

05272 nptc.com/٢٠١٢



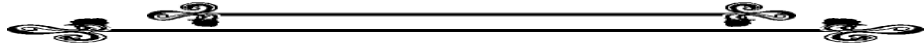
العدد الثامن والثلاثون

يناير ٢٠١٢ م

أداب دمنهور

الإنسانيات

٢٨٧



المخلص

يتعرض هذا البحث إلى واحدة من القضايا التطبيقية ذات الأهمية في جغرافية الخدمات، وينتهج البحث منهجاً ميدانياً تطبيقياً اعتمد على النتائج التي استقاها من تحليل ما يزيد على ٤٥٠ استمارة استبيان، تم تطبيقها على عدد من طالبات الجامعة التي تنتظم في عدد من كلياتها. هذا ويسير البحث في تتبعه للموضوع من خلال العرض والمناقشة والتحليل لما تم التوصل إليه من تفسيرات ونتائج تم استخلاصها سواء كنتاج لتحليل نتائج الاستبيان الذي تم تطبيقه، أو من خلال تفسير وتحليل الجداول التي اشتمل عليها والتي بلغ عددها نحو عشرون جدولاً، وكذا الأشكال - سواء الرسوم البيانية أو الخرائط - والتي بلغ عددها نحو ثلاثون شكلاً.

تمثلت أهم النقاط التي اشتمل عليها البحث في عدد من النقاط التي يمكن إجمالها فيما يلي؛ تم أولاً التعرض للإطار النظري المحدد لموضوع البحث من خلال التأكيد على أهمية البحوث التطبيقية في مجال الجغرافيا وبشكل خاص في جغرافية الخدمات التعليمية. ثم عرض البحث بعد ذلك للإطار المكاني للدراسة، وذلك من خلال تحديد المواقع التي تحتلها كليات الجامعة المختلفة، وكذا لامتداد مدينة الرياض والتي تمثل إقليم الخدمة التعليمية للجامعة.

يلي ذلك عرض للمنهجية المتبعة في الدراسة الميدانية وعملية تطبيق استمارة الاستبيان التي صممت خصيصاً من أجل الدراسة، وكذا تحديد مجتمع الدراسة والكليات التي تم تطبيق تلك الاستمارة بها. بعد ذلك تناول البحث بالعرض والتحليل للنتائج التي تم التوصل إليها من خلال الدراسة الميدانية، والتي تضمنت تحليل خصائص تتصل بثلاث محاور أساسية هي؛ تحليل الخصائص الاجتماعية والاقتصادية لأسر الطالبات، ثم من خلال تحليل خصائص الرحلة اليومية للطالبات، وأخيراً عرض وتحليل المقترحات المقدمة من قبل الطالبات لتطوير خدمة النقل. وبعد تحليل بيانات الدراسة الميدانية تم عرض أهم النتائج التي تم التوصل إليها من خلال الدراسة وكذلك تحديد عدد من التوصيات التي من شأنها تحسين خدمة نقل الطالبات من الإقليم الذي تخدمه الجامعة. وأخيراً يشتمل البحث في نهايته على عدد من الملاحق الأساسية التي تضم بيانات أولية وكذلك نموذج من استمارة الاستبيان التي تم تطبيقها.

Abstract

This research explores one of the applied issues which are of a great importance in the Geography of Services. This research applies an applied field methodology that depended on the results that were gleaned from the analysis of more than 450 questionnaires that were applied on the university's students in several colleges. This research investigates the educational service in the Princess Noura Bint Abdulrahman colleges through demonstrating, discussing, and analyzing the conclusions extracted either from the questionnaire analysis results, which includes about 20 tables, or the graphs –either the charts or the maps- which are around 30 graph.

The most important aspects of this research can be summarized as follows; Firstly, tackling the framework of the research through the emphasis on the importance of applied researches in Geography especially in the Geography of Educational Services. Second; describing the space framework of the study, through determining the locations of the different colleges of the university as well as the extensions of Riyadh city which is the field of the educational service. Third, explaining the approach used in the field study and the application of the questionnaire and determining the collages and Population of the questionnaire. Fourth, the research will analyze the results concluded from the field study which will include the analysis of three major aspects; the analysis of the social and economical characteristics of the students' families, the daily trip of the students to the campus and back home, and last discussing the suggestions of the students for improvement of the transportation service.

Finally, the research will have several indexes that contain some basic data as well as samples of the applied questionnaire.

مقدمة

يميل السكان إلى التحرك باستمرار من مكان إلى آخر داخل المناطق الحضرية، لتحقيق أهداف مختلفة، ومن أهم أنماط حركة السكان وفقاً للهدف من هذه الحركة هي الرحلة إلى العمل، والرحلة إلى مراكز التسوق، والرحلة إلى مراكز الترفيه، والرحلة إلى المؤسسات التعليمية.

وتتسم الرحلة إلى المؤسسات التعليمية، شأنها في ذلك شأن الرحلة إلى العمل، بأنها رحلة يومية تتم في أوقات معينة، أي أنها تشهد تحرك عدد كبير من السكان في وقت واحد وهو ما يمكن أن يخلق ضغوطاً على حركة المرور بالمناطق الحضرية، وذلك خلال فصول السنة الدراسية، ويؤدي بالتالي إلى زيادة الاختناقات المرورية في أوقات الذهاب إلى المدرسة والعودة منها.

وتتحدد خصائص الرحلة اليومية على التعليم من حيث طولها والمدة الزمنية التي تستغرقها بعدد من العوامل تأتي في مقدمتها مواقع المؤسسات التعليمية ومحل إقامة الطلبة، والتركيبة الداخلي للمدينة الذي يحدد توزيع استخدامات الأرض المختلفة، وعادةً ما يتناسب طول الرحلة طردياً مع الفئة العمرية لطلاب كل مرحلة من مراحل التعليم المختلفة؛ حيث تبلغ أداها، وبالتالي يمكن قطعها سيراً على الأقدام، بالنسبة للمراحل الدنيا من التعليم والمتمثلة في رياض الأطفال والمرحلة الابتدائية، بينما تبلغ أقصاها في المراحل التعليمية المتقدمة والمتمثلة في المدارس الثانوية أو كليات الجامعة. من جهة أخرى فإن نطاق ومدى الرحلة اليومية إلى المؤسسات التعليمية - خاصة الجامعات ومعاهد التعليم العالي - تساهم في تحديد إقليم نفوذ المؤسسات التعليمية المختلفة.

ويهدف هذا البحث إلى تحديد إقليم نفوذ الخدمة التعليمية لجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، وتقييم الخصائص الديموجرافية والاجتماعية والاقتصادية للطلبات، هذا بالإضافة إلى تحديد خصائص الرحلة اليومية للطلبات إلى كليات الجامعة والمشاكل المتعلقة بتلك الرحلة.

من أهم أسباب اختيار الموضوع التطور النوعي للجامعة حالياً والمتمثل في إنشاء المقر الجديد للجامعة وانتقال كليات الجامعة إلى هذا المقر الجديد، في ظل هذه التطور تأتي دراسة إقليم الخدمة التعليمية وتقييم خدمة نقل الطالبات كخطوة أولى نحو تطوير خدمة نقل الطالبات مواكبة لهذه التطور.

١. الإطار النظري:

إن تحديد أقاليم تقديم الخدمات يمكن أن يعد واحداً من مجالات البحث والتطبيق الجغرافي المهمة في الوقت الحلي والتي تلقى عناية متزايدة من الباحثين، ولعل ذلك يرتبط بشكل كبير بعالم اليوم الذي يتميز بالتحول الكبير نحو المجتمع الخدمي. ومن ثم فإن الخدمات التي تقدم في المجتمعات المختلفة منها ما هو حديث ومنها ما هو قديم، كما أن منها ما هو محدود الانتشار والتأثير ومنها ما هو متسع التأثير والانتشار، وهذا الأمر يرتبط بطبيعة الحال بنوع ومستوى الخدمة المقدمة.

وفي هذا البحث نهدف إلى التعرض لواحدة من الخدمات الرئيسة التي تتطلبها المجتمعات الحديثة، بل إن مدى تقدم المجتمع يعتمد إلى حد كبير على تطور تلك الخدمة، ونقصد هنا الخدمة التعليمية. وبطبيعة الحال فإن دراسة تلك الخدمة يمكن أن يتم من خلال عدد كبير من العلوم والعديد من المداخل والمنهجيات، ومن ثم فإن تحديد الإطار والمنهجية التي سوف ننتهجها في هذه الورقة منذ البداية هو أحد الأمور الأساسية. ومن ثم فهذه الورقة تهدف إلى تحديد ودراسة إقليم الخدمة التعليمية لجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن - وهي الجامعة الوحيدة بالمملكة المقصورة على تعليم المرأة - وذلك سواء من حيث امتداد نفوذ هذا الإقليم ومساحته أو من حيث طبيعة رحلة انتقال الطالبات من وإلى الجامعة، هذا بالإضافة إلى التعرف على طبيعة الخصائص الديموجرافية والاجتماعية للطالبات من خلال تطبيق استبيان على عينة من طالبات الجامعة.

يقصد بإقليم الخدمة التعليمية لجامعة الأميرة نورة النطاق الذي تصل إليه الخدمة التعليمية المقدمة من قبل الجامعة، وذلك من خلال تحديد الأحياء التي تأتي منها طالبات الجامعة، وهو الأمر الذي يُظهر إلى أي حد يمتد نفوذ هذه الخدمة مكانياً. ومن ثم فإن هذه الدراسة تدخل في نطاق جغرافية الخدمات والتي تعد من الفروع الحديثة للجغرافية البشرية، ولا يتعدى الاهتمام بها في الدراسات الجغرافية العقود الأخيرة، فقد بدأت تظهر في مجال الدراسات الجغرافية بشكل واضح في عقدي السبعينات والثمانينات الميلادية في الدول المتقدمة فقط، ومع ذلك شهدت فترة الخمسينات بعض الكتابات المحدودة في جغرافية الخدمات. ولم يحظ هذا الفرع باهتمام في الدول العربية يتناسب مع أهميته، رغم أنه أحد الاتجاهات الحديثة التي دفعت الجغرافية دفعة قوية نحو الميدان التطبيقي. كما ترجع أهمية دراسة الخدمات إلى ارتباطها بقضايا التخطيط الإقليمي (عبد الجابر، ١٩٩٦م) عند دراسة المنظومات المكانية للخدمات لا بد من التفريق بين الخدمات المجانية غير مدفوعة القيمة والخدمات المدفوعة القيمة أي خدمات التجاذب الحر (دبس، ٢٠٠٦م) وقد أشار سيللي "Seley" إلى أن هناك أربع مكونات عند دراسة الخدمات في الوقت الحالي وتشمل؛ ١) الغرض Purpose وذلك من خلال تحديد الأسباب التي تستدعي وجود خدمة ما في مكان ما. ٢) التركيب Structure من خلال الإشارة إلى طبيعة توزيع الخدمة ونمط انتشارها. ٣) التقييم Evaluation وذلك من خلال قياس مدى فاعلية الخدمة ومدى الحاجة إلى خدمة جديدة. ٤) تحديد المواقع Allocation وذلك من خلال تتبع الاتجاهات وتحديد الأماكن التي تحتاج الخدمة (مصيلحي، ٢٠٠٧م)

هذا وتتنوع الأسس التي يتم الاعتماد عليها في تصنيف الخدمات التعليمية، فقد نعتمد عند تصنيف الخدمات التعليمية على أساس التصنيف وفقاً للسلم التعليمي أو وفقاً لطبيعة الملكية أو وفقاً لحجم المنشأة أو وفقاً لإطار نفوذها. وبطبيعة الحال قد تتشابه تلك الأسس التصنيفية فتُخرج لنا عدداً كبيراً من التفرعات، وفي هذه الدراسة نجد أننا أمام خدمة تعليمية جامعية تأتي في قمة السلم التعليمي وهي حكومية كما أنها كبيرة الحجم ومن

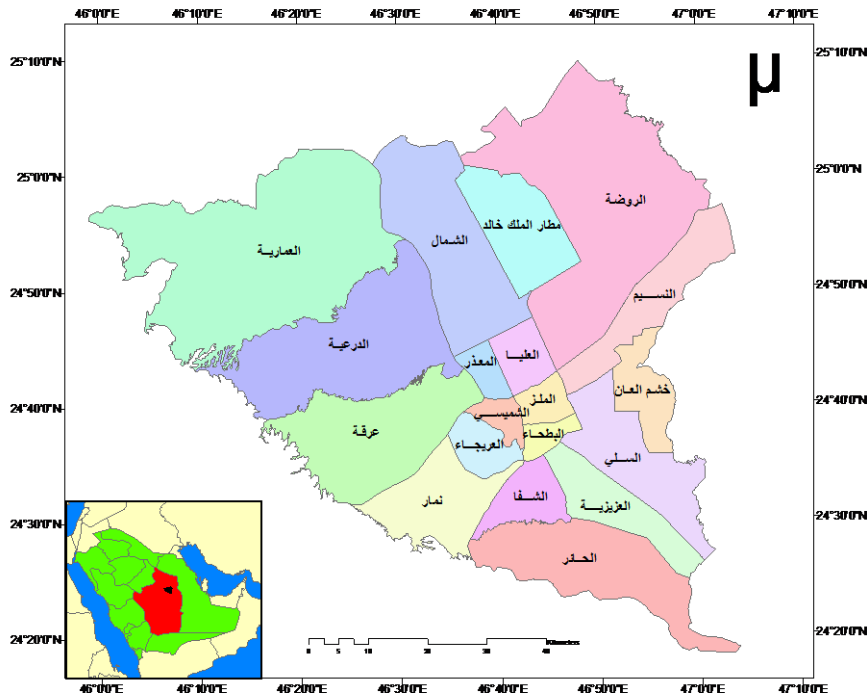
ثم فإن امتداد نفوذ تلك الخدمة كبير، كما سيتضح لنا من الدراسة الميدانية. كما يلاحظ أمر على جانب كبير من الأهمية عندما نتعرض لقضية توطن الخدمات التعليمية، وهو أن مؤسسات التعليم العليا تقع على مسافات متباعدة ومن ثم تتزايد المسافات المقطوعة في الرحلة اليومية للوصول إليها (مصيلحي، ٢٠٠٧م) ولعل دراسة الانتشار المكاني للخدمات هو أحد المجالات ذات الأهمية في الدراسات الجغرافية، بل إن البعض قد أشار إلى أن دراسة " قضية الانتشار المكاني" يمكن أن يكون مجالاً جغرافياً خالصاً (Laikie, 1978) وأصبحت التقنيات الحديثة وبخاصة نظم المعلومات الجغرافية GIS تستخدم بكفاءة في دراسة الانتشار والتوزيع المكاني للخدمات التعليمية ولعل هناك دراسة تطبيقية قدمها "الأسمري" أجريت بالمملكة العربية السعودية لدراسة إنشاء نظام معلومات جغرافي لتوزيع الخدمات التعليمية للمرحلة الثانوية بالمملكة (الأسمري، ١٤٣١هـ) ولعل هذا المجال - دراسة الخدمات من خلال نظم المعلومات الجغرافية - يمكن أن يشهد قدراً كبيراً من التطور خلال المرحلة القادمة.

٢. الإطار المكاني للدراسة:

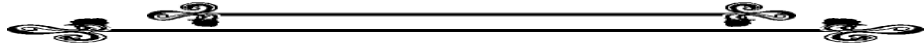
مدينة الرياض عاصمة المملكة العربية السعودية تتوسط المملكة، هي مدينة تاريخية عميقة الجذور، تعد اليوم مدينة كبرى بسكانها ومرافقها وخدماتها المتطورة، وتقع في الجزء الشرقي لقلب الجزيرة العربية، وتمتد المدينة فيما بين خطي طول ٤٥ ٥٨ ٤٥° و ٤٤ ٠٣ ٤٧° شرقاً، ودائرتي عرض ١٨ ٠٢ ٢٤° و ٤٥ ٠٩ ٢٥° شمالاً، وتقع مدينة الرياض على هضبة الصفراء في منطقة نجد التي تمتد غرباً باتجاه سلسلة جبال (طويق) و شرقاً إلى حزام صحراء الدهناء، ولقد كان موقعها الإستراتيجي وراء اختيارها عاصمة للبلاد و مقراً للحكومة. لقد بدأت النشأة الأولى للرياض منذ نحو ثلاثة قرون، على جزء من موقع مدينة حجر القديمة، ومنذ ذلك الوقت وهي تعد مركزاً لالتقاء طرق قوافل التجارة التي تجوب أنحاء الجزيرة بين شمالها وجنوبها، وشرقها وغربها.

إقليم الخدمة التعليمية لكليات جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

وتُعد مدينة حجر هي المدينة الأولى التي نشأت في قلب شبه الجزيرة على ربوات قليلة الارتفاع في وسط حوض صغير يقع على جانب وادي البطحاء الغربي وهو أحد روافد وادي حنيفة (الشريف، ١٣٩٥م). وقد قامت مدينة الرياض الحديثة على هذا الموقع فيما بعد وشكلت واحدة من المدن الكبرى بالوطن العربي وإن كانت التطورات العمرانية الكبرى التي شهدتها المدينة تمثلت في النصف الأخير من القرن الماضي إلا أن البدايات الأولى التي تعود إلى مدينة حجر ترجع إلى ثلاثة قرون مضت.



شكل رقم (١): بلديات مدينة الرياض



وتبلغ مساحة مدينة الرياض حالياً طبقاً لحدود النطاق العمراني الثاني نحو ٢٤٣٥ كيلو متراً مربعاً، في حين تبلغ مساحة الأراضي المعمورة من المدينة ١٢١٩ كيلوا متراً مربعاً، تختص فيها نسبة الاستعمالات السكنية بنسبة تُقدر بـ ١٧.٨%، في حين تبلغ النسبة المخصصة للخدمات الصحية والحكومية والتعليمية ١٠.٧% من تلك الأراضي (الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، ١٤٣٠ هـ)، وهو ما يعكس التوسع الكبير الذي حققته المدينة بعد أن خرجت عن أسوارها التاريخية. من هنا فإن مدينة الرياض تعد من أسرع المدن نمواً في العالم، وقد أدى وجود شبكات الطرق الجيدة والاتصالات الكثيفة والأمنه بالإضافة إلى وسائل النقل الجوي الحديثة إلى خلق حركة ديناميكية سريعة بين مدينة الرياض ومدن المملكة الأخرى، ومع منطقة الخليج العربي والعالم، مما يسهم بشكل مباشر في ازدياد نمو المدينة وبشكل سريع ومتوازن. ومن الناحية الإدارية تقسم مدينة الرياض إلى تسعة عشر بلدية كما هو موضح (شكل رقم ١).

وفي إطار هذه المدينة توجد جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن التي تعود نشأتها إلى عام ١٤٢٧ هـ، حيث صدر التوجيه السامي القاضي بالموافقة على إنشاء جامعة للبنات بالرياض تحت مظلة وزارة التعليم العالي بحيث ترتبط بها كليات البنات الكائنة بمنطقة الرياض التي كانت تابعة لوزارة التربية والتعليم.

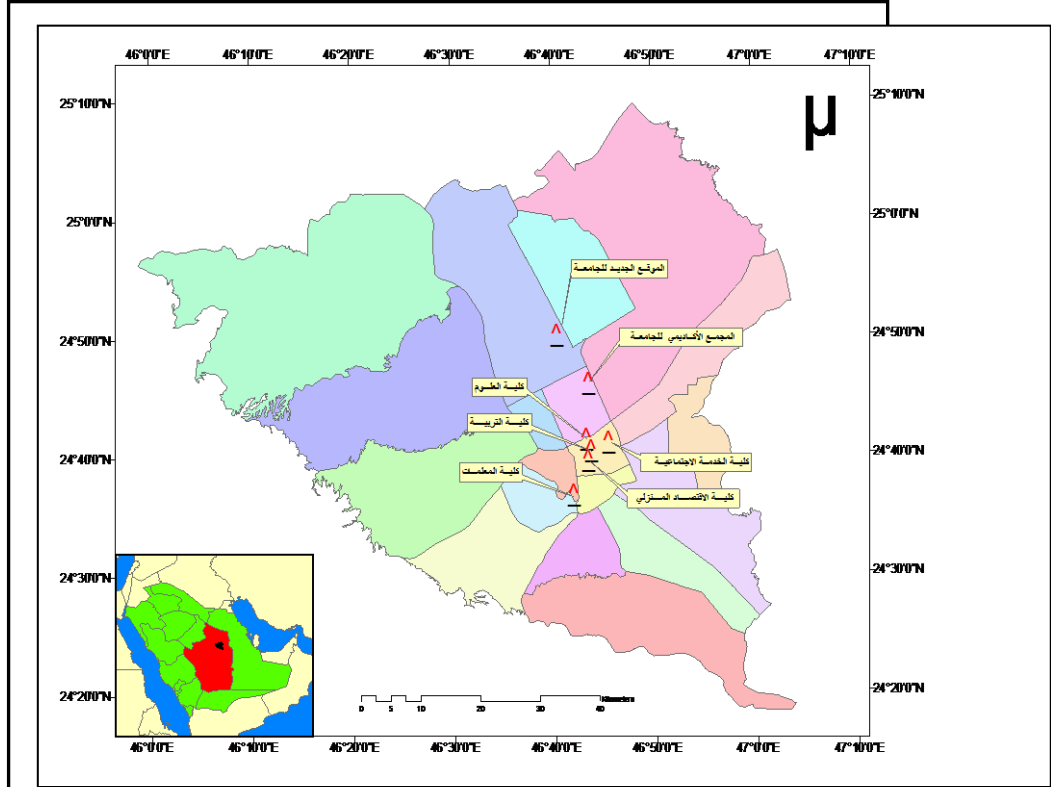
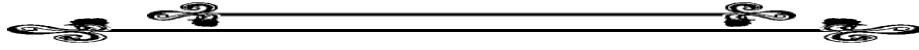
هذا وترجع نشأة أول الكليات التابعة للجامعة إلى عام ١٣٩٠ هـ (١٩٧٠ م) وهي كلية التربية ثم تبعتها بعد ذلك ٢٣ كلية بمنطقة الرياض مثلت الكليات التي احتضنتها الجامعة في بداية نشأتها. ثم تلي ذلك إصدار قرارات بإنشاء عدد آخر من الكليات شملت الصيدلة والتمريض والعلاج الطبيعي ورياض الأطفال واللغات والترجمة عام ١٤٢٨ هـ، ثم تلي ذلك قرار



إنشاء كلية العلوم الحاسبات وتقنية المعلومات عام ١٤٢٩ هـ (جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، ١٤٣٠هـ)١.

وتتوزع كليات جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن علي ستة مواقع كما يتضح من (شكل رقم ٢) :

- المجمع الأكاديمي لجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن ويقع في حي المغرقات ببلدية العليا، ويضم هذا المجمع مباني السنة التحضيرية بالإضافة إلى عدد كبير من الكليات مثل كلية اللغات والترجمة، وكلية علوم الحاسب وتقنية المعلومات، وكلية الآداب، وكلية رياض الأطفال، وكلية الإدارة والأعمال، وكلية التصميم والفنون.
- كلية العلوم وتقع في حي الزهراء ببلدية الملز.
- كلية الخدمة الاجتماعية وتقع في حي الربوة ببلدية الملز.
- كلية التربية وتقع في حي الملز ببلدية الملز.
- كلية الاقتصاد المنزلي وتقع في حي الملز ببلدية الملز.
- كلية إعداد المعلمات وتقع في حي الجرادية ببلدية الشميسي.



شكل رقم (٢): مواقع كليات جامعة الأميرة بنت عبد الرحمن

ومن العرض السابق يتضح لنا أن معظم كليات الجامعة تتخذ مواقع مركزية في وسط مدينة الرياض، وهو ما انعكس على المسافة الفاصلة بين مواقع الكليات ومراكز بلديات وسط مدينة الرياض (جدول رقم ١)، حيث يلاحظ قصر المسافة بين كليات الجامعة وبلديات وسط المدينة مثل الملز والعليا والبطحاء.

ومن الجدير بالذكر - في هذا الإطار - أن هذه المواقع المركزية لكليات الجامعة وتركزها ببلديات وسط المدينة له أكبر الأثر على كثافة الحركة



إقليم الخدمة التعليمية لكليات جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

المرورية ببليات وسط المدينة، وهو ما يؤثر بالسلب على الرحلة اليومية للطالبات من محل إقامتهن إلى كليات الجامعة والعكس؛ حيث يرتبط في العادة بهذه الرحلة ارتفاع في كثافة الحركة المرورية في أوقات الذروة صباحاً وظهراً.

جدول رقم (١): المسافة بين كليات جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن ومراكز بلديات مدينة الرياض (كم)

الكلية						البلدية
كليات المجمع الأكاديمي	كلية التربية	كلية الاقتصاد المنزلي	كلية العلوم	كلية إعداد المعلمات	كلية الخدمة الاجتماعية	
39.0	28.8	27.5	30.8	23.9	29.3	الحائر
31.1	21.9	20.9	23.8	19.3	21.4	العزيفية
31.7	23.8	22.5	24.6	17.3	26.8	نمار
26.5	16.1	14.5	17.8	9.2	18.0	الشفاء
26.5	19.2	18.8	20.9	19.6	17.6	السلى
20.3	12.3	11.1	13.0	6.8	15.4	العريحاء
31.5	28.1	27.5	27.8	24.7	31.3	عرقة
16.6	6.1	4.8	8.1	4.2	7.5	البطحاء
14.8	7.0	6.2	7.4	5.1	10.2	الشميسي
11.1	1.2	1.7	3.0	7.4	2.7	الملز

20.6	17.9	18.4	18.6	22.2	14.9	خشم العان
10.5	10.1	10.5	8.7	12.8	12.4	المعذر
4.4	7.3	8.6	5.3	13.6	7.9	العليا
31.9	33.3	33.4	32.2	33.2	35.9	الدرعية
20.9	25.5	26.8	25.0	32.3	22.4	النسيم
48.3	52.5	52.9	51.0	53.5	54.6	العمارية
20.9	29.4	30.5	27.4	34.2	30.0	الشمال
17.2	27.6	29.1	25.7	34.2	26.8	مطار الملك خالد
23.1	32.8	34.4	31.3	40.2	30.8	الروضة

المصدر: خريطة الأساس لمدينة الرياض ومواقع الكليات عام ١٤٣٢ هـ / ٣١

كما نتج أيضاً عن المواقع المركزية لكليات الجامعة عدم تباين المسافة الفاصلة بين كليات الجامعة ومراكز البلديات المختلفة؛ حيث أن التباين في المسافات ينتج في العادة عن المواقع المتطرفة وهو ما لا يتوفر في حالة كليات جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن.

٣. الدراسة الميدانية:

يناير ٢٠١٢ م

العدد الثامن والثلاثون



لتحقيق الهدف من الدراسة تطلب الأمر توافر معلومات تفصيلية حول خدمة نقل الطالبات بالجامعة، وخصائص الرحلة اليومية للطالبات إلى الجامعة والعودة إلى محل إقامتهن، وتفضيلات الطالبات والمشاكل التي يواجهنها، وكذلك مقترحاتهن لتطوير خدمة نقل الطالبات بالجامعة. ونظراً لعدم توافر مثل هذه البيانات - في العامة - من مصادر البيانات الثانوية فكانت هناك حاجة إلى الحصول على هذه البيانات مباشرة من خلال المسح الميدانية.

وللتحقق من مدى توافر البيانات المطلوبة تم الرجوع إلى إدارة النقل بالجامعة، وتم تجميع البيانات المتوفرة لدى الإدارة عن حركة نقل الطالبات بالجامعة حول أعداد الحافلات، وأعداد الطالبات التي تستخدم الحافلات في النقل، وخطوط السير للحافلات وذلك على مستوى كل كلية من كليات الجامعة. كذلك تم الاتصال بعمادة القبول والتسجيل للحصول على البيانات الخاصة بأعداد الطالبات بكل كلية، وبناءً على هذه البيانات تم تحديد نوعية البيانات المراد تجميعها من خلال المسح الميداني. حيث تم إعداد قائمة البيانات المستهدفة تجميعها أثناء الدراسة الميدانية وهي تشمل: التوزيع الجغرافي للطالبات، وخصائص الرحلة اليومية ما بين مكان الإقامة والكلية والعكس، والخصائص الاجتماعية والاقتصادية للطالبات وأسرهن، ورأي الطالبات في الخدمة المقدمة إليهن، كذلك تم وضع تصور مبدئي لحجم العينة المستهدفة التي ستغطيها الدراسة الميدانية.

ولإجراء المسح الميداني فقد تم تصميم استمارة استبيان تتكون من ١٥ سؤالاً (ملحق ١). وقد مرت عملية تصميم استمارة الاستبيان والإعداد للدراسة الميدانية بعدد من المرحل، حيث تم في البداية تصميم الشكل المبدئي لاستمارة الاستبيان التي سيتم استخدامها أثناء الدراسة الميدانية، وذلك في ضوء قائمة البيانات المستهدفة تجميعها، بعد ذلك تم تنفيذ مسح مبدئي خلال النصف الأول من شهر المحرم ١٤٣٢ هـ. وقد استهدف هذا المسح المبدئي اختبار استمارة الاستبيان الميدانية على عينة عشوائية من طالبات جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن شملت ٤٠ من طالبات الفرق المختلفة بقسم الجغرافيا بكلية الآداب. وفي ضوء المسح المبدئي وما أسفر

عنه من ملاحظات على استمارة الاستبيان تمت مراجعة وتعديل استمارة الاستبيان، وصياغتها بشكل نهائي.

بعد الانتهاء من صياغة استمارة الاستبيان بشكلها النهائي تم تنفيذ المسح الميداني من خلال أحد المواقع الإلكترونية على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، وتم الإعلان عن المسح الميداني في عدد من منتديات طالبات الجامعة على الإنترنت، وكذلك في الأقسام الأكاديمية بكليات الجامعة المختلفة، حيث تم من خلال هذا الإعلان دعوة طالبات الجامعة - واللاتي يمثلن مجتمع الدراسة - بالدخول على موقع الاستبيان والمشاركة في المسح الميداني. ويرجع السبب الرئيس في الاعتماد على هذه الطريقة إلى الإمكانيات الكبيرة التي توفرها الشبكة الدولية للمعلومات من اختصار في الوقت والتكلفة، وهو الأمر الذي اقتضته طبيعة وظروف الدراسة.

وتعد طبيعة مجتمع الظاهرة محل الدراسة من أهم العوامل التي ساعدت على تبني هذه الآلية في القيام بالمسح الميداني؛ حيث يتمثل مجتمع الظاهرة محل الدراسة في طالبات جامعات يتميزن بمستوى تعليمي عالٍ وبقدرة على التعامل مع الحاسب الآلي وشبكة المعلومات الدولية.

وإذا كان إجمالي عدد الطالبات بجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن بلغن ١٨٢٥٠ طالبة خلال العام الدراسي ١٤٣١ / ١٤٣٢ هـ، موزعة على مختلف كليات الجامعة، كما هو موضح بالملحق رقم (٦)، فقد شارك في الدراسة الميدانية ٤٥٣ من طالبات جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، وبعد مراجعة استمارات الاستبيان تم استبعاد ٤٠ استمارة استبيان لعدم اتساق البيانات، وهو ما يعني أن العينة الإيجابية - وهي العينة التي يمكن الاعتماد عليها بعد استبعاد الاستمارات غير الجادة - تتكون من ٤١٣ استمارة استبيان وهو ما يمثل ٢.٣% من جملة طالبات الجامعة، وقد توزعت العينة على كليات الجامعة المختلفة، وقد جاء توزيع العينة على كليات الجامعة متناسباً مع عدد الطالبات بكل كلية، فعلى سبيل المثال شكلت طالبات كليات الآداب (٢٢.٢٨%) من إجمالي العينة، تلتها نسبة طالبات السنة التحضيرية (١٦.٢٢%)، ثم طالبات كلية التربية (١٢.٣٥%)،

إقليم الخدمة التعليمية لكليات جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

فطالبات كلية العلوم (٨.٧٢ %)، هذا التوزيع يتناسب إلى حد كبير مع التوزيع النسبي لأعداد الطالبات بالكليات المختلفة للجامعة (جدول رقم ٢).

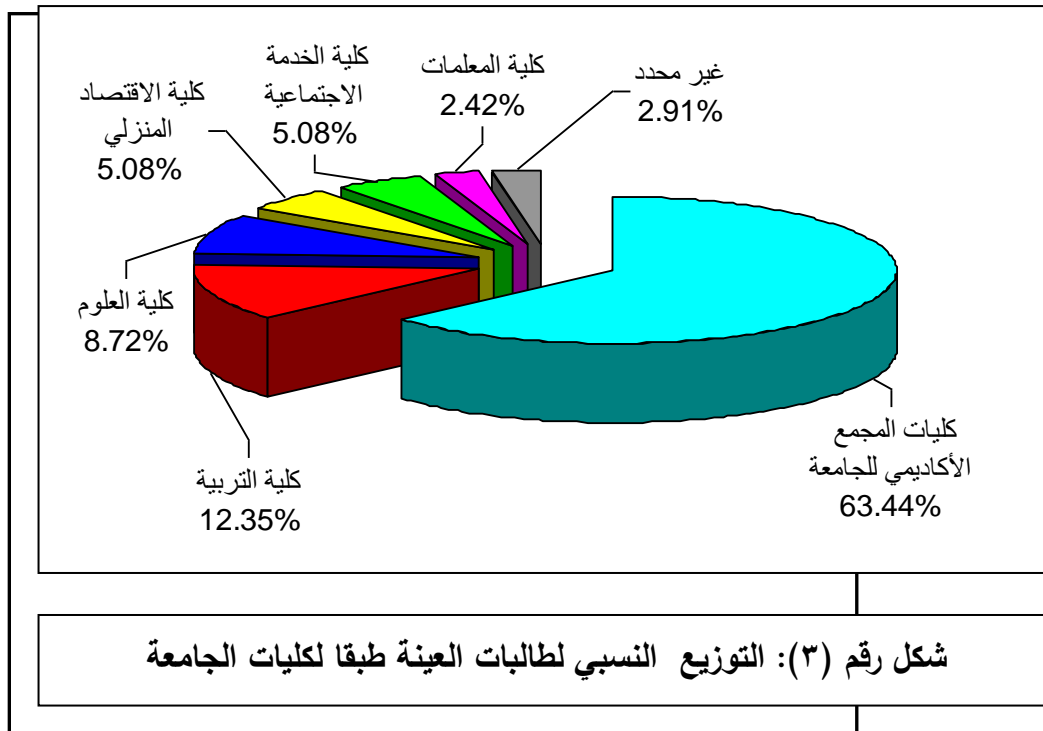
جدول رقم (٢): توزيع مفردات العينة طبقاً للكليات

الكلية	العدد	%	الكلية	العدد	%
كلية الآداب	92	22.28	كلية اللغات والترجمة	18	4.36
السنة التحضيرية	67	16.22	كلية إعداد المعلمات	10	2.42
كلية التربية	51	12.35	كلية التصميم والفنون	9	2.18
كلية العلوم	36	8.72	كلية الصيدلة	5	1.21
كلية الإدارة والأعمال	24	5.81	كلية التمريض	4	0.97
كلية الاقتصاد المنزلي	21	5.08	الكليات الصحية	2	0.48
كلية الخدمة الاجتماعية	21	5.08	كلية العلاج الطبيعي	2	0.48
كلية علوم الحاسب وتقنية المعلومات	20	4.84	غير محدد	12	2.91
كلية رياض الأطفال	19	4.60	مجموع	413	100

المصدر: الدراسة الميدانية.

وإجمالاً يمكن القول إن مجتمع الدراسة وفقاً لما سبق اشتمل على طالبات ينتظمن في الدراسة سواء في كليات علمية أو أدبية وكذلك سواء في كليات تقع داخل المجمع الأكاديمي أو خارجه، مما يوفر

أمكانية جيدة لتمثيل مجتمع الدراسة. هذا ويتضح من طبيعة توزيع العينة محل الدراسة والتحليل أن طالبات كليات المجمع الأكاديمي للجامعة التي شاركن في الاستبيان مثلت ٦٣.٤٤ % من إجمالي العينة (شكل رقم ٣)



٤. أهم النتائج: ٤-١ الخصائص الاجتماعية والاقتصادية لأسر الطالبات

٤-١-١ الحالة الاجتماعية:

لم تتباين الحالة الاجتماعية لطالبات العينة بشكل كبير حيث اتضح أن الحالة الاجتماعية للغالبية العظمى من الطالبات (٩٤.١٩ %) هي عزباء ممن لم يسبق لهن الزواج من قبل، في حين بلغت نسبة المتزوجات بين طالبات العينة ٤.٦٠ %، بينما شكلت المطلقات أقل من ١ % من طالبات العينة (جدول رقم ٣).

جدول رقم (٣): الحالة الاجتماعية لطالبات العينة

النسبة المئوية	العدد	الحالة الاجتماعية
94.19	389	عزباء
4.60	19	متزوجة
0.73	3	مطلقة
0.00	0	أرملة
0.48	2	غير محدد
100	413	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.

ويمكن تفسير ارتفاع نسبة الطالبات اللاتي لم يسبق لهن الزواج من قبل بين طالبات العينة بصغر أعمار طالبات الجامعة، حيث بلغ متوسط أعمار طالبات العينة ممن ذكرن أعمارهن حوالي ٢٠ عاماً، وهو ما يشير إلى صغر أعمار طالبات الجامعة، ويؤكد ذلك أن ٣٥.٥٨ % ممن ذكرن أعمارهن تقل أعمارهن عن ٢٠ عاماً في حين بلغت نسبة من تراوحت أعمارهن بين ٢٠ و ٢٢ عاماً منهن ٤٦.٦٣ %، معني ذلك أن أكثر من أربعة أخماس من ذكرن أعمارهن من طالبات العينة تقل أعمارهن عن ٢٢ عاماً.

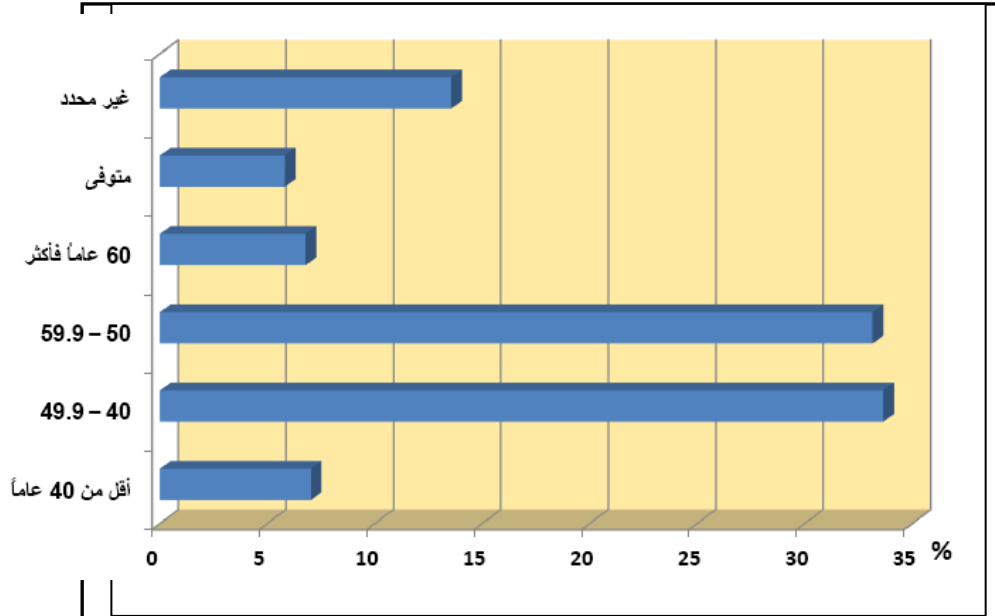
٤-١-٢ سن رب الأسرة:

من تتبع بيانات الجدول رقم (٤) الذي يوضح التوزيع النسبي لأرباب أسر طالبات العينة على الفئات العمرية المختلفة يتضح لنا أن ما يزيد عن ثلثي العينة ٦٦.٨٣% من طالبات العينة تتراوح أعمار رب الأسرة لهن ما بين ٤٠ إلى ٦٠ عاماً، في حين بلغت نسبة الطالبات اللاتي يقل عمر رب الأسرة لهن عن ٤٠ عاماً أو يزيد عن ٦٠ عاماً ٧.٠٢% و ٦.٧٨% لكل منهما على التوالي (شكل رقم ٤).

جدول رقم (٤): التركيب العمري لأرباب أسر طالبات العينة

الفئة	العدد	النسبة المئوية
أقل من ٤٠ عاماً	٢٩	7.02
٤٠ - ٤٩.٩	١٣٩	33.66
٥٠ - ٥٩.٩	١٣٧	33.17
٦٠ عاماً فأكثر	٢٨	6.78
متوفى	٢٤	5.81
غير محدد	٥٦	13.56
المجموع	٤١٣	١٠٠

المصدر : دراسة الميدانية.



شكل رقم (٤): التوزيع النسبي لأرباب أسر طالبات العينة على الفئات العمرية المختلفة

٤-١-٣ مهنة رب الأسرة:

على الرغم من التباين الواضح لمهنة رب الأسرة لطالبات العينة، فإن بعض المهن ارتفعت نسبتها مقارنة بالمهن الأخرى في أسر طالبات العينة ومن أهم تلك المهن الموظفين، والمتقاعدين، والمهن العسكرية والتي شكلت مجتمعة ٦٨.٠٣% من إجمالي العينة.

جدول رقم (٥): مهنة رب الأسرة لطالبات العينة

النسبة المئوية	العدد	المهنة
5.08	21	التدريس
1.21	5	طبيب
1.94	8	مهندس
0.48	2	محامي
34.38	142	موظف
8.96	37	مهن حرة
12.83	53	مهن عسكرية
20.82	86	متقاعد
2.91	12	متسبب
1.45	6	فني
0.73	3	لا يعمل
5.81	24	متوفى
3.15	13	غير محدد
0.24	1	صحفي
100	413	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.

٤-١-٤ المستوى التعليمي لرب الأسرة:

يتضح بشكل عام ارتفاع المستوى التعليمي لأرباب أسر طالبات العينة حيث بلغت نسبة الأميين منهم ٣.٨٧% في حين بلغت نسبة من يجيدون القراءة والكتابة ٧.٠٢%، وفي الوقت نفسه بلغت نسبة المتعلمين من الحاصلين على مؤهلات متوسطة ٣٣.٦٦%، بالإضافة إلى ذلك فقد بلغت نسبة المتعلمين من الحاصلين على مؤهلات جامعية أو فوق جامعية ٥١.٢٠%. معنى ذلك أن ١٠.٨٩% فقط من أرباب أسر طالبات العينة تتسم بانخفاض المستوى التعليمي، بينما النسبة الباقية وهي الغالبية

العظمى (٨٩.١١%) تتمتع بمستويات تعليمية تتراوح ما بين المتوسطة والعالية (جدول رقم ٦).

جدول رقم (٦): الحالة التعليمية لرب الأسرة

النسبة المئوية	العدد	الحالة التعليمية
3.87	16	أمي
7.02	29	يقرأ ويكتب
33.66	139	مؤهل متوسط
44.55	184	مؤهل جامعي
10.65	44	مؤهل فوق جامعي
0.24	1	غير محدد
100	413	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.

٤-١-٥ حجم الأسرة:

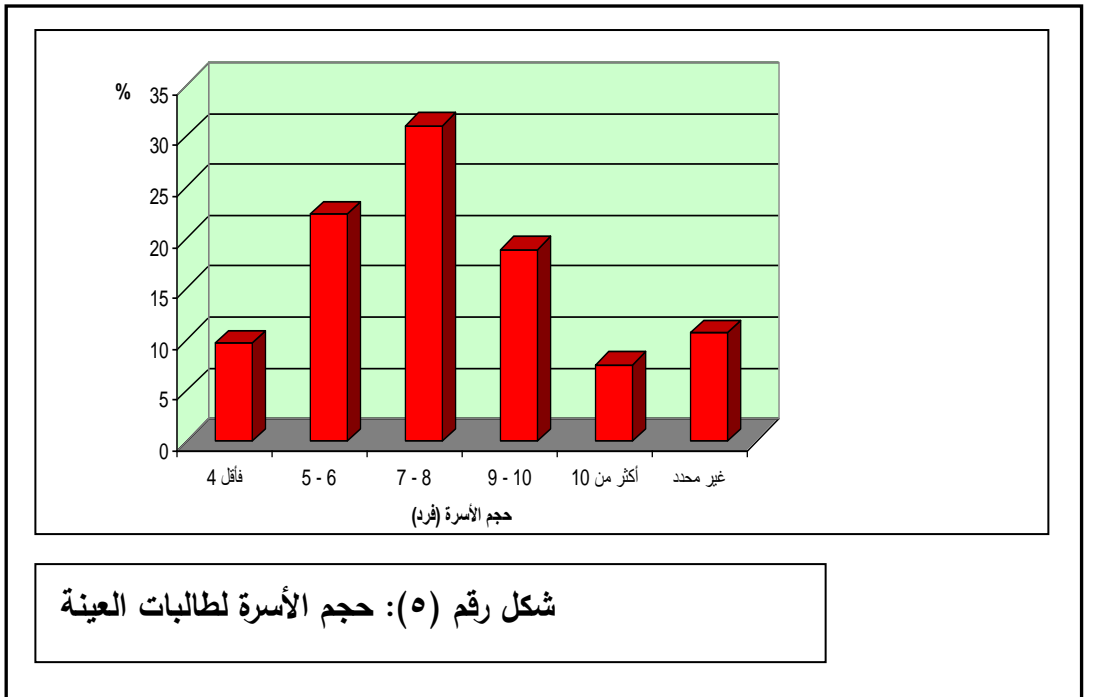
بلغ متوسط حجم الأسرة لطالبات العينة ممن ذكرن أحجام أسرهن حوالي ٧.٤ فرد، وهو يُعد حجم أسرة كبير مقارنة بمتوسط حجم الأسرة بمدينة الرياض والذي يبلغ ٦.٣ فرد (الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، ١٤٣٠) ، وبصفة عامة يتضح سيادة الأسر كبيرة الحجم حيث بلغت نسبة الأسر التي تزيد أحجامها عن ستة أفراد ٥٧.٣٩% من إجمالي العينة (جدول رقم ٧، وشكل رقم ٥).

جدول رقم (٧): حجم الأسرة لطالبات العينة

النسبة المئوية	العدد	حجم الأسرة
9.69	٤٠	٤ فأقل
22.28	٩٢	٥ - ٦
30.99	١٢٨	٧ - ٨
18.89	٧٨	٩ - ١٠

7.51	٣١	أكثر من ١٠
10.65	٤٤	غير محدد
١٠٠	٤١٣	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.



٤-١-٦ نسبة الإعالة:

تُعد نسبة الإعالة بنوعيتها - العمرية والاقتصادية - من أهم المؤشرات الديموجرافية لدورها الحيوي في التعرف على حجم العبء الملحق على الأفراد في سن العمل أو العاملين بمجتمع ما في إعالة الأفراد خارج سن العمل والإنتاج أو غير العاملين بهذا المجتمع، وهو ما يعطي صورة عامة عن إنتاجية هذا المجتمع وبالتالي يساعد في وضع السياسات المتعلقة بتخطيط القوى العاملة. وتشير القسم المنخفضة لنسب الإعالة إلى انخفاض عدد

أفراد المجتمع المعالين وبالتالي انخفاض العبء الواقع على أفراد المجتمع في سن العمل أو العاملين.

وقد بلغ متوسط نسبة الإعاقة الاقتصادية^٢ بين أسر طالبات العينة ٣.٧٨. وعلى الرغم من الانخفاض النسبي لمعدل الإعاقة بين أسر العينة، إلا أن حوالي نصف أسر العينة (٤٩.٦٤%) تزيد بها نسبة الإعاقة عن هذا المتوسط (جدول رقم ٨، وشكل رقم ٦).

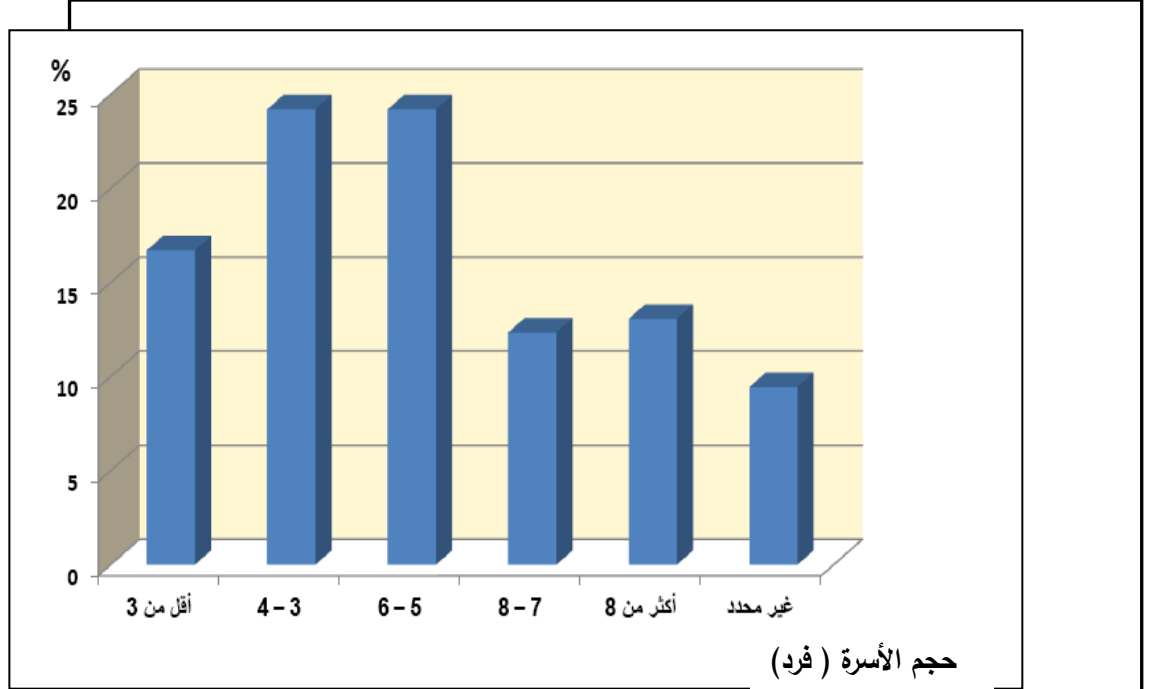
جدول رقم (٨): نسبة الإعاقة بين أسر طالبات العينة

المصدر: الدراسة الميدانية.

النسبة المئوية	العدد	نسبة الإعاقة
16.71	69	أقل من ٣
24.21	100	٣ - ٤
24.21	100	٥ - ٦
12.35	51	٦ - ٨
13.08	54	٨ فأكثر
9.44	39	غير محدد
١٠٠	٤١٣	المجموع

وبشكل عام فإن ارتفاع نسبة الإعاقة الاقتصادية بالنسبة لحوالي نصف العينة يشير إلى تزايد العبء الواقع على الأفراد العاملين بهذه الأسر، وهو ما يؤثر بالسلب على الحالة الاقتصادية ومستويات المعيشية لتلك الأسر.

٤-١-٧ مستويات الدخل:



شكل رقم (٦): نسبة الإعالة بين أسر طالبات العينة

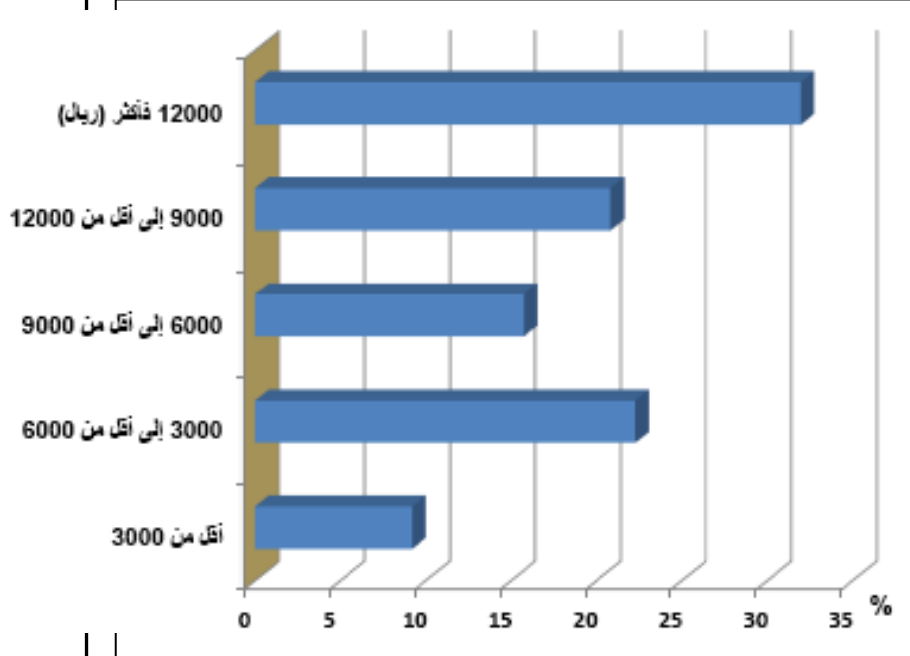
تباينت مستويات الدخل الشهري لأسر العينة بشكل عام، ففي حين قلت مستويات الدخل الشهري لـ ٩.٢٠% من العينة عن ٣٠٠٠ ريال، تراوحت معدلات الدخل الشهري ما بين ٣٠٠٠ إلى أقل من ٦٠٠٠ ريال لـ ٢٢.٢٨% من العينة، كذلك تراوحت معدلات الدخل الشهري لـ ١٥.٧٤% من العينة ما بين ٦٠٠٠ إلى أقل من ٩٠٠٠ ريال، بينما تراوحت معدلات الدخل الشهري ما بين ٩٠٠٠ إلى أقل من ١٢٠٠٠ ريال لـ ٢٠.٨٢% من العينة. وفي نفس الوقت زادت معدلات الدخل الشهري لـ ٣١.٩٦% من العينة عن ١٢٠٠٠ ريال (جدول رقم ٩).

جدول رقم (٩): مستويات الدخل الشهري لأسر طالبات العينة

النسبة المئوية	العدد	مستويات الدخل الشهري (ريال)
9.20	38	أقل من ٣٠٠٠
22.28	92	٣٠٠٠ إلى أقل من ٦٠٠٠
15.74	65	٦٠٠٠ إلى أقل من ٩٠٠٠
20.82	86	٩٠٠٠ إلى أقل من ١٢٠٠٠
31.96	132	١٢٠٠٠ فأكثر
413	413	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.

ومن واقع المرسوم الملكي الخاص بتعديل الأجور لموظفي الدولة فيمكن اعتبار أن خط الفقر يبلغ ٣٠٠٠ ريال، وهو يمثل الحد الأدنى من معدلات الدخل الشهري التي تضمن الوفاء بالاحتياجات الضرورية للأسرة، فإن ٩.٢٠% من أسر العينة تقع تحت خط الفقر (شكل رقم ٧).



شكل رقم (٧): مستويات الدخل الشهري

ومن تحليل أرقام الجدول رقم (٨) نجد أن نحو ٣١ % من أسر العينة يقل مستوى الدخل الشهري لها عن ٦٠٠٠ ريال وهو دخل محدود، وهو ما يؤكد على ضرورة دعم خدمة نقل الطالبات بالجامعة وتوفيرها للطالبات بأسعار مخفضة قدر الإمكان.

٤-١-٨ عدد السيارات المملوكة للأسرة:

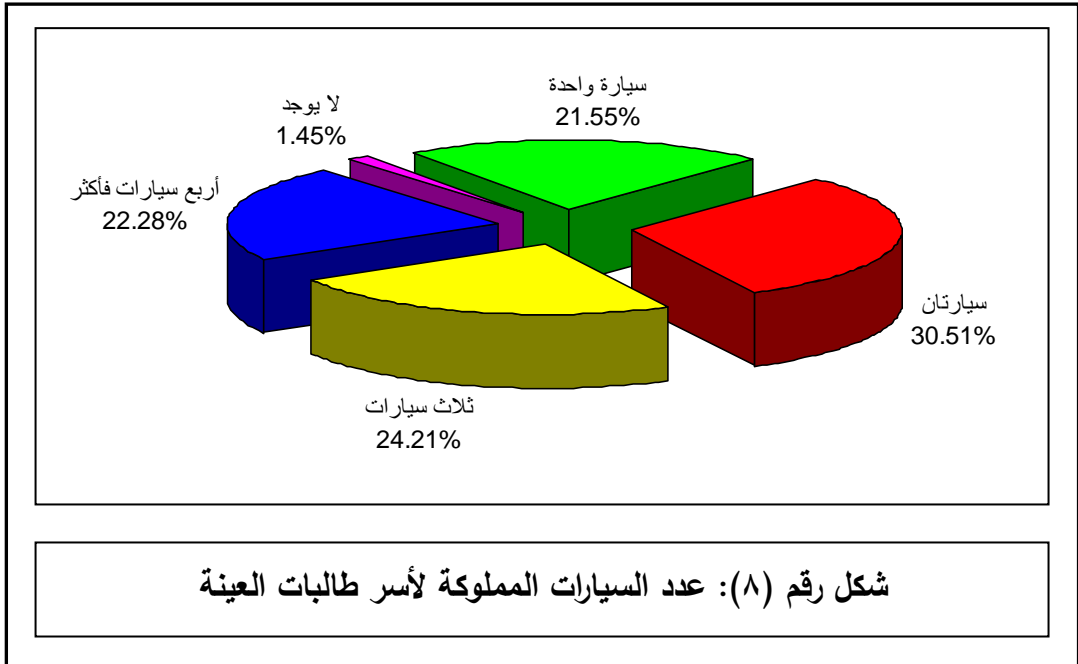
بلغت نسبة أسر العينة التي لا تمتلك سيارة ١٠.٤٥ %، في حين شكلت الأسر التي تمتلك سيارة واحدة ٢١.٥٥ %، بينما بلغت نسبة الأسر التي تمتلك أكثر من سيارة ٧٧ % (جدول رقم ١٠، وشكل رقم ٨).

جدول رقم (١٠): عدد السيارات المملوكة لأسر طالبات العينة

عدد السيارات	العدد	النسبة المئوية
لا يوجد	٦	1.45
سيارة واحدة	٨٩	21.55
سيارتان	١٢٦	30.51
ثلاث سيارات	١٠٠	24.21
٤ سيارات فأكثر	٩٢	22.28
المجموع	٤١٣	١٠٠

المصدر: الدراسة الميدانية.

ومن الجدير بالذكر أن الطالبات التي تنتمي لتلك الأسر التي لا تمتلك سيارة أو تلك التي تمتلك سيارة واحدة فقط ، والتي شكلت مجتمعة ٢٣% من أسر العينة، ستعتمد على خدمة نقل الطالبات بالجامعة أكثر من غيرهن اللاتي تمتلك أسرهن أكثر من سيارة.



٤-٢ خصائص الرحلة اليومية للطالبات إلى الجامعة:
٤-٢-١ التوزيع النسبي لطالبات العينة طبقاً لمحل إقامتهن:

توزعت طالبات كليات جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن على بلديات الرياض المختلفة، حيث جاء في المركز الأول بلدية الروضة بنسبة ١٥.٨٢% من طالبات العينة، تلتها بلدية العليا بنسبة ١٤.٣٣% بينما جاءت بلدية العريحاء في المرتبة الثالثة بنسبة ١٢.٥٤%، ثم بلدية الشمال بنسبة ٩.٨٥%، فبلدية السلي بنسبة ٩.٥٥%، ثم بلدية النسيم بنسبة ٨.٣٦% (جدول رقم ١١).

جدول رقم (١١): توزيع طالبات العينة طبقاً لمحل إقامتهن^٢

البلدية	كليات الجامعة													
	المجمع الأكاديمي		العلوم		الخدمة الاجتماعية		التربية		الاقتصاد المنزلي		المعلمات		المجموع	
	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد		
الضفا	9.01	20	3.57	1	0.00	0	2.44	1	0.00	0	0.00	0	6.57	22
عرفة	1.35	3	3.57	1	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	1.19	4
خشم العان	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0
العليا	16.67	37	0.00	0	16.67	3	14.63	6	5.88	1	11.11	1	14.33	48
النسيم	5.86	13	10.71	3	16.67	3	19.51	8	5.88	1	0.00	0	8.36	28
المعذر	3.15	7	3.57	1	0.00	0	0.00	0	5.88	1	0.00	0	2.69	9
الملز	4.50	10	3.57	1	0.00	0	7.32	3	5.88	1	0.00	0	4.48	15
السلي	9.91	22	14.29	4	5.56	1	7.32	3	11.76	2	0.00	0	9.55	32
الدرعية	0.45	1	3.57	1	0.00	0	0.00	0	0.00	0	11.11	1	0.90	3
الروضة	11.71	26	17.86	5	38.89	7	14.63	6	29.41	5	44.44	4	15.82	53
الشميسي	6.31	14	7.14	2	11.11	2	2.44	1	17.65	3	22.22	2	7.16	24
البطحاء	0.45	1	3.57	1	5.56	1	0.00	0	0.00	0	11.11	1	1.19	4
العزيرة	2.25	5	0.00	0	0.00	0	2.44	1	0.00	0	0.00	0	1.79	6

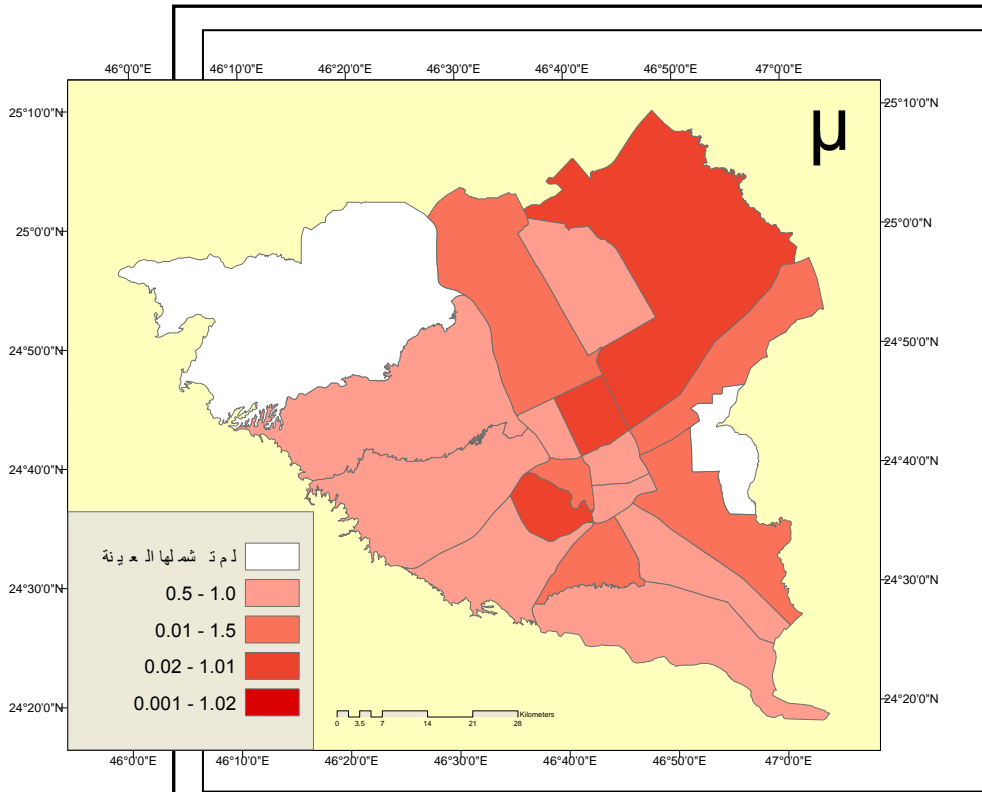
إقليم الخدمة التعليمية لكليات جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

12.54	42	0.00	0	5.88	1	17.07	7	5.56	1	17.86	5	12.61	28	العرب جاء
0.30	1	0.00	0	0.00	0	2.44	1	0.00	0	0.00	0	0.00	0	الحان ر
2.99	10	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	7.14	2	3.60	8	نمار
0.30	1	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.45	1	مطار الملك خالد
0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	العما رية
9.85	33	0.00	0	11.76	2	9.76	4	0.00	0	3.57	1	11.71	26	الشمال
100	335	100	9	100	17	100	41	100	18	100	28	100	222	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.

كما لوحظ أيضاً عدم وجود طالبات بالعينة الإجمالية ببعض البلديات مثل بلدية العمارية وبلدية خشم العان (شكل رقم ٩)، وهو الأمر الذي تكرر في حالة العينة ببعض الكليات كما هو الحال - على سبيل المثال - بالنسبة لبلدية الحائر في حالة كليات المجمع الأكاديمي، وكلية العلوم، وكلية الخدمة الاجتماعية، وكلية إعداد المعلمات، وكلية الاقتصاد المنزلي.

كما يتضح - بشكل عام - أن نسبة كبيرة من طالبات العينة إجمالاً يقطن البلديات التي تقع في شمال شرق مدينة الرياض؛ حيث تمثل ثلاث بلديات فقط من بين بلديات مدينة الرياض -وهي بلديات الروضة والنسيم والسلى والتي تقع في شمال شرق المدينة- محل الإقامة بالنسبة لحوالي ثلث طالبات العينة (٣٣.٧٣%).



شكل رقم (٩): التوزيع النسبي لطالبات العينة بجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن وفقاً لمحل إقامتهن

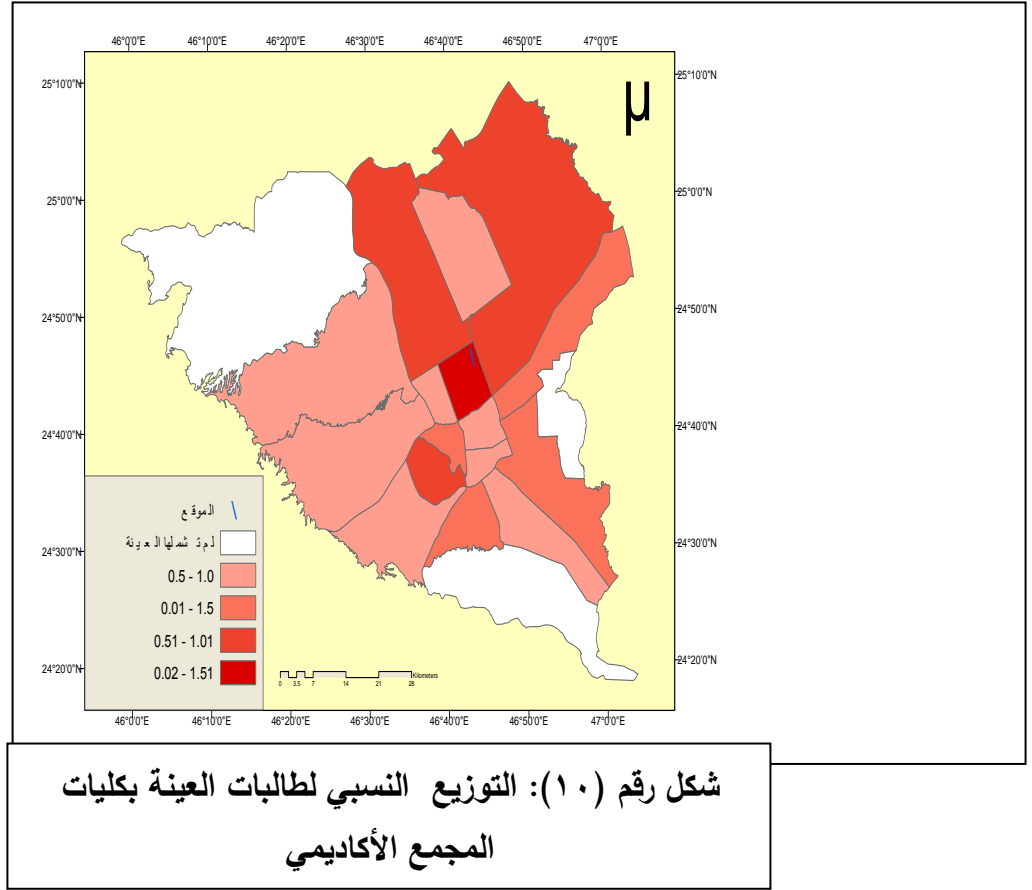
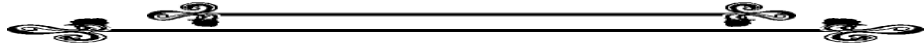
وفيما يتعلق بمحل الإقامة لطالبات كلية المجمع الأكاديمي للجامعة - والذي يقع في حي المغرقات ببلدية العليا- فقد مثلت أيضاً بلديات وسط وشمال شرق المدينة محل الإقامة لنسبة كبيرة من طالبات كليات المجمع الأكاديمي للجامعة. في حين لم تتضمن العينة طالبات يقطن في بلدية خشم العان في شرق المدينة، وبلدية العمارية في شمال غرب المدينة، وبلدية الحائر في جنوب المدينة (شكل رقم ١٠).

وفيما يختص بمحل الإقامة لطالبات كلية العلوم - التي تقع في حي الزهراء ببلدية الملز- فقد اتضح ارتفاع نسبة الطالبات المقيمت ببلديات شرق مدينة الرياض مقارنة ببلديات غرب الرياض والتي تقل نسبة الطالبات التي تقطن بها من العينة، كذلك لم تضم العينة طالبات يقطن في بلدية العليا بوسط المدينة، وبلدية مطار الملك خالد بشمال الرياض، وبلدية العزيزية بجنوب المدينة بالإضافة إلى بلديات خشم العان، والعمارية، والحائر (شكل رقم ١١).

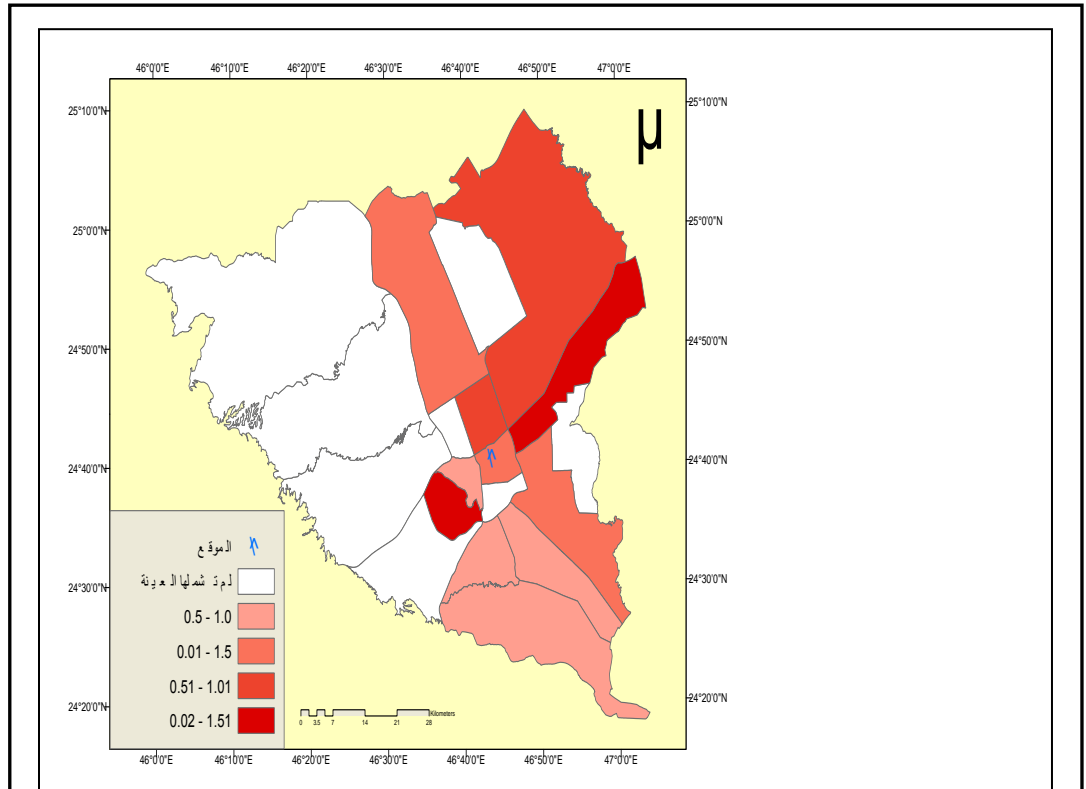
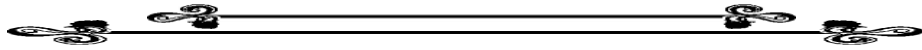
وبالنسبة لمحل الإقامة لطالبات كلية التربية والتي تقع في حي الملز ببلدية الملز، فقد اتضح أن معظم طلبات العينة يقع محل إقامتهن ببلديات شرق ووسط وجنوب الرياض مع ارتفاع ملحوظ لنسبة الطالبات التي تقطن في بلديات شرق الرياض كالنسيم والروضة مقارنة ببقية البلديات في وسط وجنوب الرياض، في حين لم تضم العينة طالبات يقطن في بلديات مطار الملك خالد، والبطحاء، والمعذر، ونمار، وعرقه، والدرعية، والعمارية وخشم العان، (شكل رقم ١٢).

أما فيما يتعلق لمحل الإقامة لطالبات كلية الخدمة الاجتماعية والتي تقع في حي الملز ببلدية الملز، فقد ظهر وبشكل واضح تركيز محل الإقامة لطالبات العينة في بلديات شرق مدينة الرياض، خاصة النسيم والروضة (شكل رقم ١٣).

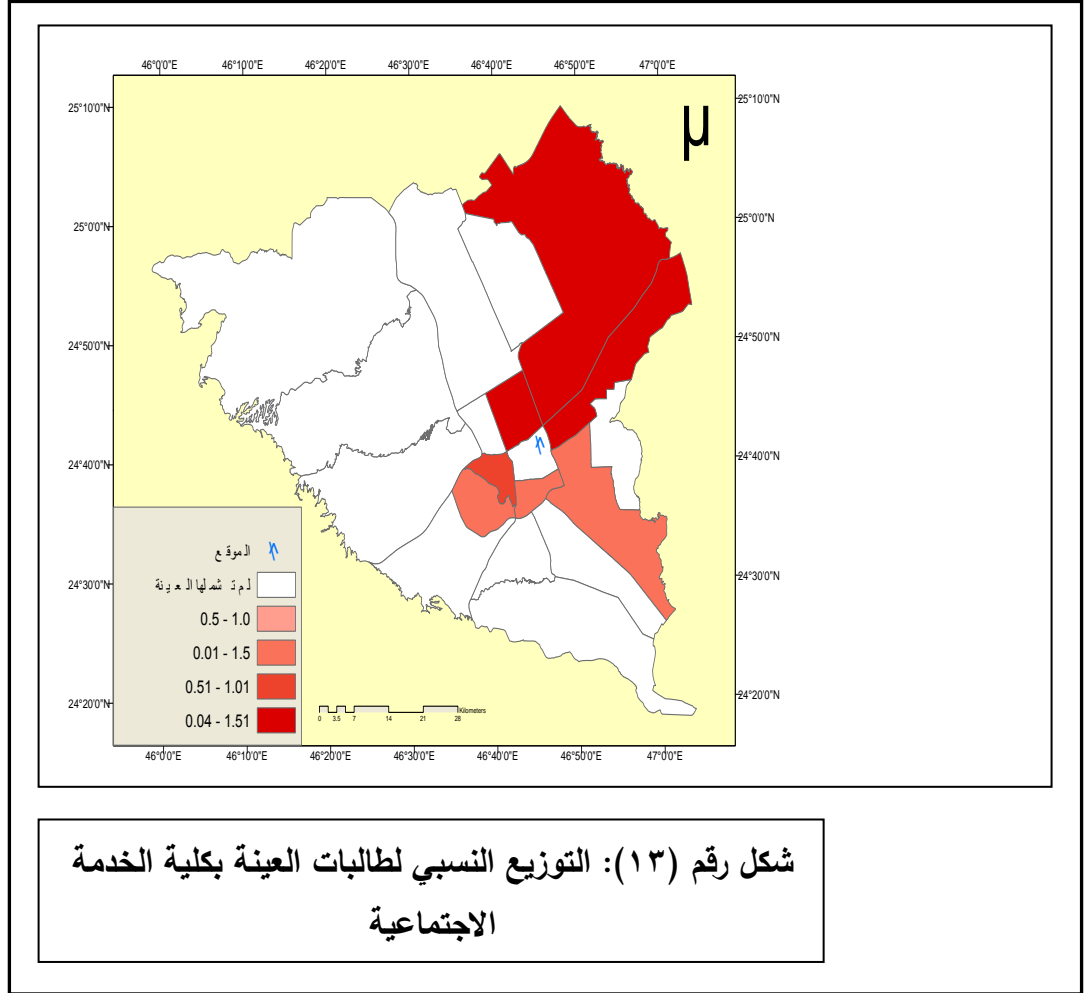
وفيما يختص بمحل إقامة طالبات كلية إعداد المعلمات التي تقع في حي الجرادية ببلدية الشميسي، فقد تركز محل الإقامة بخمس بلديات فقط هي بلديات الروضة والعليا والشميسي والبطحاء والدرعية مع ارتفاع نسبة

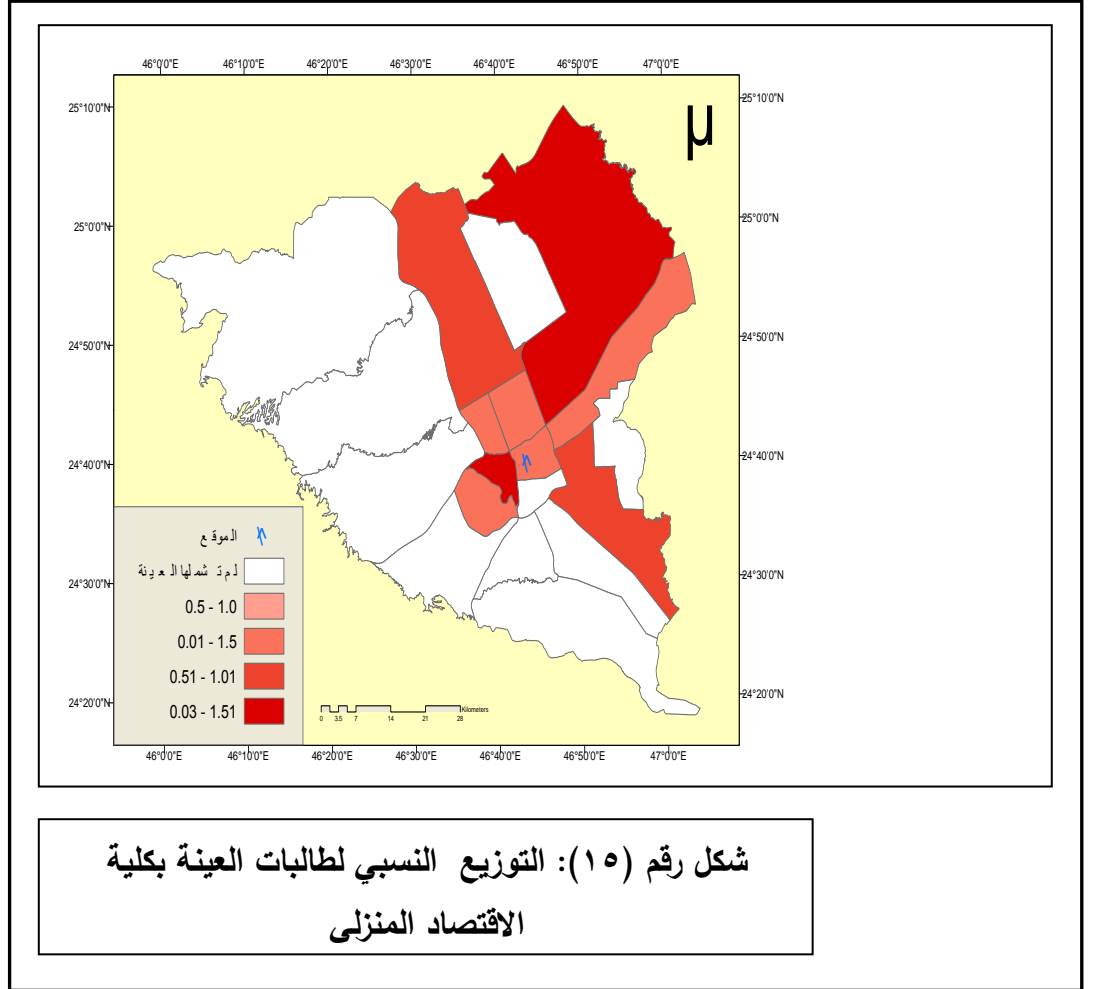


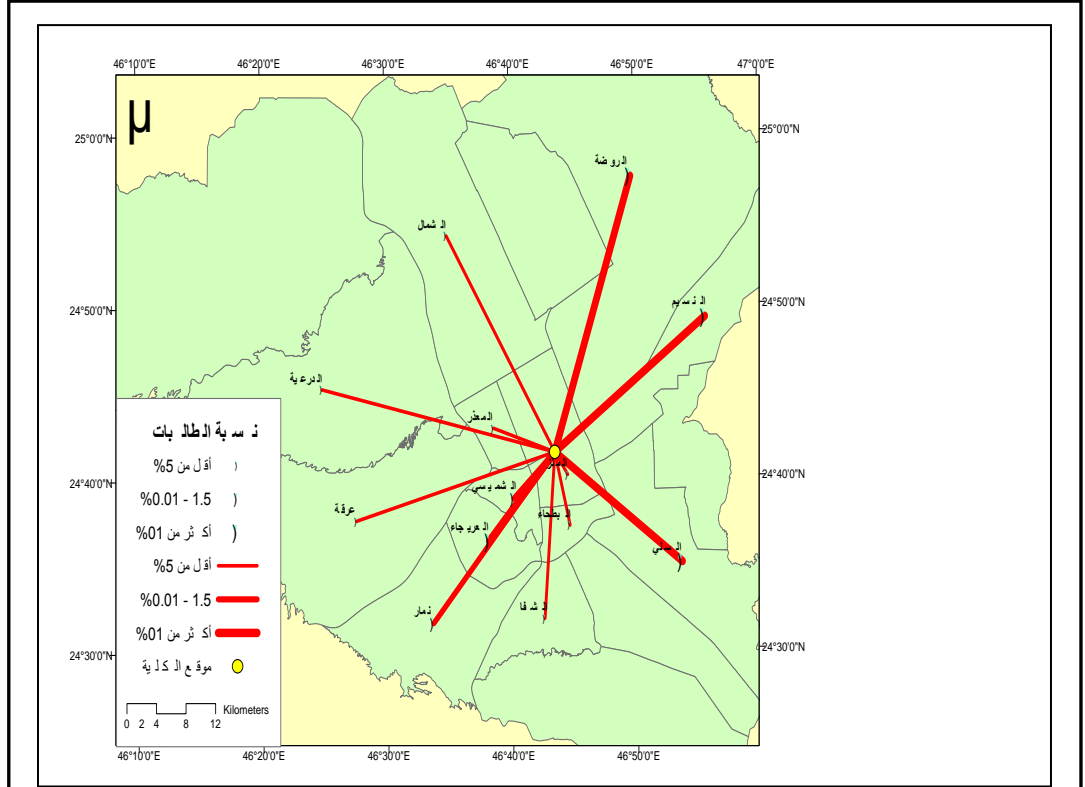
الطالبات اللاتي يقطن ببلدية الروضة (شكل رقم ١٤). وبالنسبة لمحل الإقامة لطالبات كلية الاقتصاد المنزلي والتي تقع في حي الملز ببلدية الملز. فقد تركز محل إقامتهن بالبلديات التالية الروضة والشميسي والشمال والسلي والعريحاء والملز والبطحاء والمعزر والنسيم، وهي مجموعة من البلديات تقع بشكل أساسي في القطاع الشرقي من مدينة الرياض (شكل رقم ١٥).



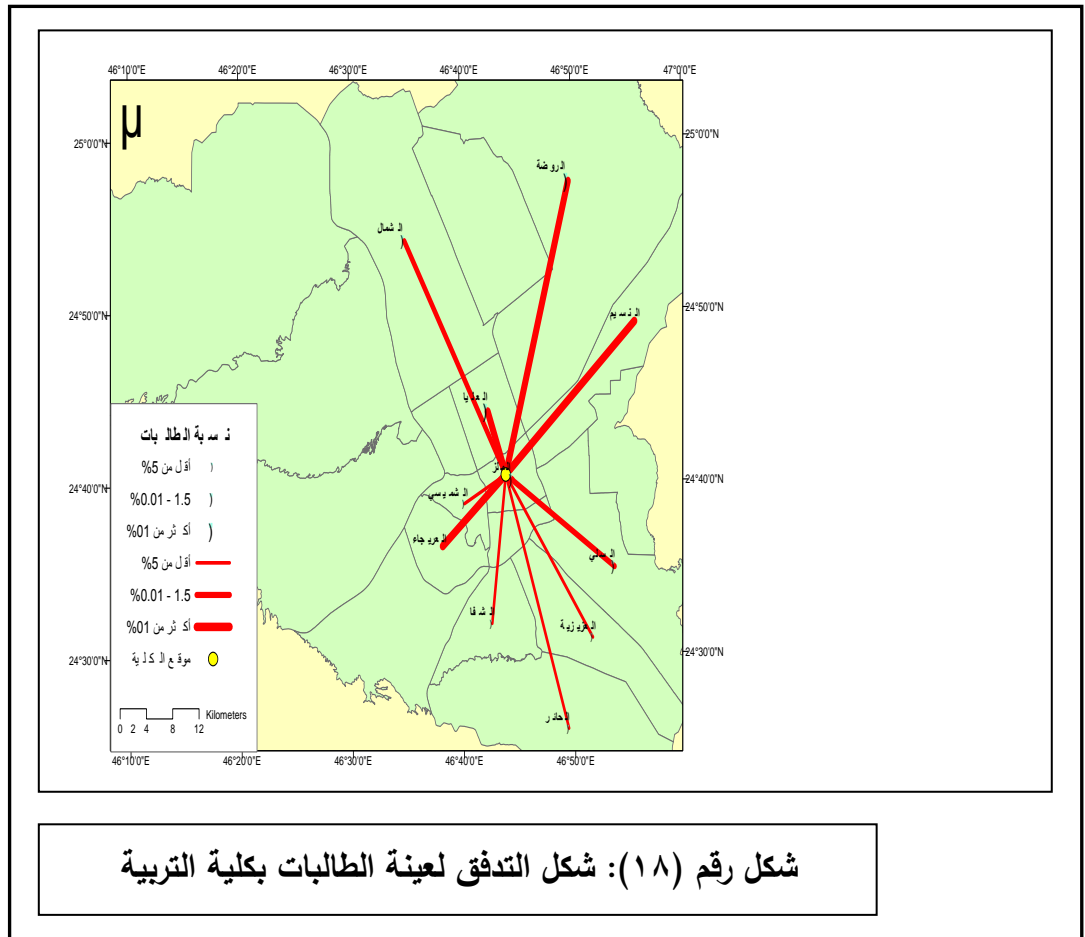
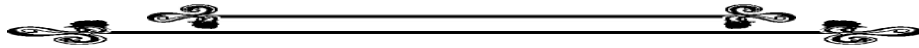
شكل رقم (١٢): التوزيع النسبي لطالبات العينة بكلية التربية

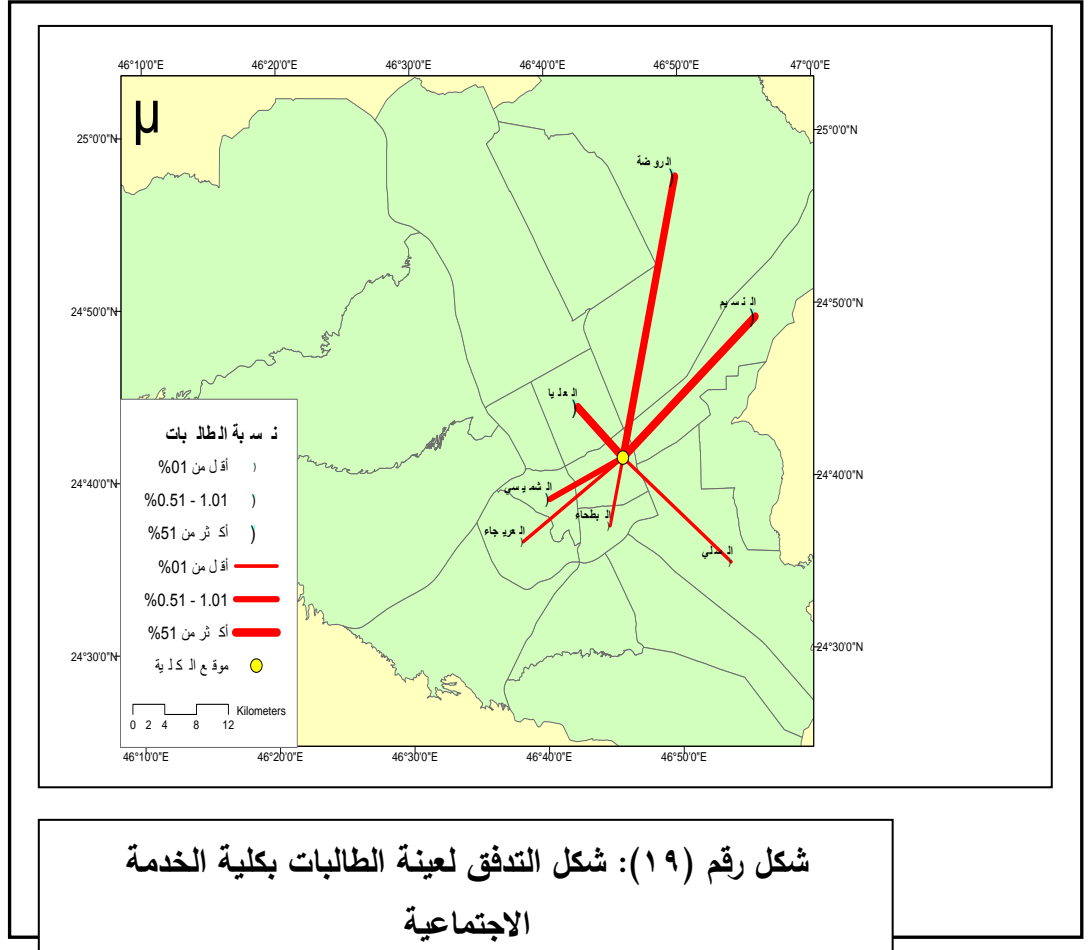


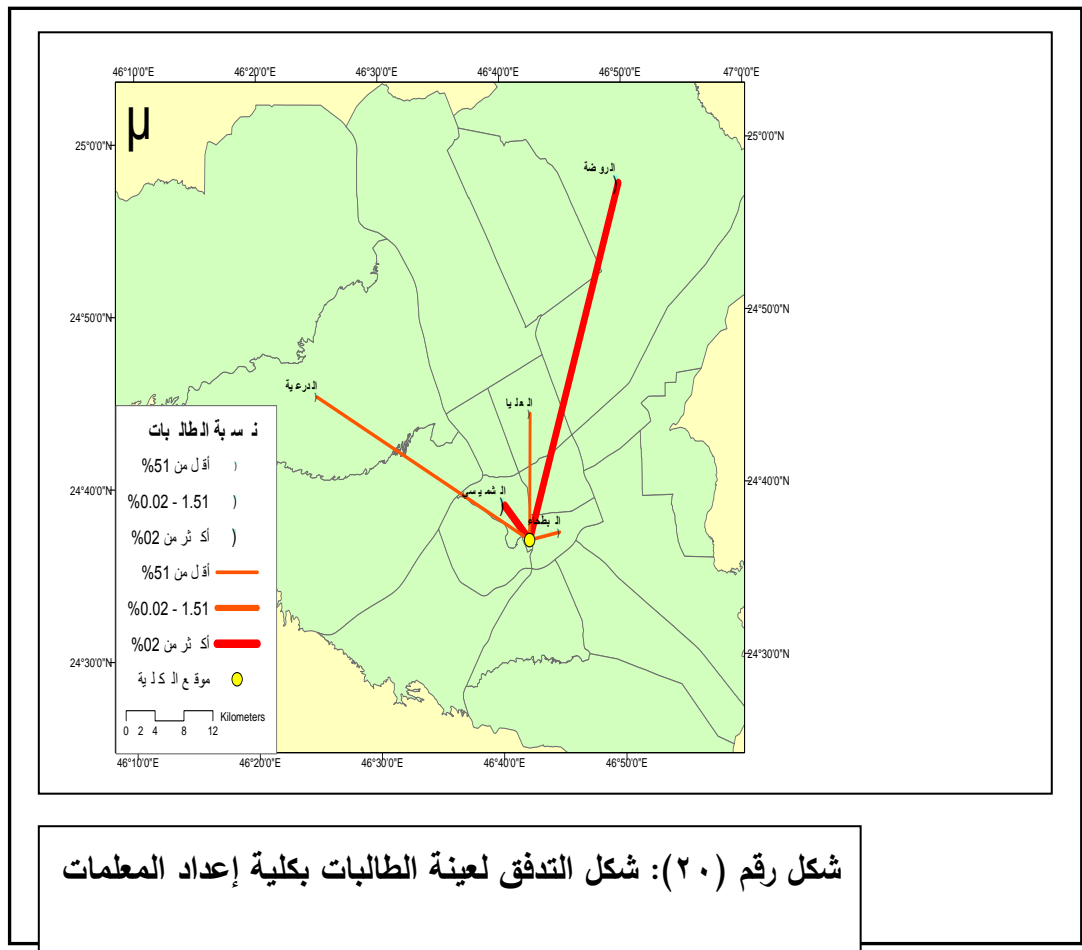
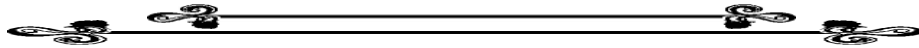


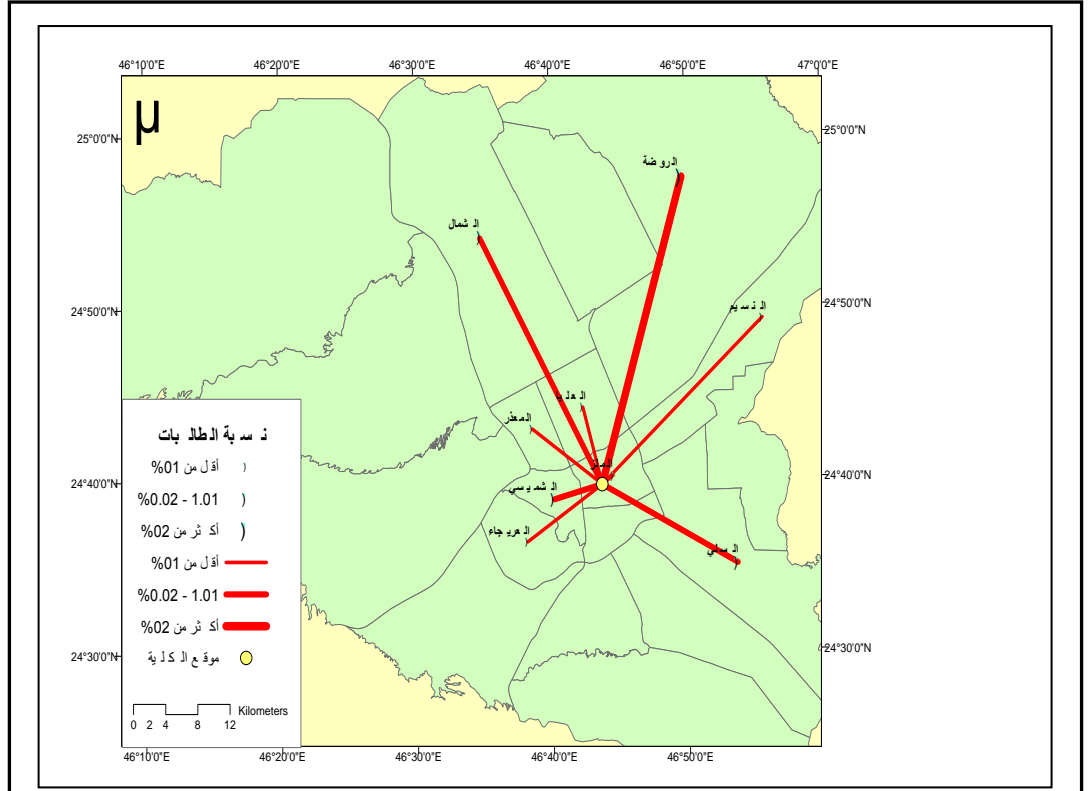


شكل رقم (١٧): شكل التدفق لعينة الطالبات بكلية العلوم

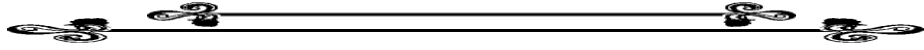








شكل رقم (٢١): شكل التدفق لعينة الطالبات بكلية الاقتصاد المنزلي



ويتضح من العرض السابق أن النسبة الأكبر من عدد طالبات العينة تتركز في القطاع الشرقي من مدينة الرياض بصفة خاصة، وهو الأمر الذي قد يرتبط بموقع كليات الجامعة وسهولة الوصول إليها، ولا يمكن تفسير ذلك وتحديد أسبابه إلا من خلال إجراء دراسة شاملة للخدمات التعليمية الجامعية المقدمة للطالبات بمدينة الرياض من مختلف المؤسسات التعليمية.

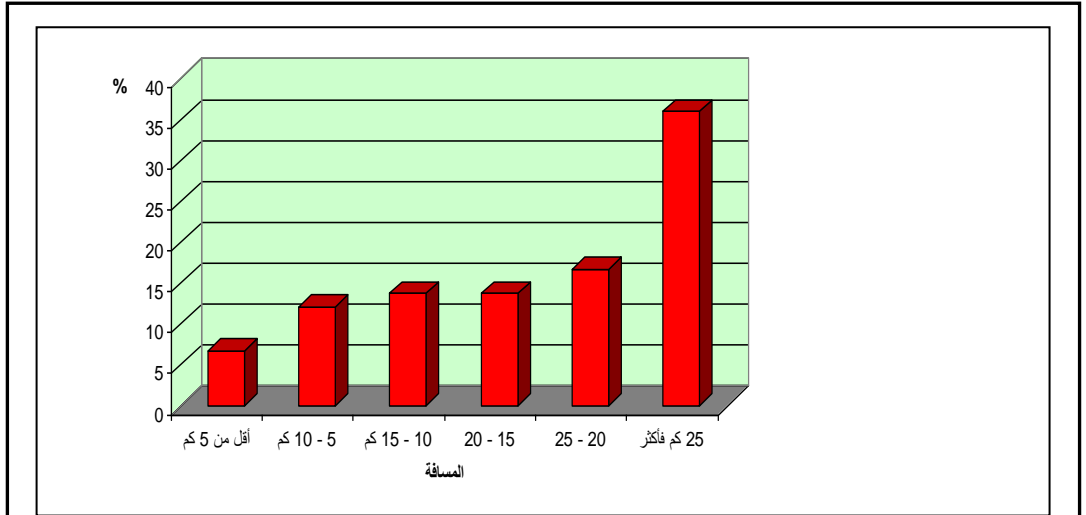
٤-٢-٢ طول الرحلة:

يتبين من تتبع أرقام الجدول رقم (١٢) والتي توضح المسافة الفاصلة بين محل إقامة طالبات العينة ومواقع كليات الجامعة أن أكثر من ثلث طالبات العينة تقع محل إقامتهن على مسافة أبعد من ٢٥ كم من مقار كليات الجامعة. في حين تتراوح تلك المسافة ما بين ٢٠ إلى أقل من ٢٥ كم بالنسبة لـ ١٦.٧١% من طالبات العينة. يعني ذلك أن أكثر من ٥٠% من طالبات العينة تزيد الرحلة اليومية لهن إلى الكلية عن ٢٠ كم وهو ما يشير بالتالي إلى طول الرحلة اليومية إلى الكلية لهؤلاء الطالبات (شكل رقم ٢٢).

جدول رقم (١٢): المسافة الفاصلة بين محل إقامة طالبات العينة ومواقع كليات الجامعة

المسافة	العدد	النسبة المئوية
أقل من ٥ كم	٢٨	6.78
٥ - ٩.٩ كم	٥٠	12.11
١٠ - ١٤.٩ كم	٥٧	13.80
١٥ - ٢٠.٩ كم	٥٧	13.80
٢٠ - ٢٤.٩ كم	٦٩	16.71
٢٥ كم فأكثر	149	36.08
غير محدد	٣	0.73
المجموع	413	100

المصدر: الدراسة الميدانية.



شكل رقم (٢٢): المسافة الفاصلة بين محل إقامة طالبات العينة ومواقع الكليات

٤-٢-٣ الفترة الزمنية للرحلة:

انعكس طول الرحلة اليومية إلى كليات الجامعة بالنسبة لطالبات العينة على الفترة الزمنية التي تستغرقها تلك الرحلة، حيث اتضح أن ٥٧.٣٨% من طالبات العينة تستغرق الرحلة اليومية لهن إلى كليات الجامعة أكثر من ٣٠ دقيقة (جدول رقم ١٣).

جدول رقم (١٣): المدة الزمنية الفاصلة بين محل إقامة طالبات العينة ومواقع كليات الجامعة

الفترة الزمنية	العدد	النسبة المئوية
----------------	-------	----------------

15.50	٦٤	أقل من ١٥ دقيقة
26.39	١٠٩	٢٩.٩ - ١٥
22.52	٩٣	٤٤.٩ - ٣٠
16.46	٦٨	٥٩.٩ - ٤٥
18.40	٧٦	٦٠ دقيقة فأكثر
0.73	٣	غير محدد
١٠٠	٤١٣	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.

وبشكل عام يتضح أن أهم ما تتسم به الرحلة اليومية لطالبات العينة إلى الكلية هو طول تلك الرحلة وطول الفترة الزمنية التي تستغرقها.

٤-٢-٤ وسيلة المواصلات المستخدمة في الرحلة اليومية إلى الكلية:

فيما يتعلق بوسائل المواصلات التي تستخدمها طالبات العينة في رحلتهم اليومية إلى كليات الجامعة، جاءت السيارة الخاصة في المرتبة الأولى بنسبة ٤٦.٧٣% من جملة طالبات العينة، تلتها الحافلات الخاصة بنسبة ٣٥.٥٩%، ثم حافلات النقل الجامعي في المرتبة الثالثة بنسبة ١٢.٣٥%، بينما كانت سيارات الليموزين هي وسيلة المواصلات لـ ١.١٢% من إجمالي طالبات العينة (جدول رقم ١٤، وشكل رقم ٢٣).

جدول رقم (١٤): وسيلة المواصلات المستخدمة في الرحلة اليومية إلى الكلية

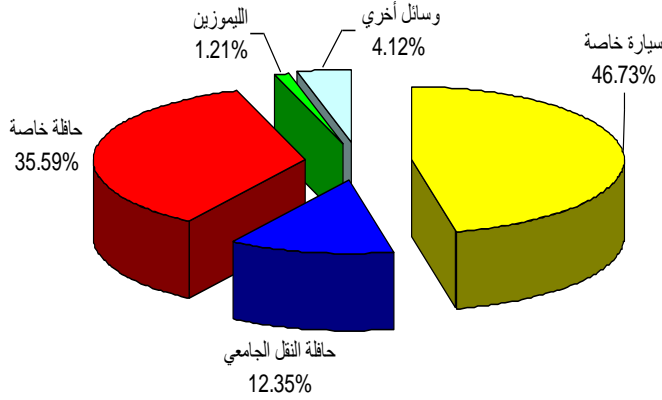
النسبة المئوية	العدد	وسيلة المواصلات
46.73	١٩٣	سيارة خاصة
12.35	٥١	حافلة النقل الجامعي

35.59	١٤٧	حافلة خاصة
1.21	٥	سيارات الاجرة (الليموزين)
4.12	١٧	وسائل أخرى
١٠٠	٤١٣	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.

وتجدر الإشارة إلى أن كل من السيارة الخاصة من جهة والحافلات من جهة أخرى تتسم بمجموعة من المميزات والعيوب. فالسيارة الخاصة تعد وسيلة مناسبة للقيام بالرحلات المتوسطة والطويلة، خاصة في ظل الحرية التي تتيحها من حيث توقيت القيام بالرحلة أو وجهتها. لكنها في المقابل تتطلب توافر شبكة من الطرق الجيدة والممهدة وهو ما ينتج عنه تسارع معدلات التضخم الحضري، كما أنها تستهلك كميات كبيرة من موارد الطاقة غير المتجددة وبالتالي تؤدي إلى تلويث بيئة المناطق الحضرية.

كذلك فإن وسائل الحافلات - ووسائل النقل الجماعي عموماً - تتميز بطاقتها الاستيعابية الكبيرة وقدرتها على خدمة عدد كبير من السكان، كما أنها تستنزف كميات أقل من الطاقة وبالتالي فهي أقل تلويثاً للبيئة وأقل تكلفة، إلا أنها تتسم بعدد من العيوب تأتي في مقدمتها عدم المرونة حيث أنها تلتزم بمسارات ومواعيد محددة، كما أن التشغيل الاقتصادي لهذه الوسائل يتطلب خدماتها لكثافات سكانية مرتفعة، كذلك فإن تشغيل تلك الوسائل يتطلب تخصيص مساحات كبيرة من الأراضي الحضرية لشق شبكة من الطرق لخدمة هذه الوسائل (عبد ربه وحسان، ٢٠٠٦م).



شكل رقم (٢٣): التوزيع النسبي لطالبات العينة طبقاً لوسيلة المواصلات التي يستخدمنها في رحلتهم اليومية إلى كليات الجامعة

ومن الملاحظ أنه على الرغم من أن ٤٢.٦% من طالبات العينة لهن قريبات أو أخوات بنفس الكلية إلا أن نسبة ضئيلة من طالبات العينة لم تتجاوز ١١.٦% يتشاركن مع أخواتهن أو أقاربهن الموجودات بنفس الكلية في وسيلة المواصلات نفسها في الرحلة اليومية إلى الكلية. وهو ما يشير إلى زيادة في عدد السيارات - على اختلاف أنواعها- التي تستخدمها الطالبات في رحلتهم اليومية إلى كليات الجامعة وهو ما يؤدي إلى زيادة الكثافة المرورية في ساعات الذروة.

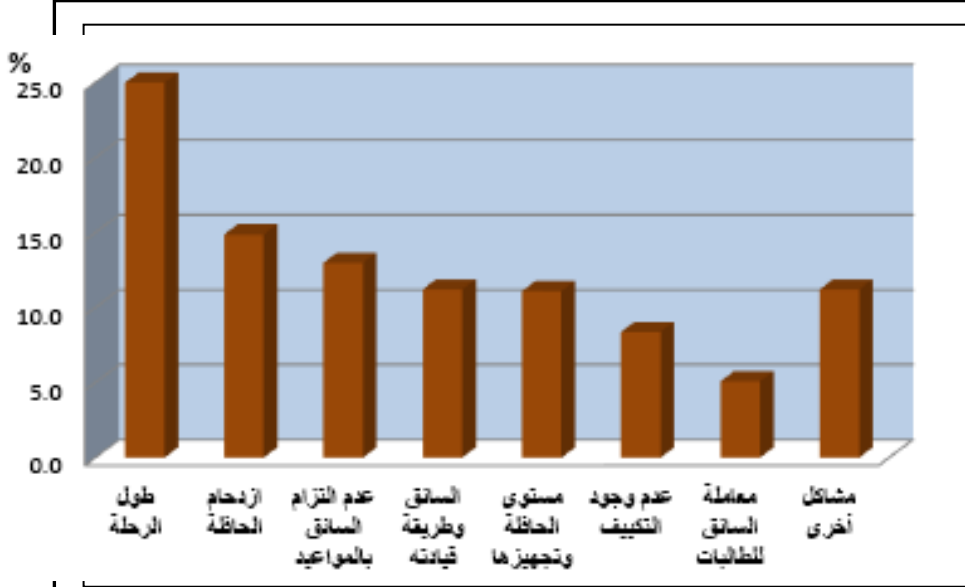
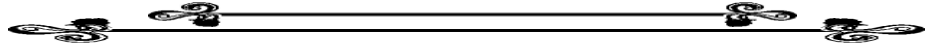
٤-٢-٥ مشاكل الرحلة اليومية:

أشارت طالبات العينة إلى مجموعة من المشاكل التي تتعلق بالرحلة اليومية إلى الكلية، جاءت المشاكل الخاصة بسلوك السائقين المهني وتعاملهم مع الطالبات وعدم التزامهم بالمواعيد في المرتبة الأولى من حيث الأهمية؛ حيث أشارت ٢٩.٢٩% من جملة طالبات العينة إلى هذه المشاكل كأهم مشاكل تتعلق بالرحلة اليومية إلى كليات الجامعة. وقد جاءت مشكلة طول الرحلة في المرتبة الثانية؛ حيث شكل طول الرحلة أهم هذه المشاكل بالنسبة لحوالي ربع طالبات العينة، بينما عبر ١٩.٤٨% من جملة طالبات العينة عن أن أهم المشاكل الخاصة بالرحلة اليومية للكلية تتمثل في المشاكل المتعلقة بالحافلة ومستوى تجهيزها. في حين أن ازدحام الحافلة يمثل مشكلة لـ ١٤.٦٦% من طالبات العينة (جدول رقم ١٥، وشكل رقم ٢٤).

جدول رقم (١٥): مشاكل الرحلة اليومية إلى الكلية بالنسبة لطالبات العينة

النسبة المئوية	العدد	مشاكل الرحلة اليومية
25.2	٢١٣	طول الرحلة
14.9	١٢٦	ازدحام الحافلة
13.0	١١٠	عدم التزام السائق بالمواعيد
11.2	٩٥	السائق وطريقة قيادته
11.1	٩٤	مستوى الحافلة وتجهيزها
8.4	٧١	عدم وجود التكييف
5.1	٤٣	معاملة السائق للطالبات
11.2	٩٥	مشاكل أخرى
١٠٠	٨٤٧	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.



شكل رقم (٢٤): مشاكل الرحلة اليومية إلى الكلية بالنسبة لطالبات العينة

٣-٤ مقترحات تطوير الخدمة:

١-٣-٤ رضی الطالبات عن خدمة نقل الطالبات بالجامعة:

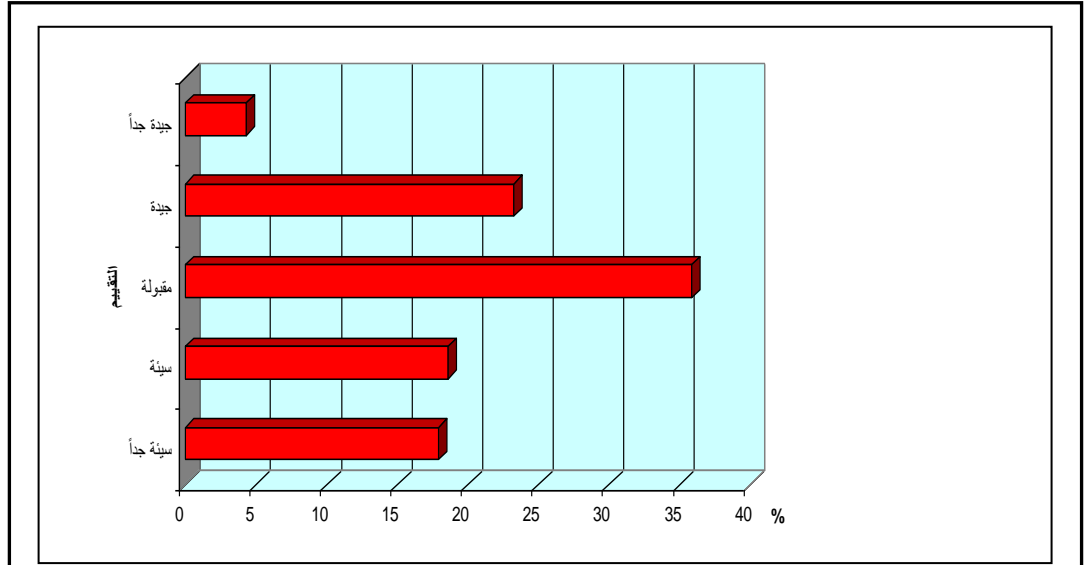
تُعد الطالبات أهم الأطراف المستفيدة من خدمة نقل الطالبات بالجامعة، ومن هنا تأتي أهمية تقييم الطالبات لهذه الخدمة للتعرف على مدى رضاهن عن هذه الخدمة. وفيما يتعلق بمدى رضی الطالبات لخدمة نقل الطالبات بالجامعة وتقييم الطالبات لها، تبين أن حوالي ثلاثة أرباع الطالبات (٧٢.٤٠%) اللاتي شملهن المسح الميداني غير راضيات تماماً عن خدمة نقل الطالبات بالجامعة حيث تراوح تقييم هؤلاء الطالبات للخدمة ما بين مقبولة وسيئة جداً (جدول رقم ١٦، وشكل رقم ٢٥)، ويشير ذلك وبوضوح إلى عدم رضاهن عن خدمة نقل الطالبات بالجامعة.



جدول رقم (١٦): تقييم طالبات العينة لخدمة نقل الجامعي

النسبة المئوية	العدد	التقييم
4.36	١٨	جيدة جداً
23.24	٩٦	جيدة
35.84	١٤٨	مقبولة
18.64	٧٧	سيئة
17.92	٧٤	سيئة جداً
١٠٠	٤١٣	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.



شكل رقم (٢٥): تقييم الطالبات لخدمة النقل الجامعي

٤-٣-٢ رغبة الطالبات في المشاركة في تطوير خدمة النقل

بالجامعة:

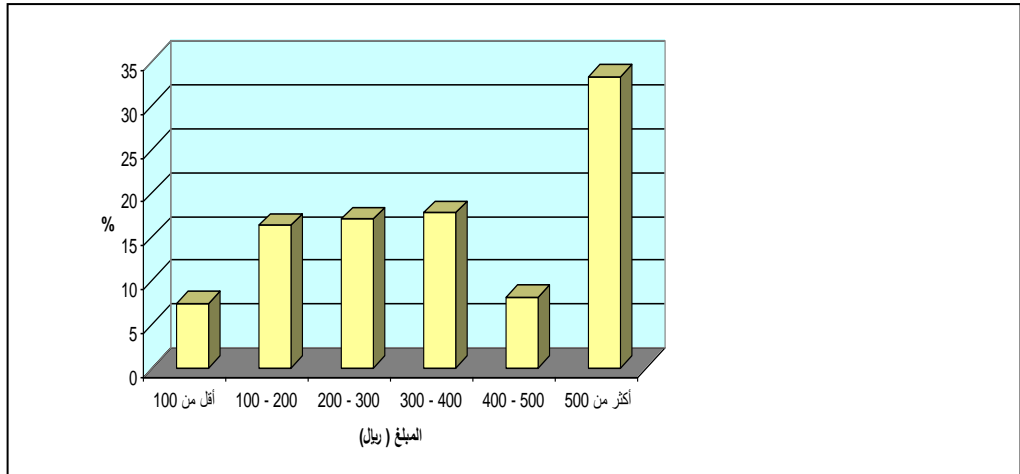
من بين جملة الطالبات المشاركات في المسح الميداني، أعربت ٣٦.٣% منهن عن رغبتهن في المشاركة في الجهود الرامية إلى تطوير خدمة نقل الطالبات بالجامعة. في حين رفضت ٦١% من جملة طالبات العينة المشاركة في مثل هذه الجهود، بينما لم تحدد ٢.٧% من جملة الطالبات المشاركات في المسح الميداني موافقتهن على المشاركة في هذه الجهود.

وقد تمثلت مشاركة الطالبات في هذه الجهود في دفع اشتراك شهري مقابل تطوير خدمة نقل الطالبات، وقد بلغ عدد اللاتي أبدين الرغبة في المشاركة بدفع اشتراكات شهرية لتطوير خدمة نقل الطالبات ١٣٥ طالبة، أي بنسبة ٩٠% من اللاتي وافقن على المشاركة في تطوير الخدمة وهي نسبة تمثل ٣٢.٦٩% من جملة طالبات العينة. حيث أبدى ٣٣.٣٣% منهن الرغبة في دفع اشتراك شهري يزيد عن ٥٠٠ ريال مقابل تطوير الخدمة والاستفادة منها (جدول رقم ١٧، وشكل رقم ٢٦). وبشكل عام فقد بلغ متوسط الاشتراك الشهري الذي أبدين طالبات العينة رغبتهن في دفعه هو ٣٩٢ ريال.

جدول رقم (١٧): المبلغ الشهري الذي يمكن أن تدفعه الطالبات للمشاركة في تطوير الخدمة

النسبة المئوية	العدد	المبلغ (ريال)
٧.٤١	١٠	أقل من ١٠٠
١٦.٣٠	٢٢	١٠٠ إلى أقل من ٢٠٠
١٧.٠٤	٢٣	٢٠٠ إلى أقل من ٣٠٠
١٧.٧٨	٢٤	٣٠٠ إلى أقل من ٤٠٠
٨.١٥	١١	٤٠٠ إلى أقل من ٥٠٠
٣٣.٣٣	٤٥	أكثر من ٥٠٠
١٠٠	١٣٥	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.



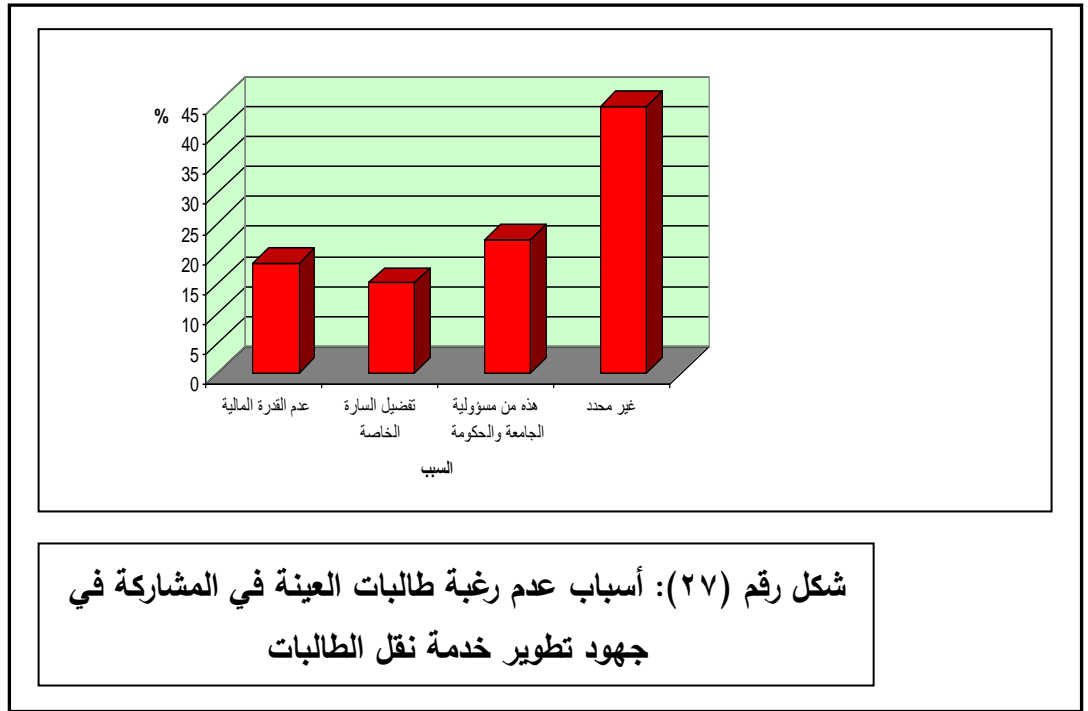
شكل رقم (٢٦): الاشتراك الشهري الذي ترغب في دفعه طالبات العينة للاشتراك في تطوير خدمة نقل الطالبات

وبالنسبة للطالبات اللاتي أبدین عدم الرغبة في الاشتراك في جهود تطوير خدمة نقل الطالبات بالجامعة، فقد تباینت أسباب عدم رغبتهن في المشاركة، حيث تمثلت أهم تلك الأسباب في قناعة الطالبات بأن مسؤولية توفير خدمة نقل الطالبات تقع في المقام الأول على عاتق الجامعة والحكومة وليس الطالبات وهو ما أشار إليه ٢٢.٢٢% من اللاتي رفضن الاشتراك في جهود تطوير خدمة نقل الطالبات، جاء سبب عدم القدرة المالية في المرتبة الثانية من حيث أهم الأسباب وذلك بالنسبة لـ ١٨.٢٥% من جملة طالبات العينة اللاتي رفضن الاشتراك في هذه الجهود، في حين تمثل السبب وراء رفض الاشتراك في جهود تطوير خدمة نقل الطالبات في تفضيل استخدام السيارة الخاصة في الرحلة اليومية إلى الكلية بالنسبة لـ ١٥.٠٨% من جملة هؤلاء الطالبات (جدول رقم ١٨، وشكل رقم ٢٧).

جدول رقم (١٨): السبب وراء عدم رغبة طالبات العينة المشاركة في جهود تطوير خدمة النقل

النسبة المئوية	العدد	السبب في حالة رفض المشاركة
١٨.٢٥	٤٦	عدم القدرة المالية
١٥.٠٨	٣٨	تفضيل السيارة الخاصة
٢٢.٢٢	٥٦	هذه من مسؤولية الجامعة والحكومة
٤٤.٤٤	١١٢	غير محدد
١٠٠	٢٥٢	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية.



٤-٣-٣ مقترحات الطالبات لتطوير خدمة النقل بالجامعة:

ونظراً لأن الطالبات - كما أشرنا من قبل - يمثلن أهم الأطراف المستفيدة من خدمة نقل الطالبات بالجامعة، فإنه من الضروري التعرف على مرئياتهن ومقترحاتهن والاستفادة من هذه المرئيات والمقترحات لتطوير خدمة نقل الطالبات بالجامعة.

وبالنسبة لأهم مقترحات الطالبات والحلول اللاتي قدمنها لتطوير خدمة نقل الطالبات بالجامعة، فقد اقترح ٢٠.٣٤% توفير حافلات جديدة مجهزة بشكل جيد، حيث تشمل هذه التجهيزات توفير تكييف بالسيارات مع وجود فاصل بين السائق والطالبات، بينما اقترح ١٧.١٩% من طالبات العينة ضرورة العمل على زيادة عدد الحافلات حيث يتم تخصيص حافلة لكل حي من أحياء المدينة، كذلك اقترح ٣.١٥% من الطالبات ضرورة الاستعانة بشركة متخصصة في مجال النقل كشركة النقل الجماعي مثلاً (جدول رقم ١٩). ومن الجدير بالذكر أن هذه المقترحات جاءت كانعكاس للمشاكل التي أعربن عنها طالبات العينة والخاصة بالحافلات ومستوى تجهيزها.

جدول رقم (١٩): الحلول المقترحة من جانب طالبات العينة لتطوير خدمة نقل الطالبات

النسبة المئوية	العدد	الحلول المقترحة
17.19	71	زيادة عدد الحافلات
1.21	5	تطبيق نظام للنقل العام
3.15	13	الاستعانة بشركة متخصصة في النقل
5.08	21	الاستعانة بالحافلات الصغيرة
16.22	67	وضع خطة أكثر كفاءة لتسيير الحافلات
20.34	84	توفير حافلات مجهزة بشكل جيد
3.15	13	وضع آلية لاختيار سائقين أكثر كفاءة
33.66	139	غير محدد
100.00	413	المجموع

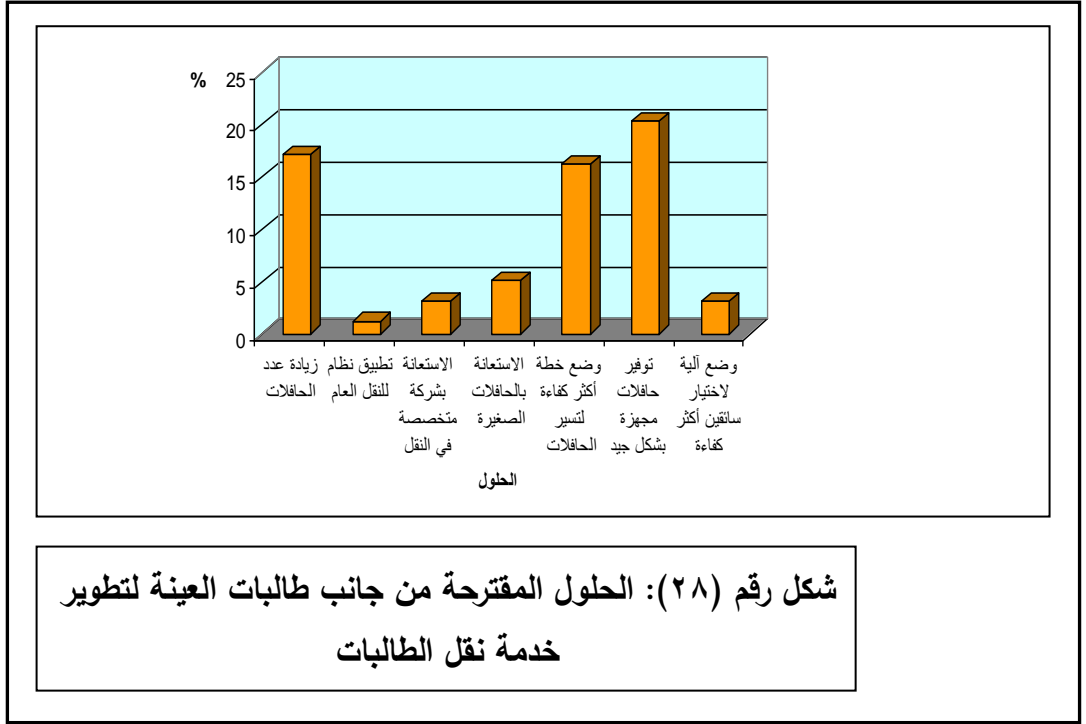
المصدر: الدراسة الميدانية.

في حين اقترح ١٦.٢٢% وضع خطة أكثر كفاءة لتسيير الحافلات تتميز بالمرونة وتتمثل أهم ملامح هذه الخطة في تسيير الحافلات على

فترتين وتحديد مسارات الحافلات بحيث تخدم كل حافلة مجموعة الطالبات التي تسكن الأحياء القريبة من بعضها البعض. ومن الجدير بالذكر أن هذا الاقتراح يُعد انعكاساً لشكوى الطالبات من طول الرحلة اليومية إلى كليات الجامعة (شكل رقم ٢٨).

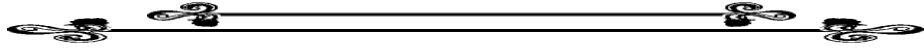
كما اقترح ٣.١٥% من طالبات العينة ضرورة وضع آلية لاختيار سائقين أكثر كفاءة، ويُعد هذا الاقتراح نتيجة لشكوى الطالبات من أداء السائقين المهني وتعاملهم مع الطالبات. كما اقترح ٥.٠٨% من طالبات العينة ضرورة الاستعانة بالحافلات الصغيرة في نقل الطالبات.

هذا وقد اقترحت نسبة ضئيلة من طالبات العينة بلغت ١.٢١% ضرورة اللجوء إلى إنشاء نظم للنقل العام كخطوط القطارات والمترو كحل لمشاكل الرحلة اليومية للطالبات إلى كليات الجامعة.



شكل رقم (٢٨): الحلول المقترحة من جانب طالبات العينة لتطوير خدمة نقل الطالبات

ويتضح بشكل عام أن المقترحات التي قدمتها الطالبات لتطوير خدمة نقل الطالبات بالجامعة هي في مجملها انعكاس للمشاكل التي تعاني منها هؤلاء الطالبات فيما يتعلق بالرحلة اليومية إلى كليات الجامعة. ومن الجدير بالذكر أن بعض هذه المقترحات يصعب تطبيقه لما له من آثار سلبية على حركة المرور بالمدينة مثل الاستعانة بالحافلات الصغيرة في نقل الطالبات حيث أن تطبيق هذا الاقتراح يعني زيادة عدد السيارات المستخدمة في نقل الطالبات وهو ما سينشأ عنه زيادة الكثافة المرورية وبالتالي زيادة زمن الرحلة اليومية إلى كليات الجامعة.



كذلك الأمر بالنسبة للمقترح الخاص بإنشاء نظام للنقل العام كالقطارات أو المترو وذلك لأنه إنشاء نظم النقل العام يتم - في العادة - لخدمة قطاعات عريضة من السكان وليس فئة معينة من السكان، كما أن إنشاء مثل هذه النظم يتطلب تخصيص استثمارات ضخمة وبالتالي فإن تشغيل هذه النظم لا بد وأن يكون اقتصادي بحيث يمكن استرداد تلك الاستثمارات، والتشغيل الاقتصادي لهذه النظم بالتالي يرتبط بخدمة قطاعات عريضة وأعداد كبيرة من السكان طوال العام وهو الأمر الذي لا يمكن تحقيقه في حالة إنشاء نظام للنقل العام يخدم طالبات الجامعة فقط.

٥. النتائج والتوصيات:

من الواضح أن هناك عدد من المشاكل التي تعاني منها طالبات الجامعة حالياً في رحلتهم اليومية إلى كليات الجامعة. من أهمها ما يتعلق بالسلوك المهني للسائقين وتعاملهم مع الطالبات وعدم التزامهم بالمواعيد، وطول الرحلة، وسوء مستوى الحافلات المخصصة لنقل الطالبات وعدم تجهيزها بشكل لائق.

هذه المشاكل كان لها أكبر الأثر على رضى الطالبات عن خدمة النقل بالجامعة حيث أن ٧٢.٤٠% تراوح تقييمهن للخدمة ما بين مقبولة وسيئة جداً، وهو ما يُعد مؤشراً على عدم رضاهن عن خدمة نقل الطالبات بالجامعة.

ونظراً للموقع الأكثر تطرفاً للموقع الجديد للجامعة في طريق المطار، فإنه من المتوقع أن تزداد حدة بعض هذه المشاكل مع انتقال الجامعة إلى مقرها الجديد، خصوصاً تلك المشاكل المتعلقة بطول مسافة الرحلة ومدتها الزمنية. في هذه الحالة على الجامعة تطبيق أسلوب قائم على المشاركة لحل مشاكل نقل الطالبات بالجامعة (Participatory Approach)؛ حيث يقوم هذا الأسلوب على التشاور مع الأطراف الرئيسية (Stakeholders' Consultation) وفي مقدمتهم الطالبات كأهم طرف من الأطراف المستفيدة من خدمة نقل الطالبات بالجامعة. وذلك للتعرف على المشاكل التي يواجهونها ومقترحاتهم لحل هذه المشاكل.

على إدارة النقل بالجامعة القيام بعدد من الخطوات التي من شأنها تحسين مستوى خدمة نقل الطالبات ومن أهم تلك الخطوات:

- تطوير خطة أكثر مرونة لتسيير الحافلات بحيث تهدف هذه الخطة في المقام الأول تقليل طول الرحلة وتقليل ازدحام الحافلات قدر الإمكان وذلك من خلال تسيير الحافلات على فترتين لتناسب مع مواعيد انتهاء الطالبات من المحاضرات، وتنظيم توزيع الطالبات على الحافلات طبقاً لمحل إقامة الطالبات.

- وضع آلية لمتابعة السائقين وتقييمهم بشكل دوري؛ بحيث يكون أحد عناصر هذا التقييم استطلاع رأي الطالبات.
- وضع خطة للصيانة الدورية للحافلات للحفاظ على مستوى جودة الحافلات وتجهيزاتها.
- تطوير خطة طويلة الأجل تهدف إلى زيادة عدد الحافلات وتوفير حافلات جديدة مجهزة بشكل جيد، وقد تعتمد هذه الخطة جزئياً في تمويلها على التمويل الذاتي المحصل من اشتراكات الطالبات حيث اتضح من الدراسة الميدانية أن ٣٢.٦٩% من طالبات العينة لديهن الرغبة في دفع مقابل شهري لتطوير خدمة نقل الطالبات نظير الاشتراك في هذه الخدمة، وقد بلغ متوسط مبلغ الاشتراك الشهري من واقع مرئيات الطالبات ٣٩٢ ريال شهرياً للطالبة. فإذا كان عدد طالبات البكالوريوس بالجامعة ١٨٢٥٠ طالبة (جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، ١٤٣٠هـ) فإن عدد الطالبات اللاتي وافقن على دفع اشتراك شهري لتطوير خدمة نقل الطالبات نظير الاشتراك في هذه خدمة سيبلغ حوالي ٥٩٠٠ طالبة، وإذا كان متوسط ما ستدفعه الطالبة كاشتراك شهري ٣٩٢ ريال فإن مجموع الاشتراكات التي يمكن تحصيلها من الطالبات شهرياً حوالي ٢.٣ مليون ريال شهرياً. هذا المبلغ يضمن إلى حد ما التمويل الجزئي لبرامج تطوير الخدمة وتوفير حافلات جديدة مجهزة بشكل جيد.

٦. الملاحق

إقليم الخدمة التعليمية لكليات جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

ملحق رقم (١) جدول خاص بأعداد الطالبات بمختلف كليات الجامعة

عام ١٤٣٢ / ٣١ هـ

النسبة المئوية	عدد الطالبات	الكلية
13.24	٢٤١٦	كلية العلوم
10.82	١٩٧٥	كلية التربية
5.51	١٠٠٦	كلية الاقتصاد المنزلي
36.82	٦٧٢٠	كلية الآداب
1.32	٢٤٠	كلية إدارة الأعمال
3.80	٦٩٣	كلية علوم الحاسب وتقنية والمعلومات
2.28	٤١٦	كلية اللغات والترجمة
0.32	٥٩	كلية التمريض
0.96	١٧٦	كلية الصيدلة
0.67	١٢٢	كلية العلاج الطبيعي
1.05	١٩٢	كلية التصاميم والفنون
2.56	٤٦٧	كلية رياض الأطفال
20.65	3768	الكليات الأخرى
100	١٨٢٥٠	الإجمالي

المصدر: عمادة القبول والتسجيل بجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن.

ملحق رقم (٢) خدمة نقل الطالبات بكليات الجامعة

الكلية	عدد الطاب قات	عدد مستخد مات الحافلا ت	% من إجمالي الطالبات بالكلية	الحافلا ت الحكوم ية	الحاف لات الخاصة	إجمالي عدد الحاف لات
كلية العلوم	٢٤	٧٥٠	٣١.٠٤	٢	٢٣	٢٥
كلية التربية	١٩	١٢٣٠	٦٢.٢٨	١٦	٢٥	٤١
كلية الاقتصاد المنزلي	١٠	٤٢٠	٤١.٧٥	٠	١٤	١٤
كلية الآداب	٦٧	١٧٤٠	٢٥.٨٩	١١	٤٣	٥٤

المصدر: إدارة النقل بجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، عام ٣١ /

١٤٣٢ هـ.

ملحق رقم (٣) استمارة الاستبيان



جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن
فكرسي الجزيرة للدراسات الحديثة - المحور الجغرافي



استمارة استبيان

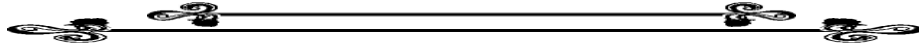
في ضوء إجراء المحور الجغرافي بكرسي الجزيرة دراسة استقصائية عن إقليم الخدمة التعليمية لجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، تهدف تلك الدراسة الاستقصائية إلى التعرف على خصائص الرحلة اليومية للطلقات، فنرجو منكم المشاركة في هذا الاستبيان ونجدد الإشارة إلى أن جميع بيانات هذه الاستمارة سرية ولن يتم استخدامها بأي شكل من الأشكال سوى في الأغراض العلمية كما أنه لا توجد إجابات صحيحة وأخرى خاطئة على الأسئلة الموجودة بالاستمارة

1. الكلية:
2. القسم: الفرقة:
3. محل الميلاد:
4. محل الإقامة: حين: بلدية:
5. العمر بالسنوات:
6. الحالة الاجتماعية

عزباء	<input type="checkbox"/>	متروجة	<input type="checkbox"/>
مطلقة	<input type="checkbox"/>	أرملة	<input type="checkbox"/>
7. من رب الأسرة:
8. مهنة رب الأسرة:
9. المستوى التعليمي لرب الأسرة

لمي	<input type="checkbox"/>	يقرأ ويكتب	<input type="checkbox"/>	مؤهل متوسط	<input type="checkbox"/>
مؤهل جامعي	<input type="checkbox"/>	مؤهل فوق جامعي	<input type="checkbox"/>		
10. عدد أفراد الأسرة المقيمين بنفس المنزل:
11. عدد المشتغلين من أفراد الأسرة:
12. عدد المتعطلين من أفراد الأسرة:
13. عدد أفراد الأسرة في المراحل التعليمية المختلفة:

=



14. متوسط الدخل الشهري الإجمالي للأسرة:
- | | | |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> أقل من 3000 ريال | <input type="checkbox"/> 3000 - 6000 ريال | <input type="checkbox"/> 6000 - 9000 ريال |
| <input type="checkbox"/> 9000 - 12000 ريال | <input type="checkbox"/> 12000 ريال فأكثر | |

15. امتلاك الأسرة للسيارات:
- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> لا يوجد | <input type="checkbox"/> سيارة واحدة | <input type="checkbox"/> سيارتان |
| <input type="checkbox"/> ثلاث سيارات | <input type="checkbox"/> أربع سيارات فأكثر | |

16. ما السبب وراء التحالف بإحدى كليات جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن؟
- | | |
|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> المجموع والتنسيق. | <input type="checkbox"/> وجود أقارب بنفس الكلية. |
| <input type="checkbox"/> قرب موقع الكلية من محل الإقامة. | <input type="checkbox"/> أخرى (حدد) |

17. كم تبلغ المسافة ما بين محل الإقامة ومقر الكلية؟
- | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> أقل من 5 كم | <input type="checkbox"/> 5 - 10 كم | <input type="checkbox"/> 10 - 15 كم |
| <input type="checkbox"/> 15 - 20 كم | <input type="checkbox"/> 20 - 25 كم | <input type="checkbox"/> أكثر من 25 كم |

18. كم يبلغ زمن الرحلة من محل الإقامة إلى مقر الكلية؟
- | | | |
|------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> أقل من 15 دقيقة | <input type="checkbox"/> 15 - 30 دقيقة | <input type="checkbox"/> 30 - 45 دقيقة |
| <input type="checkbox"/> 45 - 60 دقيقة | <input type="checkbox"/> أكثر من 60 دقيقة | |

19. ما هي وسيلة المواصلات التي تستخدمونها بشكل منتظم ودائم للوصول إلى الجامعة؟
- | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> سيارة خاصة | <input type="checkbox"/> حافلة الكلية | <input type="checkbox"/> حافلة نقل جامعي خاصة |
| <input type="checkbox"/> التيموزين | <input type="checkbox"/> أخرى (حدد) | |

20. هل لك أقارب أو أخوات بنفس الكلية؟
- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> نعم | <input type="checkbox"/> لا |
|------------------------------|-----------------------------|

• في حالة الإجابة بـ (نعم):

- هل يشاركونك في استخدام نفس وسيلة المواصلات للوصول إلى الكلية؟
- | | | |
|------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> نعم | <input type="checkbox"/> لا | <input type="checkbox"/> أحياناً |
|------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|

21. ما تقييمك لخدمة نقل الطالبات بالكلية ؟

جيدة جداً	<input type="checkbox"/>	جيدة	<input type="checkbox"/>	مقبولة	<input type="checkbox"/>
سيئة	<input type="checkbox"/>	سيئة جداً	<input type="checkbox"/>		

22. إذا لم تكوني راضية عن خدمة نقل الطالبات بالحافلات في شكلها الحالي، هل لديك الرغبة في

الاشتراك في خدمة نقل الطالبات في مقابل مبلغ مالي تقومين بدفعه للكلية شهرياً وذلك إذا

قامت الكلية بتطوير وتحسين خدمة نقل الطالبات بالحافلات؟

نعم	<input type="checkbox"/>	لا	<input type="checkbox"/>
-----	--------------------------	----	--------------------------

• في حالة الإجابة بـ (نعم):

○ ما هو أقصى مبلغ يمكن أن تدفعيه نظير الاشتراك في هذه الخدمة؟
ريال(شهرياً).....

• في حالة الإجابة بـ (لا):

○ لماذا؟

.....

.....

.....

.....

.....

.....

23. ما هي أهم المشاكل التي تواجهك في رحلتك اليومية إلى الكلية ذهاباً وإياباً؟

(ضع علامة (✓) ويمكن تحديد أكثر من مشكلة واحدة)

مستوى الحافطة وتجهيزها	<input type="checkbox"/>	عدم جودة لتكييف	<input type="checkbox"/>	السائق وطريقة قيادته	<input type="checkbox"/>
معاملة السائق	<input type="checkbox"/>	الالتزام بالمواعيد	<input type="checkbox"/>	طول الرحلة	<input type="checkbox"/>
ازحام الحافطة	<input type="checkbox"/>	أخرى (حدد)	<input type="checkbox"/>		

24. ما هي مقترحاتك لتطوير خدمة نقل الطالبات بالكلية؟

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

أولاً: مراجع باللغة العربية:

- الأسمرى، عبد الله . (١٤٣١هـ) إنشاء نظام معلومات جغرافي لتوزيع الخدمات التعليمية للمرحلة الثانوية في المملكة العربية السعودية . برنامج الهندسة المساحية . الرياض : جامعة الملك سعود .
- الشريف، عبد الرحمن، (١٣٩٥ هـ) الرياض: دراسة في جغرافية المدن، الرياض، دار الملك عبد العزيز.
- دبس، ممدوح . (٢٠٠٦م) . جغرافية الخدمات . دمشق : جامعة دمشق .
- عبد الجابر، صلاح . (١٩٩٦م) . أصول جغرافية العمران . الرياض: مكتبة الجامعة.
- عبد ربه ، محمد عبد الكريم علي و محمود عادل حسان . (٢٠٠٦م) . البيئة الحضرية: التحديات والفرص، سلسلة عالم البيئة (سلسلة كتب محكمة)، دبي، مؤسسة جائزة زايد الدولية للبيئة.
- مصلحي، فتحي . (٢٠٠٧م) . جغرافية الخدمات: الإطار النظري وتجارب عربية . ط. ٢ . القاهرة: الماجد للنشر والتوزيع.

ثانياً: مراجع باللغة الإنجليزية:

- lakie, P. (1978) . The Theory of the Spatial Diffusion of Innovation. Progress in Human Geography . Vo. 2 . no . 2. PP. 269 – 295.

ثالثاً: مواقع على شبكة الانترنت:

- الهيئة العليا لتطوير الرياض، الجوانب الاجتماعية لمدينة الرياض

http://www.arrivadh.com/ar/AboutArriv/Left/Statistics/getdocument.aspx?f=/openshare/ar/AboutArriv/Left/Statistics/Statistics3.doc_cvt.htm

- جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، إحصائيات وأرقام

<http://www.pnu.edu.sa/content.aspx?id=20>

رابعاً: المصادر الكارثوجرافية:

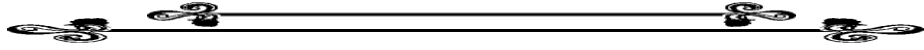
- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، المناطق الإدارية لمدينة الرياض لسنة ١٤٣٠ هـ..

خامساً: التقارير والإحصائيات:

- إدارة النقل، جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، إحصائيات عن عدد حافلات نقل الطالبات للعام الجامعي ١٤٣١ / ١٤٣٢ هـ، بيانات غير منشورة.
- عمادة القبول والتسجيل، جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، إحصائيات عن عدد الطالبات بالجامعة ١٤٣١ / ١٤٣٢ هـ، بيانات غير منشورة.

^١ جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن، إحصائيات وأرقام.

<http://www.pnu.edu.sa/content.aspx?id=20>



$$\frac{\text{عدد الأفراد غير الناشطين اقتصادياً}}{\text{عدد الأفراد الناشطين}} \times 100 = \frac{\text{الإعالة الاقتصادية}}{\text{الاقتصادية}}$$

^٣ هذا العدد يشمل فقط الطالبات اللاتي نكرن محل إقامتهن بالاستبيان ويبلغ مجموعهن ٣٣٥ طالبة.

^٤ المجموع هنا أكبر من عدد الطالبات المشاركة في المسح الميداني لأنه في العديد من الحالات أبدت الطالبة أكثر من مشكلة واحدة تتعلق بالرحلة اليومية إلى الكلية.