكثر فاعلية في نقل الطلاب . ولقد تم تصنيف هذه الاجابات في جداول خاصة ومتسلسلة وفق تساؤلات الدراسة فالجداول الأولى توضح معلومات عامة تصف مجتمع الدراسة من حيث العمر والمهنة والراتب والجنس وعدد الابناء بالمدرسة حسب التكرارات والنسبة المئوية لكل متغير من تلك المتغيرات وقد علق الباحث على هذه النسب المئوية وماتشير اليه . وكما يتضح من الجداول الاحصائية التالية فقد أجريت الدراسة على عينة من أولياء أمور الطلبة شملت المستفيدين من فئات النقل المختلفة الخاصة والعامة .

وصف مجتمع الدراسة :

لقد تم اجراء الدراسة على عينة من أولياء الأمور ويوضح الجدول (رقم ١) أن اولياء الأمور الذين يستخدمون النقل العام في نقل ابنائهم للمدارس خمسة عشر ولي أمر منهم أربعة عشر سعودي ويمثلون ٩٣٣٪ من مجموع افراد عينة النقل العام وولي أمر واحد أجنبي ويمثل ٦٧٪ من مجموع أفراد عينة النقل العام .

جدول رقم (١)
جنسية أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون النقل العام في نقل ابنائهم
للمدارس واعادتهم للمنزل

الجنسية	التكرارات	النسبة %
سعودي	١٤	٩٣٣٪
غير سعودي	١	٦٧٪
المجموع	١٥	١٠٠٪

ويوضح الجدول (رقم ٢) ان استخدام النقل العام يتم من قبل فئات متنوعة من المجتمع حيث يوضح الجدول أن سبعة من أولياء الأمور موظفين وهذه أعلى نسبة من مستخدمي النقل العام حيث بلغت ٤٦٧٪ من اجمالي عينة النقل العام .

ويوضح الجدول ايضا ان ستة من أولياء الأمور يعملون في مهنة متسبب أي بدون تحديد لمهنة معينة وتمثل هذه الفئة نسبة ٤٠٪ من اجمالي العينة .

اما بقية مستخدمي النقل العام فيعملون في مهنة تاجر ومهنة مستخدم وعددهم ولي امر واحد لكل مهنة حيث تبلغ نسبة كل واحد منهم ٦٦٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (٢)
مهنة أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون النقل العام في نقل ابناءهم
الى المدرسة واعادتهم للمنزل

المهنة	التكرارات	النسبة %
موظف	٧	٤٦٧٪
متسبب	٦	٤٠٪
تاجر	١	٦٧٪
مستخدم	١	٦٧٪
المجموع	١٥	١٠٠٪

ويوضح الجدول (رقم ٣) أن الفئات العمرية لأولياء الأمور الذين يستخدمون النقل العام في نقل أبنائهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس تتراوح ما بين ٢٩ - ٦٥ عاما .

جدول رقم (٣)
عمر أولياء امور الطلاب الذين يستخدمون
النقل العام في نقل ابناءهم الى المدرسة
واعادتهم للمنزل

العمر	التكرارات	النسبة %
٢٩	١	٦,٧ %
٣١	١	٦,٧ %
٣٢	٢	١٣,٣ %
٤٠	٢	١٣,٣ %
٤٣	١	٦,٧ %
٤٤	١	٦,٧ %
٤٥	٢	١٣,٣ %
٤٧	١	٦,٧ %
٥٣	١	٦,٧ %
٦٠	٢	١٣,٣ %
٦٥	١	٦,٧ %
المجموع	١٥	١٠٠ %

ويوضح الجدول (رقم ٤) مقدار الراتب الشهري لأفراد العينة من أولياء الأمور الذين يستخدمون النقل العام في نقل ابنائهم .

حيث يظهر الجدول ان تسعة من أولياء الأمور رواتبهم الشهرية أكثر من أربعة آلاف وخمسمائة ريال وهؤلاء يمثلون ٦٠ ٪ من اجمالي أفراد العينة .

اما رواتب أولياء الأمور الآخرين الذين يستخدمون النقل العام فتتراوح رواتبهم بين أقل من ١٥٠٠ ريال وعددهم اثنين من أولياء الأمور ويمثلون نسبة ١٣ر٣ ٪ من اجمالي العينة ومابين ١٥٠٠ - ٢٥٠٠ ريال وعددهم اثنين من أولياء الأمور ويمثلون نسبة ١٣ر٣ ٪ من اجمالي العينة .

ومابين ٣٥٠٠ - ٤٥٠٠ ريال وعددهم اثنين من أولياء الأمور ويمثلون نسبة ١٣ر٣ ٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (٤)
رواتب أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون النقل العام في نقل ابنائهم
الى المدرسة واعادتهم للمنزل

الراتب	التكرارات	النسبة ٪
أقل من ١٥٠٠ ريال	٢	١٣ر٣ ٪
١٥٠٠ - ٢٥٠٠	٢	١٣ر٣ ٪
٣٥٠٠ - ٤٥٠٠	٢	١٣ر٣ ٪
اكثر من ٤٥٠٠ ريال	٩	٦٠ ٪
المجموع	١٥	١٠٠ ٪

ويوضح الجدول (رقم ٥) أن عدد أبناء أولياء الأمور الذين يستخدمون النقل العام في نقل أبنائهم من المنزل إلى المدرسة وبالعكس يتراوح بين ابن واحد وستة أبناء .

حيث أوضح الجدول (رقم ٥) أن ثلاثة من أولياء الأمور لديهم ابن واحد لكل منهم ويمثلون نسبة ٢٠ ٪ من اجمالي عينة النقل العام وان ولي أمر واحد لديه اثنان من الأبناء وهذا يمثل نسبة ٦٧ ٪ وآخر لديه أربعة أبناء ويمثل نفس النسبة ٦٧ ٪ .
بينما يوضح الجدول أن أربعة من أولياء الأمور لديهم ثلاثة من الأبناء وأربعة آخرين من أولياء الأمور لديهم خمسة أبناء وهؤلاء يمثلون نسبة ٢٦٧ ٪ لكل فئة .
كما كانت أعلى نسبة من الأبناء لدى اثنين من أولياء الأمور حيث وصل عدد ابناءهم الى ستة أبناء لكل واحد منهم ويمثلون نسبة ١٣٣ ٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (٥)
عدد أبناء أولياء أمور الطلاب الذين
يستخدمون النقل العام في نقل ابناءهم
الى المدرسة واعادتهم للمنزل

عدد الأبناء	التكرارات	النسبة ٪
١	٣	٢٠ ٪
٢	١	٦٧ ٪
٣	٤	٢٦٧ ٪
٤	١	٦٧ ٪
٥	٤	٢٦٧ ٪
٦	٢	١٣٣ ٪
المجموع	١٥	١٠٠ ٪

٦.

لقد تم توزيع استبانة الدراسة على واحد وعشرين من أولياء الأمور ممن يستخدمون سيارات الليموزين في نقل أبنائهم من المنزل للمدرسة واعادتهم مرة أخرى من المدرسة للمنزل .

ويوضح الجدول (رقم ٦) أن تسعة عشر من أولياء الأمور يستخدمون الليموزين جنسيتهم سعوديين وتبلغ نسبتهم ٩٠.٥ ٪ من اجمالي عينة الليموزين .
كما يوضح الجدول أن اثنين من أولياء الأمور غير سعوديين ونسبتهم ٩.٥ ٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (٦)
جنسية أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون الليموزين في نقل ابناءهم الى
المدرسة واعادتهم للمنزل

الجنسية	التكرارات	النسبة ٪
سعودي	١٩	٩٠.٥ ٪
غير سعودي	٢	٩.٥ ٪
المجموع	٢١	١٠٠ ٪

ويوضح الجدول (رقم ٧) أن أولياء الأمور الذين يستخدمون الليموزين في نقل ابناءهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس يعملون في مهن مختلفة .

حيث أوضح الجدول أن ثمانية عشر ولي أمر يعملون موظفين وتبلغ نسبتهم ٨٥٧٪ من اجمالي عينة الليموزين بينما يعمل ولي امر واحد في مهنة تاجر وآخر في مهنة مستخدم وثالث في مهنة متسبب تبلغ نسبة كل واحد منهم ٤٨٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (٧)
مهنة أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون الليموزين في نقل ابناءهم الى
المدرسة واعادتهم للمنزل

المهنة	التكرارات	النسبة %
موظف	١٨	٨٥٧٪
تاجر	١	٤٨٪
مستخدم	١	٤٨٪
متسبب	١	٤٨٪
المجموع	٢١	١٠٠٪

ويوضح الجدول (رقم ٨) أن الفئات العمرية لأولياء الأمور الذين يستخدمون الليموزين في نقل ابناءهم من المنزل للمدرسة وبالعكس تتراوح أعمارهم ما بين ٢٤-٦٠ عاما حيث أوضح الجدول أن أعلى عدد من أولياء الأمور كان ثلاثة وأعمارهم اثنان وثلاثون عاما للولي الواحد وتبلغ نسبتهم ١٤٣٪ أما بقية أفراد العينة من أولياء الأمور فأعمارهم مختلفة وتنحصر بين ٢٤ - ٦٠ عام وتكرار كل فئة ولي أمر واحد .

جدول رقم (٨)
عمر أولياء أمور الطلاب الذين يستخدمون
الليموزين في نقل ابناءهم الى المدرسة
واعادتهم للمنزل

العمر	التكرارات	النسبة %
٢٤	١	٤٨٪
٢٩	١	٤٨٪
٣٢	٣	١٤٣٪
٣٣	١	٤٨٪
٣٥	١	٤٨٪
٣٦	١	٤٨٪
٣٧	١	٤٨٪
٤١	١	٤٨٪
٤٢	١	٤٨٪
٤٤	١	٤٨٪
٤٥	١	٤٨٪
٤٦	١	٤٨٪
٥٠	١	٤٨٪
٥١	١	٤٨٪
٥٢	١	٤٨٪
٥٣	١	٤٨٪
٥٤	١	٤٨٪
٥٨	١	٤٨٪
٦٠	١	٤٨٪
المجموع	٢١	١٠٠٪

ويوضح الجدول (رقم ٩) أن مرتبات أولياء الأمور الذين يستخدمون سيارات الليموزين في نقل ابناءهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس تختلف من ولي لآخر .

فلقد أوضح الجدول أن ثلاثة من أولياء الأمور رواتبهم ما بين ١٥٠٠ - ٢٥٠٠ ريال شهريا وتبلغ نسبتهم ١٤٣٪ من اجمالي عينة الليموزين كما أوضح الجدول أن اثنين من أولياء الأمور رواتبهم ما بين ٢٥٠٠ - ٣٥٠٠ ريال شهريا وتبلغ نسبتهم ٩٥٪ من اجمالي العينة .

وأن أربعة من أولياء الأمور رواتبهم ما بين ٣٥٠٠ - ٤٥٠٠ ريال شهريا وتبلغ نسبتهم ١٩٪ من اجمالي العينة أما أكثر أولياء الأمور وعددهم اثني عشر ولي أمر فتبلغ مرتباتهم شهريا أكثر من ٤٥٠٠ ريال ونسبتهم ٥٧١٪ من اجمالي عينة الليموزين .

جدول رقم (٩)
رواتب أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون الليموزين في نقل ابناءهم الى
المدرسة واعادتهم للمنزل

النسبة %	التكرارات	الراتب
١٤٣٪	٢	١٥٠٠ - ٢٥٠٠ ريال
٩٥٪	٢	٢٥٠٠ - ٣٥٠٠
١٩٪	٤	٣٥٠٠ - ٤٥٠٠
٥٧١٪	١٢	أكثر من ٤٥٠٠ ريال
١٠٠٪	٢١	المجموع

ويوضح الجدول (رقم ١٠) أن عدد أبناء أولياء الأمور الذين يستخدمون سيارات الليموزين في نقل ابنائهم من المنزل للمدرسة واعادتهم مرة أخرى من المدرسة الى المنزل حيث يتبين لنا أن عدد الأبناء يتراوح ما بين ابن واحد وسبعة أبناء لأفراد العينة ويوضح الجدول ان اثنين من افراد العينة لديهم ابن واحد وهؤلاء نسبتهم ٩٥ ٪ من اجمالي العينة كذلك يوضح الجدول أن خمسة من أفراد العينة لديهم اثنين من الأبناء لكل واحد منهم ويمثلون نسبة ٢٣٫٨ ٪ من اجمالي العينة أما أكثر افراد العينة وعددهم تسعة أولياء أمور فلديهم ثلاثة أبناء لكل واحد منهم ويمثلون ٤٢٫٩ ٪ من اجمالي العينة أما ثلاثة من أولياء الأمور فيوضح الجدول أن لكل منهم أربعة أبناء وهؤلاء يمثلون ١٤٫٣ ٪ من اجمالي العينة وأخيرا فان لكل واحد من أولياء الأمور عدد ستة أبناء وسبعة أبناء على التوالي ويمثلون نسبة ٤٫٨ ٪ لكل واحد منهم من اجمالي العينة .

جدول رقم (١٠)
عدد أبناء أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون الليموزين في نقل ابنائهم الى
المدرسة واعادتهم للمنزل

عدد الابناء	التكرارات	النسبة ٪
١	٢	٩٥ ٪
٢	٥	٢٣٫٨ ٪
٣	٩	٤٢٫٩ ٪
٤	٣	١٤٫٣ ٪
٦	١	٤٫٨ ٪
٧	١	٤٫٨ ٪
المجموع	٢١	١٠٠ ٪

وبعد أن تم توزيع استبانة الدراسة على عدد تسعة وأربعين من أولياء الأمور ممن يستخدمون سياراتهم بقيادة السائق الخاص في نقل ابنائهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس اتضح من الجدول (رقم ١١) أن ثمانية وأربعين من أولياء الأمور سعوديين ويمثلون نسبة ٩٨ ٪ من اجمالي عينة السائق الخاص .

كذلك يوضح الجدول أن ولي أمر واحد غير سعودي ويمثل نسبة ٢ ٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (١١)
جنسية أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون سيارة السائق الخاص في نقل
ابنائهم الى المدرسة واعادتهم للمنزل

الجنسية	التكرارات	النسبة ٪
سعودي	٤٨	٩٨ ٪
غير سعودي	١	٢ ٪
المجموع	٤٩	١٠٠ ٪

ويوضح الجدول (رقم ١٢) أن أولياء الأمور الذين يستخدمون سياراتهم بقيادة السائق الخاص في نقل ابناءهم من المنزل الى المدرسة واعادتهم مرة أخرى للمنزل يعملون في مهن مختلفة حيث أوضح الجدول أن ثلاثة وأربعون من أولياء الأمور يعملون موظفين ويمثلون نسبة ٨٧٫٨ ٪ من اجمالي عينة السائق الخاص بينما يعمل خمسة من أولياء الأمور في مهنة تاجر ويمثلون نسبة ١٠٫٢ ٪ من اجمالي العينة وأخيرا فان الجدول يوضح أن ولي أمر واحد يعمل في مهنة متسبب ويمثل نسبة ٢ ٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (١٢)
مهنة أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون سيارة السائق الخاص في نقل
ابناءهم الى المدرسة واعادتهم للمنزل

المهنة	التكرارات	النسبة ٪
موظف	٤٣	٨٧٫٨ ٪
تاجر	٥	١٠٫٢ ٪
متسبب	١	٢ ٪
المجموع	٤٩	١٠٠ ٪

يوضح الجدول (رقم ١٣) ان الفئات العمرية لأولياء الأمور الذين يستخدمون سياراتهم بقيادة السائق الخاص في نقل ابناءهم من المنزل للمدرسة وبالعكس تتراوح بين ٢٨ - ٥٧ عام .

جدول رقم (١٣)
عمر أولياء امور الطلاب الذين يستخدمون
سيارة السائق الخاص في نقل ابناءهم الى
المدرسة واعادتهم للمنزل

العمر	التكرارات	النسبة %
٢٨	٣	٤.١ %
٢٩	١	٢ %
٣٠	١	٢ %
٣٢	١	٢ %
٣٣	١	٢ %
٣٤	١	٢ %
٣٥	٣	٦.١ %
٣٦	٤	٨.٢ %
٣٧	٣	٦.١ %
٣٩	١	٢ %
٤٠	٥	١٠.٢ %
٤١	١	٢ %
٤٢	١	٢ %
٤٣	٢	٤.١ %
٤٤	٢	٤.١ %
٤٥	٨	١٦.٣ %
٤٧	٥	١٠.٢ %
٥٠	١	٢ %
٥٢	١	٢ %
٥٥	١	٢ %
٥٦	١	٢ %
٥٧	١	٢ %
المجموع	٢١	١٠٠ %

يوضح الجدول (رقم ١٤) أن مقدار الراتب الشهري لأفراد العينة من أولياء الأمور الذين يستخدمون سياراتهم بقيادة السائق الخاص في نقل ابنائهم من المنزل للمدرسة والعكس .

حيث يظهر الجدول ان اثنين من أولياء الأمور رواتبهم الشهرية أقل من ١٥٠٠ ريال لكل واحد منهم وتبلغ نسبتهم المئوية ٤١٪ من اجمالي العينة أما اثنين من أولياء الأمور رواتبهم الشهرية مابين ١٥٠٠ - ٢٥٠٠ ريال ويمثلون نفس العينة ٤١٪ .

كما يظهر الجدول أن خمسة من أولياء الأمور رواتبهم الشهرية تتراوح مابين ٣٥٠٠ - ٤٥٠٠ ريال وتبلغ نسبتهم ١٠٫٢٪ من اجمالي العينة أما معظم أولياء الأمور وعددهم أربعون ولي أمر فتبلغ رواتبهم الشهرية أكثر من ٤٥٠٠ ريال لكل منهم وتبلغ نسبتهم ٨١٫٦٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (١٤)

رواتب أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون سيارة السائق الخاص في نقل
ابنائهم للمدرسة واعادتهم للمنزل

الراتب	التكرارات	النسبة %
أقل من ١٥٠٠ ريال	٢	٤١ %
١٥٠٠ - ٢٥٠٠	٢	٤١ %
٣٥٠٠ - ٤٥٠٠	٥	١٠٫٢ %
أكثر من ٤٥٠٠ ريال	٤٠	٨١٫٦ %
المجموع	٤٩	١٠٠ %

ويوضح الجدول (رقم ١٥) ان عدد أبناء أولياء الأمور الذين يستخدمون سياراتهم بقيادة السائق الخاص في نقل أبنائهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس يتراوح ما بين ابن واحد وتسعة أبناء لجميع أفراد العينة البالغ عددهم تسعة وأربعون من أولياء الأمور حيث يظهر لنا الجدول أن سبعة من أولياء الأمور لديهم ابن واحد لكل منهم ويمثلون ١٤٣ ٪ من اجمالي العينة وان عشرة من أولياء الأمور لديهم اثنان من الأبناء لكل منهم ويمثلون ٢٠٤ ٪ من اجمالي العينة وان اربعة عشر ولي أمر لديهم ثلاثة أبناء لكل منهم ويمثلون ٢٨٦ ٪ من اجمالي العينة وأن سبعة من أولياء الأمور لديهم اربعة أبناء لكل منهم ويمثلون ١٤٣ ٪ من اجمالي العينة وان ثمانية من أولياء الأمور لديهم خمسة أبناء لكل منهم ويمثلون ١٦٣ ٪ من اجمالي العينة وان ولي أمر واحد لديه ستة ابناء ويمثل ٢ ٪ من اجمالي العينة واخيرا اثنان من أولياء الأمور لديهم تسعة أبناء لكل منهم ويمثلون ٤١ ٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (١٥)

عدد أبناء أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون سيارة السائق الخاص في نقل
ابنائهم الى المدرسة واعادتهم للمنزل

عدد الابناء	التكرارات	النسبة ٪
١	٧	٪ ١٤٣
٢	١٠	٪ ٢٠٤
٣	١٤	٪ ٢٨٦
٤	٧	٪ ١٤٣
٥	٨	٪ ١٦٣
٦	١	٪ ٢
٩	٢	٪ ٤١
المجموع	٤٩	٪ ١٠٠

وبعد أن تم توزيع استبانة الدراسة على مائة واثنان وعشرون من أولياء الأمور ممن يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل أبنائهم من المنزل للمدرسة واعادتهم من المدرسة الى المنزل اتضح من الجدول (رقم ١٦) ان مائة وعشرة من أولياء الأمور ممن يستخدمون سياراتهم جنسيتهم سعوديين ويمثلون نسبة ٩٠,٢ ٪ من اجمالي عينة سيارة الأب كما يوضح الجدول أن اثني عشر من أولياء الأمور غير سعوديين ويمثلون نسبة ٩,٨ ٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (١٦)
جنسية أولياء الأمور الذين يستخدمون
سياراتهم الخاصة في نقل ابناءهم الى
المدرسة واعادتهم للمنزل

النسبة ٪	التكرارات	الجنسية
٩٠,٢ ٪	١١٠	سعودي
٩,٨ ٪	١٢	غير سعودي
١٠٠ ٪	١٢٢	المجموع

يوضح الجدول (رقم ١٧) أن أولياء الأمور الذين يستخدمون سياراتهم في نقل ابناءهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس يعملون في مهن مختلفة حيث أوضح الجدول ان مائة وتسعة عشر من أولياء الأمور يعملون موظفين وتبلغ نسبتهم ٩٧٥٪ من اجمالي عينة سيارة الأب أما بقية أفراد العينة وعددهم ثلاثة من أولياء الأمور فيعملون في مهنة متسبب وتبلغ نسبتهم ٢٥٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (١٧)
مهنة أولياء الأمور الذين يستخدمون
سياراتهم في نقل ابناءهم الى المدرسة
واعادتهم للمنزل

المهنة	التكرارات	النسبة %
موظف	١١٩	٩٧٥٪
متسبب	٣	٢٥٪
المجموع	٤٩	١٠٠٪

يوضح الجدول (رقم ١٨) ان الفئات العمرية لأولياء الأمور الذين يستخدمون سياراتهم الخاصة لنقل ابناءهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس تنحصر في ٢٣ عام الى ٥٦ عام .

جدول رقم (١٨)
عمر أولياء الأمور الذين يستخدمون
سياراتهم في نقل ابناءهم الى المدرسة
واعادتهم للمنزل

العمر	التكرارات	النسبة %
٢٣	١	٠.٨ %
٢٤	١	٠.٨ %
٢٦	١	٠.٨ %
٢٧	٢	١.٦ %
٢٨	١	٠.٨ %
٣٠	٤	٣.٣ %
٣١	١	٠.٨ %
٣٢	١	٠.٨ %
٣٣	٢	١.٦ %
٣٤	٧	٥.٧ %
٣٥	١٦	١٣.١ %
٣٦	٢	١.٦ %
٣٧	٤	٣.٣ %
٣٨	٩	٧.٤ %
٣٩	٢	١.٦ %
٤٠	١٢	٩.٨ %
٤١	٢	١.٦ %
٤٢	٩	٧.٤ %
٤٣	٤	٣.٣ %
٤٤	٢	١.٦ %
٤٥	١٠	٨.٢ %
٤٦	٦	٤.٩ %
٤٧	٣	٢.٥ %
٤٨	٥	٤.١ %
٤٩	١	٠.٨ %
٥٠	٨	٦.٦ %
٥١	٢	١.٦ %
٥٣	١	٠.٨ %
٥٤	١	٠.٨ %
٥٥	١	٠.٨ %
٥٦	١	٠.٨ %
المجموع	١٢٢	١٠٠ %

يوضح الجدول (رقم ١٩) أن رواتب أولياء الأمور ممن يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل ابناءهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس تختلف من ولي أمر الى آخر .

فلقد أوضح الجدول أن ثلاثة من أولياء الأمور رواتبهم أقل من ١٥٠٠ ويمثلون نسبة ٢٥٪ من اجمالي العينة وان سبعة من أولياء الأمور رواتبهم ما بين ١٥٠٠ - ٢٥٠٠ ريال ويمثلون ٥٧٪ من اجمالي العينة كذلك أوضح الجدول أن خمسة عشر من أولياء الأمور رواتبهم ما بين ٢٥٠٠ - ٣٥٠٠ ويمثلون نسبة ١٢٣٪ من اجمالي العينة وان ٢١ من أولياء الأمور رواتبهم ما بين ٣٥٠٠ - ٤٥٠٠ ويمثلون نسبة ١٧٢٪ من اجمالي العينة واخيرا رواتب ستة وسبعون من أولياء الأمور أكثر من ٤٥٠٠ ريال ويمثلون نسبة ٦٢٣٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (١٩)
الراتب الشهري لأولياء الأمور الذين
يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل
ابناءهم للمدرسة واعادتهم للمنزل

الراتب	التكرارات	النسبة %
أقل من ١٥٠٠ ريال	٣	٢٥ %
١٥٠٠ - ٢٥٠٠	٧	٥٧ %
٢٥٠٠ - ٣٥٠٠	١٥	١٢٣ %
٣٥٠٠ - ٤٥٠٠	٢١	١٧٢ %
أكثر من ٤٥٠٠ ريال	٧٦	٦٢٣ %
المجموع	١٢٢	١٠٠ %

يوضح الجدول (رقم ٢٠) ان عدد الأبناء لأولياء الأمور الذين يستخدمون سياراتهم الخاصة لنقل ابنائهم من المنزل الى المدرسة وبالعكس يتراوح من ابن واحد الى خمسة أبناء لجميع أفراد العينة البالغ عددهم مائة واثنين وعشرون ولي أمر .

حيث يظهر الجدول ان ثلاثة من أولياء الأمور لديهم ابن واحد لكل منهم ويمثلون نسبة ٢٥ ٪ من اجمالي العينة كما يظهر الجدول ان ٧ من أولياء الأمور لديهم اثنان من الابناء لكل منهم ويمثلون نسبة ٥٧ ٪ من اجمالي العينة وان خمسة عشر ولي امر لديهم ثلاثة أبناء لكل منهم ويمثلون ١٢٣ ٪ من اجمالي العينة وان واحد وعشرون ولي امر لديهم اربعة أبناء لكل منهم ويمثلون ١٧٢ ٪ من اجمالي العينة واخيرا ستة وسبعون من اولياء الأمور لديهم خمسة ابناء لكل منهم ويمثلون نسبة ٦٢٣ ٪ من اجمالي العينة .

جدول رقم (٢٠)
عدد أبناء أولياء امور الطلاب الذين
يستخدمون سياراتهم الخاصة في نقل ابنائهم
الى المدرسة واعادتهم للمنزل

عدد الابناء	التكرارات	النسبة ٪
١	٣	٢٥ ٪
٢	٧	٥٧ ٪
٣	١٥	١٢٣ ٪
٤	٢١	١٧٢ ٪
٥	٧٦	٦٢٣ ٪
المجموع	١٢٢	١٠٠ ٪

ثانيا : البيانات :

مقدمة

لقد قام الباحث بتصميم أداة لقياس درجة أهمية ومدى تحقق الأهداف لكل هدف من أهداف استخدام وسائل النقل على مقياس وزني يتدرج من صفر الى عشرة وكان ذلك بهدف معرفة أهمية ودرجة تحقق كل هدف ولقد اعتبر الباحث ان قيمة المتوسط ما بين ١٠ - ٧٥ درجته كبيره وان قيمة المتوسطه ما بين ٧٥ - ٥ درجته متوسطه وان قيمة المتوسط ما بين ٥ - ١ درجته ضعيفة ، وفيما يلي عرض لأهم نتائج قياس درجة أهمية وتحقيق الأهداف .

درجة أهمية ومدى تحقق الأهداف لوسيلة النقل العام :

من نتائج تحليل التكرارات لدرجة أهمية كل هدف من أهداف استخدام النقل العام حسب ما يراه أولياء الأمور تتضح درجة أهمية كل هدف من أهداف استخدام النقل العام (جدول رقم ٢١) .

فمن تحليل التكرارات لأهمية هدف تعويد الأبناء على الاستقلالية والاعتماد على النفس اتضح ان أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٧٣٩ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية تعويد الأبناء على الاختلاط بفئات المجتمع المختلفة اتضح ان أولياء الأمور يعطون أهمية متوسطه لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٢٦ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية تفادي التدليل الزائد للأبناء اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٦٦ والنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية تفادي الزحمة المرورية بالشوارع المحيطة بالمدارس الى أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٧٣ والنوال ١٠ .

ويلاحظ من تحليل التكرارات لأهمية تفادي تعرض سيارة ولي الأمر لحوادث مرورية أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٠٦ والنوال ١٠ .

ويلاحظ ايضا من تحليل التكرارات لأهمية ضمان أداء ولي الأمر لعمله على الوجه المطلوب دون تأخر أو خروج مبكر من العمل أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٢٠ والنوال ١٠ .

ويبدو من تحليل التكرارات لأهمية ضمان وجود سيارة نقل عام دائما لنقل الأبناء اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٦٠ والنوال ١٠ .

كما يبدو من تحليل التكرارات لأهمية تفادي تعرض الأبناء لضرر من السائق الخاص أو التاثر بلغته أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٢٦ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية تفادي بشاعة الحوادث التي قد تحدث للسيارة الصغيرة عند استخدام الابناء لها أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨ والنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية تخفيف الأرهاق بالنسبة لولي الأمر عند قيادته للسيارة لتوصيل الأبناء للمدرسة واعادتهم للمنزل الى أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩١٣ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية تعويد الأبناء على الصبر والانتظار اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية اعطاء الأبناء فرصة للاحتكاك بزملائهم اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٢٦ والمنوال ١٠ .

ويلاحظ من تحليل التكرارات لأهمية تفادي الاجراءات المعقدة المترتبة على استخدام واستخدام سائق خاص أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٣٣ والمنوال ١٠ .

كما يلاحظ من تحليل التكرارات لأهمية تعويد الأبناء على احترام النظام والالتزام بالمواعيد في الانتظار وزمن الرحلة أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩ والمنوال ١٠ .

ويلاحظ ايضا من تحليل التكرارات لأهمية الاستفادة من التأمينات على الحافلات في حالة حدوث حوادث لاسمح الله أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٦٨٦ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان أن سائق الحافلة أكثر خبرة في القيادة اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٤٠ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان توسيع دائرة تفاعل الأبناء مع الآخرين أثناء استغلال الحافلة اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية متوسطة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٠٦ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية المشاركة في خدمة المجتمع بالاقبال من استخدام السائقين اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٨٦ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية تفادي عدم تضييع وقت طويل في استخراج رخصة القيادة وشراء سيارة اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨١٣ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية تحقيق وفر مادي مناسب مقارنة بالوسائل الأخرى الى أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٥٣ والمنوال ١٠ .

كما يشير تحليل التكرارات لأهمية تعويد الأبناء على ادراك أهمية المواقف العامة والاستفادة منها الى أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٨٠ والمنوال ١٠ .

وأخيرا يتضح من التحليل السابق أن درجة الأهمية لأهداف وسيلة النقل العام مهمة لدى أولياء الأمور حيث بلغ أعلى متوسط ٩٧٣ وأدنى متوسط ٦٨٦ .

جدول (رقم ٢١) نتائج تحليل التكرارات لأهمية أهداف وسيلة النقل العام وقيمة المتوسط والمنوال لهذه الأهداف

أهمية الهدف	المتوسط	المنوال
تعويد الأبناء على الاستقلالية والاعتماد على النفس	٩٧٣	١٠
تعويد الأبناء على الاختلاط بفئات المجتمع المختلفة	٧٣٦	١٠
تقادي التدليل الزائد للأبناء	٨٦٦	١٠
تقادي الزحمة المرورية بالشوارع المحيطة بالمدارس	٨٧٣	١٠
تقادي تعرض سيارة ولي الأمر لحوادث مرورية	٨٠٦	١٠
ضمان أداء ولي الأمر لعمله على الوجه المطلوب دون تأخر أو خروج مبكر من العمل	٩٢٠	١٠
ضمان وجود سيارة نقل عام دائما لنقل الأبناء	٨٦٠	١٠
تقادي تعرض الأبناء لضرر من السائق الخاص أو التأثير بلغته	٨٢٦	١٠
تقادي بشاعة الحوادث التي قد تحدث للسيارة الصغيرة عند استخدام الأبناء لها	٨	١٠
تخفيف الازهاق بالنسبة لولي الأمر عند قيادته للسيارة لتوصيل الأبناء للمدرسة واعادتهم للمنزل .	٩١٣	١٠
تعويد الأبناء على الصبر والانتظار .	٩	١٠
اعطاء الأبناء فرصة للأحتكاك بزملائهم .	٨٢٦	١٠
تقادي الاجراءات المعقدة المترتبة على استخدام واستخدام سائق خاص .	٨٣٣	١٠
تعويد الأبناء على احترام النظام والالتزام بالمواعيد في الانتظار وزمن الرحلة	٩	١٠
الاستفادة من التأمينات على الحافلات في حالة حدوث حوادث لاسمح الله	٦٨٦	١٠
ضمان أن سائق الحافلة أكثر خبرة في القيادة	٨٤٠	١٠
ضمان توسيع دائرة تفاعل الأبناء مع الآخرين اثناء استغلال الحافلة .	٧٠٦	١٠
المشاركة في خدمة المجتمع بالانقل من استخدام السائقين .	٨٨٦	١٠
تقادي عدم تضيق وقت طويل في استخراج رخصة القيادة وشراء سيارة .	٨١٣	١٠
تحقيق وفر مادي مناسب مقارنة بالوسائل الأخرى .	٨٥٣	١٠
تعويد الأبناء على ادراك أهمية المواقف العامة والاستفادة منها .	٧٨٠	١٠

ومن نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل العام (جدول ٢٢) حسب ما يراه أولياء الأمور المستخدمين لهذه الوسيلة تتضح درجة تحقق كل هدف من أهداف استخدام النقل العام .

فمن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تعويد الأبناء على الاستقلالية والاعتماد على النفس من خلال استخدام وسيلة النقل العام اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور وبدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٦٦ر٨ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تعويد الابناء على الاختلاط بفئات المجتمع المختلفة من خلال استخدام وسيلة النقل العام ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦ والمنوال ١٠ .

كما يوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تفادي التدليل الزائد من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٨٦٧ر٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تفادي الزحمة المرورية بالشوارع المحيطة بالمدارس من خلال استخدام وسيلة النقل العام يتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦٠٧ر٧ والمنوال ١٠ .

واتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تفادي تعرض سيارة ولي الأمر لحوادث مرورية من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٢٠٧ر٧ والمنوال ١٠ .

كذلك اتضح أن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان أداء ولي الأمر لعمله على الوجه الأكمل دون تأخر أو خروج مبكر من العمل من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق بدرجة كبيرة في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٨١٣ والنوال ١٠ .

ويبدو لنا من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان وجود سيارة نقل عام دائما لنقل الأبناء من خلال استخدام وسيلة النقل العام اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٠٦ والنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تفادي تعرض الأبناء لضرر من السائق الخاص أو التأثير بلغته من خلال استخدام وسيلة النقل العام اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٨ والنوال ١٠ .

كذلك يشير تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تفادي بشاعة الحوادث المرورية التي قد تحدث للسيارة الصغيرة عند استخدام الأبناء لها من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٢٦ والنوال ٨ .

ويتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تخفيف الأرهاق بالنسبة لولي الأمر عند قيادة السيارة لتوصيل الأبناء للمدرسة واعادتهم للمنزل من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق بدرجة كبيرة في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٨٢٦ والنوال ٩ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف تعويد الأبناء على الصبر والانتظار من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٥٣ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف اعطاء الأبناء فرصة للاحتكاك بزملائهم من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧ر١٣ والمنوال ٩ .

ويوضح تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف تفادي الاجراءات المعقدة المترتبة على استخدام واستقدام سائق خاص من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧ر٠٦ والمنوال ٨ .

كذلك يوضح تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف تعويد الأبناء على احترام النظام والالتزام بالمواعيد في الانتظار وزمن الرحلة من خلال استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٦٠ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف الاستفادة من التأمينات على الحافلات في حالة حدوث حوادث لاسمح الله من خلال استخدام وسيلة النقل العام اتضح ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٩٣ره والمنوال ١ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان أن سائق الحافلة اكثر خبرة في القيادة من خلال استخدام وسيلة النقل العام اتضح ان هذا الهدف قد تحقق في نظر

أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦٨٦ر٦ والمنوال ٦ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان توسيع دائرة تفاعل الأبناء مع الآخرين اثناء استغلال الحافلة من خلال استخدام وسيلة النقل العام اتضح ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٨٦ره٥ والمنوال ١ .

ويشير تحليل التكرارات لدى تحقق هدف المشاركة في خدمة المجتمع بالاقبال من استقدام السائقين عند استخدام وسيلة النقل العام الى أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٨٠ر٧ والمنوال ١٠ .

كما يشير تحليل التكرارات لدى تحقق هدف عدم تضييع وقت طويل في استخراج رخصة القيادة وشراء سيارة عند استخدام وسيلة النقل العام الى أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٣ر٦ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تحقيق وفر مادي مناسب مقارنة بالوسائل الأخرى عند استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ١٣ر٧ والمنوال ٦ .

كما يوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تعويد الأبناء على ادراك أهمية المواقف العامة والاستفادة منها عند استخدام وسيلة النقل العام أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٤٦ر٧ والمنوال ٧ .

ومن التحليل الذي سبق يتضح أن درجة التحقق قد تحققت لأهداف وسيلة النقل العام في نظر أولياء الأمور حيث بلغ أعلى متوسط ١٦ر٨ وأدنى متوسط ٩٣ره٠ .

جدول (رقم ٢٢) نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقيق أهداف
وسيلة النقل العام ودرجة المتوسط والمناول

المنوال	المتوسط	الهدف
١٠	٨٢٦٦	تعويد الأبناء على الاستقلالية والاعتماد على النفس
١٠	٦	تعويد الأبناء على الاختلاط بفئات المجتمع المختلفة
١٠	٧٢٧٦	تفادي التدليل الزائد للأبناء
١٠	٧٢٦٠	تفادي الزحمة المرورية بالشوارع المحيطة بالمدارس
١٠	٧٢٠	تفادي تعرض سيارة ولي الأمر لحوادث مرورية
١٠	٨٢١٣	ضمان أداء ولي الأمر لعمله على الوجه المطلوب دون تأخر أو خروج مبكر من العمل
١٠	٧٢٠٦	ضمان وجود سيارة نقل عام دائما لنقل الأبناء
١٠	٧٢٨٠	تفادي تعرض الأبناء لضرر من السائق الخاص أو التأثير بلغته
٨	٧٢٢٦	تفادي بشاعة الحوادث التي قد تحدث للسيارة الصغيرة عند استخدام الأبناء لها
٩	٨٢٢٦	تخفيف الازهاق بالنسبة لولي الأمر عند قيادته للسيارة لتوصيل الأبناء للمدرسة واعادتهم للمنزل .
١٠	٨٢٥٣	تعويد الأبناء على الصبر والانتظار .
٩	٧٢١٣	اعطاء الأبناء فرصة للاحتكاك بزملائهم .
٨	٧٢٠٦	تفادي الاجراءات المعقدة المترتبة على استخدام واستخدام سائق خاص .
١٠	٨٢٦٠	تعويد الأبناء على احترام النظام والالتزام بالمواعيد في الانتظار وزمن الرحلة
١	٥٢٩٣	الاستفادة من التأمينات على الحافلات في حالة حدوث حوادث لاسمح الله
٦	٦٢٨٦	ضمان أن سائق الحافلة أكثر خبرة في القيادة
١	٥٢٨٦	ضمان توسيع دائرة تفاعل الأبناء مع الآخرين اثناء استغلال الحافلة .
١٠	٧٢٨٠	المشاركة في خدمة المجتمع بالاقبال من استخدام السائقين .
٦	٦٢٧٣	تفادي عدم تضييع وقت طويل في استخراج رخصة القيادة وشراء سيارة .
٦	٧٢١٣	تحقيق وفر مادي مناسب مقارنة بالوسائل الأخرى .
٧	٧٢٤٦	تعويد الأبناء على ادراك أهمية المواقف العامة والاستفادة منها .

درجة أهمية ومدى تحقق الأهداف لوسيلة النقل الخاص (الليموزين) :

ومن نتائج تحليل التكرارات لدرجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (الليموزين) حسب ما يراه أولياء الأمور تتضح درجة أهمية كل هدف من أهداف استخدام النقل الخاص (الليموزين) [جدول رقم ٢٣] .

فمن تحليل التكرارات لأهمية توفر التكييف اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨ر٠٤ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية عدم التعرض للازدحام اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨ر٧٦ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم اختلاط الأبناء بمرضى اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨ر٧٦ والمنوال ١٠ .

فمن تحليل التكرارات لأهمية السرعة في الوصول اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨ر٥٢ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية عدم اختلاط الأبناء بالغير الى أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨ر٣٣ والمنوال ١٠ .

كما يشير تحليل التكرارات لأهمية ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة الى أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩ر٠٩ والمنوال ١٠ .

ويلاحظ من تحليل التكرارات لأهمية اشعار المجتمع باهتمام ولي الأمر بالأبناء عند استخدام الليموزين أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط

٧٧٦ و المنوال ١٠ .

كما يلاحظ من تحليل التكرارات لأهمية اشعار ولي الأمر للأبناء بالاهتمام بهم اتضح ان أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٨١ و المنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لأهمية ترفيه الأبناء أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٤٢ و المنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٦١ و المنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية حضانة الابن من معاملة قاسية من سائقي النقل العام اتضح ان أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٣٣ و المنوال ١٠ .

ويبدو من تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٩٥ و المنوال ١٠ .

كما يبدو من تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم اختلاط الابناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٥٢ و المنوال ١٠ .

ويتضح من تحليل التكرارات لأهمية تخفيف ضغط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الأبناء أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٠٩ و المنوال ١٠ .

ويتضح من تحليل التكرارات لأهمية عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٦٦ والمنوال ١٠ .

كما اتضح من تحليل التكرارات لأهمية حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٣٨ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم سماع أو تعلم الأبناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٩٥ والمنوال ١٠ .

وظهر من تحليل التكرارات لأهمية تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٣٣ والمنوال ١٠ .

كما ظهر من تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٨٥ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدامهم النقل العام أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٧٦ والمنوال ١٠ .

كما يشير تحليل التكرارات لأهمية ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٩٠ والمنوال ١٠ .

ويتضح من تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم الارهاق للابناء في حالة استخدام وسائل النقل العام اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٥٧ر٩ والمنوال ١٠ .

ويتضح من التحليل السابق أن درجة الأهمية لأهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) مهمة لدى أولياء الأمور حيث بلغ أعلى متوسط ٩٩١ر٩ وأدنى متوسط ٨٠٤ر٠ .

جدول (رقم ٢٣)
نتائج تحليل التكرارات لأهمية أهداف وسيلة النقل الخاص
(الليموزين) وقيمة المتوسط والمنوال لهذه الأهداف

المنوال	المتوسط	الهدف
١٠	٨٠٠٤	توفر التكييف
١٠	٨٠٧٦	عدم التعرض للازدحام
١٠	٨٠٧٦	ضمان عدم اختلاط الأبناء بمرضى
١٠	٨٠٥٢	السرعة في الوصول
١٠	٨٠٣٣	عدم اختلاط الأبناء بالغير
١٠	٩٠٠٩	ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة
١٠	٧٠٧٦	اشعار المجتمع باهتمام ولي الأمر بالأبناء عند استخدام الليموزين
١٠	٩٠٨١	اشعار ولي الأمر للأبناء بالاهتمام بهم
١٠	٨٠٤٢	ترفيه الأبناء
١٠	٩٠٦١	تنشادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق
١٠	٩٠٣٣	حصانة الابن من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام
١٠	٩٠٩٥	ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة
١٠	٩٠٥٢	ضمان عدم اختلاط الابناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام
١٠	٩٠٠٩	تخفيف ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الابناء
١٠	٩٠٦٦	عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة
١٠	٩٠٣٨	حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار
١٠	٩٠٩٥	ضمان عدم سماع أو تعلم الابناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام
١٠	٨٠٣٣	تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس
١٠	٩٠٨٥	ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة
١٠	٩٠٧٦	ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدام النقل العام
١٠	٨٠٩٠	ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة .
١٠	٩٠٥٧	ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام

ومن نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) حسب مايراه أولياء الأمور المستخدمين لهذه الوسيلة تتضح درجة تحقق كل هدف من أهداف استخدام النقل الخاص (الليموزين) (جدول رقم ٢٤) .

يتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف توفر التكييف عند استخدام الليموزين ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٤٢ والمنوال ٨ .

واتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف عدم التعرض للازدحام عند استخدام الليموزين ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦ر٧٦ والمنوال ٦ .

كما اتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم الاختلاط بمرضى عند استخدام الليموزين ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٠٩ والمنوال ١٠ .

ويظهر من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف السرعة في الوصول عند استخدام الليموزين ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧ر٨٥ والمنوال ١٠ .

وبدل تحليل التكرارات لدى تحقق هدف السرعة في الوصول عند استخدام الليموزين ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧ر٨٥ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لدى تحقق هدف اختلاط الأبناء بالغير عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧ر٣٣ والمنوال ١٠ .

كما تبين من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٧١ والمنوال ١٠ .

كما تبين من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف اشعار المجتمع بالاهتمام بالأبناء عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦ر٢٨ والمنوال ١٠ .

وبرز من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف اشعار الأبناء بالاهتمام بهم عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٢٨ والمنوال ١٠ .

كما تبين من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ترفيه الأبناء عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧ر٠٩ والمنوال ٨ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق عند استخدام الليموزين أن الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٤٢ والمنوال ١٠ .

ويبرهن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف حصانة الأبناء من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام عند استخدام الليموزين أن الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٥٧ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة عند استخدامهم الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٨١ والمنوال ١٠ .

وتبين من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم اختلاط الأبناء بنوعيات من الأفراد غير السويين عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٤٢ والمنوال ١٠ .

ويبرز من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تخفيف ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الأبناء عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ والمنوال ١٠ .

واتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٥٧ والمنوال ١٠ .

واتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٥٢ والمنوال ١٠ .

كما اتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم سماع أو تعلم الأبناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨ر٩٥ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧ر٣٨ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل والمدرسة عند استخدام الليموزين أن الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٤٧ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدامهم للنقل العام عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٥٧ والمنوال ١٠ .
واتضح من تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٣٣ والمنوال ٩ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان عدم إرهاق الأبناء في حالة استخدام النقل العام عند استخدام الليموزين أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨١٩ والمنوال ١٠ .

ويتضح من التحليل السابق ان درجة التحقق قد تحققت لأهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ أعلى متوسط ٨٩٥ وأدنى متوسط ٦٢٨ .

جدول (رقم ٢٤) نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق
أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين)
وقيمة المتوسط والمنوال

المنوال	المتوسط	الهدف
١٠	٨٠٤٢	توفر التكيف
١٠	٦٠٧٦	عدم التعرض للازدحام
١٠	٨٠٠٩	ضمان عدم اختلاط الأبناء بمرضى
١٠	٧٠٨٥	السرعة في الوصول
١٠	٧٠٣٣	عدم اختلاط الأبناء بالغير
١٠	٨٠٧١	ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة
١٠	٦٠٢٨	اشعار المجتمع باهتمام ولي الأمر بالأبناء عند استخدام الليموزين
١٠	٨٠٢٨	اشعار ولي الأمر للأبناء بالاهتمام بهم
١٠	٧٠٠٩	ترفيه الأبناء
١٠	٨٠٤٢	تقادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق
١٠	٨٠٥٧	حصانة الابن من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام
١٠	٨٠٨١	ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة
١٠	٨٠٤٢	ضمان عدم اختلاط الابناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام
١٠	٨	تخفيف ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الابناء
١٠	٨٠٥٧	عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة
١٠	٨٠٥٢	حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار
١٠	٨٠٩٥	ضمان عدم سماع أو تعلم الابناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام
١٠	٧٠٣٨	تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس
١٠	٨٠٤٧	ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة
١٠	٨٠٥٧	ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدام النقل العام
١٠	٧٠٣٣	ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة .
١٠	٨٠١٩	ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام

درجة أهمية ومدى تحقق

الأهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

- من نتائج تحليل التكرارات لدرجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) حسب ما يراه أولياء الأمور تتضح درجة أهمية كل هدف من أهداف استخدام النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) [جدول رقم ٢٥] .
- فمن تحليل التكرارات لأهمية توفر التكييف اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٦١ر٨ والمنوال ١٠ .
- ومن تحليل التكرارات لأهمية عدم التعرض للازدحام اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٢٤ر٨ والمنوال ١٠ .
- وبتحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم الاختلاط بمرضى اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٠٤ر٩ والمنوال ١٠ .
- ويوضح تحليل التكرارات لأهمية السرعة في الوصول أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٢٤ر٨ والمنوال ١٠ .
- ويشير تحليل التكرارات لأهمية عدم اختلاط الأبناء بالغير أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٨٣ر٧ والمنوال ١٠ .
- ويوضح تحليل التكرارات لأهمية ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٠٨ر٩ والمنوال ١٠ .
- ويوضح تحليل التكرارات لأهمية اشعار المجتمع بالاهتمام بالأبناء اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨١٤ر٨ والمنوال ١٠ .

- ومن تحليل التكرارات لأهمية اشعار الأبناء بالاهتمام بهم اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٥٧ر٨ والمنوال ١٠ .
- ومن تحليل التكرارات لأهمية ترفيه الأبناء اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٨٣ر٧ والمنوال ١٠ .
- ويوضح تحليل التكرارات لأهمية تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٢٤ر٩ والمنوال ١٠ .
- ويشير تحليل التكرارات لأهمية حصانة الأبناء من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام الى أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٧٨ر٨ والمنوال ١٠ .
- كما يشير تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩١٦ر٩ والمنوال ١٠ .
- ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم اختلاط الأبناء بنوعيات الأفراد غير السويين في النقل العام اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩١٤ر٩ والمنوال ١٠ .
- ويوضح تحليل التكرارات لأهمية تخفيض ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الأبناء أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٩٣ر٨ والمنوال ١٠ .
- ومن تحليل التكرارات لأهمية عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة اتضح ان أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩١٠ر٩ والمنوال ١٠ .

ويبرز من تحليل التكرارات لأهمية حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩١٢ والمنوال ١٠ .

ووضح من تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم سماع أو تعلم الأبناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٩٠٨ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لأهمية تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٠٨ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة اتضح ان أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨١٨ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الآخرين عند استخدامهم النقل العام أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٦٥ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد أو زمن معين للرحلة اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٩٨ والمنوال ١٠ .

ويتضح من تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٦٩ر٠ والمنوال ١٠ر٠.

ويتضح من التحليل السابق أن درجة الأهمية لأهداف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) مهمة لدى أولياء الأمور حيث بلغ أعلى متوسط ٩٢٤ر٠ وأدنى متوسط ٧٨٣ر٠.

جدول (رقم ٢٥)
نتائج تحليل التكرارات لأهمية أهداف
وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص)
وقيمة المتوسط والمنوال لهذه الاهداف

المنوال	المتوسط	الهدف
١٠	٨٢٦١	توفر التكييف
١٠	٨٢٤	عدم التعرض للازدحام
١٠	٩٠٤	ضمان عدم اختلاط الأبناء بمرضى
١٠	٨٢٤	السرعة في الوصول
١٠	٧٨٣	عدم اختلاط الأبناء بالغير
١٠	٩٠٨	ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة
١٠	٨١٤	اشعار المجتمع باهتمام ولي الأمر بالأبناء عند استخدام السائق الخاص
١٠	٨٥٧	اشعار ولي الأمر للأبناء بالاهتمام بهم
١٠	٧٨٣	ترفيه الأبناء
١٠	٩٤٢	تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق
١٠	٨٧١	حصانة الابن من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام
١٠	٩١٦	ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة
١٠	٩١٤	ضمان عدم اختلاط الابناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام
١٠	٨٩٣	تخفيف ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الابناء
١٠	٩١٠	عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة
١٠	٩١٢	حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار
١٠	٩٠٨	ضمان عدم سماع أو تعلم الابناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام
١٠	٨٠٨	تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس
١٠	٨١٨	ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة
١٠	٨٦٥	ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدام النقل العام
١٠	٧٩٨	ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة .
١٠	٨٦٩	ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام

ومن نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) حسب ما يراه أولياء الأمور المستخدمين لهذه الوسيلة تتضح درجة تحقق كل هدف من أهداف استخدام وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) [جدول رقم ٢٦] .

فمن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف توفر التكيف عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٦٥ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف عدم التعرض للازدحام عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح ان الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦٦٥ والنوال ٧ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان عدم الاختلاط بمرضى عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٤٢ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف السرعة في الوصول عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٠٨ والنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف عدم اختلاط الأبناء بالغير عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦٩٣ والنوال ١٠ .

كما يشير تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء

الأمور حيث بلغ المتوسط ٨٣٦ والنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات مدى تحقق هدف اشعار المجتمع بالاهتمام بالأبناء عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٢٨ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات مدى تحقق هدف اشعار الأبناء بالاهتمام بهم عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٩٨ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات مدى تحقق هدف ترفيه الأبناء عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٠٦ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات مدى تحقق هدف تفادي الحوادث التي يمكن ان تحدث عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٢٢ والنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات مدى تحقق هدف حصانة الأبناء من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام عند استخدام سيارة السائق الخاص الى ان هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٦٩ والنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات مدى تحقق هدف ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٣٢ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات مدى تحقق هدف ضمان عدم اختلاط الأبناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح

أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٢٢ والمنوال ١٠ .

ويتضح من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تخفيض ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الأبناء عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨١٢ والمنوال ١٠ . ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٢٠ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالامطار عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨١٢ والمنوال ١٠ . ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم سماع أو تعلم الأبناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨١٢ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس عند استخدام سيارة السائق الخاص أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦٦٣ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل والمدرسة عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٩٥٧ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٥٧ر٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد أو زمن معين للرحلة اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٣٦ر٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم الارهاق للأبناء عند استخدام سيارة السائق الخاص اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٩١٦ر٩ والمنوال ١٠ .

ومن التحليل السابق يتضح أن درجة التحقق قد تحققت لأهداف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) في نظر أولياء الأمور حيث بلغ أعلى متوسط ٩٥٧ر٩ وأدنى متوسط ٦٦٣ر٦ .

**جدول (رقم ٢٦) نتائج تحليل التكرارات لدرجة نحقق
أهداف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص)
وقيمة المتوسط والمنوال**

المنوال	المتوسط	الهدف
١٠	٧ر٦٥	توفر التكييف
٧	٧ر٦٥	عدم التعرض للازدحام
١٠	٧ر٤٢	ضمان عدم اختلاط الأبناء بمرضى
١٠	٧ر٠٨	السرعة في الوصول
١٠	٦ر٩٣	عدم اختلاط الأبناء بالغير
١٠	٨ر٣٦	ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة
١٠	٧ر٢٨	اشعار المجتمع باهتمام ولي الأمر بالأبناء عند استخدام السائق الخاص
١٠	٧ر٩٨	اشعار ولي الأمر للأبناء بالاهتمام بهم
١٠	٧ر٠٦	ترفيه الأبناء
١٠	٨ر٢٢	تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق
١٠	٧ر٦٩	حصانة الابن من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام
١٠	٨ر٣٢	ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة
١٠	٨ر٢٢	ضمان عدم اختلاط الابناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام
١٠	٨ر١٢	تخفيف ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الابناء
١٠	٨ر٢٠	عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة
١٠	٨ر١٢	حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار
١٠	٨ر١٢	ضمان عدم سماع أو تعلم الابناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام
١٠	٦ر٦٣	تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس
١٠	٩ر٥٧	ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة
١٠	٧ر٥٧	ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدام النقل العام
١٠	٧ر٣٦	ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة .
١٠	٩ر١٦	ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام

درجة أهمية ومدى تحقق الأهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :

من نتائج تحليل التكرارات لدرجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) حسب ما يراه أولياء الأمور تتضح درجة أهمية كل هدف من أهداف استخدام النقل الخاص (سيارة الأب جدول رقم ٢٧) .

فمن تحليل التكرارات لأهمية توفر التكييف اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٩٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية عدم التعرض للازدحام اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٩١ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم الاختلاط بمرضى الى ان أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٢٧ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية السرعة في الوصول أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٩١ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية عدم اختلاط الأبناء بالغير أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧ والمنوال ١٠ .

ويبرز من تحليل التكرارات لأهمية ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٦٨ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية اشعار المجتمع بالاهتمام بالأبناء اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٧٤ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية اشعار الأبناء بالاهتمام بهم اتضح أن أولياء

الأمر يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٢٥ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لأهمية ترفيه الأبناء أن أولياء الأمر يعطون أهمية

كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٠٢ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء

عند عبور الطريق الى أن أولياء الأمر يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ

المتوسط ٨٦٨ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية حصانة الأبناء من التعرض لمعاملة قاسية من

سائقي النقل العام اتضح أن أولياء الأمر يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ

المتوسط ٨٤٢ والمنوال ١٠ .

كما يشير تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة الى أن

أولياء الأمر يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٧٨ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم اختلاط الأبناء بنوعيات الأفراد

غير السويين في النقل العام أن أولياء الأمر يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث

بلغ المتوسط ٨٣٦ والمنوال ١٠ .

كما يوضح تحليل التكرارات لأهمية تخفيض ضغوط الانتظار عند مواقف النقل

العام عن الأبناء أن أولياء الأمر يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط

٨٤٠ والمنوال ١٠ .

ويبرز من تحليل التكرارات لأهمية عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٦٥ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لأهمية حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالامطار أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٤٢ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم سماع أو تعلم الأبناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٥٩ والمنوال ١٠ .

وظهر من تحليل التكرارات لأهمية تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨١٦ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٦١ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدامهم النقل العام الى أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨١٨ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد أو زمن معين للرحلة اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٧٩٩ر٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لأهمية ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام اتضح أن أولياء الأمور يعطون أهمية كبيرة لذلك الهدف حيث بلغ المتوسط ٨٣٦ر٨ والمنوال ١٠ .

ويتضح من التحليل السابق أن درجة الأهمية لأهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) مهمة لدى أولياء الأمور حيث بلغ أعلى متوسط ٨٦٥ر٨ وأدنى متوسط ٧ .

جدول (رقم ٢٧) نتائج تحليل التكرارات لأهمية
أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب)
وقيمة المتوسط والمنوال لهذه الأهداف

الهدف	المتوسط	المنوال
توفر التكيف	٧٩٧	١٠
عدم التعرض للزحام	٧٩١	١٠
ضمان عدم اختلاط الأبناء بمرضى	٨٢٧	١٠
السرعة في الوصول	٧٩١	١٠
عدم اختلاط الأبناء بالغير	٧	١٠
ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة	٨٦٨	١٠
اشعار المجتمع باهتمام ولي الأمر بالأبناء عند استخدام سيارة الأب	٧٧٤	١٠
اشعار ولي الأمر للأبناء بالاهتمام بهم	٨٢٥	١٠
ترفيه الأبناء	٨٠٢	١٠
تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق	٨٦٨	١٠
حصانة الابن من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام	٨٤٢	١٠
ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة	٨٧٨	١٠
ضمان عدم اختلاط الابناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام	٨٣٦	١٠
تخفيف ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الابناء	٨٤٠	١٠
عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة	٨٦٥	١٠
حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار	٨٤٢	١٠
ضمان عدم سماع أو تعلم الابناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام	٨٥٩	١٠
تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس	٨١٦	١٠
ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة	٨٦١	١٠
ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدام النقل العام	٨١٨	١٠
ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة .	٧٩٩	١٠
ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام	٨٣٦	١٠

ومن نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) حسب ما يراه أولياء الأمور المستخدمين لهذه الوسيلة تتضح درجة تحقق كل هدف من استخدام النقل الخاص [سيارة الأب] (جدول رقم ٢٨)

فمن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف توفر التكييف عند استخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٢٤ والنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف توفر التكييف عند استخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦٧٧ والنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان عدم الاختلاط بمرضى عند استخدام سيارة الأب الى أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٢٥ والنوال ١٠ .

كذلك يشير تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف السرعة في الوصول باستخدام سيارة الأب الى أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧١٣ والنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف عدم اختلاط الأبناء بالغير عند استخدام سيارة الأب أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٦٤٨ والنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة باستخدام سيارة الأب أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمر حيث بلغ المتوسط ٧٧٧ والنوال ١٠ .

ويبرز من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف اشعار المجتمع بالاهتمام بالأبناء باستخدام سيارة الأب أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٤٧ر٧ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف اشعار الأبناء بالاهتمام بهم باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٧٣ر٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ترفيه الأبناء باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٧٥ر٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٠٩ر٨ والمنوال ١٠ .

وظهر من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف حصانة الأبناء من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام باستخدام سيارة الأب أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٥٠ر٧ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة باستخدام سيارة الأب أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٠٢ر٨ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم اختلاط الأبناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٨٣١ر٨ والمنوال ١٠ .

ويشير تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تخفيف ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الأبناء باستخدام سيارة الأب الى أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨١٤ر٨ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٩١ر٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالامطار باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٦٣ر٧ والمنوال ١٠ .

وبرز من تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم سماع أو تعلم الأبناء لبعض الكلمات النابية من النقل العام باستخدام سيارة الأب أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٣٩ر٨ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس باستخدام سيارة الأب أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٤٧ر٧ والمنوال ١٠ .

كما يوضح تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة باستخدام سيارة الأب أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٧٩٦ر٧ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لدى تحقق هدف ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدامهم النقل العام باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور حيث بلغ المتوسط ٨٠٩ر٨ والمنوال ١٠ .

ومن تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨٢٤ والمنوال ١٠ .

ويوضح تحليل التكرارات لمدى تحقق هدف ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام باستخدام سيارة الأب اتضح أن هذا الهدف قد تحقق في نظر أولياء الأمور بدرجة كبيرة حيث بلغ المتوسط ٨١٩ والمنوال ١٠ .

ومن التحليل السابق يتضح أن درجة التحقق قد تحققت لأهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) في نظر أولياء الأمور حيث بلغ أعلى متوسط ٨٢٤ وأدنى متوسط ٦٤٨ .

جدول (رقم ٢٨) نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق
أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب)
وقيمة المتوسط والمنوال

المنوال	المتوسط	الهدف
١٠	٧ر٢٤	توفر التكييف
١٠	٦ر٧٧	عدم التعرض للازدحام
١٠	٧ر٢٥	ضمان عدم اختلاط الأبناء بمرضى
١٠	٧ر١٣	السرعة في الوصول
١٠	٦ر٤٨	عدم اختلاط الأبناء بالغير
١٠	٧ر٧٧	ضمان وصول الأبناء حتى باب المدرسة
١٠	٧ر٤٧	اشعار المجتمع باهتمام ولي الأمر بالأبناء عند استخدام سيارة الأب
١٠	٧ر٧٣	اشعار ولي الأمر للأبناء بالاهتمام بهم
١٠	٧ر٧٥	ترفيه الأبناء
١٠	٨ر٠٩	تفادي الحوادث التي يمكن أن تحدث للأبناء عند عبور الطريق
١٠	٧ر٥٠	حصانة الابن من التعرض لمعاملة قاسية من سائقي النقل العام
١٠	٨ر٠٢	ضمان عدم غياب الأبناء عن المدرسة
١٠	٨ر٣١	ضمان عدم اختلاط الابناء بنوعيات من الأفراد غير السويين في النقل العام
١٠	٨ر١٤	تخفيف ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن الابناء
١٠	٧ر٩١	عدم تعرض الأبناء لضربات الشمس المحرقة
١٠	٧ر٦٣	حماية الأبناء من التقلبات الجوية كالأمطار
١٠	٨ر٣٩	ضمان عدم سماع أو تعلم الابناء لبعض الكلمات النابية في النقل العام
١٠	٧ر٤٧	تعويد الأبناء على الاحساس بالتميز والاعتداد بالنفس
١٠	٧ر٩٦	ضمان عدم ضياع الأبناء عن المنزل أو المدرسة
١٠	٨ر٠٩	ضمان عدم مشاغبة الأبناء مع الأطفال الآخرين عند استخدام النقل العام
١٠	٨ر٢٤	ضمان حرية تصرف الأبناء في وسيلة النقل الخاص وعدم التقيد بوقت محدد للانتظار أو زمن معين للرحلة .
١٠	٨ر١٩	ضمان عدم الارهاق للأبناء في حالة استخدام النقل العام

درجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل العام :

يوضح الجدول (رقم ٢٩) نتائج تحليل التكرارات لدرجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل العام حسب ما يراه أولياء الأمور . ولقد تضمن الجدول توضيحاً لمتوسط الأبعاد التي بنيت على أساسها الاستبانة فمن تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل العام اتضح أن أهداف البعد التربوي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد التربوي في أهداف وسيلة النقل العام ٨٣٣ .

ومن تحليل التكرارات لدرجة أهمية وسيلة النقل العام اتضح أن أهداف البعد البيئي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد البيئي في أهداف وسيلة النقل العام ٨٦٥ .

ويشير تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل العام إلى أن أهداف البعد الأمني والسلامة مهمة حيث بلغ متوسط أهمية بعد الأمن والسلامة في أهداف وسيلة النقل العام ٨٠٩ ، كما يشير تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل العام إلى أن أهداف البعد التشغيلي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد التشغيلي في أهداف وسيلة النقل العام ٨٥٦ .

جدول (رقم ٢٩) متوسط الأبعاد لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل العام

المتوسط	البعد
٨٣٣	تربوي
٨٦٥	بيئي
٨٠٩	أمن وسلامة
٨٥٦	تشغيلي

درجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (الليموزين) :

يوضح الجدول (رقم ٣٠) نتائج تحليل التكرارات لدرجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (الليموزين) حسب ما يراه أولياء الأمور ولقد تضمن الجدول توضيح لمتوسط الأبعاد التي بنيت على أساسها الاستبانة ، فمن تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) اتضح أن أهداف البعد التربوي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد التربوي في أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) ٩٠.٩ ، ومن تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) اتضح أن أهداف البعد البيئي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد البيئي في أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) ٨٩.٢ ، ويشير تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) الى أن أهداف البعد الأمني والسلامة مهمة حيث بلغ متوسط أهمية بعد الأمن والسلامة في أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) ٩٤.١ ، كما يشير تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) الى أن أهداف البعد التشغيلي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد التشغيلي في أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) ٨٢.٦ .

جدول (رقم ٣٠)

متوسط الأبعاد لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين)

المتوسط	البعد
٩٠.٩	تربوي
٨٩.٢	بيئي
٩٤.١	أمن وسلامة
٨٢.٦	تشغيلي

درجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :

يوضح الجدول (رقم ٣١) نتائج تحليل التكرارات لدرجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) حسب ما يراه أولياء الأمور ولقد تضمن الجدول توضيح لمتوسط الأبعاد التي بنيت على أساسها الاستبانة ، فمن تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) اتضح أن أهداف البعد التربوي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد التربوي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٨٤٧ .

ومن تحليل التكرارات لدرجة أهمية وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) اتضح أن أهداف البعد البيئي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد البيئي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٨٥٨ .

ويشير تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) الى أن أهداف البعد الأمني والسلامة مهمة حيث بلغ متوسط أهمية بعد الأمن والسلامة في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٨٩٩ ، كما يشير تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) الى أن أهداف البعد التشغيلي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد التشغيلي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٨٤٢ .

جدول (رقم ٣١)

متوسط الأبعاد لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

المتوسط	البعد
٨٤٧	تربوي
٨٥٨	بيئي
٨٩٩	أمن وسلامة
٨٤٢	تشغيلي

درجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :

يوضح الجدول (رقم ٣٢) نتائج تحليل التكرارات لدرجة أهمية الأهداف لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) حسب ما يراه أولياء الأمور ولقد تضمن الجدول توضيح لمتوسط الأبعاد التي بنيت على أساسها الاستبانة ، فمن تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) اتضح أن أهداف البعد التربوي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد التربوي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ٨١٣ .

ومن تحليل التكرارات لدرجة أهمية وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) اتضح أن أهداف البعد البيئي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد البيئي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ٨٥٨ .

ويشير تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) الى أن أهداف البعد الأمني والسلامة مهمة حيث بلغ متوسط أهمية بعد الأمن والسلامة في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ٨٩٩ ، كما يشير تحليل التكرارات لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) الى أن أهداف البعد التشغيلي مهمة حيث بلغ متوسط أهمية البعد التشغيلي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ٨٤٢ .

جدول (رقم ٣٢) متوسط الأبعاد لدرجة أهمية أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب)

المتوسط	البعد
٨١٣	تربوي
٨٥٨	بيئي
٨٩٩	أمن وسلامة
٨٤٢	تشغيلي

درجة نحقق أهداف وسيلة النقل العام :

يوضح الجدول (رقم ٣٣) نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل العام حسب ما يراه أولياء الأمور ولقد تضمن الجدول توضيح لمتوسط الأبعاد التي بنيت على أساسها الاستبانة ، فمن تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل العام اتضح أن أهداف البعد التربوي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد التربوي في أهداف وسيلة النقل العام ٧٥٤.

ومن تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل العام اتضح أن أهداف البعد البيئي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد البيئي في أهداف وسيلة النقل العام ٧٤٦.

ويشير تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل العام الى أن أهداف البعد الأمني والسلامة قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق بعد الأمن والسلامة في أهداف وسيلة النقل العام ٧١٠ ، كما يشير تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل العام الى أن أهداف البعد التشغيلي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد التشغيلي في أهداف وسيلة النقل العام ٧٠٩ .

جدول (رقم ٣٣) متوسط الأبعاد لدرجة نحقق أهداف وسيلة النقل العام

المتوسط	البعد
٧٥٤	تربوي
٧٤٦	بيئي
٧١٠	أمن وسلامة
٧٠٩	تشغيلي

درجة نحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الليموزين) :

يوضح الجدول (رقم ٣٤) نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق اهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) حسب مايراه أولياء الأمور ولقد تضمن الجدول توضيح لمتوسط الأبعاد التي بنيت على أساسها الاستبانة ، فمن تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) .

اتضح ان اهداف البعد التربوي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد التربوي في أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) ٧٩١ .

ومن تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) اتضح أن أهداف البعد البيئي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد البيئي في أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) ٧٣٨ .

ويشير تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) الى أن أهداف بعد الأمن والسلامة قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق بعد الأمن والسلامة في أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) ٨٤٢ ، كما يشير تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) الى أن أهداف البعد التشغيلي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد التشغيلي في أهداف النقل الخاص (الليموزين) ٨١٣ .

جدول (رقم ٣٤)

متوسط الأبعاد لدرجة نحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (الليموزين)

المتوسط	البعد
٧٩١	تربوي
٧٣٨	بيئي
٨٤٢	أمن وسلامة
٨١٣	تشغيلي

درجة نحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :

يوضح الجدول (رقم ٣٥) نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق اهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) حسب ما يراه أولياء الأمور ولقد تضمن الجدول توضيح لمتوسط الأبعاد التي بنيت على أساسها الاستبانة ، فمن تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) اتضح ان اهداف البعد التربوي قد تحققت حيث بلغ متوسط البعد التربوي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٧٥٦ .

ومن تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) اتضح أن أهداف البعد البيئي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد البيئي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٧٣٨ ويشير تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) الى أن أهداف بعد السلامة قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق بعد الأمن والسلامة في أهداف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) ٨٤٣ ، كما يشير تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) الى أن أهداف البعد التشغيلي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد التشغيلي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٧٣٦ .

جدول (رقم ٣٥)

متوسط الأبعاد لدرجة نحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

المتوسط	البعد
٧٥٦	تربوي
٧٣٨	بيئي
٨٤٣	أمن وسلامة
٧٣٦	تشغيلي

درجة نحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :

يوضح الجدول (رقم ٣٦) نتائج تحليل التكرارات لدرجة تحقق اهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) حسب ما يراه أولياء الأمور ولقد تضمن الجدول توضيح لمتوسط الأبعاد التي بنيت على أساسها الاستبانة ، فمن تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) اتضح أن أهداف البعد التربوي قد تحققت حيث بلغ متوسط البعد التربوي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ٧٨٥ .

ومن تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) اتضح أن أهداف البعد البيئي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد البيئي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ٧٣٨

ويشير تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) الى أن أهداف بعد السلامة قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق بعد الأمن والسلامة في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ٨٤٣ ، كما يشير تحليل التكرارات لدرجة تحقق أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) الى أن أهداف البعد التشغيلي قد تحققت حيث بلغ متوسط تحقق البعد التشغيلي في أهداف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ٧٣٦ .

جدول (رقم ٣٦)

متوسط الأبعاد لدرجة نحقق أهداف وسيلة
النقل الخاص (سيارة الأب)

المتوسط	البعد
٧٨٥	تربوي
٧٣٨	بيئي
٨٤٣	أمن وسلامة
٧٣٦	تشغيلي

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل العام :

يوضح الجدول (رقم ٣٧) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٣٧.٠ من التغير في درجة أهمية البعد البيئي .
ويفسر تكلفة نقل الطالب شهريا (كتكلفة) ١٤.٠ من درجة الأهمية للبعد البيئي .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى تكلفة نقل الطالب شهريا هي زمن الرحلة للمدرسة يوميا وعدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا .

جدول (رقم ٣٧) تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة الطالب شهريا	٠.٣٨٢	٠.١٤٦	٠.١٤٦	-٠.٣٨٢	-٩.٥٤	
زمن الرحلة الى المدرسة يوميا	٠.٥٣٦	٠.٢٨٨	٠.١٤٢	٠.٠٠٥	٠.٦٢٧	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٥٧٠	٠.٣٢٥	٠.٠٣٧	-٠.٠٦٤	٣.١٦٨	
زمن الرحلة الى المنزل يوميا	٠.٥٩٨	٠.٣٥٨	٠.٠٣٢	-٠.٠٥١	-٠.٢٠٨	
تقييم زمن الرحلة	٠.٦١٢	٠.٣٧٤	٠.٠١٦	-٠.١٢٥	-٤.٣٧١	٨٠.٢٣٣

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل العام :

يوضح الجدول (رقم ٣٨) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١٣ من التغير في درجة أهمية البعد التربوي .
ويفسر وقت الرحلة الى المدرسة يوميا (كتكلفة) ٠.٠٦ من درجة الأهمية للبعد التربوي .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى وقت الرحلة الى المدرسة يوميا هي تقييم زمن الرحلة يوميا ووقت الرحلة الى المنزل يوميا .

جدول (رقم ٣٨) تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر	التغير في ر	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
زمن الرحلة للمدرسة	٠.٢٤٥ ر	٠.٠٦٠	٠.٠٦٠	- ٠.٢٤٥ ر	- ٠.٧١٦ ر	
تقييم زمن الرحلة يوميا	٠.٣٣٦ ر	٠.١١٢	٠.٠٥٢	٠.١١٥ ر	٠.٨٣٨ ر	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٣٦٧ ر	٠.١٣٥	٠.٠٢٢	- ٠.١٤٣ ر	٠.٣٠٢ ر	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٣٧٣ ر	٠.١٣٩	٠.٠٠٤	٠ ر	٠.١١٥ ر	٨,٩٥٧ ر

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل العام :

يوضح الجدول (رقم ٣٩) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية بعد السلامة حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٣٥ من التغير في درجة أهمية بعد السلامة ويفسر تكلفة نقل الطالب شهريا (كتكلفة) ٠.٠٩ من درجة الأهمية لبعد السلامة .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى تكلفة الطالب شهريا هي زمن الرحلة للمنزل والمدرسة يوميا .

جدول (رقم ٣٩) تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة أهمية بعد السلامة للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٣١٥	٠.٠٩٩	٠.٠٩٩	- ٠.٣١٥	- ٤.١٥٦	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٤٣٥	٠.١٨٩	٠.٠٨٩	٠.٠٤٢	٠.٤١٨	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٥٢٦	٠.٢٧٦	٠.٠٨٧	- ٠.١٤٨	- ٠.٣٩٧	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٥٦٦	٠.٣٢٠	٠.٠٤٤	٠.٠٠٠	٢.٥٢٦	
تقييم زمن الرحلة يوميا	٠.٥٩٦	٠.٣٥٥	٠.٠٣٤	- ٠.١٠٩	- ٤.٦٣٠	٤٥.٧٠١

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل العام :

كما يوضح الجدول (رقم ٤٠) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الاجتماعي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٣٣. من التغير في درجة أهمية البعد الاجتماعي ويفسر تكلفة الطالب شهريا (كتكلفة) ٠.١٨. من درجة الأهمية للبعد الاجتماعي . ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى تكلفة نقل الطالب شهريا هي زمن الرحلة للمدرسة يوميا وعدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا .

جدول (رقم ٤٠)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد الاجتماعي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٤٣٤	٠.١٨٨	٠.١٨٨	- ٠.٤٣٤	- ٠.٨٨١	
عدد مرات تأخر الطالب شهريا	٠.٤٦٣	٠.٢١٤	٠.٠٢٦	- ٠.٣٩٥	- ٠.٨٣	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٤٧٤	٠.٢٢٥	٠.١٠	- ٠.١٩٩	- ٠.٢٠٤	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٥٧٥	٠.٢٣١	٠.١٠٦	- ٠.٣٧١	- ٠.٢٧٨	٤٠.٥٠٨

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل العام :

كما يوضح الجدول (رقم ٤١) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التشغيلي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٤٧ر. من التغير في درجة الأهمية للبعد التشغيلي ويفسر تكلفة زمن الرحلة للمنزل يومياً ٠.٢٨ر. من درجة الأهمية للبعد التشغيلي ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيراً بالإضافة الى زمن الرحلة للمنزل يومياً هي زمن الرحلة للمدرسة يومياً وتقييم زمن الرحلة يومياً .

جدول (رقم ٤١)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد التشغيلي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
زمن الرحلة للمنزل يومياً	٠.٥٣٦	٠.٢٨٨	٠.٢٨٨	- ٠.٥٣٦	- ٠.١٨٨	
زمن الرحلة للمدرسة يومياً	٠.٦٧٥	٠.٤٥٦	٠.١٦٨	- ٠.٣١٦	- ٠.١٥٢	
تقييم زمن الرحلة يومياً	٠.٦٨٣	٠.٤٦٦	٠.٠١٠	- ٠.١٣٦	- ٠.٨٧٦	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهرياً	٠.٦٨٤	٠.٤٦٨	٠.٠٠١	- ٠.١٧٢	- ٠.١٦٧	
تكلفة نقل الطالب شهرياً	٠.٦٨٦	٠.٤٧٠	٠.٠٠٢	- ٠.١٦٨	- ٠.١٨٥	٩.٥٣٣

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل العام :

كما يوضح الجدول (رقم ٤٢) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الاقتصادي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٢٦ من التغير في درجة أهمية البعد الاقتصادي ويفسر عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا (كتكلفة) ٠.١٤ من درجة الأهمية للبعد الاقتصادي .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا هي زمن الرحلة للمنزل يوميا وتكلفة نقل الطالب شهريا .

جدول (رقم ٤٢)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد الاقتصادي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	٢	التغير في ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٢٦٦	٠.٠٧١	٠.٠٧١	٠.٢٦٦	٠.٥٦٩	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٤٦٨	٠.٢١٩	٠.١٤٨	٠.٢٢٨ -	٠.٥٥٩ -	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٥٠٧	٠.٢٥٧	٠.٠٣٧	٠.١١٨ -	٠.٦٢٧ -	
تقييم زمن الرحلة يوميا	٠.٥١٠	٠.٢٦٠	٠.٠٠٣	٠.٠٢٩ -	٠.٣٨٥ -	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٥١٢	٠.٣٦٢	٠.٠٠١	٠.١٩٧	٠.١٢٩	٨.٩٩١

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل العام :

يوضح الجدول (رقم ٤٣) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق البعد التربوي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٢٤ من التغير في درجة تحقق البعد التربوي ويفسر تكلفة نقل الطالب شهريا (كتكلفة) ٠.١٤ من درجة تحقق البعد التربوي .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى تكلفة النقل هي زمن الرحلة للمنزل يوميا وعدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا .

جدول (رقم ٤٣)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد التربوي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٣٧٦	٠.١٤١	٠.١٤١	- ٠.٣٧٦	- ٠.٨٢٥	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٤٠٠	٠.١٦٠	٠.٠١٨	- ٠.١٦٣	٠.٥٣٢	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٤٦٩	٠.٢٢٠	٠.٠٦٠	- ٠.٢٤٢	- ٠.٣٢٩	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٤٩١	٠.٢٤١	٠.٠٢١	- ٠.١٢٥	٢.٢٧٧	
تقييم زمن الرحلة يوميا	٠.٤٩٨	٠.٢٤٨	٠.٠٠٦	- ٠.١٦٩	- ٠.٨٩٦	٧٤,٩٠٤

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل العام :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٤٤) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق بعد السلامة حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٤٤ر من التغير في درجة تحقق بعد السلامة ويفسر تكلفة نقل الطالب شهريا (كتكلفة) ٠.٣٤ر من درجة بعد السلامة .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى تكلفة نقل الطالب شهريا هي عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا وتقييم زمن الرحلة يوميا .

جدول (رقم ٤٤)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق بعد السلامة للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٥٨٨	٠.٣٤٥	٠.٣٤٥	- ٠.٥٨٨	- ٦.٤٠٣	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٦٤٧	٠.٤١٨	٠.٠٧٢	- ٠.١٥٠	٣.١٧٣	
تقييم زمن الرحلة يوميا	٠.٦٥٨	٠.٤٣٤	٠.٠١٥	- ٠.٢٢٣	- ٢.٦٢٩	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٦٦١	٠.٤٣٨	٠.٠٠٤	- ٠.٤١٦	- ٠.٩٤١	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٦٦٤	٠.٤٤٢	٠.٠٠٣	- ٠.٤٢٩	- ٠.٩١٤	٤٤,٩٢١

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل العام :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٤٥) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق البعد الاجتماعي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١٢ من التغير في درجة تحقق البعد الاجتماعي ويفسر زمن الرحلة للمنزل (كتكلفة) ٠.٧٠ من درجة تحقق البعد الاجتماعي . ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى زمن الرحلة للمنزل هي تقييم زمن الرحلة للمنزل يوميا .

جدول (رقم ٥)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد الاجتماعي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر	التغير في ر	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تقييم زمن الرحلة يوميا	٠.٢٠٦	٠.٤٢	٠.٤٢	٠.٢٠٦	٥.٢٨٤	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٣٤٧	٠.١٢١	٠.٧٨	- ٠.١٦٤	- ٠.٨٥٤	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٣٥٢	٠.١٢٤	٠.٠٣	- ٠.١٢٢	- ٠.٧٢٤	
عدد مرات تاخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٣٦٠	٠.١٢٩	٠.٠٥	٠.٠٤٣	- ٠.٥٧٦	٢٨.٦٧٢

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل العام :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٤٦) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق البعد التشغيلي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٥٧.٠ من التغير في درجة تحقق البعد التشغيلي ويفسر زمن الرحلة للمنزل (كتكلفة) ٣٨.٠ من درجة تحقق البعد التشغيلي .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى زمن الرحلة للمنزل هي تكلفة نقل الطالب شهريا وتقييم زمن الرحلة يوميا .

جدول (رقم ٤٦)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد التشغيلي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	٢	التغير في ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٦١٧	٠.٣٨٠	٠.٣٨٠	- ٠.٦١٧	- ٠.٧٢٨	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٦٩٠	٠.٤٧٦	٠.٠٩٥	- ٠.١٣٤	١.١٠٥	
تقييم زمن الرحلة يوميا	٠.٧٣٦	٠.٥٤٢	٠.٠٦٦	- ٠.٤٧١	- ٢.٦٣١	
عدد مرات تاخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٧٤٩	٠.٥٦١	٠.٠١٩	٠.٠٩٢	٠.٤٨٧	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٧٦٠	٠.٥٧٧	٠.٠١٦	- ٠.٥٥٢	- ٠.٦٢٧	١.٠١٧٦

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل العام :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٤٧) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق البعد الاقتصادي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٣٤.٠ من التغير في درجة تحقق البعد الاقتصادي ويفسر زمن الرحلة للمنزل (كتكلفة) ٢٥.٠ من درجة تحقق البعد الاقتصادي .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى زمن الرحلة للمنزل هي تكلفة نقل الطالب شهريا وتقييم زمن الرحلة يوميا .

جدول (رقم ٤٧)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد الاقتصادي للنقل العام

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٥٠١	٠.٢٥١	٠.٢٥١	- ٠.٥٠١	- ٠.٧٥٧	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٥٥١	٠.٣٠٤	٠.٠٥٣	- ٠.٤٨٨	- ٠.٨٢٨	
تقييم زمن الرحلة يوميا	٠.٥٦٨	٠.٣٢٣	٠.٠١٩	- ٠.١٠٩	- ٠.٩٧٨	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٥٨٣	٠.٣٤٠	٠.٠١٧	- ٠.٤٤٨	- ٠.٥٠٣	٩.٠٦٨

اثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الليموزين)

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٤٨) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي حيث يوضح لنا الجدول أن عنصر التكلفة (تكلفة نقل الطالب شهريا) يفسر ١٠ ر. من التغير في درجة أهمية البعد البيئي.

جدول (رقم ٤٨)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد البيئي للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٣٢٥	٠.١٠٦	٠.١٠٦	- ٠.٣٢٥	- ١.١٨٨	٢٩,٥٨٣

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (الليموزين) :

و يوضح لنا الجدول (رقم ٤٩) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الصحي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١٨ من التغير في درجة أهمية البعد الصحي .
ويفسر تكلفة نقل الطالب شهرياً (كتكلفة) ٠.١٦ من درجة أهمية البعد الصحي .

جدول (رقم ٤٩)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد الصحي للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهرياً	٠.٤١٠	٠.١٦٨	٠.١٦٨	- ٠.٤١٠	- ٢.١٣٧	
عدد مرات تاخر الطالب	٠.٤٣٥	٠.١٨٩	٠.٠٢٠	٠.٠٦٥	٠.٦٠٢	٤٣.١٠٩

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (الليموزين) :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٥٠) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي حيث يوضح لنا الجدول أن عنصر التكلفة (عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهرياً) يفسر ٠.٠٤ من التغير في درجة أهمية البعد التربوي .

جدول (رقم ٥٠)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد التربوي للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهرياً	٠.٢٢٠	٠.٤٨	٠.٤٨	٠.٢٢٠	١.٣٧١	٩٨.٧٠

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (الليموزين) :
 ويوضح لنا الجدول (رقم ٥١) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
 لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الأمني حيث يوضح لنا الجدول أن عنصر
 التكلفة (تكلفة نقل الطالب شهريا) يفسر ٠.٠٠٥ ر. من التغير في درجة أهمية البعد
 الأمني .

جدول (رقم ٥١)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
 درجة أهمية البعد الأمني للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٧٦	٠.٠٠٥	٠.٠٠٥	- ٠.٧٦	- ٠.١٦٣	٩,٦٠٠

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (الليموزين) :
 و يوضح لنا الجدول (رقم ٥٢) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
 لنا أثر التكاليف على درجة أهمية بعد السلامة حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر
 التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١٣ من درجة أهمية بعد السلامة .
 ويفسر عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد الدراسة شهرياً (كتكلفة) ٠.١٣
 من درجة الأهمية لبعد السلامة .

جدول (رقم ٥٢)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
 درجة أهمية بعد السلامة للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٣٦٢	٠.١٣١	٠.١٣١	٠.٣٦٢	٠.٢٧٤	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٣٦٣	٠.١٣٢	٠.٠٠١	٠.٣٦	- ٠.٢٧٩	١٩,١٥٦

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (الليموزين) :

يوضح لنا الجدول (رقم ٥٢) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا

أثر التكاليف على أهمية البعد التشغيلي حيث يوضح لنا الجدول ان عنصر التكلفة

(عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا) يفسر ٠.٢ ر. من التغير في

درجة أهمية البعد التشغيلي .

جدول (رقم ٥٣)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على

درجة أهمية البعد التشغيلي للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.١٦٥	٠.٠٢٧	٠.٠٢٧	٠.١٦٥	٠.٢٨٢	٨.١٠٧

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (الليموزين) :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٥٤) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق البعد البيئي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٧٠ من درجة تحقق البعد البيئي .

ويفسر تكلفة نقل الطالب شهرياً (كتكلفة) ٠.٦٠ من درجة تحقق البعد البيئي

جدول (رقم ٥٤)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف وبين
درجة تحقق البعد البيئي للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهرياً	٠.٢٦٤	٠.٦٩	٠.٦٩	- ٠.٢٦٤	١.٩٠	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهرياً	٠.٢٨٢	٠.٧٩	٠.١٠	- ٠.١٤٧	- ٠.٣٨٠	٢٥,١٢٨

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (الليموزين) :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٥٥) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق البعد الصحي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٢٠ من درجة تحقق البعد الصحي .

ويفسر تكلفة نقل الطالب شهرياً (كتكلفة) ٠.١٨ من درجة تحقق البعد الصحي .

جدول (رقم ٥٥)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد الصحي للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تكلفة نقل الطالب شهرياً	٠.٢٢٤	٠.١٨٠	٠.١٨٠	- ٢٢٤ ر.	- ٦٦٩ ر.	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهرياً	٠.٤٥١	٠.٢٠٤	٠.٠٢٣	- ٢٢٩ ر.	- ٨٦٨ ر.	٢٢٩ ر. ٨٠١

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الليموزين) :

يوضح لنا الجدول (رقم ٥٦) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا

أثر التكاليف على تحقق البعد التشغيلي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر

التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١١ من درجة تحقق البعد التشغيلي ويفسر عدد مرات تأخر

الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا (كتكلفة) ٠.٠٨ من درجة تحقق البعد

التشغيلي .

جدول (رقم ٥٦)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف وبين

درجة تحقق البعد التشغيلي للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٢٩٣	٠.٠٨٦	٠.٠٨٦	- ٠.٢٩٣	- ٠.٤٠٦	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٣٣٨	٠.١١٤	٠.٠٢٨	٠.١١١	٠.١٥٦	٧.٦٦٣

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الليموزين) :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٥٧) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق البعد التربوي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٦٠ من درجة تحقق البعد التربوي ويفسر عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا (كتكلفة) ٠.٥٠ من درجة تحقق البعد التربوي .

جدول (رقم ٥٧)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد التربوي للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٢٣٠	٠.٠٥٢	٠.٠٥٢	- ٠.٢٣٠	- ٢.٠٦١	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٢٤٦	٠.٠٦٠	٠.٠٠٧	- ٠.١٢٨	- ١.٠٢٣	٩٣,٢٥٩

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الليموزين) :

يوضح لنا الجدول (رقم ٥٨) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق البعد الأمني حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٢٣٪ من درجة تحقق البعد الأمني ويفسر عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا (كتكلفة) ١٨٪ من درجة تحقق البعد التربوي .

جدول (رقم ٥٨)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على درجة تحقق البعد الأمني للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٢٣٥ ر	١٨٩ ر	١٨٩ ر	- ٢٣٥ ر	- ٥٦٦ ر	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٤٨٢ ر	٢٣٢ ر	٤٣ ر	- ٢٨٤ ر	- ٣٥٩ ر	١٠٦٦٣ ر

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الليموزين) :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٥٩) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق بعد السلامة حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٩٤ من درجة تحقق بعد السلامة ويفسر عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا (كتكلفة) ٠.٩ من درجة تحقق بعد السلامة.

جدول (رقم ٥٩)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق بعد السلامة للنقل الخاص (سيارة الليموزين)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٣٠٣	٠.٩١	٠.٩١	- ٠.٣٠٣	- ٠.٨٧٦	
تكلفة نقل الطالب شهريا	٠.٣٠٧	٠.٩٤	٠.٠٢	- ٠.١٠٦	- ٠.١٢٩	١٩,٨١٠

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

ويوضح لنا الجدول (رقم ٦٠) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر
التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٠٠٤ ر. من التغير في درجة أهمية البعد البيئي .
ويفسر مدى تأثر الأبناء بلغة السائق (كتكلفة) ٠.٠٠٣ ر. من درجة الأهمية
للبعد البيئي .

جدول (رقم ٦٠)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد البيئي للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ^٢	التغير في ر ^٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
مدى تأثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.٦١ ر.	٠.٠٣ ر.	٠.٠٣ ر.	٠.٦١ ر.	١,٢٨٩	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٦٦ ر.	٠.٠٤ ر.	٠.٠١ ر.	٠.١٢ ر.	٠.١٢٤ -	٢٥,٧٥٦

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص)
ويوضح لنا الجدول (رقم ٦١) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الصحي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر
التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٠٠٦ من التغير في درجة أهمية البعد الصحي .
ويفسر تخصص السائق لنقل الأبناء فقط (كتكلفة) ٠.٠٠٤ من درجة
الأهمية للبعد الصحي .

جدول (رقم ٦١)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد الصحي للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر	التغير في ر	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
مدى تاثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.٠٤٤	٠.٠٠١	٠.٠٠١	-٠.٠٤٤	-١.٥٩٧	
تخصص السائق الخاص لنقل الأبناء فقط	٠.٠٧٨	٠.٠٠٦	٠.٠٠٤	٠.٠٤٤	٠.٤٨٢	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهرياً	٠.٠٧٩	٠.٠٠٦	٠.٠٠١	-٠.٠٢٦	-٠.١٠٤	٣٥,٧٨٩

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :
 كما يوضح لنا الجدول (رقم ٦٢) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل
 يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي حيث يوضح لنا الجدول أن
 عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٠٠٩ ر. من التغير في درجة أهمية البعد التربوي .
 ويفسر عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا (تكلفة) ٠.٠٠٦ ر.
 من درجة الأهمية للبعد التربوي .

جدول (رقم ٦٢)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
 درجة أهمية البعد التربوي للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٠٨١	٠.٠٠٦	٠.٠٠٦	- ٠.٠٨١	- ١.١٥٤	
مدى تأثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.٠٩٩	٠.٠٠٩	٠.٠٠٣	- ٠.٠٧٣	- ٣.٥٣٨	٩٤,٦٠٣

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :
ويوضح لنا الجدول (رقم ٦٣) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الأمني حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر
التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٣١ من التغير في درجة أهمية البعد الأمني .
ويفسر تخصص السائق في نقل الأبناء فقط (كتكلفة) ٠.٢٦ من درجة
الأهمية للبعد الأمني .

جدول (رقم ٦٣)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد الأمني للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تخصص السائق الخاص لنقل الأبناء فقط	٠.١٦١	٠.٠٢٦	٠.٠٢٦	- ٠.٠٦١	- ٠.٣٨٧	
مدى تآثر الأبناء بـلغة السائق الخاص	٠.١٧٨	٠.٠٣١	٠.٠٠٥	٠.٠١٣	٠.٥٦٥	٩.٣٧٦

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :
كما يوضح لنا الجدول (رقم ٦٤) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل
يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية بعد السلامة حيث يوضح لنا الجدول أن
عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٢٨ ر. من التغير في درجة أهمية بعد السلامة
ويفسر مدى تأثير الأبناء بلغة السائق (كتكلفة) ٠.٢٧ ر. من درجة الأهمية لبعد
السلامة .

جدول (رقم ٦٤)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية بعد السلامة للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
مدى تأثير الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.١٦٦	٠.٢٧ ر.	٠.٢٧ ر.	٠.١٦٦ -	٢,٢٩٦ ر.	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.١٦٨	٠.٢٨ ر.	٠.٠١ ر.	٠.١٣ -	٠.٨٤٦ ر.	١٨,١٦٩

اثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :
 كما يوضح لنا الجدول (رقم ٦٥) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل
 يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التشغيلي حيث يوضح لنا الجدول أن
 عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٠٩ من التغير في درجة أهمية البعد التشغيلي
 ويفسر تخصص السائق في نقل الأبناء فقط (كتكلفة) ٠.٠٤ من درجة الأهمية
 للبعد التشغيلي ويبدو أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى تخصص السائق في نقل
 الأبناء هي عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا .

جدول (رقم ٦٥)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
 درجة أهمية البعد التشغيلي للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تخصص السائق في نقل الأبناء فقط	٠.٢٢٠	٠.٠٤٨	٠.٠٤٨	- ٠.٢٢٠	- ٠.٧٦٩	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.٢٨١	٠.٠٧٩	٠.٣٠	٠.١٦٦	٠.٣٧٢	
مدى تاثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.٣٠٠	٠.٠٩٠	٠.٠٩٠	٠.٠٥٤	١.٠٢٠	٨, ٤٤٦

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :
ويوضح لنا الجدول (رقم ٦٦) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
لنا أثر التكاليف على تحقق البعد البيئي حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة
مجتمعة تفسر ٠.١٦ ر. من التغير في درجة تحقق البعد البيئي .
ويفسر تخصص السائق الخاص لنقل الأبناء (كتكلفة) ٠.١٤ ر. من درجة
تحقق البعد البيئي .

جدول (رقم ٦٦)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد البيئي للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تخصص السائق في نقل الأبناء فقط	٠.١٢١	٠.١٤	٠.١٤	- ٠.١٢١	- ٠.٧٥٣	
عدد مرات تاخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.١٢٨	٠.١٦	٠.٠٠١	٠.٣٥	٠.٢٣٧	٢٢,٩٣٦

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :
 كما يوضح لنا الجدول (رقم ٦٧) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
 لنا أثر التكاليف على تحقق البعد الصحي .
 حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٣ ر. من
 درجة تحقق البعد الصحي .

ويفسر عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا (كتكلفة) ٠.٢ ر. من
 درجة تحقق البعد الصحي ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى
 تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة هي مدى تأثر الأبناء بلغة السائق .

جدول (رقم ٦٧)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
 درجة تحقق البعد الصحي للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.١٤٣	٠.٢٠	٠.٢٠	- ٠.١٤٣	- ١.٢٤٣	
مدى تأثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.١٧٤	٠.٣٠	٠.٠٩	- ٠.١٢٧	- ٣.٤٤٢	
تخصص السائق في نقل الأبناء فقط	٠.١٧٥	٠.٣٠	٠.٠١	- ٠.٠٥٨	- ٠.٢٢٦	٣٤.٥٩٢

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :
ويوضح لنا الجدول (رقم ٦٨) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
لنا أثر التكاليف على تحقق البعد التشغيلي .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٣ ر. من التغير
في درجة تحقق البعد التشغيلي ويفسر تخصص السائق الخاص لنقل الأبناء فقط
(كتكلفة) ٠.٢ ر. من درجة تحقق البعد التشغيلي .
ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى تخصص السائق في نقل
الأبناء فقط هي مدى تأثر الأبناء بلغة السائق .

جدول (رقم ٦٨)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد التشغيلي للنقل الخاص
(سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تخصص السائق في نقل الأبناء فقط	٠.١٤٨	٠.٢٢	٠.٢٢	- ٠.١٤٨	- ٠.٣٢٥	
مدى تأثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.١٧٧	٠.٣١	٠.٠٩	- ٠.١٤٣	- ٠.٩٤٢	
عدد مرات تاخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.١٨٢	٠.٣٣	٠.٠١	- ٠.٠٦٥	- ٠.١١٣	٧,٥٩٧

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :
 كما يوضح لنا الجدول (رقم ٦٩) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
 لنا أثر التكاليف على تحقق البعد التربوي .
 حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٣ ر. من التغير
 في درجة تحقق البعد التربوي ويفسر تخصص السائق الخاص لنقل الأبناء فقط
 (كتكلفة) ٠.٢ ر. من درجة تحقق البعد التربوي .
 ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى تخصص السائق في نقل
 الأبناء هي عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا .

جدول (رقم ٦٩)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
 درجة تحقق البعد التربوي للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تخصص السائق في نقل الأبناء فقط	٠.١٥٢	٠.٢٣	٠.٢٣	- ٠.١٥٢	- ٣.١٤٨	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.١٨٧	٠.٣٥	٠.١١	- ٠.١١٤	- ٢.٢٣٠	
مدى تأثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.١٨٨	٠.٣٥	٠.٠١	- ٠.٠٩١	- ١.٥٧٧	٨٨.٢١٨

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :

يوضح لنا الجدول (رقم ٧٠) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا

أثر التكاليف على تحقق البعد الأمني .

حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٣٤ ر. من

التغير في درجة تحقق البعد الأمني ويفسر تخصص السائق في نقل الأبناء

فقط (كتكلفة) ٠.٣٢ ر. من درجة تحقق البعد الأمني .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى تخصص السائق في نقل

الأبناء هي مدى تأثر الأبناء بلغة السائق .

جدول (رقم ٧٠)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على

درجة تحقق البعد الأمني للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
تخصص السائق في نقل الأبناء فقط	٠.١٧٩	٠.٣٢	٠.٣٢	٠.١٧٩	- ٠.٤٨٣ ر.	
مدى تأثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.١٨٣	٠.٣٣	٠.٠٠١	- ٠.٢٦ ر.	٠.٤١٦ ر.	
عدد مرات تاخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.١٨٦	٠.٣٤	٠.٠٠١	- ٠.٣١ ر.	- ٠.٨٠١ ر.	٨٣٦ ر.

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) :

يوضح لنا الجدول (رقم ٧١) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا

أثر التكاليف على درجة تحقق بعد السلامة .

حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٢٩ من التغير

في درجة تحقق بعد السلامة .

ويفسر تخصص السائق في نقل الأبناء فقط (كتكلفة) ٠.١٤ من درجة

تحقق بعد السلامة .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى تخصص السائق في نقل

الأبناء هي مدى تأثر الأبناء بلغة السائق .

جدول (رقم ٧١)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على

درجة تحقق بعد السلامة للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
مدى تأثر الأبناء بلغة السائق الخاص	٠.٩٨	٠.٠٩	٠.٠٩	- ٠.٩٨	- ٤,٦٣١	
تخصص السائق في نقل الأبناء فقط	٠.١٥٧	٠.٢٤	٠.١٤	٠.٧٩	١,٣٣٢	
عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا	٠.١٧٢	٠.٢٩	٠.٠٤	- ٠.٩٤	- ٠.٧٢١	١٧,٧١٥

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
 كما يوضح لنا الجدول (رقم ٧٢) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
 لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد البيئي .
 حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١٠ من التغير
 في درجة أهمية البعد البيئي .
 ويفسر سبب الازدحام المروري وزمن التأخر عن العمل صباحا (كتكلفة)
 ٠.٢١ (لكل منهما) من درجة الأهمية للبعد البيئي .
 ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى سبب الازدحام المروري
 وزمن التأخر عن العمل صباحا هي الاحراج مع الجمهور والمرور بازدحام مروري
 عند نقل الأبناء صباحا .

جدول (رقم ٧٢)
 تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
 درجة أهمية البعد البيئي للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
المرور بازدحام مروري عند نقل الأبناء صباحا	٠.١٢٩	٠.١٦	٠.١٦	- ٠.١٢٩	- ٠.١١٤	
سبب الازدحام المروري صباحا	٠.١٩٥	٠.٣٨	٠.٢١	٠.٠٥٥	١.٠٠١	
الخروج من العمل لنقل الأبناء من المدرسة للمنزل	٠.٢٠٩	٠.٤٣	٠.٠٥	٠.٢٧	١.٠٠٢	
نقل الأبناء بسبب تاخر عن العمل صباحا	٠.٢٢٧	٠.٥١	٠.٠٧	- ٠.١٠١	- ٠.٢٥١	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٢٧٠	٠.٧٣	٠.٢١	- ٠.٠٣	٢.٩٨٨	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.٢٨٣	٠.٨٠	٠.٠٦	- ٠.٦١	- ٢.٠٦١	
الاحراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر من العمل لنقل الأبناء	٠.٣١٤	٠.٩٨	٠.١٨	٠.٢٠	١.٣٣٥	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٣١٧	٠.١٠٠	٠.٠٢	- ٠.٦٥	- ٠.٩٩٤	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٣٢٩	٠.١٠٨	٠.٠٧	٠.٢٧	٠.٦٥٠	
نقل الأبناء بسبب مضايقات مع الرؤساء في العمل	٠.٣٣٠	٠.١٠٩	٠.٠١	٠.٢٣	- ٠.١٣٤	
						٢٨.١١٩

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
يوضح لنا الجدول (رقم ٧٣) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الصحي .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٨١.٠٪ من التغير
في درجة أهمية البعد الصحي .
ويفسر الاحراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر لنقل الأبناء
(كتكلفة) ٢٨.٠٪ من درجة الأهمية للبعد الصحي .
ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى الاحراج مع الجمهور
هي زمن التأخر عن العمل صباحا بسبب الازدحام المروري .

جدول (رقم ٧٣)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد الصحي للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
المرور بازدحام مروري عند نقل الأبناء صباحا	٠.٩٦	٠.٠٩	٠.٠٩	- ٠.٩٦	- ٥.٤٢٤	
سبب الازدحام المروري صباحا	٠.١٥٠	٠.٢٢	٠.١٣	- ٠.٤٦	١.٠٥١	
الخروج من العمل لنقل الأبناء من المدرسة الى المنزل	٠.١٧٠	٠.٢٩	٠.٠٦	- ٠.٦٠	١.٦٥٥	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.١٨٧	٠.٣٥	٠.٠٦	- ٠.٦٠	٦.٧٩١	
الاحراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر	٠.٢٥١	٠.٦٣	٠.٢٨	- ٠.٥٤	٢.٥٨٩	
من العمل لنقل الأبناء	-	-	-	-	-	-
نقل الأبناء بسبب مضايقات مع الرؤساء	٠.٢٦٤	٠.٧٠	٠.٠٦	- ٠.٠١	٠.٨٩٥	
نقل الأبناء بسبب تأخر عن مواعيد العمل صباحا	٠.٢٧١	٠.٧٣	٠.٠٣	- ٠.٧٩	٦.٣٩٧	
نقل الأبناء يكلف تكلفة مادية	٠.٣١٨	٠.١٠	٠.٢٧	- ٠.١٠	٣.٨٢١	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٣٢١	٠.٠٣	٠.٠١	- ٠.٤٤	٠.٧٣٥	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٣٢٢	٠.٠٤	٠.٠١	- ٠.٦٣	٠.١١٨	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٣٣٤	٠.١١	٠.٠٧	- ٠.٢٦	٠.٨٢٨	٣٨.٠٠٣

اثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
 كما يوضح لنا الجدول (رقم ٧٤) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
 لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التربوي .
 حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١٠ من التغير
 في درجة أهمية البعد التربوي .
 ويفسر زمن التأخر عن العمل صباحا (كتكلفة) ٠.٢٦ من درجة الأهمية
 للبعد التربوي .
 ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى زمن التأخر عن العمل
 صباحا هي سبب الازدحام المروري وارتباط العمل بالجمهور .

جدول (رقم ٧٤)
 تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
 درجة أهمية البعد التربوي للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
نقل الأبناء بسبب مضايقات مع الرؤساء	٠.٠٨٧	٠.٠٠٧	٠.٠٠٧	٠.٠٨٧	١,٣٨٦	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.١٤٣	٠.٠٢٠	٠.٠١٣	٠.٠٧٩ -	١٤,١٤٠ -	
الإخراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر لنقل الأبناء	٠.١٧٥	٠.٠٣٠	٠.٠١٠	٠.٠٢٤ -	٤,١٩٠ -	
المروء بازدحام مروري عند نقل الأبناء صباحا	٠.٢٠٣	٠.٠٤١	٠.٠١٠	٠.٠٨٤ -	١٥,٣٥٣ -	
سبب الازدحام المروري	٠.٢٥٥	٠.٠٦٥	٠.٠٢٤	٠.٠٨٣ -	٣,٦٨٨ -	
نقل الأبناء يكلف تكلفة هادية	٠.٢٦٧	٠.٠٧١	٠.٠٠٥	٠.٠٨٢ -	٤,٦٥٨ -	
نقل الأبناء بسبب تأخر عن العمل	٠.٢٧٦	٠.٠٧٦	٠.٠٠٥	٠.٠٦٨ -	١٦,٦٦٧ -	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٣٢٠	٠.١٠٢	٠.٠٢٦	٠.٠١٩ -	٨,٩٧١ -	
الخروج من العمل لنقل الأبناء من المدرسة للمنزل .	٠.٣٢٣	٠.١٠٤	٠.٠٠٢	٠.٠٦٨ -	٢,٣٤٧ -	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٣٢٥	٠.١٠٦	٠.٠٠١	٠.٠٥٠ -	٠,٥٣٤ -	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٣٢٥	٠.١٠٦	٠.٠٠١	٠.٠٢٢ -	٠,٢٨٩ -	
						٩٥,٨٢٧

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :

يوضح لنا الجدول (رقم ٧٥) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا أثر التكاليف على درجة أهمية البعد الأمني .

حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٩ ر. من التغير في درجة أهمية البعد الأمني .

ويفسر الخروج من العمل صباحا لنقل الأبناء (كتكلفة) ٠.٢ ر. من درجة الأهمية للبعد الأمني .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى الخروج من العمل لنقل الأبناء هي المرور بازدحام مروري عند نقل الأبناء صباحا والاحراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر من العمل لنقل الأبناء .

جدول (رقم ٧٥)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد الأمني للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
الخروج من العمل لنقل الأبناء	٠.١٤٤	٠.٢٠	٠.٢٠	٠.١٤٤	٠.٨٩٥	
المرور بازدحام مروري صباحا	٠.١٩٤	٠.٣٧	٠.١٧	٠.٩٦	٠.٣٢٢	
نقل الأبناء بسبب التأخر عن العمل صباحا	٠.٢١١	٠.٤٤	٠.٠٦	٠.٧٠	٠.٥١٦	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٢٣٤	٠.٥٤	٠.١٠	٠.٠٢	٠.٧٣١	
نقل الأبناء يكلف تكلفة مادية	٠.٢٥١	٠.٦٣	٠.٠٨	٠.٦٣	٠.٤٢٨	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٢٥٩	٠.٦٧	٠.٠٤	٠.٠٤	٠.٤٥٢	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٢٧٥	٠.٧٥	٠.٠٨	٠.١٤	٠.٢٥٢	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.٢٨٤	٠.٨٠	٠.٠٥	٠.١٩	٠.١٤٢	
الاحراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر لنقل الأبناء	٠.٣٠٣	٠.٩٢	٠.١١	٠.٦٤	٠.٣٥٩	
نقل الأبناء بسبب مضايقات مع الرؤساء	٠.٣٠٦	٠.٩٣	٠.٠١	٠.٨٩	٠.١٢٧	
سبب الازدحام المروري	٠.٣٠٧	٠.٩٤	٠.٠١	٠.٠١	٠.٩٥٢	
						٩.٢٦٠

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
 كما يوضح لنا الجدول (رقم ٧٦) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح
 لنا أثر التكاليف على درجة أهمية بعد السلامة .
 حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٠٩ ر. من التغير
 في درجة أهمية بعد السلامة .
 ويفسر الاحراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر لنقل الأبناء
 (كتكلفة) ٠.٢١ ر. من درجة الأهمية لبعد السلامة .
 ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى الاحراج مع الجمهور
 هي المرور بازدحام مروري عند نقل الأبناء صباحا وزمن الرحلة للمنزل .

جدول (رقم ٧٦)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية بعد السلامة للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
الخروج من العمل لنقل الأبناء	٠.١٠٥	٠.١١	٠.١١	٠.١٠٥	١.١٠٨	
المرور بازدحام مروري	٠.١٥٦	٠.٢٤	٠.١٣	٠.٩٠ -	٢.٧٢٨ -	
عند نقل الأبناء صباحا	٠.١٧٩	٠.٣٢	٠.٠٧	٠.٢٧	٠.٣٥٦	
سبب الازدحام صباحا	٠.١٩٧	٠.٣٩	٠.٠٧	٠.٥٦ -	٣.١٨١ -	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.٢٤٦	٠.٦٠	٠.٢١	٠.٥٣	٠.٩٥٠	
الاحراج مع الجمهور بسبب						
الوصول المتأخر والخروج المبكر						
لنقل الأبناء						
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٢٥٠	٠.٦٢	٠.٠١	٠.٦٦ -	٠.٨٤٠ -	
زمن الرحلة للمنزل يوميا .	٠.٢٧٣	٠.٧٤	٠.١٢	٠.٢١	٠.٥٧٤	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٢٧٨	٠.٧٧	٠.٠٢	٠.٢٧	١.٤٥٧	
نقل الأبناء بسبب تأخر عن	٠.٢٩٧	٠.٨٨	٠.١١	٠.٣٦ -	٢.٣١٠ -	
العمل						
نقل الأبناء بسبب مضايقات	٠.٣٠٠	٠.٩٠	١.٠٠	٠.٩٧	٠.٢٦٧	
مع الجمهور						١٨.٨٨٩

أثر التكاليف على درجة أهمية أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
يوضح لنا الجدول (رقم ٧٧) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على درجة أهمية البعد التشغيلي .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ١٢.٠٪ من التغير
في درجة أهمية البعد التشغيلي .
ويفسر سبب الازدحام المروري (كتكلفة) ٢٦.٠٪ من درجة الأهمية للبعد
التشغيلي .
ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى الازدحام المروري هي
زمن الرحلة للمنزل يوميا والخروج من العمل مبكرا لنقل الأبناء .

جدول (رقم ٧٧)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة أهمية البعد التشغيلي للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
الخروج من العمل مبكرا لنقل الأبناء	٠.١٣٤	٠.١٧	٠.١٧	٠.١٣٤	٠.٧٧٤	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.١٨٢	٠.٣٣	٠.١٥	٠.١٣٣	٠.٦١٦ -	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٢٢٩	٠.٥٢	٠.١٩	٠.١٩	٠.٢٦٠ -	
المرور بازدحام مروري	٠.٢٤٨	٠.٦١	٠.٠٩	٠.٠٨٤ -	١.٩١٤ -	
عند نقل الأبناء صباحا	٠.٢٩٧	٠.٨٨	٠.٢٦	٠.١٠٨	٠.٥٠٠	
سبب الازدحام المروري	٠.٣٠٤	٠.٩٢	٠.٠٤	٠.١٨ -	١.١١٢ -	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.٣١٧	٠.١٠٠	٠.٠٧	٠.٠٥١	٠.٣٠٩	
الإخراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر لنقل الأبناء	٠.٣٢١	٠.١٠٣	٠.٠٢	٠.٠٥٩ -	١.٥٩٦ -	
نقل الأبناء بسبب تأخر عن العمل صباحا	٠.٣٤٣	٠.١١٧	٠.١٤	٠.١٨	٠.٨٢٥	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٣٤٦	٠.١١٩	٠.٠٢	٠.١٠١	٠.١٨٩	
نقل الأبناء بسبب مضايقات مع الرؤساء في العمل	٠.٣٤٨	٠.١٢١	٠.٠١	٠.٠٥٨	٠.٢٧٩	
نقل الأبناء يكلف تكلفة مادية						٨.٧١٦

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
يوضح لنا الجدول (رقم ٧٨) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على تحقق البعد البيئي .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١١ من التغير
في درجة تحقق البعد البيئي .
ويفسر نقل الأبناء بسبب تأخر عن العمل صباحا (كتكلفة) ٠.٣١ من درجة
تحقق البعد البيئي .
ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى نقل الأبناء يسبب التأخر
عن العمل صباحا هي المرور بازدحام مروري صباحا وزمن الرحلة للمنزل .

جدول (رقم ٧٨)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد البيئي للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
المرور بازدحام مروري صباحا	٠.١٢٣	٠.١٥	٠.١٥	- ٠.١٢٣	٥.٢٨٧ -	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.١٦٤	٠.٢٧	٠.١١	٠.٠٧٥	٥.٢٨٧ -	
نقل الأبناء بسبب تأخر عن العمل صباحا	٠.٢٤٢	٠.٥٨	٠.٣١	- ٠.٣٠	٦.٢٤١ -	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.٢٦٥	٠.٧٠	٠.١١	- ٠.٠٧٥	٣.٤٧٦ -	
نقل الأبناء يكلف تكلفة مادية	٠.٢٨٣	٠.٨٠	٠.٠٩	- ٠.١١٨	٢.٩٢٢ -	
الخروج من العمل مبكرا لنقل الأبناء	٠.٢٩٦	٠.٨٨	٠.٠٧	٠.٠٧٣	٢.٩٥٩	
نقل الأبناء بسبب مضايقات مع الرؤساء في العمل	٠.٣٠٧	٠.٩٤	٠.٠٦	- ٠.٠٥٩	١.١٩٤ -	
سبب الازدحام المروري	٠.٣١٩	٠.١٠	٠.٠٧	- ٠.٠٠٢	٠.٧٠٩ -	
زمن الرحلة للمدرسة	٠.٣٢٢	٠.١٣	٠.٠١	- ٠.٠٧٥	٠.١٥٨ -	
زمن الرحلة للمنزل	٠.٣٤٠	٠.١٦	٠.١٢	- ٠.٠٠١	٠.١١٠ -	
الأجراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر لنقل الأبناء	٠.٣٤١	٠.١٦	٠.٠١	- ٠.٠٦٥	٠.٤١٠ -	
						٢٨.٧٥٠

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
يوضح لنا الجدول (رقم ٧٩) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على تحقق البعد الصحي .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١٣ من التغير
في درجة تحقق البعد الصحي .
ويفسر نقل الأبناء مضايقات مع الرؤساء في العمل (كتكلفة) ٠.٢٤ من
درجة تحقق البعد الصحي .
ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى نقل الأبناء يسبب
مضايقات مع الرؤساء هي زمن الرحلة للمنزل يوميا والمرور بازدحام مروري عند نقل
الأبناء .

جدول (رقم ٧٩)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد الصحي للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
المرور بازدحام مروري عند نقل الأبناء	٠.١٢١	٠.٠١٤	٠.٠١٤	- ٠.١٢١	- ٧.٠٢٥	
سبب الازدحام المروري	٠.١٦٦	٠.٠٢٧	٠.٠١٢	٠.٠٣١	١.٢٦١	
الخروج من العمل مبكرا لنقل الأبناء	٠.١٩٣	٠.٠٣٧	٠.٠٠٩	٠.٠٧٢	٤.١٢٣	
نقل الأبناء يسبب مضايقات مع الرؤساء في العمل	٠.٢٤٩	٠.٠٦٢	٠.٠٢٤	- ٠.١٠٧	- ٢.٣٣٤	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٢٧١	٠.٠٧٣	٠.٠١١	٠.٠٥٩	٤.٤٧١	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.٢٩٤	٠.٠٨٦	٠.٠١٢	٠.٠٩٧	- ٥.٥١٩	
نقل الأبناء يسبب التأخر صباحا	٠.٣١٠	٠.٠٩٦	٠.٠٠٩	٠.٠١٥	- ٤.٠٧١	
الأحراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر لنقل الأبناء	٠.٣١٩	٠.١٠٢	٠.٠٠٥	٠.٠٦٦	١.١٠٠	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٣٢٥	٠.١٠٥	٠.٠٠٣	- ٠.١٠٦	- ٠.٢٥٧	
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٣٥٨	٠.١٢٨	٠.٠٢٢	٠.٠١٢	٠.١٧٨	
نقل الأبناء يكلف تكلفة مادية	٠.٣٦٥	٠.١٣٣	٠.٠٠٤	- ٠.٠٥٤	- ١.٨٩٣	
						٣٨.٧١٣

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
يوضح لنا الجدول (رقم ٨٠) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على تحقق البعد التشغيلي .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١١ من التغير
في درجة تحقق البعد التشغيلي .
ويفسر سبب الازدحام المروري عند نقل الأبناء صباحا (كتكلفة) ٠.٣٦ من
درجة تحقق البعد التشغيلي .
ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى سبب الازدحام المروري
هي الخروج من العمل مبكراً لنقل الأبناء والمرور بازدحام مروري عند نقل الأبناء
صباحا .

جدول (رقم ٨٠)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد التشغيلي للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
الخروج من العمل مبكراً لنقل الأبناء	٠.١٤٩	٠.٢٢	٠.٢٢	٠.١٤٩	١.١٧١	
المرور بازدحام مروري عند نقل الأبناء صباحا	٠.٢١٢	٠.٤٥	٠.٢٢	٠.١١٥ -	٠.٢٥٧ -	
سبب الازدحام المروري	٠.٢٨٦	٠.٨١	٠.٣٦	٠.١٠٢ -	٠.٥١٦ -	
نقل الأبناء بسبب التأخر عن العمل صباحا	٠.٣٠٦	٠.٩٤	٠.١٢	٠.٠٩٩ -	٠.٦١٦ -	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٣٢٢	٠.١٠٤	٠.٠٩	٠.٠١٥ -	٠.٧٤٠ -	
ارتباط العمل بالجمهور .	٠.٣٣٠	٠.١٠٩	٠.٠٥	٠.٠٣٧ -	٠.٧٠٥ -	
نقل الأبناء يكلف تكلفة هادية	٠.٣٣٣	٠.١١١	٠.٠١	٠.٠٢٨ -	٠.٢٤٠ -	
الإخراج مع الجمهور بسبب الوصول المتأخر والخروج المبكر لنقل الأبناء	٠.٣٣٥	٠.١١٢	٠.٠١	٠.٠٠٣ -	٠.١١٩ -	
زمن الرحلة بالمدرسة يومياً	٠.٣٣٥	٠.١١٢	٠.٠١	٠.٠٤٢ -	٠.١٢٩ -	
زمن الرحلة للمنزل يومياً	٠.٣٣٧	٠.١١٣	٠.٠١	٠.٠١١ -	٠.٨٤٤ -	
						٧.٧٦٥

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
يوضح لنا الجدول (رقم ٨١) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على تحقق البعد التربوي .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.١١ من التغير
في درجة تحقق البعد التربوي .
ويفسر زمن التأخر عن العمل (كتكلفة) ٠.٢٨ من درجة تحقق البعد
التربوي .
ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى زمن التأخر عن العمل
صباحا هي ارتباط العمل بالجمهور ونقل الأبناء يكلف تكلفة مادية .

جدول (رقم ٨١)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد التربوي للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
ارتباط العمل بالجمهور	٠.١٣١	٠.١٧	٠.١٧	٠.١٣١	-	٢٢,٨٩٠
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٢١٤	٠.٤٦	٠.٢٨	٠.١١١	-	١٨,٦١١
نقل الأبناء يكلف تكلفة مادية	٠.٢٤٧	٠.٦١	٠.١٥	٠.١١٣	-	١٣,١١٧
نقل الأبناء يسبب التأخر عن العمل صباحا	٠.٢٦٩	٠.٧٢	٠.١١	٠.٠٤١	-	١٣,٤٦٥
الخروج من العمل مبكرا لنقل الأبناء	٠.٢٧٩	٠.٧٧	٠.٠٥	٠.٠٧٣	-	١٢,٥٠٤
نقل الأبناء يسبب مضايقات مع الرؤساء في العمل	٠.٢٩٥	٠.٨٧	٠.٠٩	٠.٠٦٢	-	٦,١٩٤
المروء بازدياد ضروري عند نقل الأبناء صباحا	٠.٣٠٣	٠.٩١	٠.٠٤	٠.٠٦٦	-	١٦,٦٨٢
سبب الازدحام المروري	٠.٣١٥	٠.٩٩	٠.٠٧	٠.٠٢٢	-	٣,٣٨٧
الأحوال مع الجمهور يسبب التأخر عن العمل صباحا والخروج المبكر لنقل الأبناء	٠.٣٢٠	٠.١٠٢	٠.٠٢	٠.٠٩٣	-	٢,٨٨٤
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٣٢٢	٠.١٠٣	٠.٠١	٠.٠٠٩	-	٠.٣٩٠
زمن الرحلة للمنزل يوميا	٠.٣٣٣	٠.١١١	٠.٠٧	٠.٠٥٣	-	٠.٥٢٢
						١٠٨,٥٨٦

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
يوضح لنا الجدول (رقم ٨٢) نتائج الانحدار التدريجي ومن التحليل يتضح لنا
أثر التكاليف على تحقق البعد الأمني .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٠٦ ر. من التغير
في درجة تحقق البعد الأمني .
ويفسر زمن الرحلة للمنزل صباحا (كتكلفة) ٠.٠٢ ر. من درجة تحقق البعد
الأمني .

ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالاضافة الى زمن الرحلة للمنزل
صباحا هي نقل الأبناء يسبب التأخر عن العمل صباحا ونقل الأبناء يسبب مضايقات
مع الرؤساء في العمل .

جدول (رقم ٨٢)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق البعد الأمني للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
زمن الرحلة للمنزل	٠.١٦٤ ر.	٠.٠٢٧	٠.٠٢٧	- ٠.١٦٤	- ٠.٦١٨ ر.	
نقل الأبناء يسبب التأخر عن العمل صباحا	٠.١٩٦ ر.	٠.٠٣٨	٠.٠١١	- ٠.١١٦	- ٠.٠٠٤ ر.	
نقل الأبناء يسبب مضايقات مع الرؤساء في العمل	٠.٢٢٢ ر.	٠.٠٤٩	٠.٠١١	- ٠.٠٤١	- ٠.٢٥٠ ر.	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا المروور بازدهام مروري عند نقل الأبناء صباحا	٠.٢٣٩ ر.	٠.٠٥٧	٠.٠٠٧	- ٠.٠٦٠	- ٠.٢٢١ ر.	
نقل الأبناء يكلف تكلفة مادية	٠.٢٥٢ ر.	٠.٠٦٣	٠.٠٠٦	- ٠.١٢٢	- ٠.١٠٧ ر.	
الخروج من العمل مبكرا لنقل الأبناء	٠.٢٥٤ ر.	٠.٠٦٤	٠.٠٠١	- ٠.٠٢٠	- ٠.٢٠٥ ر.	
زمن التأخر عن العمل صباحا	٠.٢٥٧ ر.	٠.٠٦٦	٠.٠٠١	- ٠.٠٣٩	- ٠.٢١٩ ر.	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.٢٥٨ ر.	٠.٠٦٦	٠.٠٠١	- ٠.٠٧٧	- ٠.٢٣٢ ر.	
التأخر صباحا والخروج مبكرا لنقل الأبناء	٠.٢٦٠ ر.	٠.٠٦٧	٠.٠٠١	- ٠.٠١٧	- ٠.٤٤١ ر.	
سبب الازدحام المروري صباحا	٠.٢٦٢ ر.	٠.٠٦٨	٠.٠٠١	- ٠.٠٢٢	- ٠.١٥٥ ر.	
	٠.٢٦٣ ر.	٠.٠٦٩	٠.٠٠١	- ٠.٠٢٧	- ٠.٩١١ ر.	٩.٠٠١

أثر التكاليف على درجة تحقق أبعاد وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :
يوضح لنا الجدول (رقم ٨٣) نتائج تحليل الانحدار التدريجي ومن التحليل
يتضح لنا أثر التكاليف على تحقق بعد السلامة .
حيث يوضح لنا الجدول أن عناصر التكلفة مجتمعة تفسر ٠.٧ ر. من التغير
في درجة تحقق بعد السلامة .
ويفسر المرور بازدحام مروري صباحا عند نقل الأبناء (كتكلفة) ٠.١٨ ر. من
درجة تحقق بعد السلامة .
ويبدو من الجدول أن أكثر العوامل تأثيرا بالإضافة الى المرور بازدحام مروري
هي سبب الازدحام المروري وزمن الرحلة للمنزل .

جدول (رقم ٨٣)
تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين أثر التكاليف على
درجة تحقق بعد السلامة للنقل الخاص (سيارة الأب)

العامل المستقل (عناصر التكلفة)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
المرور بازدحام مروري صباحا عند نقل الأبناء	٠.١٣٥	٠.١٨	٠.١٨	- ٠.١٣٥	- ٣.١٧٤	
سبب الازدحام المروري	٠.١٦٩	٠.٢٨	٠.١٠	- ٠.١٣	- ٠.٥٠٢	
زمن الرحلة للمنزل صباحا	٠.١٩٧	٠.٣٨	٠.١٠	- ٠.١١	- ٠.٧٣٧	
نقل الأبناء يسبب التأخر عن العمل صباحا	٠.٢١٢	٠.٤٥	٠.٠٦	- ٠.١١	- ٠.٨٨٧	
الخروج من العمل مبكرا لنقل الأبناء	٠.٢٣٢	٠.٥٤	٠.٠٨	- ٠.٥٧	- ٠.٩٤٧	
زمن الرحلة للمدرسة يوميا	٠.٢٤٠	٠.٥٧	٠.٠٣	- ٠.٢٨	- ٠.٣١٨	
ارتباط العمل بالجمهور	٠.٢٤٦	٠.٦٠	٠.٠٢	- ٠.٥٤	- ٠.٧٢٦	
الأخراج مع الجمهور بسبب التأخر عن العمل والخروج المبكر لنقل الأبناء	٠.٢٥٩	٠.٦٧	٠.٠٦	- ٠.٠٤	- ٠.٥٣٠	
زمن التأخر صباحا عن العمل	٠.٢٦٥	٠.٧٠	٠.٠٢	- ٠.٦٦	- ٠.٦٣٧	
نقل الأبناء يكلف تكلفة مادية	٠.٢٦٧	٠.٧١	٠.٠١	- ٠.٢٢	- ٠.٣٩٧	
نقل الأبناء يسبب مضايقات مع الرؤساء في العمل	٠.٢٦٧	٠.٧١	٠.٠١	- ٠.٢١	- ٠.١٠٤	١٨, ٣٩٧

أثر نحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل العام :

مقدمة :

ومن أجل التأكد من أن التكاليف التي يتحملها أولياء الأمور ترتبط بتحقيق الأهداف قام الباحث باستخدام تحقق الأهداف كعامل مستقل واعتبر التكلفة عاملا تابعا .

ويوضح لنا الجدول (رقم ٨٤) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا من الجدول أن ٠.٥٣ من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة تحقق الأهداف للأبعاد المذكورة مجتمعة .

ويعتبر تحقق أهداف البعد التشغيلي ٠.٣٦ من التغير في مقدار التكلفة في حين تفسر بقية العوامل ٠.١٧ من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٨٤)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد التشغيلي لوسيلة النقل العام على التكاليف

العامل المستقل (نحقق الأهداف)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد التشغيلي	٠.٦٠٢	٠.٣٦٢	٠.٣٦٢	٠.٦٠٢ -	٠.٧٢٤ -	
البعد الاقتصادي	٠.٧٢٠	٠.٥١٨	٠.١٥٦	٠.٤٨٩ -	٠.٥٢٩ -	
بعد السلامة	٠.٧٢٤	٠.٥٢٤	٠.٠٠٥	٠.٤٣١ -	٠.٣٣ -	
البعد التربوي	٠.٧٣٣	٠.٥٣٨	٠.٠١٣	٠.٢١٢ -	٠.٥٤٤ -	
البعد الاجتماعي	٠.٧٣٤	٠.٥٣٩	٠.٠٠١	٠.١٦٩ -	٠.٢٢٠ -	١٣٥,٧٩٧

أثر نحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل العام :

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٨٥) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا من الجدول أن ٠.٣٤ من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة تحقق الأهداف للأبعاد المذكورة ويفسر تحقق أهداف بعد السلامة ٠.١٦ من التغير في مقدار التكلفة في حين تفسر بقية العوامل ٠.١٨ من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٨٥)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة تحقق أهداف بعد السلامة لوسيلة النقل العام على التكاليف

العامل المستقل (نحقق الأهداف)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
بعد السلامة	٠.٤١٠	٠.١٦٨	٠.١٦٨	- ٠.٤١٠	- ٠.٦٩١	
البعد الاجتماعي	٠.٤٩٤	٠.٢٤٤	٠.٠٧٥	- ٠.٠٠٢	٠.١٧٠	
البعد الاقتصادي	٠.٥٧٧	٠.٣٣٢	٠.٠٨٨	- ٠.٤٠٩	- ٠.٣٤٤	
البعد التربوي	٠.٥٨٧	٠.٣٤٥	٠.٠١٢	- ٠.٢٨٢	- ٠.٤٥١	
البعد التشغيلي	٠.٥٨٩	٠.٣٤٧	٠.٠٠٢	- ٠.١٩٩	- ٠.٣٧٤	
						٨. ٠.٣٥

أثر تحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل الخاص (الليموزين) :

يوضح لنا الجدول (رقم ٨٦) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا من الجدول أن ٠.٣٣ من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة تحقق الأهداف للأبعاد المذكورة مجتمعة .

ويفسر تحقق أهداف بعد الأمن ٠.٢٢ من التغير في مقدار التكلفة في حين تفسر بقية العوامل ٠.١١ من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٨٦)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة تحقق أهداف بعد الأمن لوسيلة النقل الخاص (سيارة الليموزين) على التكاليف

العامل المستقل (نحقق الأهداف)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد الأمني	٤٧٥ر	٢٢٥ر	٢٢٥ر	٤٧٥ - ر	٧٣٠ - ر	
البعد الصحي	٤٩٧ر	٢٤٧ر	٠.٢١ر	٤١٢ - ر	٤٦٩ - ر	
بعد السلامة	٥٤٦ر	٢٩٨ر	٠.٥١ر	٢٥٤ - ر	٢٢٧ر	
البعد التشغيلي	٥٥٧ر	٣١٠ر	٠.١١ر	١٤٠ - ر	١١١ر	
البعد البيئي	٥٦٣ر	٣١٧ر	٠.٠٧ر	٢٦٠ - ر	١٣٧ - ر	
البعد التربوي	٥٧٧ر	٣٣٣ر	٠.١٦ر	٢٣٨ - ر	٣٩٨ر	
						٧,١٢٨ر

أثر نحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص):

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٨٧) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا من الجدول أن ٠.١٣ من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة تحقق الأهداف للأبعاد المذكورة مجتمعة .

ويفسر تحقق أهداف البعد التربوي ٠.٣ من التغير في مقدار التكلفة في حين تفسر بقية العوامل ٠.١ من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٨٧)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد التربوي لوسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) على التكاليف

العامل المستقل (نحقق الأهداف)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد التربوي	١٨٥ ر	٠.٣٤	٠.٣٤ ر	١٨٥ - ر	١٣٨ - ر	
البعد البيئي	٢٣٣ ر	٠.٥٤	٠.٢٠ ر	٠.٥٩ - ر	١٥٣ ر	
البعد التشغيلي	٢٨٩ ر	٠.٨٤	٠.٢٩ ر	١٦٠ - ر	٨١١ - ر	
البعد الصحي	٣٠١ ر	٠.٩١	٠.٠٧ ر	١٥٢ - ر	١٥١ - ر	
بعد السلامة	٣٦٧ ر	١٣٥	٠.٤٤ ر	١٠١ - ر	٠.٢٩ ر	
البعد الأمني	٣٧٢ ر	١٣٨	٠.٠٣ ر	١٣٦ - ر	٨٥٥ ر	٢,٦٤٢

أثر نحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) :

يوضح لنا الجدول (رقم ٨٨) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا من الجدول أن ٠.٢ ر. من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة تحقق الأهداف للأبعاد المذكورة مجتمعة .

ويفسر تحقق أهداف البعد الأمني ٠.١ ر. من التغير في مقدار التكلفة .
في حين تفسر بقية العوامل ٠.١ ر. من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٨٨)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة نحقق أهداف البعد
الأمني لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) على التكاليف

العامل المستقل (نحقق الأهداف)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد الأمني	١٠٩ر	١١ر	١١ر	١٠٩ر -	٦٧ر -	
البعد التشغيلي	١٣٢ر	١٧ر	٠٠٥ر	١١ر -	٣٣٧ر	
البعد البيئي	١٤٤ر	٢٠ر	٠٠٣ر	٢٣ر -	٢٠٥ر -	
البعد الصحي	١٤٦ر	٢١ر	٠٠١ر	٣٨ر -	١٩٠ر -	
البعد التربوي	١٤٨ر	٢٢ر	٠٠١ر	٢٨ر	٣٩٠ر -	
بعد السلامة	١٤٩ر	٢٢ر	٠٠١ر	٦٦ر -	١٥٥ر -	
						٥٣ر ٦٧٥

أثر نـحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب):

يوضح لنا الجدول (رقم ٨٩) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا من الجدول أن ٠.١٦ ر. من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة تحقق الأهداف للأبعاد المذكورة مجتمعة.

ويفسر تحقق أهداف البعد التشغيلي ٠.٠٦ ر. من التغير في مقدار التكلفة .
في حين تفسر بقية العوامل ٠.١٠ ر. من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٨٩)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة نـحقق أهداف البعد التشغيلي لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) على التكاليف

العامل المستقل (نـحقق الأهداف)	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد البيئي	٠.٠٤٧ ر.	٠.٠٢	٠.٠٢ ر.	- ٠.٤٧ ر.	- ٨٤٠	
البعد التشغيلي	٠.٠٩١ ر.	٠.٠٨	٠.٠٦ ر.	٠.٣١ ر.	٢٨٥ ر.	
بعد السلامة	١١٨ ر.	٠.١٤	٠.٠٥ ر.	- ٠.٢٦ ر.	- ٤٧٢ ر.	
البعد التربوي	١٢٦ ر.	٠.١٥	٠.٠١ ر.	- ٠.٣٥ ر.	١٠٩ ر.	
البعد الأمني	١٢٨ ر.	٠.١٦	٠.٠١ ر.	- ٠.٢٦ ر.	- ٥٥٥ ر.	
البعد الصحي	١٢٨ ر.	٠.١٦	٠.٠١ ر.	- ٠.٤٧ ر.	- ١٤٠ ر.	٩.٠٧٠

أثر درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل العام :
يوضح لنا الجدول (رقم ٩٠) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا أن
٧١.٠ من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة أهمية ودرجة تحقق الأهداف
للأبعاد المذكورة مجتمعة.

ويفسر تحقق أهداف البعد التشغيلي ٣٦.٠ من التغير في مقدار التكلفة .
في حين تفسر بقية العوامل ٣٥.٠ من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٩٠)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة تحقق أهداف البعد
التشغيلي لوسيلة النقل العام على التكاليف

العامل المستقل	درجة الأهمية التحقق	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد التشغيلي	تحقق	٦٠٢ ر	٣٦٢ ر	٣٦٢ ر	٦٠٢ ر	- ١٣,١٧٧	
البعد الاقتصادي	تحقق	٧٢٠ ر	٥١٨ ر	١٥٦ ر	- ٤٨٩ ر	٧,٢٥٠	
البعد الاقتصادي	أهمية	٧٦٦ ر	٥٨٨ ر	٦٩ ر	٢٤١ ر	٣,٩٠٠	
البعد الاجتماعي	أهمية	٧٧٩ ر	٦٠٧ ر	١٩ ر	- ٢٨٢ ر	- ٦,٣٧٨	
بعد السلامة	أهمية	٧٩٩ ر	٦٣٩ ر	٣١ ر	- ٤٣ ر	٨,٧٥٧	
بعد السلامة	تحقق	٨٠٤ ر	٦٤٧ ر	٠٨ ر	- ٤٣١ ر	- ٦,٧٧٣	
البعد البيئي	أهمية	٨٠٦ ر	٦٥٠ ر	٠٢ ر	- ١٩٣ ر	١٢,٢٨٠	
البعد التربوي	تحقق	٨١٠ ر	٦٥٧ ر	٠٧ ر	- ٢١٢ ر	٥,٨٧٦	
البعد التربوي	أهمية	٨١٦ ر	٦٦٥ ر	٠٨ ر	- ٢٦ ر	- ٤,٤٥١	
البعد الاجتماعي	تحقق	٨٢٩ ر	٦٨٧ ر	٢١ ر	- ١٦٩ ر	- ٤,٦٥٥	
البعد التشغيلي	أهمية	٨٥٦ ر	٧١٣ ر	٤٦ ر	- ٤٤٩ ر	١٠,١٧٩	٥٥,٩٢٧

أثر درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل العام :
يوضح لنا الجدول (رقم ٩١) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا أن
٦٧ر. من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة أهمية ودرجة تحقق الأهداف
للأبعاد المذكورة مجتمعة.

ويفسر أهمية أهداف البعد الاجتماعي ١٩ر. من التغير في مقدار التكلفة .
في حين تفسر بقية العوامل ٤٨ر. من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٩١)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة الأهمية للبعد
الاجتماعي لوسيلة النقل العام على التكاليف

العامل المستقل	درجة الأهمية التحقق	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد الاجتماعي	اهمية	٤٤٤ر	١٩٧ر	١٩٧ر	٤٤٤ر -	٥٨ر -	
البعد الاقتصادي	تحقق	٥٢٧ر	٢٧٨ر	٨٠ر	٤٠٩ر -	٨٢ر	
البعد الاجتماعي	تحقق	٦٤٠ر	٤١٠ر	١٣٢ر	٠٠٢ر -	١٠٤ر	
البعد التربوي	تحقق	٦٩١ر	٤٧٨ر	٠٦٧ر	٢٨٢ر	٣٦٤ر	
البعد الاقتصادي	اهمية	٧٢٤ر	٥٢٤ر	٠٤٦ر	١٨١ر -	٥٢٤ر -	
بعد السلامة	اهمية	٧٥٣ر	٥٦٧ر	٠٤٣ر	١٧٧ر -	٢٩٩ر	
البعد التشغيلي	تحقق	٧٧٠ر	٥٩٢ر	٠٢٥ر	١٩٩ر -	٨٣٢ر -	
بعد السلامة	تحقق	٧٧٧ر	٦٠٤ر	٠١١ر	٤١٠ر -	٣٢٤ر -	
البعد البيئي	اهمية	٨١٣ر	٦٦١ر	٠٥٧ر	٠٦٠ر -	٩٠٤ر	
البعد التشغيلي	اهمية	٨١٩ر	٦٧٢ر	١٠٢ر	١٩٧ر -	١٢٧ر -	
							٩٣١٩

أثر درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل الخاص (الليموزين)
يوضح لنا الجدول (رقم ٩٢) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا
أن ٥٠.٠ من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة أهمية ودرجة تحقق الأهداف
للأبعاد المذكورة مجتمعة.

ويفسر تحقق أهداف البعد الأمني ٢٢.٠ من التغير في مقدار التكلفة .
في حين تفسر بقية العوامل ٢٨.٠ من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٩٢)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة تحقق البعد الأمني
لوسيلة النقل الخاص (الليموزين) على التكاليف

العامل المستقل	درجة الأهمية التحقق	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد الأمني	تحقق	٤٧٥ ر	٢٢٥ ر	٢٢٥ ر	٤٧٥ - ر	٧٤٦ - ر	
البعد التشغيلي	أهمية	٥٣٢ ر	٢٨٣ ر	٥٧ ر	١٣٤ ر	٢٢٨ ر	
البعد الصحي	تحقق	٦٠٠ ر	٣٦٠ ر	٧٧ ر	٤١٢ ر	٥٥٣ - ر	
بعد السلامة	تحقق	٦١٢ ر	٣٧٤ ر	١٣ ر	٢٥٤ ر	١٤١ ر	
البعد البيئي	تحقق	٦٢٦ ر	٣٩٢ ر	١٧ ر	٢٦٠ - ر	٣٧٤ - ر	
البعد التربوي	أهمية	٦٤٨ ر	٤٢٠ ر	٢٧ ر	١٧٢ ر	٣٣٩ ر	
بعد السلامة	أهمية	٦٦٧ ر	٤٤٥ ر	٢٥ ر	٢٧٧ ر	٦٩٧ ر	
البعد الأمني	أهمية	٦٩٤ ر	٤٨٢ ر	٣٦ ر	٤٤ - ر	٥٥١ ر	
البعد التربوي	تحقق	٧٠٦ ر	٤٩٨ ر	١٦ ر	٢٣٨ ر	٧٠٨ ر	
البعد الصحي	أهمية	٧١١ ر	٥٠٥ ر	٠٦ ر	١٩٦ - ر	١١٢ ر	
البعد التشغيلي	تحقق	٧١٢ ر	٥٠٧ ر	٠١ ر	١٤٠ - ر	٩٩٩ ر	١٢,٧٣١

أثر درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل الخاص (السائق الخاص)
يوضح لنا الجدول (رقم ٩٣) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا
أن ٠.٣١ من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف
للأبعاد المذكورة مجتمعة .

ويفسر أهمية أهداف البعد الصحي ٠.٠٩ من التغير في مقدار التكلفة .
في حين تفسر بقية العوامل ٠.٢٢ من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٩٣)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة أهمية البعد الصحي
لوسيلة النقل الخاص (السائق الخاص) على التكاليف

العامل المستقل	درجة الأهمية التحقق	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد التربوي	تحقق	١٨٥ ر	٠.٣٤ ر	٠.٣٤ ر	- ١٨٥ ر	٥٦٣ ر	
البعد البيئي	أهمية	٢٥٥ ر	٠.٦٥ ر	٠.٣٠ ر	٠.٢٣ ر	١٠٢ ر	
البعد الصحي	تحقق	٣٠١ ر	٠.٩٠ ر	٠.٢٥ ر	- ١٥٢ ر	٤٠٤ ر	
بعد السلامة	تحقق	٣٧٣ ر	١٣٩ ر	٠.٤٨ ر	- ٠.٢٩ ر	٢٦٩ ر	
بعد السلامة	أهمية	٤٠١ ر	١٦٠ ر	٠.٢١ ر	- ٠.٦٩ ر	٢٨٠ ر	
البعد الصحي	أهمية	٥٠٥ ر	٢٥٥ ر	٠.٩٤ ر	٠.٠٢ ر	٣١٢ ر	
البعد التربوي	أهمية	٥٣٧ ر	٢٨٨ ر	٠.٣٣ ر	٠.٧٦ ر	٤٨٩ ر	
البعد الآمني	تحقق	٥٤٣ ر	٢٩٥ ر	٠.٠٦ ر	١٣٦ ر	١٩٢ ر	
البعد الآمني	أهمية	٥٤٨ ر	٣٠١ ر	٠.٠٦ ر	٠.٩٠ ر	٢٦٥ ر	
البعد التشغيلي	أهمية	٥٥٦ ر	٣٠٩ ر	٠.٠٨ ر	- ٠.١٨ ر	١٤٥ ر	
البعد التشغيلي	تحقق	٥٦٠ ر	٣١٤ ر	٠.٠٤ ر	- ١٦٠ ر	٦٨١ ر	١,٥٣٨ ر

أثر درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب)

من خلال الجدول (رقم ٩٤) الذي يوضح نتائج تحليل الانحدار التدريجي يتضح لنا أن ٠.٦٣ من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف للأبعاد المذكورة مجتمعة .

ويفسر تحقق أهداف البعد التشغيلي ٠.١٥ من التغير في مقدار التكلفة .

في حين تفسر بقية العوامل ٠.٤٨ من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٩٤)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة تحقق البعد التشغيلي
لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) على التكاليف

العامل المستقل	درجة الأهمية التحقق	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد الآمني	تحقق	١٠٩ ر	٠.١١ ر	٠.١١ ر	١٠٩ - ر	١٤٨٨ ر	
بعد السلامة	أهمية	١٣٦ ر	٠.١٨ ر	٠.٠٦ ر	١٥ - ر	٧٨٢ ر	
البعد التشغيلي	أهمية	١٥١ ر	٠.٢٢ ر	٠.٠٤ ر	٧٠ - ر	٤٠٠ ر	
البعد التشغيلي	تحقق	١٩٦ ر	٠.٣٨ ر	٠.١٥ ر	١١ - ر	٧٩٧ ر	
البعد البيئي	تحقق	٢١٣ ر	٠.٤٥ ر	٠.٠٦ ر	٣٣ - ر	٧٢٠ ر	
البعد البيئي	أهمية	٢٢٥ ر	٠.٥٠ ر	٠.٠٥ ر	١٠ - ر	٦٧٣ ر	
بعد السلامة	تحقق	٢٣٦ ر	٠.٥٦ ر	٠.٠٥ ر	٦٦ - ر	٩١ ر	
البعد التربوي	أهمية	٢٤٢ ر	٠.٥٨ ر	٠.٠٢ ر	٣٦ - ر	٢٣٦ ر	
البعد الصحي	أهمية	٢٤٨ ر	٠.٦١ ر	٠.٠٢ ر	١٠ - ر	٥٢٣ ر	
البعد التربوي	تحقق	٢٤٩ ر	٠.٦٢ ر	٠.٠١ ر	٢٨ - ر	٦٥٢ ر	
البعد الآمني	أهمية	٢٥٠ ر	٠.٦٢ ر	٠.٠١ ر	٥٠ - ر	٥٢٥ ر	
البعد الصحي	تحقق	٢٥١ ر	٠.٦٣ ر	٠.٠٠ ر	٣٨ - ر	١٠٤ ر	٥١.٠٢٨

أثر درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف على تكاليف وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب)
يوضح الجدول (رقم ٩٥) نتائج تحليل الانحدار التدريجي حيث يتضح لنا أن
٠.٦٠ ر. من التغير في نسبة التكاليف تفسره درجة الأهمية ودرجة تحقق الأهداف
للأبعاد المذكورة مجتمعة.

ويفسر تحقق أهداف البعد الصحي ٠.١٤ ر. من التغير في مقدار التكلفة .
في حين تفسر بقية العوامل ٠.٤٨ ر. من التغير في مقدار التكلفة .

جدول (رقم ٩٥)

تحليل الانحدار التدريجي للعلاقة بين درجة تحقق البعد الصحي
لوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) على التكاليف

العامل المستقل	درجة الأهمية التي تحقق	الارتباط المتعدد	ر ٢	التغير في ر ٢	معامل الانحدار	بيتا	معامل الانحدار المتصل
البعد التشغيلي	اهمية	٠.٨١ ر	٠.٠٦ ر	٠.٠٦ ر	٠.٨١ ر	٣١٩ ر	
البعد الصحي	تحقق	١٤٥ ر	٠.٢١ ر	٠.١٤ ر	- ٠.٤٧ ر	٣٩٣ ر	
بعد السلامة	تحقق	١٧٧ ر	٠.٣١ ر	٠.١٠ ر	- ٠.٢٦ ر	- ٣٣١ ر	
بعد السلامة	اهمية	٢٠٧ ر	٠.٤٣ ر	٠.١١ ر	٠.٤٩ ر	٣٥٩ ر	
البعد البيئي	اهمية	٢١٦ ر	٠.٤٦ ر	٠.٠٣ ر	٠.٠٢ ر	- ١٣١ ر	
البعد التربوي	تحقق	٢٢٨ ر	٠.٥٢ ر	٠.٠٥ ر	- ٠.٣٥ ر	- ٢٩٧ ر	
البعد التربوي	اهمية	٢٣٥ ر	٠.٥٥ ر	٠.٠٣ ر	٠.٤٨ ر	٣١٠ ر	
البعد الأمني	اهمية	٢٤٠ ر	٠.٥٧ ر	٠.٠٢ ر	٠.٤٧ ر	- ١٨١ ر	
البعد التشغيلي	تحقق	٢٤٣ ر	٠.٥٩ ر	٠.٠١ ر	٠.٣١ ر	٨٨٣ ر	
البعد الصحي	اهمية	٢٤٥ ر	٠.٦٠ ر	٠.٠١ ر	٠.٢٠ ر	- ٤٢٧ ر	
البعد البيئي	تحقق	٢٤٥ ر	٠.٦٠ ر	٠.٠١ ر	- ٠.٤٧ ر	١٨٢ ر	٨,٨٤٣ ر

تحليل منفعة وسائل النقل :

يوضح لنا الجدول (رقم ٩٦) نتائج استخدام منهج تحليل المنفعة على أساس التكاليف النقدية ومستوى تحقق الأهداف .

حيث يوضح لنا الجدول أن الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة) لوسائل النقل المختلفة بلغت مايلي :

النقل العام ٣٩٧ر ، والنقل الخاص (سيارة الليموزين) ٣٧٣ر ، والنقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ١٨١١ر ، والنقل الخاص (سيارة الأب) ٢٩٩ر .

وبهذا يتضح أن وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) أكثر الوسائل فعالية في نقل الطلاب من ناحية التكلفة النقدية للطلاب الواحد شهريا حيث بلغت قيمة المنفعة للنقل الخاص (سيارة الأب) ٢٩٩ر .

ومن الجدول يمكن المقارنة بين وسيلة النقل العام ووسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) حيث يتضح لنا أن النقل العام أكثر فاعلية من النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) حيث بلغت قيمة المنفعة للنقل العام ٣٩٧ر مقابل ١٨١١ر للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ويظهر واضحا ارتفاع قيمة المنفعة للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص) وهذا بسبب ارتفاع تكاليف السائق الخاص .

أما النقل الخاص (سيارة الليموزين) فمع أنها تبدو أكثر فاعلية من وسيلة النقل العام حيث بلغت قيمة المنفعة لها ٣٧٣ر إلا أن عدم انتظام استعمالها يفقدها قيمتها في الترتيب بين وسائل النقل الأخرى .

جدول (رقم ٩٦)
وسيلة النقل الفعالة لنقل الطلاب مقارنة بالتكلفة
النقدية للطلاب الواحد شهريا

وسيلة النقل	تحقق الأهداف متوسط الأبعاد				مجموع الدرجات	متوسط مجموع الدرجات الوزني	تكلفة نقل الطلاب شهريا (ريال)	مجموع الدرجات	الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة)
	تربوي	بيئي	امن وسلامة	تشغيلي					
نقل عام	٧,٥٤	٧,٤٦	٧,١٠	٧,٠٩	٢٩,١٩	٦٢,٨٥	٢٥٠	٨,٥٦	٣,٩٧
نقل خاص سيارة ليموزين	٧,٩١	٧,٣٨	٨,٤٢	٨,١٣	٣١,٨٤	٦٦,٩٨	٢٥٠	٧,٨٥	٣,٧٣
نقل خاص سيارة السائق الخاص	٧,٥٦	٧,٣٨	٨,٤٣	٧,٣٦	٣٠,٧٣	٦٦,٢٤	١٢٠٠	٣٩,٠٤	١٨,١١
نقل خاص سيارة الأب	٧,٨٥	٧,٣٨	٨,٤٣	٧,٣٦	٣١,٠٢	٦٦,٨٥	٢٠٠	٦,٤٤	٢,٩٩

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٩٧) نتائج استخدام منهج تحليل المنفعة على أساس التكلفة الزمنية ومستوى تحقق الأهداف .

حيث يوضح لنا الجدول أن الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة) لوسائل النقل العام والنقل الخاص (سيارة الأب) بلغت مايلي :

النقل العام ٠.٩٩ ، والنقل الخاص (سيارة الأب) ٠.٧١ . وبهذا يتضح أن وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) أكثر الوسائل فعالية حيث بلغت قيمة المنفعة لها ٠.٧١ . بينما قيمة المنفعة للنقل العام ٠.٩٩ . ويظهر واضحاً ارتفاع قيمة المنفعة لوسيلة النقل العام وهذا بسبب الوقوف المتكرر لحافلة النقل العام مما يرفع من زمن الرحلة .

علماً ان الباحث احتسب تكلفة الزمن لوسيلة النقل العام والنقل الخاص (سيارة الأب) فقط وذلك لأهمية الزمن لهذه الوسيلتين .

فطول زمن الرحلة من المنزل للمدرسة بواسطة وسيلة النقل العام تؤثر على موعد وصول الطالب الى مدرسته في الوقت المناسب .

وزمن الرحلة من المنزل للمدرسة بواسطة النقل الخاص (سيارة الأب) يؤثر على موعد وصول الطالب الى مدرسته في الوقت المناسب وكذلك يؤثر على موعد وصول ولي الأمر (الأب) الى عمله في الوقت المناسب ويعتبر النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) أو النقل الخاص (سيارة الليموزين) وسائل نقل متفرغة للنقل الفردي .

جدول (رقم ٩٧)

وسيلة النقل الفعالة لنقل الطلاب مقارنة بتكلفة زمن الرحلة للذهاب للمدرسة والعودة للمنزل

وسيلة النقل	تحقق الأهداف متوسط الأبعاد				مجموع الدرجات	متوسط مجموع الدرجات الوزني	تكلفة زمن الرحلة للذهاب والاياب	مجموع الدرجات	الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة)
	تربوي	بيئي	أمن وسلامة	تشغيلي					
نقل عام	٧,٥٤	٧,٤٦	٧,١٠	٧,٠٩	٢٩,٢٩	٦٢,٨٥	٦٢,٦٦ دقيقة	٢,١٤	٠.٩٩
نقل خاص سيارة الأب	٧,٨٥	٧,٣٨	٨,٤٣	٧,٣٦	٣١,٠٢	٦٦,٨٥	٤٧,٦٣ دقيقة	١,٥٣	٠.٧١

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٩٨) نتائج استخدام منهج تحليل المنفعة على أساس التكلفة العامة ومستوى تحقق الأهداف .

حيث يوضح لنا الجدول أن الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة) لوسائل النقل المختلفة بلغت مايلي :

النقل العام ٠.٩ ، والنقل الخاص (سيارة الليموزين) ٠.١٢ ، النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٠.١١ ، النقل الخاص (سيارة الأب) ٠.١٩ .

وبهذا يتضح أن وسيلة النقل العام أكثر فعالية في نقل الطلاب من ناحية التكلفة العامة حيث بلغت قيمة المنفعة للنقل العام ٠.٩ . ويظهر لنا من الجدول ارتفاع قيمة المنفعة للنقل الخاص (سيارة الأب) وهذا بسبب ارتفاع التكلفة الاقتصادية والاجتماعية التي تترتب على خروج ولي الأمر من عمله لنقل الأبناء .

جدول (رقم ٩٨) وسيلة النقل الفعالة لنقل الطلاب مقارنة بالتكلفة العامة

وسيلة النقل	تحقق الأهداف متوسط الأبعاد				مجموع الدرجات	متوسط مجموع الدرجات الوزني	التكلفة العامة	مجموع الدرجات	الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة)
	تربوي	بيئي	أمن وسلامة	تشغيلي					
نقل عام	٧,٥٤	٧,٤٦	٧,١٠	٧,٠٩	٢٩,١٩	٦٢,٨٥	٥,٨	٠,١٩	٠,٠٩
نقل خاص سيارة ليموزين	٧,٩١	٧,٣٨	٨,٤٢	٨,١٣	٣١,٨٤	٦٦,٩٨	٨,١٨	٠,٢٥	٠,١٢
نقل خاص سيارة السائق الخاص	٧,٥٦	٧,٣٨	٨,٤٣	٧,٣٦	٣٠,٧٣	٦٦,٢٤	٧,٤٥	٠,٢٤	٠,١١
نقل خاص سيارة الأب	٧,٨٥	٧,٣٨	٨,٤٣	٧,٣٦	٣١,٠٢	٦٦,٨٥	١٢,٩٣	٠,٤١	٠,١٩

كما يوضح لنا الجدول (رقم ٩٩) نتائج استخدام منهج تحليل المنفعة على أساس تكلفة عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا ومستوى تحقق الأهداف .

حيث يوضح لنا الجدول أن الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة) لوسائل النقل المختلفة بلغت مايلي :

النقل العام ٠.٣١، والنقل الخاص (سيارة الليموزين) ٠.٢٢، النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٠.١٢، والنقل الخاص (سيارة الأب) ٠.١٦ .
وبهذا يتضح أن وسيلة النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) أكثر الوسائل فعالية في نقل الطلاب من ناحية تكلفة عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا حيث بلغت قيمة المنفعة للنقل الخاص (سيارة السائق الخاص) ٠.١٢ .
ومن الجدول يمكن المقارنة بين وسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) ووسيلة النقل العام حيث بلغت قيمة المنفعة للنقل الخاص (سيارة الأب) ٠.١٦ مقابل ٠.٣١ للنقل العام .

ويظهر واضحا ارتفاع قيمة المنفعة للنقل العام وهذا بسبب ارتفاع زمن رحلة النقل العام الذي يؤدي بدوره الى تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة اليومية .

جدول (رقم ٩٩)

وسيلة النقل الفعالة لنقل الطلاب مقارنة بتكلفة عدد مرات تأخر الطالب عن مواعيد المدرسة شهريا

وسيلة النقل	تحقق الأهداف متوسط الأبعاد				مجموع الدرجات	متوسط مجموع الدرجات الوزني	تكلفة عدد مرات التأخر شهريا	مجموع الدرجات	الدرجة الوزنية (قيمة المنفعة)
	تربوي	بيئي	أمن وسلامة	تشغيلي					
نقل عام	٧,٥٤	٧,٤٦	٧,١٠	٧,٠٩	٢٩,١٩	٦٢,٨٥	٢	٠,٦٨	٠,٣١
نقل خاص سيارة ليموزين	٧,٩١	٧,٣٨	٨,٤٢	٨,١٣	٣١,٨٤	٦٦,٩٨	١,٤٧	٠,٤٦	٠,٢٢
نقل خاص سيارة السائق الخاص	٧,٥٦	٧,٣٨	٨,٤٣	٧,٣٦	٣٠,٧٣	٦٦,٢٤	٠,٨٣	٠,٢٧	٠,١٢
نقل خاص سيارة الأب	٧,٨٥	٧,٣٨	٨,٤٣	٧,٣٦	٣١,٠٢	٦٦,٨٥	١,٠٧٤	٠,٣٤	٠,١٦

الفصل الخامس

النتائج

التوصيات والمقترحات

أولاً - نتائج الدراسة :

١ - من تحليل البيانات الاحصائية يتضح أن جميع أهداف وسائل النقل (العام والخاص) التي شملتها الدراسة مهمة لدى أولياء الأمور من وجهة نظرهم ، وان درجة تحقق هذه الأهداف عالية جدا ايضا من وجهة نظر أولياء الأمور (انظر الجداول رقم ٢١ - ٢٨) .

كذلك يتضح ان درجة أهمية الأبعاد عالية جدا ودرجة تحقق الأبعاد مرتفعة جدا (انظر الجداول رقم ٢٩ - ٣٦) وبهذا نستطيع ان نقول أن جميع وسائل النقل فعالة من وجهة نظر أولياء الأمور والبحث عن العلاقة بين أهمية الهدف ودرجة تحققه واضحة جدا فارتفاع أهمية الأهداف لدى أولياء الأمور ربما يكون المبرر في ارتفاع درجة تحقق الأهداف لدى أولياء الأمور أيضاً .

٢ - ومن تحليل البيانات الاحصائية يتضح ان النقل الخاص (سيارة الأب) هي أكثر وسائل النقل فعالية وذلك فيما يتعلق بتحقيق أكبر منفعة لولي الأمر في تكلفة نقل الطالب شهريا وتكلفة زمن الرحلة للذهاب والاياب وتكلفة عدد مرات التأخر شهريا عن مواعيد المدرسة (انظر الجداول ٩٦ - ٩٧ - ٩٩) .

ويبدو ان النقل العام هو أقل وسائل النقل فعالية وان حقق منفعة كبيرة لأولياء الأمور في التكلفة العامة (انظر الجداول ٩٦ - ٩٨ - ٩٩) .

ويبدو كذلك ان النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) وسيلة فعالة مقارنة بوسائل النقل العام والخاص وذلك فيما يتعلق بتحقيق أكبر منفعة في تكلفة عدد مرات التأخر شهريا عن مواعيد المدرسة والتكلفة العامة (انظر الجداول ٩٩ - ٩٨) .

ومما سبق نستطيع ان نقول أن وسيلة النقل الخاص سواء بواسطة سيارة الأب أو السائق الخاص هي أكثر وسائل النقل فعالية .

٣ - يبدو من تحليل البيانات الاحصائية (من جدول رقم ٣٧ - ٨٣) ان التكلفة مؤشر على أهمية الهدف كما انها مؤشر على درجة تحقق الهدف ، وهذا يعتبر من البديهي إذ أن التكلفة قد تزيد كلما زاد تحقق الهدف وكلما زادت أهمية الهدف .

فتكلفة نقل الطالب شهريا تعتبر من أهم العوامل التي تفسر أهمية وتحقيق الأهداف (انظر الجداول رقم ٣٧ - ٣٩ - ٤٠ - ٤٣ - ٤٤ - ٤٦ - ٤٧ - ٤٩ - ٥١ - ٥٤ - ٥٥ - ٥٩) حيث تحتل تكلفة نقل الطالب شهريا كما يشير الى ذلك التغير في (ر ٢) المرتبة الأولى في تفسير أهمية ودرجة تحقق الهدف وخاصة فيما يتعلق بوسيلة النقل العام والنقل الخاص (سيارة الليموزين) .

ومن هنا يتضح لنا أن التكلفة يبررها أهمية ومدى تحقق الهدف .

٤ - ويبدو من البيانات الاحصائية أن تحمل ولي الأمر المرور بازدحام مروري عند نقل الأبناء صباحا من أهم المؤشرات على أهمية ودرجة تحقق الأهداف فيما يتعلق بوسيلة النقل الخاص (سيارة الأب) حيث يعتبر هذا العامل حسب (ر ٢) والتغير في (ر ٢) من أبرز العوامل (انظر الجداول رقم ٧٣ - ٧٥ - ٧٦ - ٧٨ - ٧٩ - ٨٠ - ٨٣) .

٥ - ويتضح كذلك من البيانات الاحصائية أن التكاليف التي من الممكن أن تنتج عن النقل بواسطة النقل الخاص (السائق الخاص) غير مرتبطة تماما بأهمية ودرجة تحقق الأهداف .

فالخوف من التأثير بلغة السائق الخاص (الأجنبي) والتأخر عن مواعيد المدرسة يفسر أن نسبة ضئيلة جدا من درجة أهمية وتحقيق الأهداف ، وربما يعود ذلك الى أن السائق الخاص ليس مؤشرا على أهمية الأهداف .

ومقارنة هذه النتائج بتحليل المنفعة (جدول رقم ٩٦) يتضح أن قيمة المنفعة المتحققة من السائق الخاص ضئيلة جدا .

ومما يمكن استنتاجه هو أن النقل الخاص (سيارة السائق الخاص) وسيلة نقل لا يمكن الاعتماد عليها بشكل اساسي في نقل الطلاب وذلك لكونها وجدت في المجتمع بشكل خاص لحل مشكلة بعض افراد المجتمع فالسائق الخاص قد يحد من التكلفة العامة كما في جدول (رقم ٩٨) ولكنه ليس مؤشرا لأهمية ودرجة تحقق الأهداف .

٦ - ويتضح من البيانات الاحصائية أن تحمل أولياء الأمور للتكاليف مرتبط بدرجة تحقق الأهداف وأهميتها .

فبالنسبة لوسيلة النقل العام (انظر جدول رقم ٨٤ - ٨٥) حيث تفسر العوامل المستقلة (٠.٣٤ - ٠.٥٣) على التوالي ولا يبدو ان تحقق الأهداف مرتبط بالتكاليف الناتجة عن النقل الخاص (السائق الخاص وسيارة الأب) (انظر جدول رقم ٨٧ - ٨٨) (قيمة ٢) .

٧ - ويمكن الانتهاء الى القول الى أن العلاقة بين التكلفة والأهداف سواءً من ناحية الأهمية أو درجة التحقق علاقة تفاعلية بمعنى انه قد تزيد التكاليف اذا شعر أولياء الأمور ان الأهداف قد تحققت وقد يزيد تحقق الاهداف بزيادة التكلفة.

٨ - ومن تحليل البيانات الإحصائية نستطيع مناقشة نتائج هذه الدراسة في اطار النظريات والبحوث السابقة فنجد أن :

أ - النقل العام كما في دراسة د/ الاصم (١٤٠٧ هـ) ليس فعالاً بالدرجة المطلوبة ولقد اتضح من تحليل البيانات الإحصائية ان النقل العام ليس فعالاً حسب معايير بعض التكاليف ، وان أكثر الوسائل فعالية من حيث قيمة منفعة التكلفة العامة (انظر جداول رقم ٩٦ - ٩٧ - ٩٨ - ٩٩) .

ب - ونجد أن ارتفاع التكلفة العامة من أبرز العوامل التي تجعل الاستفادة من سيارة الأب الخاصة قليلة جداً (انظر جدول رقم ٩٨) وذلك نظراً لارتفاع تكلفة تأخر ولي الأمر عن عمله صباحاً بسبب نقله لأبنائه لايصالهم للمدرسة ، والاحراج الذي يقع فيه مع الجمهور بسبب ذلك بالاضافة الى خروج ولي الأمر من عمله قبل انتهاء الدوام الرسمي لنقل ابنائه وتأثير هذه التكاليف على المجتمع والدولة والخسارة التي تتحملها الدولة من جراء ذلك .

وكما ورد في دراسة عبد الرزاق ابو شعر ومحمد صالح العزة (١٤٠١ هـ) من تحمل الدولة لمبالغ كبيرة بسبب تأخر ولي الأمر عن العمل صباحاً بسبب نقله لابنائه وخروجه اثناء الدوام لنقل ابنائه من المدرسة للمنزل .

ونجد أن انخفاض التكلفة العامة وزيادة المنفعة تجعل النقل العام أفضل الوسائل وأكثرها فاعلية (انظر جدول رقم ٩٨) .

ولكن التكلفة في تأخر الابناء عن مواعيد المدرسة والتكلفة النقدية والتكلفة الزمنية المتمثلة في طول زمن الرحلة تجعل النقل العام غير فعال (انظر الجداول رقم ٩٦ - ٩٧ - ٩٩) .

وهذا يثير قضية هامة جدا وهي أن وسيلة النقل قد تكون فعالة وذات منفعة بالنسبة للمجتمع ولكنها تكلف لولي الأمر ولابنائهم وهذا ماورد في نظرية تعدد الأهداف والتعارضات HALL (١٩٨٢ م) حيث أن النظام ممكن أن يكون فعالا في بعض الجوانب وغير فعال في الجوانب الأخرى .

وهذا يتطلب ايجاد وسيلة نقل فعالة تحد من التكلفة العامة والتكلفة الخاصة .

و - ونجد أن بتقييم نظام المواصلات وفاعليته في اطار تحقيقه للأهداف (ابراهيم المنيف) يتضح لنا أن وسائل النقل العام والخاص فعالة من وجهة نظر أولياء الأمور (انظر الجداول ٢١ - ٣٦) .

ثانيا - التوصيات والمقترحات :

(١) التوصيات :

١ - لقد أظهرت الدراسة أن جميع أهداف وسائل النقل التي شملتها الدراسة مهمة لدى أولياء الأمور وقد تحققت بدرجة عالية ، لذا فإن الباحث يوصي بأن يؤخذ في الاعتبار عند اختيار وسيلة النقل المناسبة والفعالة الأهداف التي يرغب أولياء الأمور تحقيقها من وسيلة النقل المناسبة لهم .

٢ - لقد أظهرت الدراسة أن التكلفة مؤشر مهم في أهمية الهدف كما أنها مؤشر مهم على درجة تحقق الهدف ، لذا فإن الباحث يوصي بأن يؤخذ في الاعتبار عند اختيار وسيلة النقل الفعالة عنصر التكلفة والتي لا بد وأن تتناسب مع دخل أولياء الأمور .

٣ - لقد أظهرت الدراسة أن التكاليف التي يمكن أن تنتج عن النقل بواسطة السائق الخاص غير مرتبطة تماما بأهمية ودرجة تحقق الأهداف وأن قيمة المنفعة المتحققة لأولياء الأمور من السائق الخاص ضئيلة جدا واستنتج من الدراسة ان سيارة السائق الخاص وسيلة لايمكن الاعتماد عليها بشكل اساسي في نقل الطلاب وذلك لكونها وجدت في المجتمع بشكل خاص لحل مشكلة بعض افراد المجتمع .

لذا فإن الباحث يوصي بأن تقوم الجهات المختصة بالحد من استخدام السائق الخاص في نقل الطلاب لارتفاع تكلفته وعدم فاعليته في كثير من الجوانب .

٤ - لقد أظهرت الدراسة أن النقل الخاص (سيارة الأب) هي أكثر وسائل النقل فعالية وذلك فيما يتعلق بتحقيق أكبر منفعة لولي الأمر كما أظهرت الدراسة أن ارتفاع التكلفة العامة من أبرز العوامل التي تجعل الاستفادة من سيارة الأب الخاصة قليلة جدا ، لذا فإن الباحث يوصي بأن على الجهات المختصة دراسة تغيير موعد بداية ونهاية الدوام الرسمي للموظف أو تغيير موعد بدء الدراسة ونهايتها للطالب بحيث يتمكن ولي الأمر من توصيل أبنائه للمدرسة دون أن يؤثر ذلك على عمله وبالتالي لاتخسر الدولة ولايتأثر المجتمع من تأخر الموظف عن عمله .

٥ - لقد أظهرت الدراسة أن النقل العام ليس فعالاً بالدرجة المطلوبة حسب معايير بعض التكاليف وإن كان أكثر الوسائل فعالية من حيث قيمة منفعة التكلفة العامة ، لذا فإن الباحث يوصي بأن يتم التنسيق بين كل من الجهات المختصة عن نقل الطلبة وبين الشركة السعودية للنقل الجماعي لزيادة فعالية الحافلة كوسيلة نقل جماعية وبما يحقق لهذه الوسيلة الفعالية على غيرها من وسائل النقل لدى أولياء الأمور وبالذات في التكلفة النقدية لتكلفة الطالب شهريا .

(ب) المقترحات :

يوصي الباحث بإجراء المزيد من الدراسات المستقبلية التي تتعلق بهذا الموضوع نظراً لأهمية نقل الطلاب لدى جميع أفراد المجتمع ، ومن الدراسات التي يوصي الباحث بإجرائها مايلي :

- ١ - دراسة لتحقيق فاعلية وسائل النقل باحتساب التكلفة المهدرة من حوادث المرور التي تحدث للطلاب بسبب استخدام وسائل النقل الحالية في نقل الطلاب .
- ٢ - دراسة لتحديد فاعلية وسائل النقل باحتساب التكلفة التي يتحملها كل من الفرد والمجتمع والدولة من تلوث البيئة من عادم وسائل النقل الحالية المستخدمة في نقل الطلاب .

KINGDOM OF SAUDI ARABIA

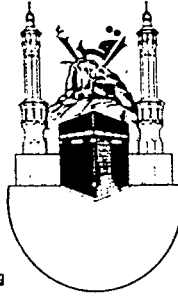
MINISTRY OF HIGHER EDUCATION

UMM AL-QURA UNIVERSITY

MAKKAH ALMUKARRAMAH

FACULTY OF EDUCATION

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



١٩٦

المملكة العربية السعودية

وزارة التعليم العالي

جامعة أم القرى

مكة المكرمة

كلية التربية

REF

DATE

الرقم ١٢٨١
التاريخ ١١/١١/١٤١٠
الموافق
المشروعات

الى من يهمله الامر

حيث ان الطالب / سمير بن ابراهيم خليفه ، احد طلاب الدراسات العليا بقسم الاداره التربويه والتخطيط يقوم حاليا بعمل بحث بعنوان ((فاعلية رسائل النقل في القطاع التعليمي للبنين)) المتطلب التكميلي لنيل درجة الماجستير ويرغب الطالب في تطبيق الجانب العملي من البحث بجمع المعلومات اللازمه لاستكمال بحثه .

وقد اعطيت له هذه الافاده بناء على طلبه لتطبيق وتوزيع الاستبيان المرفق المتعلق بالبحث .

والله الموفق ،،،،،

١٤١٠/١١/١١

عميد كلية التربية بمكة المكرمة

د/ هاشم بن بكر حريزي



بسم الله الرحمن الرحيم

المملكة العربية السعودية
وزارة المعارف
التعليم العام

١٩٧

الإدارة العامة للبحوث التربوية

الوضع : بشأن السماح بإجراء بحث .

المحترم

سعادة / مدير التعليم بمنطقة مكة المكرمة

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته ، وبعد ،

تقدم لنا : سمير بن إبراهيم خليفه من كلية التربية بمكة
المكرمة .

بدل السب : إجراء بحث حول فاعلية وسائل النقل في القطر
التعليمي للبنين ، باستخدام الاستبيانه المرفق
صورة منها مع صورة من استمارة البحث .

نأمل السماح له بإجراء البحث مع ملاحظة أن الباحث
(أو الباحثين) يتحمل كامل المسئولية المتعلقة بمختلف جوانب
البحث . ولا يعنى سماح الإدارة العامة للبحوث التربوية والتقويم بالوزارة
موافقتها بالضرورة على مشكلة البحث أو على الطرق والأساليب المستخدمة
في دراستها ومعالجتها .

ولكم تحياتي ...

مدير عام

البحوث التربوية والتقويم

د. عبد الخالق صالح خلد

صورة للبحوث والتقويم .

٢٠٥٤٠ - تطويع

تلك

TATWIR/205540 SG

ص.ب ٢٢٥٤٦

الرياض البريدي ١١٤١٦

٤٧٦٨٦٩٥

٤٧٦٨٥٤٨

٤٧٦٨٨١٦

بسم الله الرحمن الرحيم

المملكة العربية السعودية

وزارة المعارف

ادارة التعليم بمنطقة مكة

قسم النشاط المدرسي

١٩٨

الرقم: - ٥٥ / ٨ / ٢٠

التاريخ: - ١٩ / ٢ / ١٤٠٢

المرفقات: -

الموضوع/ بشأن الموافقة على اجراء بحث .

تعميم لبعض المدارس الابتدائية والمتوسطة .

الموقر

المكرم مدير مدرسة /

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته . . . وبعد

بالاشارة الى خطاب مدير عام الادارة العامة للبحوث والتقويم رقم ١٢/٤/٣٤٧ وتاريخ

١٤١١/٣/١٤ هـ المتضمن الموافقة للاستاذ /سمير ابراهيم خليفة باجراء بحث حول فاعلية

وسائل النقل في القطاع التعليمي للبنين .

لذا نأمل مساعدة المذكور وتسهيل مهمته .

ودمتم ،،،،،

مدير التعليم بمنطقة مكة المكرمة

سـهـل محمد الشرفي

ض/المجيري شي ٢/١٩

صورة للتوجيه التربوي .

صورة للارشيف .

المحترمين

الأخوة الأفاضل / أولياء أمور الطلاب

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته وبعد ،

اقدم لكم هذا الإستبيان حول المنافع المرتبطة باستخدام وسائل النقل المختلفة في القطاع التعليمي .

أمل التكرم بالإجابة على الأسئلة التي تتعلق بالنقل العام (النقل الجماعي) اذا كان ابناؤكم يستخدمونه كوسيلة نقل من المنزل الى المدرسة وبالعكس ، أو الأسئلة التي تتعلق بالنقل الخاص (سيارة الأب - السائق الخصوصي - ليموزين - أجرة) اذا كان ابناؤكم يستخدمونه كوسيلة نقل من المنزل الى المدرسة او بالعكس . مع تحديد درجة الأهمية للهدف المنشود من وسيلة النقل المستخدمة حالياً ودرجة تحقق الهدف للوسيلة نفسها .

شاكراً لكم تعاونكم ،،،

الباحث

فضلاً أجب على الأسئلة التالية ثم ضع علامة () أمام العبارة التي تناسبك :-

الجنسية المهنة العمر

الراتب الشهري: أقل من ١٥٠٠ () ١٥٠٠ - ٢٥٠٠ () ٢٥٠٠ - ٣٥٠٠ ()
٣٥٠٠ - ٤٥٠٠ () أكثر ٤٥٠٠ ()

ما عدد أبنائك بالمدارس :-

الابتدائية المتوسطة الثانوية

ما وسيلة النقل الحالية المستخدمة في نقل ابنائك الى المدرسة وعودتهم الى المنزل:

حافلة النقل العام ()

سيارة الأب الخاصة ()

سيارة العائلة التي يقودها السائق الخصوصي ()

سيارة أجرة أو ليموزين ()

وسائل أخرى (حدد)

في حالة قيام رب الأسرة بنقل الأبناء الى المدرسة واعادتهم للمنزل :-

١ - كم من الوقت بالتقريب تستغرقه لنقل ابنائك من المنزل الى المدرسة دقيقة

٢ - كم من الوقت بالتقريب تستغرقه لنقل ابنائك من المدرسة إلى المنزل دقيقة

٣ - هل تقع المدارس التي يدرس بها ابنائك على نفس الطريق المؤدي الى مقر عملك

() تماماً () الى حد كبير

() الى حد ما () ليس كذلك

٤ - هل يسبب لك نقل ابنائك الى المدارس صباحاً التأخير عن موعد بداية الدوام

الرسمي :

() نعم () لا

في حالة الاجابة بنعم :

٥ - ماهو الزمن التقريبي لتأخرك عن مواعيد العمل الرسمية بسبب توصيلك الأبناء الى المدارس :

- () ١٠ - ٢٠ دقيقة () ٢٠ - ٣٠ دقيقة
() ٣٠ - ٤٠ دقيقة () أكثر من ذلك

٦ - هل تضطر للخروج من العمل قبل موعد انتهاء الدوام الرسمي لاعادة ابنائك من المدرسة إلى المنزل :

- () نعم () لا

في حالة الاجابة بنعم :

٧ - ماهو الزمن التقريبي الذي تستغرقه لتوصيل الابناء من المدرسة الى المنزل والعودة للعمل ثانية .

- () ٢٠ - ٣٠ دقيقة () ٣٠ - ٤٠ دقيقة
() ٤٠ - ٥٠ دقيقة () أكثر من ذلك

٨ - هل يسبب لك نقل ابنائك الى مدارسهم وإعادتهم الى المنزل بعض المضايقات مع رؤسائك في العمل بسبب التعارض مع أوقات عملك ومواعيد نقل ابنائك .

- () تماماً () الى حد كبير
() الى حد ما () ليس كذلك

٩ - هل يرتبط عملك بالجمهور مباشرة .

- () نعم () لا

في حالة الاجابة بنعم :

١٠ - هل تواجه احراجاً مع الجمهور بسبب وصولك متأخراً عن مواعيد الدوام وخروجك

قبل نهاية الدوام لنقل ابنائك :

- () تماماً () الى حد كبير
() الى حد ما () ليس كذلك

١١- هل يكلفك نقل ابنائك للمدرسة واعادتهم للمنزل بسيارتك تكلفة مادية .

() نعم () لا

في حالة الاجابة بنعم :

١٢- ماهو المبلغ التقديري الذي تتحمله شهرياً مقابل نقل ابنائك الى المدرسة واعادتهم

للمنزل < وقود - صيانة للسيارة >

() اقل من ٢٠٠ () ٨٠٠ - ١١٠٠

() ٢٠٠ - ٥٠٠ () أكثر من ١١٠٠

() ٥٠٠ - ٨٠٠

في حالة استخدام السائق الخصوصي في قيادة سيارة الأسرة لنقل الأبناء الى المدرسة

واعادتهم الى المنزل :-

١ - هل تم استخدام السائق خصيصاً لنقل الابناء للمدارس واعادتهم للمنزل فقط .

() نعم () لا

في حالة الاجابة بـ لا :

٢ - ماهي نسبة تفرغ السائق الخاص لنقل الابناء الى المدارس وإعادتهم للمنزل من

الأعمال الأخرى المكلف بها .

() ٢٠٪ () ٥٠٪

() ٧٠٪ () أكثر من ذلك

٣ - ماهي التكاليف التقديرية لتكلفة السائق الخصوصي مع السيارة شهرياً .

(الراتب + السكن + تذاكر السفر + العلاج + فحص السيارة + وقود السيارة + صيانه)

() ١٠٠٠ - ١٥٠٠ () ١٥٠٠ - ٢٠٠٠

() ٢٠٠٠ - ٢٥٠٠ () أكثر من ٢٥٠٠

٤ - هل تأثر ابناؤك بلغة السائق الخصوصي .

() نعم () لا

في حالة استخدام سيارة الليموزين أو سيارة أجرة في نقل ابنائك للمدارس واعادتهم للمنزل .

١ - ماهي التكاليف التقديرية لاستئجار السيارة لنقل الطالب الواحد شهرياً الى المدرسة واعادته للمنزل .

() أقل من ١٠٠ () ٣٠٠ - ٤٠٠

() ١٠٠ - ٢٠٠ () أكثر من ٤٠٠

() ٢٠٠ - ٣٠٠

عند نقل ابنائك للمدرسة بأحدى الوسائل السابقة هل تمر بازدحام مروري في الشوارع المحيطة بالمدرسة .

() نعم () لا

في رأيك ما سبب هذا الازدحام المروري بالقرب من المدارس .

() كثرة السيارات الصغيرة

() عدم وجود مواقف حول المدرسة

() مساحة الشارع غير كافية

() عدم وجود تنظيم من قبل رجال المرور

هل يؤدي الازدحام المروري في الشوارع وحول المدرسة الى تأخر وصول ابنائك للمدرسة عن الموعد الرسمي .

() نعم () لا

في حالة الاجابة بنعم :

كم عدد المرات التي يتأخر ابناؤك عن موعد المدرسة شهرياً .

() مرة واحدة () مرتين

() ثلاث مرات () أكثر من ذلك

في حالة استخدام النقل العام في نقل ابنائك للمدرسة واعادتهم للمنزل :

١ - هل تغطي خدمات النقل العام الحي الذي تسكن به

() نعم () لا

٢ - هل يمر النقل العام من امام مدرسة ابنائك .

() نعم () لا

٣ - ما الوقت التقريبي لرحلة النقل العام في نقل الأبناء الى المدرسة دقيقة

٤ - ما الوقت التقريبي لرحلة النقل العام في نقل الأبناء الى المنزل دقيقة

٥ - هل يستغرق النقل العام وقتاً طويلاً عند نقل ابنائك للمدرسة واعادتهم للمنزل .

() نعم () لا

٦ - هل يؤدي طول رحلة النقل العام من المنزل الى المدرسة الى تأخر ابي

الوصول الرسمي للمدرسة :

() نعم () لا

في حالة الإجابة بنعم :

٧ - كم عدد المرات التي يتأخر ابنائك عن موعد المدرسة شهرياً

() مرة واحدة () مرتين

() ثلاث مرات () اكثر من ذلك

٨ - كم يكلفك نقل ابنك الى المدرسة واعادته للمنزل بواسطة النقل العام شهرياً .

() ١٠٠ - ٢٠٠ () ٢٠٠ - ٣٠٠

() ٣٠٠ - ٤٠٠ () أكثر من ٤٠٠

حدد درجة أهمية الأهداف التي ترغبها في وسيلة النقل (الخاص)
التي تستخدمها حاليا لنقل ابنائك الى المدرسة واعادتهم الى المنزل
كذلك حدد درجة تحقق هذه الأهداف للوسيلة نفسها

[illegible]

حدد درجة أهمية الأهداف التي ترغبها في وسيلة النقل (الخاص)
التي تستخدمها حاليا لنقل ابنائك الى المدرسة واعادتهم الى المنزل
كذلك حدد درجة تحقق هذه الأهداف للوسيلة نفسها

م	الأهداف	درجة الأهمية	درجة التحقق
		١٠ ٩ ٨ ٧ ٦ ٥ ٤ ٣ ٢ ١	١٠ ٩ ٨ ٧ ٦ ٥ ٤ ٣ ٢ ١
١٢	ضمان عدم غياب ابنائي عن المدرسة		
١٣	ضمان عدم إختلاط أبنائي بنوعيات من الأفراد غيرالسويين في النقل العام		
١٤	تخفيض ضغوط الانتظار عند مواقف النقل العام عن أبنائي..		
١٥	عدم تعرض ابنائي لضربات الشمس المحرقة		
١٦	حماية ابنائي من التقلبات الجوية كالأمطار		
١٧	ضمان عدم سماع أو تعلم ابنائي لبعض الكلمات النابية في النقل العام		
١٨	تعويد أبنائي على الإحساس بالتميز والإعتداد بالنفس		

حدد درجة أهمية الأهداف التي ترغبها في وسيلة النقل (الخاص)
التي تستخدمها حاليا لنقل ابنائك الى المدرسة واعادتهم الى المنزل
كذلك حدد درجة تحقق هذه الأهداف للوسيلة نفسها

م	الأهداف	درجة الأهمية	درجة التحقق
		١ ٢ ٣ ٤ ٥ ٦ ٧ ٨ ٩ ١٠	١ ٢ ٣ ٤ ٥ ٦ ٧ ٨ ٩ ١٠
١٩	ضمان عدم ضياع أبنائي عن المنزل أو المدرسة		
٢٠	ضمان عدم مشاغبة أبنائي مع الأطفال الآخرين عند استخدامهم النقل العام		
٢١	ضمان حرية تصرف أبنائي في وسيلة النقل الخاص وعدم التقييد بوقت محدد للإنتظار أو زمن معين للرحلة		
٢٢	ضمان عدم الارهاق لأبنائي في حالة استخدام النقل العام ...		

حدد درجة أهمية الأهداف التي ترغبها في وسيلة النقل (العام)
التي تستخدمها حاليا لنقل ابنائك الى المدرسة واعادتهم الى المنزل
كذلك حدد درجة تحقق هذه الأهداف للوسيلة نفسها

[illegible]

[illegible]

حدد درجة أهمية الأهداف التي ترغبها في وسيلة النقل (العام)
التي تستخدمها حاليا لنقل ابنائك الى المدرسة واعادتهم الى المنزل
كذلك حدد درجة تحقق هذه الأهداف للوسيلة نفسها

[illegible]

المراجع والمصادر

أولاً - الكتب :

- (١) سليمان - حنفي محمود « فاعلية المنظمة » :
- مركز البحوث الادارية - المنظمة العربية للعلوم الادارية - ط . غ .
- (٢) ع شماوي - سعد الدين « تنظيم وإدارة النقل » ١٩٧٥ م
- الناشر : مكتبة عين شمس - القاهرة . ط . غ .
- (٣) المنيف - د . ابراهيم عبد الله « الادارة ، المفاهيم ، الأسس ، المهام » :
- الطبعة الثالثة ١٤٠٧ هـ .
- (٤) هارون - عبد الوهاب وزميله « التخطيط للنقل العام توجهات في التجربة الكويتية »
- الطبعة الأولى - ١٩٨٦ م .
- ثانياً - الدراسات والأبحاث :
- (٥) ابو شعر - عبد الرزاق وزميله « الانتظام بالدوام الرسمي في الاجهزة الحكومية » معهد الادارة العامة ١٤٠١ هـ .
- (٦) الصالح - د / ناصر عبد الله « حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة - العلاقات المكانية والاتجاهات الزمنية » ١٤٠٨ هـ .
- الناشر : معهد البحوث العلمية و احياء التراث الاسلامي - جامعة أم القرى بمكة المكرمة .

(٧) عبده - اسعد سليمان

« جغرافية النقل في المملكة العربية السعودية » ١٣٨٩ هـ .

الناشر : جامعة الملك سعود ١٤٠٣ هـ عمادة شئون المكتبات .

ثالثاً - الندوات والمؤتمرات :

(٨) عبد الحافظ - د / الاصم « النقل الجماعي بمدينة الرياض » ١٤٠٧ هـ

نشر في الندوة الثالثة لأقسام الجغرافيا بجامعة المملكة - جامعة الامام محمد

بن سعود الاسلامية ١٤٠٧ هـ .

رابعاً - المجلات والدوريات :

(٩) الشواف - سعيد علي « قياس متغيرات الفاعلية التنظيمية »

مجلة معهد الادارة العامة - العدد ٦١ - رجب ١٤٠٩ هـ .

(١٠) عبد الغني - د/ خالد وزميله « مشكلات التخطيط المروري في المدن السعودية »

بحث مقدم الى مؤتمر INSTITUTE OF TRANSPORT ENGINEERS

نشر في مجلة النقل العام - العدد ٧٠ - ١٩٨٧ م .

(١١) عشاوي - سعد الدين « العناصر الحاكمة في مشكلة المرور »

نشر في مجلة النقل العام - العدد ٧١ - ١٩٨٧ م

(١٢) من المانيا الاتحادية EGER GARD CHRIT « النقل المدرسي بين النظرية

والتطبيق »

بحث مقدم الى المؤتمر الدولي السابع والاربعين للنقل العام سويسرا ١٩٨٧ م .

نشر في مجلة النقل العام العدد ٦٦ - ١٩٨٧ م .

التقارير والنشرات :

- (١٣) احصائية مركز ابحاث الحج بجامعة أم القرى مكة المكرمة عن مواقف حجز السيارات الصغيرة خلال موسم حج ١٤٠٩ - ١٤١٠ هـ .
- (١٤) احصائية الشركة السعودية للنقل الجماعي بمكة المكرمة عن مواقف حجز السيارات خلال موسم حج ١٤٠٩ - ١٤١٠ هـ .
- (١٥) تقرير ادارة مرور مكة المكرمة عن مواقف حجز السيارات الصغيرة خلال شهر رمضان المبارك ١٤٠٩ - ١٤١٠ هـ .
- (١٦) تقرير الشركة السعودية للنقل الجماعي بمكة المكرمة عن مواقف حجز السيارات الصغيرة خلال شهر رمضان المبارك ١٤٠٩ - ١٤١٠ هـ .
- (١٧) دراسة عن النقل المدرسي بالرياض / الشركة السعودية للنقل الجماعي - قسم التخطيط والتسويق - الرياض - ١٤٠٨ هـ .
- (١٨) الكتاب الاحصائي التاسع ١٤٠٣ هـ - الثاني عشر ١٤٠٦ هـ - وزارة الداخلية - المملكة العربية السعودية - الرياض .
- (١٩) النشرة الاحصائية لعام ١٤١٠ هـ الادارة العامة للمرور - المملكة العربية السعودية - الرياض .
- (٢٠) النشرة الاحصائية لعام ١٤١٠ - ١٤١١ هـ - وزارة المعارف - المملكة العربية السعودية - الرياض - مركز المعلومات الاحصائية والتوثيق التربوي .

I- Anthony patricka ... inman,deboral,associattion of school,busines of
fictal international

2- bell peter d,1987

san diego city schools ca

express routng transportation surveys

3- bbruno ,jimes'educational poltcyanalyses.1966.

4- button charles t.

school business affairs1988

The importantce of a good transportation/pupil safety

~~instru~~ction program

5- parsons

Tal cott

the **social** system

the major exposition of the author's conceptual scheme

for the analysis of the dynamics of the social system "the free press"

6- green william d.

school business affairs1987

special education scheduling and computer usage in pupil transportation

7- gibbons christian1984

talk to the national school transportation ssoction copans stuart a

8- mawdsley ralph d.

national organi zation on leeal problems of education topekakans1984

9- new york state education department

school transportation costs policy and practices are view of issued in new york1986

10-reston1987

issues in pupil transportation association of school business officials international

11- reynolds, william bradford

metropolition education1986

education alternatives to transportation fallures...

the desfgregation response to a resegregation dilemma

12- smith michael i.

school business affairs1988

a national perspective of student transportation

13- san diego school carriedo ruben and others ..

a study on the implementation of the ecotran system inc..

coputerized pouting and scheduling pupil transportation system1986

14- hall, richardh. orgnizations

structure and process.

englewoo/cliffs ,n.j.prentice hal,inc.1982.