

# الأسطورة العربية بين الحضور والغياب

د. لوليدي يونس

كلية الآداب والعلوم الإنسانية  
جامعة مولاي إسماعيل - المغرب

سأخذ من الملاحظات التالية منطلقاً للحديث - حسب وجهة نظري - عن غياب  
ميثولوجيا عربية أو حضورها: -

١- لأقصد بمصطلح (أسطورة) هنا المفهوم السائد في المعاجم العربية  
والقائم على أساس أن الأسطورة هي " الأكاذيب والأباطيل والترهات،  
والأحاديث التي لأساس لها من الصحة ولافائدة ترجى منها، " وإنما أقصد به  
ترجمة مصطلح (Mythe) ومايحيل عليه من مفاهيم في التراث والثقافة الغربيين مثل  
" الواقع، والحقيقة، والتعليل، والشرح، والكون... إلخ. "

٢- إن كثيراً من الدارسين<sup>(\*)</sup> يقولون بأن غياب الأسطورة العربية ناتج عن  
وقوف الإسلام سداً منيعاً في وجه الوثنية الجاهلية، وفي وجه كل مامن شأنه أن  
يمس بجوهر العقيدة الجديد وشكلها، أو يؤدي إلى الشرك بالله. وهذا قول، في  
نظري، فيه كثير من المبالغة. إذ لا يمكن لأي أحد أن ينكر أن أغلب ما وصلنا عن  
الحياة الجاهلية، إنما وصلنا عن طريق القرآن، والشعر الجاهلي. فأغلب الذين

يدرسون تاريخ العرب في العصر الجاهلي، يعتمدون على النصوص القرآنية التي تمدهم بسمات هذا المجتمع، وما كان فيه من عبادات، وطقوس، وشعائر، وممارسات، وعادات.

وهل الأساطير إلا حكايات عن الطقوس والشعائر والعبادات، ونشأة الكون، وأصل الأشياء؟ إن في القرآن بسطا للوثنية الجاهلية، وذكراً لبعض آلهة العرب وأصنامهم، وإشارات إلى حياتهم العقائدية والاجتماعية، مما لا يصح معه القول بأن الإسلام كان من وراء غياب الأساطير الجاهلية.

٣- هناك من يقول بغياب الأسطورة نتيجة طول الأمد، وبعد المسافة، والنسيان الذي أصاب هذا الجانب من التراث العربي. وهذا أيضاً قول لا يستند، في نظري، إلى أي أساس. فالذاكرة العربية التي احتفظت لنا، قبل فترة التدوين، بالشعر الجاهلي، وبالقرآن الكريم، وبالحدِيث النبوي، وبالسيرة الشعبية، وما إلى ذلك من قصص، وأشعار، وحكم، وأمثال، ونوادر، وخرافات، لا يمكنها أن تنسى الأسطورة وحدها. فإما أن هذه الذاكرة قد احتفظت بكل شيء وإما أنها نسيت كل شيء. أما أن تنسى الأسطورة وحدها دون غيرها مما تحفظه، فهذا قول بعيد عن الموضوعية.

٤- هناك فئة ثالثة ترى أن غياب الأسطورة العربية، ناتج عن حفاظ العربي على شخصيته، وعن التزامه بالواقع، وعن اعتقاده بأنه سليل الغطارفة، وحفيد الأشاوس، لذلك فهو يعتز بشخصيته ولا يتنازل عنها أبداً. وسأسوق قولتين تمثلان هذه الفئة الثالثة:

■ يقول محمود السيد حسن مصطفى: "وهذا الحفاظ الشديد من العربي على شخصيته ومقوماته، من طباع وغرائز وعادات وأخلاق، وهذا الاعتزاز الذي تنطوي عليه نفسه لنسبه ودينه وقومه، كل هذا حمى الأمة العربية من أن تنطمس معالمها في طوفان الأحداث والكوارث التي ألت بها. كما أنه حمى الواقع من أن

تطغى عليه أمواج الأوهام والخيالات (٥٥) ومن هنا لم تلق الرواية رواجاً عند العرب الذين لم يحاولوا الاستغراق فيها أو جعلها تطغى عليهم. ولم يكن ذلك قصوراً منهم - كما أراه - ولا ينبغي أن نتهمهم بضعف ملكة الخيال لديهم، أو عدم نضج قدراتهم الفكرية إلى هذا المستوى الروائي، وذلك ما يدعيه المستشرقون، وإنما كان قصورهم في خلق مثل هذه الملاحم والأساطير راجعاً إلى احترامهم لشخصيتهم أن يلبسوها غير لباسها وأن يعيروها ما ليس لها. ومن ثم دل ذلك على اعتزاز العربي بشخصيته... (١)

■ ويقول السيد عبدالحافظ عبدربه: " فلم يسمح العربي لنفسه أبداً أن يلعب به الخيال، أو يخدعه زيفه وبريقه حتى تحجب عنه الرؤية الواضحة للعوالم المحيطة به على صورتها الحقيقية، فيما ينبغي له ذلك، وهو الذي عاش الحياة على حقيقتها وبشكلها الطبيعي المعرى من غير رتوش أو تزييف أو صباغ، ومن هذه الزاوية حاول بعض أعداء العرب أن ينفذوا إلى القول بأن العربي كان ضحل الخيال، مهزوز العاطفة، ضيق الأفق، مكنتز التفكير، غير قادر على الإبداع والخلق والابتكار (. . .) وإنما مرد ذلك كله هو أن ابن البادية وسليل الغطارفة وحفيد الأشاوس العرب كان دائماً - وما زال - يعتز بشخصيته ولا يتنازل عنها أبداً ولا يخلعها بأي حال من الأحوال مهما كان في حضرة الآلهة الأسطوريين" (٢)

ولاشك أن مثل هذه الآراء تسيء إلى الثقافة العربية أكثر مما تخدمها.

٥- أما الذين يقولون بوجود الأسطورة العربية (٥٥) فإن أغلبهم يدعي بأنها متميزة، وذات خصوصيات. لذلك لا يجب عقد مقارنة بينها وبين أساطير الشعوب الأخرى مادام هذا الأمر لا يخضع للشروط العلمية. وتجدر الإشارة هنا إلى أنه من غير المعقول أن يوجد في أساطير مختلف الشعوب ما يجعلها متشابهة ومتوحدة، وأن يوجد في أساطير العرب ما يجعلها متميزة ومختلفة. ومعنى ذلك أنه إن وجدت بالفعل أساطير عند العرب، فلا بد أن توجد بينها وبين أساطير باقي الشعوب نقط التقاء وتشابه.

لقد انطلقت في هذا المبحث من هذه الملاحظات، لأبين بأنني سأسلك طريقاً مخالفاً لطريق أصحاب تلك الآراء والدراسات. لن أبحث في الشعر الجاهلي عن مظاهر الميثولوجيا العربية، ولن آتي بحشد من العادات والتقاليد وأقول عنها إنها أساطير. ولن أبحث عن مبررات واهية لغياب الأسطورة العربية. وإنما سأحاول البحث - في المجتمع الجاهلي - عن وجود أو غياب الشروط التي تسمح عادة بنشأة الأساطير في مجتمع ما. وهذه الشروط، في نظري، هي:

١- وجود ديانة مافي هذا المجتمع، وذلك نظراً للارتباط الوثيق بين الدين والأسطورة.

٢- انفتاح هذا المجتمع على حضارات ومجتمعات أخرى، مما يسمح بهجرة الأساطير.

٣- قيام نظام في هذا المجتمع على أساس أعراف ونظم ومؤسسات وتقاليد وعادات، وذلك للارتباط الوثيق بين الأساطير وبين هذه المؤسسات والأعراف والتقاليد. فكثيراً ما تحكي الأساطير عن نشأتها وتطوراتها، وتحاول تفسيرها وتسويغ وجدوها.

أ - أما الدين في العصر الجاهلي، فإن الناس لم يكونوا على دين واحد، وإنما كانت لهم مذاهب شتى، وملل مختلفة: "منهم المؤمن بالله وبعد له وثوابه وعقابه ويوم مياعده، وهؤلاء هم الذين آمنوا ممن كان على دين المسيح عيسى بن مريم ودين موسى عليهما السلام من أهل الكتاب. ومنهم من آمن بالله لكنه أشرك بعبادته الأنصاب والأصنام زاعماً أنها تشفع له عند ربه وتقربه منه تعالى. فكانوا يحجون إليها ويقدمون لها القرابين والهدايا، ويؤدون عندها المناسك والمشاعر، وهؤلاء هم المشركون. ومنهم من عبد الملائكة على أنها بنات الله تشفع عنده، ومنهم من عبد الشيطان والأوثان والكواكب الخالصة من دون الله شأنهم في ذلك شأن غيرهم من كثير من أبناء الأمم السالفة كالهنود والفرس واليونان والرومان.

ومنهم أهل الدهر الذين اتفقوا في إنكارهم للنبوة وللرسالات، لكن بعضاً منهم آمن بالله منكرًا الحساب، والبعض الآخر أنكر الخالق ويوم الحساب على السواء ( . . . ) ومنهم الخنفاء الذين أهدوا عن طريق التفكير إلى أن لهذا الكون خالقاً، وأن ثمة حياة أخرى فيها يجازي الإنسان خيراً بخير، وشرّاً بشر<sup>(٣)</sup>

وهكذا عرفت شبه جزيرة العرب النصرانية، واليهودية، والوثنية، والحنيفية، والمجوسية. فمنها ما وجد في قلب الصحراء بعيداً عن الحضارة والمدن، ومنها ما وجد في المناطق الشمالية المحاذية لفارس وبيزنطة، ومنها ما وجد في المناطق الجنوبية على مقربة من الحبشة، وتجدر الإشارة إلى أن الديانات اليهودية والنصرانية والمجوسية، لم تنشأ في جزيرة العرب، وإنما وفدت إليها تحت قسوة الاضطهاد السياسي أو الديني. وإذا كان الباحثون يتفقون على أن الوثنية هي أيضاً وافدة على بلاد العرب، فإنهم يختلفون في بساطة هذه الوثنية وتعقيدها. فأحمد ديب شعبي يرى أنه "على العكس من الإغريق، كان العرب يدينون بوثنية أكثر بدائية، وثنية الحجر والصنم".<sup>(٤)</sup> كما أن محمد إبراهيم الفيومي يرى أن وثنية العرب "لا تخرج عن عبادة الحجر من غير شكل فني، أي من غير صورة يخلعها العربي على الحجر نحتاً أو تصويراً، وإنما يكتفي العربي من الحجر بعبادته وحسب".<sup>(٥)</sup> أما أنور الرفاعي فيرى أن الأخبار التي وصلتنا عن الوثنية الجاهلية تدل على أن هذه الوثنية "ليست بسيطة التركيب ولا قريبة المتناول. فما وصلنا منها يدل على أنها مرحلة راقية وأن كثيراً من قديمها قد بقي في متأخرها، وأن بعض أحوالها صيغ بالأفكار اليهودية أو الصابئة أو المسيحية، أو اتحد مع عقائد أجنبية"<sup>(٦)</sup>.

وقد حاول مجموعة من الباحثين العرب أن يثبتوا أن العرب عرفوا مختلف الأطوار الميثولوجية التي مر بها الفكر الإنساني عامة. حيث عرفوا الطور الحيوي، وفيه اعتقد العرب أن في كل شيء حياة، واعتقدوا في تأثير الأشجار والجبال. ثم

عرفوا الطور الطوطيمي في بعض مظاهره كتقديس الحيوان وعبادته، مع اختلاف غرض العبادة والتقديس. كما عرفوا الطور الوثني وتعدد الآلهة. <sup>(٧)</sup> إلى درجة قيل معها - حسب زعم بعضهم - أنها بلغت ثلاثمائة وستين صنماً في الكعبة، أي بعدد أيام السنة.

وقد أكد غوستاف لوبون <sup>(٨)</sup> أن العرب أخذوا عن الأمم المجاورة، التي كانوا يتصلون بها، كثيراً من آلهتها. وهكذا فالشرط الموضوعي الأول لوجود الأسطورة، وهو الدين، متوافر في شبه الجزيرة العربية. ولاشك أن الآلهة التي أخذها العرب عن الأمم المجاورة، لم تكن تفد إلى شبه الجزيرة وحدها كأصنام، وإنما كانت تفد معها أيضاً أساطيرها الخاصة بها.

٢- أما الشرط الثاني، وهو الانفتاح على الأمم والحضارات الأخرى، للسماح بهجرة الأساطير، فإن مجموعة من الدراسات حاولت أن تثبت أن العرب ظلوا منغلقيين على أنفسهم، خلال عهود طويلة، ولم يتصلوا بالحضارات والأمم الأخرى. فعلى الرغم من أنهم شيدوا في قلب جزيرتهم العريضة المدن والقصور والهيكل، فإنهم "لم يكونوا يشجعون الأجانب على المجيء إليها، ورؤيتها. وقد بقي هؤلاء الأقوام آلاف السنين يحيون حياتهم الخاصة بهم، محافظين على عاداتهم وأخلاقهم متمسكين بآرائهم" <sup>(٩)</sup>.

كما يظهر أن جزيرة العرب نجت من الغزو الأجنبي خلا ما أصاب حدودها الشمالية. وهكذا فإن "عظماء الفاتحين من مصريين وأغارقة ورومان وفرس وغيرهم ممن انتهبوا العالم، لم ينالوا شيئاً من جزيرة العرب التي أوصدت دونهم أبوابها." <sup>(١٠)</sup> في هذا الإطار لأدعي أن كل هذه الدراسات العربية والاستشراقية - التي تحدثت عن انغلاق العرب على أنفسهم - كانت خاطئة، وإنما أرى أن هذا الانغلاق لم يكن كلياً، مما كان يسمح بتسرب الكثير من الأشياء إلى شبه جزيرة العرب، ومن جملتها الأساطير، ولعل الملاحظات التالية تثبت ذلك:

أ - رأينا في الشرط السابق أن الديانات اليهودية والنصرانية والمجوسية والوثنية لم تنشأ في جزيرة العرب، وإنما وفدت إليها نتيجة الاضطهاد السياسي أو الديني ومن غير المعقول أن تفد هذه الديانات ولا تفد معها أساطير، علماً بأن لكل ديانة أساطيرها الخاصة، وأينما حلت هذه الديانة حلت معها أساطيرها.

ب - وجدت في سواحل جزيرة العرب قبل الإسلام مستوطنات يونانية نشأت في أماكن عدة على سواحل البحر الأحمر، وسواحل البحر العربي والخليج العربي، وبقي أصحاب تلك المستوطنات في مستوطناتهم فلم يعودوا إلى ديارهم، وصاروا عرباً مثل سائر العرب، يرجعون أنسابهم إلى أصول عربية على عرف العرب.<sup>(١١)</sup> ولاشك أن هؤلاء المستوطنين عندما قدموا إلى جزيرة العرب قد حملوا معهم - على غرار كل المستوطنين والمهاجرين - آلهتهم ولغتهم وثقافتهم وأساطيرهم.

ج - لقد كانت بلاد العرب تجلب عدداً كبيراً من الرقيق من الجنسين، تشتريهم من أسواق العراق والشام، وتوكل إليهم القيام بأعمال مختلفة، خصوصاً الأعمال التي تحتاج إلى خبرة ومهارة فنية ودراسة.<sup>(١٢)</sup> ولاشك أن هؤلاء الرقيق الوافدين إلى بلاد العرب قد حملوا معهم - في جملة ما حملوا - أساطيرهم.

د - كانت للعرب علاقة كبيرة مع أسواق الشام، والعراق وأسواق فينيقية وبابل، وقد سيطروا على التجارة مع الشرق الأقصى. وكانت في خزائهم غلات جزائر الهند، مما كان يضاهي خزائن البندقية إبان عظمتها.<sup>(١٣)</sup> ولاشك أن احتكاك العرب بكل هذه البلدان وأسواقها، بالإضافة إلى احتكاكهم بالفرس والروم، عن طريق الغساسنة والمناذرة، قد جعلهم يقفون على أحوال هذه الشعوب، ويأخذون عنها، ويتأثرون بها. وكما أكد ذلك غوستاف لوبون، فإنه "من الصعب أن نعثر في التاريخ على أمة ذات شأن كبير في التجارة من غير أن تكون متمدنة. وبما أن علاقات العرب التجارية العالمية استمرت ألفي سنة، وقد ورد ذكرها في التوراة،

فإننا نقول إن العرب ضربوا بسهم وافز في ميدان الحضارة. <sup>(١٤)</sup> وهكذا فإن الشرط الموضوعي الثاني لنشأة الأساطير قد تحقق هو الآخر في شبه جزيرة العرب، فإن ما تحقق من انفتاح العرب على الأمم والحضارات الأخرى، حتى وإن لم يكن كلياً، كان كافياً ليفسح الطريق أمام هجرة الأساطير.

٣- ضرورة قيام المجتمع على أساس من النظم والمؤسسات والأعراف والتقاليد. ومجتمع هذا هو حاله، لا بد أن توجد فيه الأساطير، لأن من بين أبرز الوظائف التي تلعبها الأسطورة، الحديث عن نشأة المؤسسات (الدينية والثقافية والاجتماعية والسياسية . . .) والأعراف والتقاليد، وكذا تسويغ وجودها، وشرح مكانتها في المجتمع. وفيما يخص المجتمع العربي الجاهلي، لا أعتقد أن أحداً يمكنه أن ينكر أنه كانت له - كباقي المجتمعات الإنسانية - مؤسساته وأعرافه وتقاليد ونظمه. صحيح أنني لا أوافق بعض الباحثين العرب الذين غالوا في أحكامهم، وفي تصورهم للأنظمة التي كانت سائدة في المجتمع الجاهلي، كما فعل حسين الحاج حسن حين قال: "والحقيقة أن المجتمع الجاهلي، مجتمع تسوده العدالة الإنسانية، وتحترم فيه حقوق الإنسان، وتقدر فيه الشخصية الإنسانية حق قدرها." <sup>(١٥)</sup>

ولكنني مع ذلك أقول بأن المجتمع الجاهلي كانت له نظم ومؤسساته وأعرافه. فقد كان مجتمعاً قائماً على الأسرة الأبوية وماتطلبه من طاعة. وكان مجتمعاً متخلفاً بالجبرية التي كانت وليدة البيئة الشاقة الضنينة، كما أنه عرف الشجاعة العمياء التي تدفع أصحابها إلى وأد بناتهم، وتقديم أبنائهم قرباناً للآلهة. لقد عرف المجتمع الجاهلي الزراعة على قلتها، وتربية المواشي على تنوعها، كما عرف بعض الحرف، ومارس التجارة. كان مجتمعاً قبلياً حيث تشكل كل قبيلة وحدة اجتماعية مستقلة، قائمة على التلاحم القبلي أو على العصبية. وقد عرفت الأسرة الجاهلية نظماً وتقاليد معينة تتعلق بالأب وأبنائه، وبالزوج وزوجاته، وبرب الأسرة وعبيده ومواليه. وكانت للعرب مواسم أدبية، وأماكن مقدسة يحجون



إليها، وكانت لهم عادات وتقاليد عند الفرح، والحزن، والولادة والموت، والجفاف، والإصابة بالمكروه<sup>(٥)</sup>

وإذا كانت الأساطير تتحدث عن نشأة المؤسسات والنظم والأعراف والتقاليد، وتشرحها وتوسّع وجودها وتعلله، فلا شك أنه وجد عند العرب ما يسوغ وجود مؤسساتهم وأعرافهم ونظمهم، وما يعللها، ويتحدث عن نشأتها، وعن دورها في المجتمع الجاهلي. وبذلك يتحقق في ذلك المجتمع؛ الشرط الموضوعي الثالث لنشأة الأساطير.

وإذا كانت هذه الشروط الثلاثة قد تحققت في المجتمع العربي الجاهلي، فما الذي يمنع إذن أن يكون لهذا المجتمع أساطيره؟ البعض<sup>(١٦)</sup> يرد ذلك إلى الظروف البيئية، حيث يرى أن العربي عاش في صحراء واسعة كل شيء فيها واضح. فلم يكن فيها ضباب، أو غابات، أو جبال تغذي الخيال، ومن ثم نشأ العربي قليل الأساطير، وهذا رأي، في نظري، لا يقوم على أي أساس، فإذا كان العربي قد عاش في صحراء شاسعة من الرمال، فإن قبائل الإسكيمو عاشت - وتعيش - هي الأخرى في صحراء شاسعة من الجليد، ليس فيها غابات ولا جبال ولا وديان تغذي الخيال، ومع ذلك فلها أساطيرها. والبعض الآخر<sup>(١٧)</sup> يسوغ غياب الأسطورة العربية بضعف قابلية العقلية العربية لخلق الأساطير، وذلك لأن الخيال العربي، خيال تصويري، وليس خيالا إبداعياً. وفي نظري، هذا الرأي لا يقوم، أيضاً، على أي أساس، لأن عقليات كل القبائل والشعوب والحضارات قابلة لتوليد الأسطورة. فإذا استثنينا اليونان، والفرعنة، والرومان، والآشوريين، والبابليين، وبعض الأمم الأخرى التي وصلت إلى درجة رفيعة من الحضارة، وأبانت عن عقلية خلاقة في عدة مجالات إبداعية، فإن مجموعة كبيرة من الشعوب والقبائل والعشائر، لم تصل إلى هذه الدرجة من الحضارة، ولم تكن لديها نفس هذه العقلية الإبداعية، ومع ذلك كانت لها أساطيرها. فلو نظرنا إلى الهنود الحمر السكان الأصليين للقارة

الأمريكية، وإلى السكان الأصليين لقارة استراليا، وإلى القبائل التي تسكن أدغال الأمازون، وإلى القبائل التي تسكن غابات غينيا الجديدة، وغيرهم كثير، لوجدنا أن أغلب هذه المجتمعات والشعوب والقبائل، أقل تحضراً من العرب، ومع ذلك كانت لهم أساطيرهم، فلماذا يكون لكل القبائل، والعشائر، والمجتمعات الإنسانية أساطيرها، ولا يكون للعرب أساطيرهم؟

لاشك أننا إذا أسقطنا من حسابنا التسويغين السابقين، وتأكدنا من تحقق بعض الشروط الموضوعية التي تسمح بنشأة الأساطير، أمكننا القول بأن العرب كانت لهم أيضاً أساطيرهم. صحيح أن ما بين أيدينا من النماذج قليل جداً، ولكن القلة لا تعني الغياب، وإنما تعني، بكل تأكيد، الوجود. ففي التراث العربي هنالك بعض الحكايات التي يمكن أن نطلق عليها مصطلح (أسطورة)، بالمفهوم الأنثروبولوجي الحديث، حيث إنها حكايات قدسية، وقعت في بداية الزمن، وتسعى إلى وضع نظام أولي للعالم، وللإنسان وللأشياء، كما أنها حكايات خلق، بالإضافة إلى أنها تتحدث عن أصل بعض الظواهر والمؤسسات. بل أكثر من ذلك، يمكن تصنيفها - على قلتها - حسب التقسيم الذي قام به (ميرسيا إلياد) Mircéa Eliade للأساطير. حيث قسمها إلى أساطير كونية (Mythes Cosmogoniques) وأساطير الأصل (Mythes d'origine) (\*) ولعل هذا يتأكد من خلال النماذج التالية:

### ١- أساطير كونية:

■ أسطورة عن خلق الكون: " قال: إن الله عز وجل كان عرشه على الماء، ولم يخلق شيئاً مما خلق قبل الماء. فلما أراد أن يخلق الخلق أخرج من الماء دخاناً، فارتفع فوق الماء فسماه عليه، فسماه سماء. ثم أبيض الماء فجعله أرضاً واحدة، ثم فتقها فجعلها سبع أرضين في يومين، يوم الأحد ويوم الإثنين، فخلق الأرض على حوت، والحوت النون الذي ذكره الله تعالى في القرآن في قوله ﴿ن وَالْقَلَمِ﴾،

والحوت في الماء، والماء على ظهر صفاة، والصفاءة على ظهر ملك، والملك على الصخرة، والصخرة في الريح، وهي الصخرة التي ذكرها لقمان، ليست في السماء ولا في الأرض، فتحرك الحوت فاضطربت وتزلزلت الأرض، فأرسي عليها الجبال فقرت. فالجبال تفخر على الأرض. (. . .) وكل يوم من هذه الأيام الستة التي خلق الله فيها السماء والأرض كآلف سنة. <sup>(١٨)</sup>

■ **أسطورة عن خلق الشمس والقمر:** "فإنهما على عجلتين، لكل عجلة ثلاثمائة وستون عروة، يجرها بعددها من الملائكة وأنهما يسقطان عن العجلتين فيغوصان في بحر بين السماء والأرض، فذلك كسوفهما، ثم إن الملائكة يخرجونهما فذلك تجليهما من الكسوف." <sup>(١٩)</sup>

■ **أسطورة عن خلق الكون أيضاً:** يذكر الثعلبي أنه قبل خلق السماوات والأرض كانت هناك "جوهرة خضراء، حجمها أضعاف السماوات والأرض. نظر الله إليها نظرة هيبية فصارت ماء، ثم نظر إلى الماء فغلى وارتفع منه دخان وزبد وبخار (. . .) وخلق من ذلك الدخان السماء، ومن ذلك الزبد الأرض، وأول ما ظهر من الأرض على وجه الماء مكة. "ثم دحا الله الأرض وجعلها في سبع طبقات، وكلف ملكاً نفذ إلى قعرها بحملها وضبطها، وجعله يستقر فوق ثور له سبعون ألف قرن وأربعون ألف قائمة . . . وكان الثور مستقراً على صخرة خضراء فردسية، والصخرة على حوت (نون، لوتيا) والحوت على البحر، والبحر على متن الريح، والريح على القدرة. . . " ثم يضيف الثعلبي كيف وسوس إبليس للحوت كي يلقي عنه حملة الثقيل، وكيف هم لوتيا أن يستجيب له، لولا مشيئة الله التي قضت أن تدخل دابة في منخر الحوت لتنفذ إلى دماغه وتعذبه "حتى عج إلى الله منها، فأشفق الله عليه، وأذن لها بالخروج، ومنذ ذلك الحين والحوت ينظر إلى الدابة، وهي تنظر إليه، إن هم بشيء مما وسوس إليه الشيطان، عادت. : <sup>(٢٠)</sup>

## ٢- أساطير الأضل:

■ أسطورة خلق آدم: " فلما أراد الله أن يخلق آدم، أمر جبريل أن يأتيه بطين من الأرض، فقالت الأرض: أعود بالله منك أن تنقص مني وتشيني، فرجع ولم يأخذ منها شيئاً، وقال: يارب إنها عاذت فأعدتها. فبعث ميكائيل فاستعادت منه، فأعادها فرجع، وقال مثل جبريل. فبعث إليها ملك الموت، فاستعادت منه. ، فقال: أنا أعود بالله أن أرجع ولم أنفذ أمر ربي. فأخذ من وجه الأرض، فخلطه ولم يأخذ من مكان واحد. وأخذ من تربة حمراء، وبيضاء، وسوداء، وطينا لازبا، فلذلك خرج بنو آدم مختلفين. " (٢١)

■ أسطورة أصل كوكب الزهرة: لما وقع الناس من بعد آدم في الضلال، شرعت الملائكة تطعن في أعمالهم، فأراد الله أن يتلي الملائكة أنفسهم، فأمرهم باختيار ملكين من أعظم الملائكة علماً وزهداً وديانة. فاختروا هاروت وماروت. وأهبطا إلى الأرض بعد أن ركبت بهما شهوات الإنس، وأمر أن يعبد الله ولا يشركا به أحداً، ونهيا عن قتل النفس والزنا وشرب الخمر، وغير ذلك من المعصيات. وفي الأرض عرضت لهما امرأة - وهي الزهرة - جميلة كالزهرة بين الكواكب. فغلبت عليهما الشهوة، فأقبلا عليها، وراوداها عن نفسها فأبت إلا أن يكونا على أمرها ودينها، وأخرجت لهما صنما يعبدانه ويسجدان له، فامتنعا. وصبرا ردحا، ثم أتياها وراوداها عن نفسها، فأبت ثانية واشترطت عليهما إحدى ثلاث:

إما عبادة الصنم، أو قتل النفس، أو شرب الخمر. فقالا كل ذلك لا ينبغي، ثم احتدمت بهما الشهوة فأثرا أهون المطالب وهو شرب الخمر. فسقتهما حتى إذا أخذت الخمر منهنما وقعا بالزهرة، وهنا يمر بهما إنسان فيخشيان الفضيحة فيقتلانه. ويشآن الصعود إلى السما بعد أن عرفا وقوعهما في الخطيئة فلا يستطيعان، ويكشف الغطاء بينهما وبين أهل السماء. فتنظر الملائكة إلى ماوقعا فيه

من الذنب، فيعجبون كل العجب ويأخذون بالاستغفار لمن في الأرض من البشر. ويروى أنها طلبت منهما تعليمها الذي يصعدان به إلى السماء، فعلماهما وعرجت به إلى السماء، وهناك نسيت ماتنزل به، فبقيت مكانها، وجعلها الله ذلك الكوكب الجميل. (٢٢)

■ أسطورة أصل الآلهة ود، وسواع، ويغوث، ويعوق، ونسر: " كان ود وسواع ويغوث ويعوق ونسر قوما صالحين، ماتوا في شهر، فجزع عليهم ذو أقرابهم، فقال رجل من بني قاييل، يا قوم هل لكم أن أعمل لكم خمسة أصناف على صورهم، غير أنني لا أقدر أن أجعل فيها أرواحا؟ قالوا: نعم، فنحت لهم خمسة أصناف على صورهم، ونصبها لهم، فكان الرجل يأتي أخاه، وعمه، وابن عمه فيعظمه ويسعى حوله حتى ذهب ذلك في القرن الأول... ثم جاء قرن آخر فعظموهم أكثر من تعظيم القرن الأول. ثم جاء من بعدهم القرن الثالث، فقالوا: ما عظم أولونا هؤلاء إلا وهم يرجون شفاعتهم عند الله، فعبدوهم، وعظم أمرهم. (٢٣)

■ أسطورة أصل تسمية الجبال الثلاثة: أجا، وسلمى والعوجاء:

" هناك ثلاثة أجيل: أجا وسلمى والعوجاء. وذلك أن أجا اسم رجل تعشق سلمى وجمعتهما العوجاء. فهرب أجا بسلمى وذهبت معهما العوجاء، فيتبعهم بعل سلمى، فأدركهم وقتلهم، وصلب أجا على أحد الأجيل، فسمي أجا، وصلب سلمى على الجبل الآخر، فسمي بها، وصلب العوجاء على الثالث، فسمي باسمها. (٢٤)

■ أسطورة تعلق الوضعية الفلكية لكل من الثريا والدبران والعيوق: " أراد القمر أن يزوح الدبران من الثريا حينما خطبها، فأبت عليه، وولت عنه، وقالت للقمر: ما أصنع بهذا السبروت الذي لامال له؟ فجمع الدبران قلاصه يتمول بها، فهو يتبعها حيث توجهت، يسوق صداقها قدامه. غير أن العيوق عاق الدبران عن لقاء الثريا، فسمي بذلك. (٢٥)

■ أسطورة أصل الكوكب سهيل: "سهيل كوكب لا يرى بخراسان ويرى بالعراق. قال الليث: بلغنا أن سهيلاً كان عشاراً على طريق اليمن ظلوماً، فمسخه الله كوكباً." (٢٦)

هذه بعض النماذج الأسطورية الموجودة في التراث العربي وبالرغم من أن الأساطير التي تم العثور عليها حتى الآن في التراث العربي قليلة، إلا أنها مع ذلك تستجيب، في عدد من جوانبها، للمفهوم الأنثروبولوجي الحديث. فهي حكايات - وهذه نقطة أساسية، لأنه على مجموعة من الدارسين العرب أن يتبهاوا إلى أن ماكل ماليس حكاية أسطورة - إضافة إلى أنها تتحدث عن خلق الكون، أو خلق جزء منه. كما أنها تحكي عن أصل بعض الأشياء، كبعض الكواكب والجبال والأصنام. ولأنها تتحدث عن الخلق أو الأصل، فمعنى ذلك أنها وقعت في بداية الزمن. ولأن الله موجود في أغلبها، حيث يعاقب ويخلق ويمسخ، فمعنى ذلك أنها قدسية، فإن هذا ما يخلق بينها وبين أساطير الشعوب والحضارات الأخرى نقط التقاء وتشابه. لذلك أعتقد إنه أصبح لزاماً على الدراسات العربية، التي تهتم بالأساطير العربية، أن تأخذ اتجاهاً جديداً. بناء على الملاحظات التالية:

١- إذا كنا نبحث في الأسطورة العربية، فلا ينبغي أن يكون ذلك فقط من أجل الرد على الدراسات الاستشراقية والغربية التي ترى أن التراث العربي لا يشمل على أساطير. وإنما ينبغي أن يكون ذلك من أجل معرفة تراثنا. ومعرفة من نحن من خلال هذا التراث. ينبغي أولاً أن نقنع أنفسنا بوجود هذه الأساطير، قبل أن نقنع الآخر، فمحاولة إقناع الآخر قد تجعلنا نتعد عن الموضوعية، ونسقط في الذاتية، ونحاول بالتالي أن نغالط أنفسنا ونغالط هذا الآخر. لكن يجب أن نعلم أنه حتى وإن أفلحنا في ذلك، فإننا لن نفلح في مغالطة التاريخ.

٢- عوض أن نأتي بكل شيء، وبأي شيء وندعي أنه أساطير، علينا أن ننكب على دراسة هذه الأساطير القليلة الموجودة في التراث العربي، ونسبها عن

سبب قلتها: أهذا كل ما أنتجته العقلية العربية؟ فإذا كان الأمر كذلك، فلماذا " أم أن هذه البقلة تعود إلى أننا لم نبحث في المكان المناسب، وبالشكل المناسب عن بقية ما أنتجته العقلية العربية من أساطير؟

٣- يجب أن تتغير نظرنا إلى الأسطورة، بحيث نترك جانباً المفهوم المعجمي - القائم على أساس أن الأساطير أباطيل، وأكاذيب - ونضع نصب أعيننا ما وصلت إليه مختلف العلوم الإنسانية فيما يتعلق بالأسطورة وبقيمتها، ومكانتها ودورها في المجتمع، وفي التعبير عن آماله وطموحاته وآلامه ومآسيه، ورغبته في تحقيق النظام والاستقرار. فإذا استطعنا أن نؤمن بهذا المفهوم، فلا شك أنه سيصبح من السهل علينا أن نطلق مصطلح (أسطورة) على بعض الحكايات العربية التي لم تكن نجرؤ على إدخالها في إطار الأسطورة خوفاً من أن تتهم بالمس بالمقدسات أو بتزوير التاريخ.

### الهوامش

(\*) - انظر على سبيل المثال: عبدالمالك مرتاض: الميثولوجيا عند العرب - دراسة لمجموعة من الأساطير والمعتقدات العربية القديمة - المؤسسة الوطنية للكتاب - الجزائر - الدار التونسية للنشر - ١٩٨٩ م. وانظر كذلك:

Joseph Chelhod: Les Structures du Sacré chez les abres- Islam d'hier et d'aujourd'hui  
- Maisonneuve et Larose - Paris - 1986.

١- محمود السيد حسن مصطفى: الإعجاز اللغوي في القصة القرآنية - مؤسسة شباب الجامعة - الإسكندرية - الطبعة الأولى - ١٩٨١، ص: ١٩.

٢- السيد عبدالحافظ عبدربه: بحوث في قصص القرآن - دار الكتاب اللبناني - بيروت - الطبعة الأولى - ١٩٧٢ - ص: ٣٣-٣٤.

(\*) انظر على سبيل المثال: حسين الحاج: الأسطورة عند العرب في الجاهلية - المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت - ط ١ - ١٩٨٨.

وانظر كذلك: أنور أبووسليم: دراسات في الشعر الجاهلي - جامعة مؤتة - دار الجيل - بيروت - دار عمار - عمان - ط ١ - ١٩٨٧.

- ٣- يحيى شامي: الشرك الجاهلي وآلهة العرب المعبودة قبل الإسلام، دار الفكر اللبناني - بيروت - الطبعة الأولى - ١٩٨٦، ص: ١٧.
- ٤- أحمد ديب شعبو: سفر التكوين في أساطير الإغريق وقدماء العرب - الفكر العربي المعاصر - عدد ٥٣/٥٢ - مايو - يونيو - ١٩٨٨ - مركز الإنماء القومي - بيروت / باريس - ص ٥١.
- ٥- محمد إبراهيم الفيومي: في الفكر الديني الجاهلي - دار المعارف - القاهرة - الطبعة الثالثة ١٩٨٢، ص: ٧.
- ٦- أنور الرفاعي - نقلاً عن محمد إبراهيم الفيومي - المرجع السابق، ص: ٢٦٤.
- ٧- انظر على سبيل المثال محمد عبدالمعبد خان: الأساطير واخرافات عند العرب - سلسلة العلوم الاجتماعية - دار الحداثة - بيروت الطبعة الثانية ١٩٨٠، ص: ٤٥ وما بعدها.
- ٨- غوستاف لوبون: حضارة العرب - نقله إلى العربية عادل زعير طبع بدار إحياء الكتب العربية - القاهرة - الطبعة الثالثة ١٩٥٦، ص: ٩٨.
- ٩- ول ديورانت: قصة الحضارة - ترجمة محمد بدران - جامعة الدول العربية - الطبعة الثالثة - ١٩٦١، ج ٢، ص: ٣٠٩-٣١٠.
- ١٠- غوستاف لوبون: حضارة العرب، ص: ٩٣.
- ١١- جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام - دار العلم للملايين - بيروت - ١٩٦٨، ج ٨، ص: ٧٠١.
- ١٢- جواد علي: المرجع نفسه، ج ٨/ ص: ٧٠٢-٧٠٣.
- ١٣- ول ديورانت: قصة الحضارة، ج ٢/ ص: ٣٠٩-٣١٠.
- ١٤- غوستاف لوبون: حضارة العرب، ص: ٩٥.
- ١٥- حسين الحاج حسن: الأسطورة عند العرب في الجاهلية، ص: ١٠٣.
- (\*)- للاطلاع أكثر على نظم وأعراف ومؤسسات المجتمع الجاهلي، انظر على سبيل المثال: + برهان الدين دلو: جزيرة العرب قبل الإسلام (التاريخ الاقتصادي - الاجتماعي - الثقافي والسياسي) دار الفارابي - بيروت - الطبعة الأولى ١٩٨٩.
- + جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام - دار العلم للملايين - بيروت - ١٩٦٨.
- + محمود شكري الألوسي: بلوغ الآرب في معرفة أحوال العرب - عني بشرحه وتصحيحه وضبطه محمد بهجة الأثري - دار الكتب العلمية - بيروت - الطبعة الثانية - بدون تاريخ.
- ١٦- انظر على سبيل المثال: سير شارلز ليال: مظاهر الوصف في الشعر الجاهلي - نقلاً عن عبدالفتاح محمد أحمد: المنهج الأسطوري في تفسير الشعر الجاهلي - دراسة نقدية - دار المناهل، بيروت الطبعة الأولى، ص ٩٨.
- ١٧- انظر على سبيل المثال: محمد عبدالمعبد خان: الأساطير واخرافات عند العرب، ص: ٤٧.



(\*) يرى ميرسيا إلياد أن كل أسطورة تحكي كيف جاء شيء ما إلى الوجود: العالم أو الإنسان، أو نوع من الحياة، أو مؤسسة اجتماعية . . . إلخ وكل ظهور جديد يفترض وجود العالم، لذلك فإن خلق العالم سابق على كل خلق آخر. ولذلك فإن (الأساطير الكونية) تتمتع بأسبقية خاصة كما أن (الأسطورة الكونية) تصلح كنموذج لكل أساطير الأصل: انظر:

Mircea Eliad: *Aspects du mythe*: collection Fo;io -essais Gallimard - paris, 1989.

- ١٨- ابن الأثير: الكامل في التاريخ - تحقيق أبي الفداء عبدالله القاضي - دار الكتب العلمية - بيروت، الطبعة الأولى - ١٩٨٧، المجلد الأول - ماقبل الهجرة، ص: ٢٠.
- ١٩- ابن الأثير: المرجع نفسه ص: ٢٢.
- ٢٠- أبو إسحاق الثعلبي: قصص الأنبياء المسمى عرائس المجالس. القاهرة - ١٩٧٣، ص: ٤-٥.
- ٢١- ابن الأثير، الكامل في التاريخ، المجلد الأول، ص: ٢٦.
- ٢٢- الطبري: جامع البيان عن تأويل أي القرآن - دار الفكر - بيروت - ١٩٤٨، ج ١، ص: ٣٤٣-٣٤٦ بتصرف.
- ٢٣- ابن الكلبي: كتاب الأصنام - تحقيق أحمد زكي - مطبعة دار الكتب المصرية - القاهرة - ١٣٤٣هـ ص: ٥١-٥٢.
- ٢٤- ابن منظور: لسان العرب - تحقيق: عبدالله علي الكبير - محمد أحمد حسب الله، هاشم محمد الشاذلي - دار المعارف - القاهرة - المجلد ١، ص: ٣٠.
- ٢٥- ابن منظور: لسان العرب، المجلد ٢، ص: ١٣٢٠.
- ٢٦- المرجع نفسه، المجلد ٣، ص: ٢١٣٥.

# تقويم تجربة النقل الجماعي لخدمة النقل المدرسي للطالبات في شمال مدينة الرياض (\*)

د. محمد سعد المقرني      د. عامر ناصر المطير      د. رشود محمد الخريف  
كلية الملك عبدالعزيز الحربية      جامعة الملك سعود      جامعة الملك سعود

مقدمة: نظراً لتراجع مستوى الخدمات التي يقدمها النقل المدرسي وخاصة في المدن، والذي تزامن مع التزايد المطرد في أعداد الطلبة والطالبات، فقد أدى ذلك إلى تفاقم مشكلة النقل المدرسي عاماً بعد آخر. لذلك رأت الرئاسة العامة لتعليم البنات ضرورة اتخاذ إجراءات سريعة من أجل وقف استمرار هذه المشكلة.

ونتيجة للاتصالات الدائرة بين الرئاسة العامة لتعليم البنات والشركة السعودية للنقل الجماعي منذ عام ١٤٠٠هـ، فقد تم الاتفاق بين الرئاسة والشركة على أن تتولى هذه الشركة مهمة نقل طالبات المدارس التابعة للرئاسة الواقعة بشمال مدينة الرياض. وقد بدأت الخدمة بتاريخ ٣٠/١٠/١٤١١هـ، وتبلغ قيمة العقد ٢٥٥ ريالاً لكل حافلة يومياً، بالإضافة إلى ٨٠ ريالاً للرد الإضافي.

وحسب العقد المبرم بين الشركة، والرئاسة تم تسيير ٥٩ حافلة، بواقع مقعد لكل طالبة، لخدمة ٢٤ مدرسة ومجمعاً كانت تخدمها ٢٨ حافلة فقط تابعة للرئاسة

العامّة لتعليم البنات، وقد تمّ تحويل جميع حافلات الرئاسة لخدمة مدارس أخرى في مدينة الرياض مباشرة بعد بدء خدمة النقل الجماعي. وبين الجدول رقم (١) توزيع تلك الحافلات قبل بدء خدمة النقل الجماعي في شمال الرياض وبعده. ومن هذا الجدول يتضح أن عدد الحافلات المخصصة لنقل الطالبات قد تضاعف في المدارس التي تمثلها خدمة النقل الجماعي لشمال مدينة الرياض.

وقد ترتب على ذلك زيادة كبيرة في أعداد الحافلات لمعظم مدارس التجربة، فعلى سبيل المثال، كان مجمع مدارس الثانوية الخامسة والثلاثين والمتوسطة الرابعة والخمسين في حي الملك فهد يخدم عن طريق حافلتين فقط قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي، وبعد التطبيق ارتفع عدد الحافلات المخصصة لهذا المجمع إلى ست حافلات. بالإضافة إلى ذلك فقد امتدت خدمة النقل المدرسي إلى مدارس لم تكن مخدومة من قبل كالمدرسة الابتدائية المائة والواحد والثلاثين والابتدائية التاسعة عشرة.

وقد استمرت الشركة في تقديم خدمة النقل حتى نهاية الفصل الدراسي الثاني ولمدة ٤٩ يوماً دراسياً. وتجدر الإشارة إلى أنه تم تجديد هذا العقد مع الشركة للأعوام الدراسية اللاحقة.

#### هدف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تقويم خدمة النقل المدرسي التي تقدمها الشركة السعودية للنقل الجماعي في بعض الأحياء الشمالية بمدينة الرياض، ومعرفة مدى تأثير هذه التجربة على تحوّل الطالبات إلى النقل المدرسي من وسائل النقل الأخرى، وكذلك معرفة العوامل التي أدت إلى هذا التحول، وخصائص الطالبات المتحوّلات. كما سيتم التعرف على وجهة نظر الطالبات وأولياء أمورهن بالنسبة لهذه الخدمة.

جدول رقم (١)

توزيع حافلات النقل المدرسي في شمال الرياض قبل خدمة النقل الجماعي وبعبه

| اسم المدرسة      | موقع المدرسة            | عدد الطالبات | عدد الحافلات قبل دخول الخدمة | عدد الحافلات بعد دخول الخدمة |
|------------------|-------------------------|--------------|------------------------------|------------------------------|
| ث ١٢م، ١٨م، ب ٧٤ | العليا                  | ٨٢٢          | ٢                            | ٣                            |
| م ٣٣، ث ٣٦       | السليمانية              | ٥٠٦          | ٢                            | ٣                            |
| م ٤٤م، ١٢م       | الورود                  | ٥٥٩          | ٢                            | ٤                            |
| ث ٢٥             | الورود                  | ٦١٣          | ١                            | ٢                            |
| ث ٣٥، م ٥٤       | حي الملك فهد            | ١٠٢٨         | ٢                            | ٦                            |
| ث ٤٥             | حي المصيف               | ٣٤٠          | ١                            | ٣                            |
| م ٦٠             | حي المصيف               | ٣٠٢          | ١                            | ١                            |
| م ٩١             | المصيف                  | ٢٧٥          | ١                            | ٢                            |
| ث ٣٤، م ٦٤       | خزينقة                  | ٧٠٧          | ٢                            | ٤                            |
| ث ٢٠، م ٤٢       | العليا                  | ٦٤٨          | ١                            | ٢                            |
| ب ٥١             | السليمانية              | ٣١٥          | ١                            | ٢                            |
| ب ١٧٤            | العليا - منطقة العقارية | ٣٤٩          | ١                            | ٢                            |
| ب ١١٤            | الورود                  | ٧٤٨          | ١                            | ٣                            |
| ب ١٣٠            | حي الملك فهد            | ٥٦١          | ١                            | ٢                            |
| ب ١٥٩            | حي الملك فهد            | ٤١١          | ١                            | ٢                            |
| ب ١٧٣            | المرسلات                | ٣٢٠          | ١                            | ٣                            |
| ب ٢٢١            | المصيف                  | ٣١٩          | ١                            | ١                            |
| ب ١٨٦            | المصيف                  | ٦٤٥          | ١                            | ٢                            |
| ب ١٥٨            | المصيف                  | ٥٣٩          | ١                            | ٢                            |
| ب ٤٠             | خزينقة                  | ٧٠٩          | ٢                            | ٤                            |
| ب ٢٧             | حي صلاح الدين           | ١٨٨          | ١                            | ٢                            |
| ب ١١٣            | العليا                  | ٤٣٠          | ١                            | ٢                            |
| ب ١٣١            | خزينقة                  | ٢٣٤          | ١                            | ١                            |
| ب ١٩             | حي الملك فهد            |              |                              | ١                            |
| المجموع          |                         | ٢١٦          | ٢٨                           | ٥٩                           |

المصدر: الرئاسة العامة لتعليم البنات، إدارة التعليم بالرياض - قسم الحركة - ١٤١٢ هـ

وقد تم إعداد استبانة خاصة لهذا الغرض وزعت عشوائياً على ١٢٠٠ طالبة في ١٢ مدرسة اختيرت عشوائياً من بين المدارس التي شملتها خدمة النقل الجماعي بواقع أربع مدارس من كل مرحلة تعليمية . وقد بلغ عدد الاستبانات العائدة ٧٦٢ استبانة . وقد تمت عملية التوزيع في نهاية الفصل الدراسي لعام ١٤١١ هـ .

### وسائل انتقال الطالبات قبل تطبيق تجربة النقل الجماعي وبعده

لقد أوضحت نتائج تحليل البيانات، أن هناك بعض الإقبال على النقل المدرسي، جاء من وسائل الانتقال الأخرى بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي، لما وافق ذلك من تحسن نسبي في مستوى خدمة النقل المدرسي على النحو الذي ذكر آنفاً. إلا أن مقدار هذا الإقبال في الظهيرة أي عند العودة من المدارس أكبر منه في الصباح عند الذهاب إليها. ولتوضيح ذلك فقد تم تصنيف الطالبات حسب وسيلة الانتقال المستخدمة للذهاب إلى المدارس وعند العودة منها.

ففي الصباح تشير المعلومات التي تم الحصول عليها إلى أن الطالبات يذهبن إلى المدارس على النحو الموضح في الجدول رقم (٢)، والشكل رقم (١): مما يعني أن هناك زيادة في الإقبال على النقل المدرسي. وبالتالي فإن هناك ارتفاعاً في نسبة إسهامه في نقل الطالبات. إذ ارتفعت هذه النسبة من حوالي ٢٣٪ قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي إلى حوالي ٢٩٪ بعد تطبيقها.

وفي المقابل انخفضت نسبة استخدام الوسائل الأخرى، حيث انخفضت نسبة استخدام النقل الخاص من ٦٨,٥٪ من الطالبات قبل تطبيق الخدمة إلى حوالي ٦٥٪ بعد تطبيقها. كما انخفضت نسبة الطالبات اللواتي كن يذهبن مشياً على الأقدام من ٨٪ إلى ٦٪ تقريباً بعد تطبيق الخدمة.

أما عند العودة من المدارس فإن الطالبات ينتقلن إلى المنازل على النحو الموضح في الجدول رقم (٣) والشكل رقم (٢). ويبدو من ذلك أن نسبة إسهام النقل المدرسي في نقل الطالبات عند العودة من المدارس أعلى بكثير مما هو عليه عند

الذهاب إليها. حيث كان يسهم النقل المدرسي بنقل حوالي ٤٠٪ من الطالبات قبل تطبيق الخدمة، ولكن بعد التطبيق ارتفعت هذه النسبة إلى حوالي ٤٩٪ وفي المقابل انخفضت نسبة استخدام النقل الخاص إلى ٤٥٪، والمشى إلى ٦٪ تقريباً.

وهنا يمكن القول بأن هذا التحول إلى استخدام النقل المدرسي قد يعود إلى التحسن في خدمات النقل المدرسي الذي أدى إلى زيادة الإقبال على هذا المرفق. وهذا يقود إلى الاعتقاد بأن تحسين خدمات النقل المدرسي سيؤدي إلى مزيد من الإقبال عليه. كما أن إسهام النقل المدرسي بنقل حوالي ٤٩٪ من الطالبات، يعكس أهمية دوره في خدمة التعليم وخدمة المجتمع.

#### التحول بين وسائل الانتقال المختلفة بعد تطبيق تجربة النقل الجماعي:

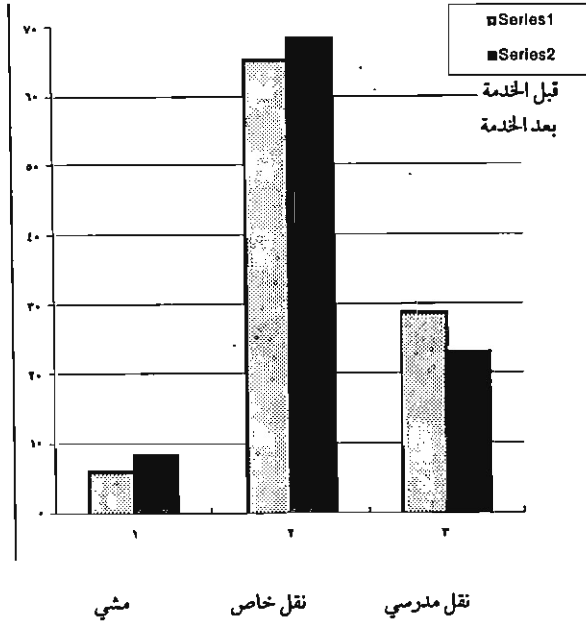
يقصد بالتحول تغيير الطالبة لوسيلة الانتقال التي تستخدمها للانتقال بين المنزل والمدرسة، والتحول الذي تدور حوله الدراسة ليس ذلك التحول العادي الذي يحدث بسبب تغير ظروف الطالبة أو ظروف أسرتها الاقتصادية والاجتماعية والسكنية.

جدول رقم (٢): وسائل النقل المستخدمة في الذهاب إلى المدرسة قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده ومقدار التحول.

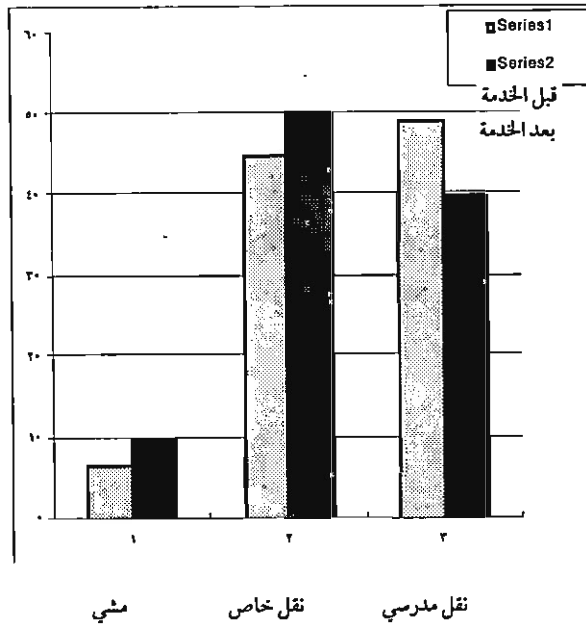
| وسيلة الانتقال | نسبة الطالبات قبل الخدمة | نسبة الطالبات بعد الخدمة |
|----------------|--------------------------|--------------------------|
| مشى            | ٨,٤ ٪                    | ٦ ٪                      |
| نقل خاص        | ٦٨,٥ ٪                   | ٦٥,٤ ٪                   |
| نقل مدرسي      | ٢٣,١ ٪                   | ٢٨,٧ ٪                   |
| المجموع        | ١٠٠ ٪                    | ١٠٠ ٪                    |

المصدر: استخلصت هذه البيانات من عينة الدراسة والتي تم جمعها خلال المسح الميداني للدراسة عام ١٤١١هـ.

تقوم بحجرة النقل الجماعي للطالبات في شمال مدينة الرياض



شكل رقم (١): نسب الطالبات المستخدمات لوسائل الذهاب إلى المدرسة قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده



شكل رقم (٢): نسب الطالبات المستخدمات لوسائل العودة إلى المنزل قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده.

جدول رقم (٣): وسائل النقل المستخدمة في العودة من المدرسة قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده ومقدار التحول.

| وسيلة الانتقال | نسبة الطالبات قبل الخدمة | نسبة الطالبات بعد الخدمة |
|----------------|--------------------------|--------------------------|
| مشي            | ٪١٠                      | ٪٦,٤                     |
| نقل خاص        | ٪٥٠,١                    | ٪٤٤,٧                    |
| نقل مدرسي      | ٪٣٩,٩                    | ٪٤٨,٩                    |
| المجموع        | ٪١٠٠                     | ٪١٠٠                     |

المصدر: استخلصت هذه البيانات من عينة الدراسة والتي تم جمعها خلال المسح الميداني للدراسة عام ١٤١١هـ

وإنما هو ذلك التحول الناتج عن تغيير بعض الطالبات لوسيلة الانتقال بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي، حيث أدى التحسن النسبي الذي طرأ على خدمات النقل المدرسي إلى زيادة الإقبال عليه مما جعل مقدار التحول من وسائل الانتقال الأخرى أكثر من التحول المعاكس. ويوضح الجدول رقم (٤) أعداد ونسب الطالبات المنقولات والمتجولات بين وسائل الانتقال المختلفة. ويمكن استخلاص بعض النتائج المتعلقة بالذهاب إلى المدارس والعودة منها

#### ١- الذهاب إلى المدرسة:

(أ) بلغ عدد الطالبات المتحولات من المشي إلى النقل المدرسي ١٢ طالبة، وفي الوقت نفسه تحولت طالبة واحدة من النقل المدرسي إلى المشي. أي أن ٪٢٠ من الطالبات اللاتي كن يمشين أصبحن يستخدمن النقل المدرسي.

(ب) بلغ عدد الطالبات اللاتي كن يعتمدن على النقل الخاص للذهاب إلى المدرسة وأصبحن يستخدمن النقل المدرسي ٣٧ طالبة أي أن حوالي ٪٨ من



الطالبات اللاتي كن يستخدمن النقل الخاص تحولن إلى النقل المدرسي . وفي الوقت نفسه تحول عشر طالبات أي ٢٠٪ من الطالبات اللاتي كن يستخدمن النقل المدرسي تحولن إلى النقل الخاص .

(ج) بلغ مجموع الطالبات المتحولات إلى النقل المدرسي من وسائل الانتقال الأخرى ٤٩ طالبة، بينما في المقابل تحولت منه إلى الوسائل الأخرى إحدى عشرة طالبة . وبذلك تكون نسبة زيادة استخدام النقل المدرسي حوالي ٢٣٪ بعد تطبيق الخدمة .

(د) ارتفع عدد الطالبات اللاتي يستخدمن النقل المدرسي من ١٦٧ طالبة قبل تطبيق الخدمة إلى ٢٠٥ طالبات بعد التطبيق، وبذلك ارتفعت نسبة إسهام النقل المدرسي في نقل الطالبات من ٣, ٢٣٪ من مجموع الطالبات إلى ٦, ٢٨٪

(هـ) انخفض عدد الطالبات اللاتي يستخدمن النقل الخاص من ٤٩٠ طالبة إلى ٤٦٨ طالبة بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي أي من ٦٨٪ إلى ٦٥٪ .

## ٢- العودة إلى المنزل:

تجدر الإشارة إلى أن إقبال الطالبات على النقل المدرسي يزداد عند العودة من المدرسة ربما بسبب ظروف عمل بعض أولياء أمورهن، وعدم قدرتهم على القيام بمهمة توصيل بناتهم، لذلك فإن التحول إلى النقل المدرسي خلال هذه الفترة أكبر منه في الفترة الصباحية .

(أ) تحول ٢٦ طالبة من المشي إلى النقل المدرسي أي أن ٣٦٪ من الطالبات اللاتي كن يمشين إلى المنزل أصبحن يعتمدن على النقل المدرسي وفي الوقت نفسه تحولت طالبة واحدة فقط من النقل المدرسي إلى المشي .

(ب) تحولت ٤٤ طالبة من النقل الخاص إلى النقل المدرسي أي مانسبته ١٢٪ تقريباً من الطالبات اللاتي كن يستخدمن النقل الخاص أصبحن يعتمدن على النقل

جدول رقم (٤): أعداد ونسب الطالبات حسب وسائل الانتقال بين المنزل والمدرسة قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده.

(١) - الذهاب إلى المدرسة:

| بعد الخدمة     |                |                |               | الوسائل   |            |
|----------------|----------------|----------------|---------------|-----------|------------|
| المجموع        | نقل مدرسي      | نقل خاص        | مشي           |           |            |
| ٥٩<br>(٪٨,٢)   | ١٢<br>(٪٢٠,٣)  | ٧<br>(٪١١,٩)   | ٤٠<br>(٪٦٧,٨) | مشي       | قبل الخدمة |
| ٤٩٠<br>(٪٦٨,٤) | ٣٧<br>(٪٧,٦)   | ٤٥١<br>(٪٩٢)   | ٢<br>(٪٠,٤)   | نقل خاص   |            |
| ١٦٧<br>(٪٢٣,٣) | ١٥٦<br>(٪٩٣,٤) | ١٠<br>(٪١,٦)   | ١<br>(٪٠,٦)   | نقل مدرسي |            |
| ٧١٦<br>(٪١٠٠)  | ٢٠٥<br>(٪٢٨,٦) | ٤٦٨<br>(٪٦٥,٤) | ٤٣<br>(٪٦)    | المجموع   |            |

(ب) العودة من المدرسة:

| بعد الخدمة     |                |                |               | الوسائل   |            |
|----------------|----------------|----------------|---------------|-----------|------------|
| المجموع        | نقل مدرسي      | نقل خاص        | مشي           |           |            |
| ٧٢<br>(٪١٠,١)  | ٢٦<br>(٪٣٦,١)  | ٢<br>(٪٢,٨)    | ٤٤<br>(٪٦١,١) | مشي       | قبل الخدمة |
| ٣٥٩<br>(٪٥٠,١) | ٤٤<br>(٪١٢,٣)  | ٣١٣<br>(٪٨٦,٢) | ٢<br>(٪٠,٦)   | نقل خاص   |            |
| ٢٨٥<br>(٪٣٩,٨) | ٢٧٨<br>(٪٩٧,٥) | ٦<br>(٪٢,١)    | ١<br>(٪٠,٤)   | نقل مدرسي |            |
| ٧١٦<br>(٪١٠٥)  | ٣٤٨<br>(٪٤٨,٦) | ٣٢١<br>(٪٤٤,٨) | ٤٧<br>(٪٦,٦)  | المجموع   |            |

المصدر: استخلصت هذه البيانات من عينة الدراسة والتي تم جمعها خلال المسح الميداني للدراسة عام ١٤١١هـ.

المدرسي للانتقال من المدارس إلى المنازل. وبذلك تكون نسبة زيادة استخدام النقل المدرسي حوالي ٢٢٪ بعد تطبيق الخدمة.

(ج) بلغ مجموع الطالبات المتحولات إلى النقل المدرسي ٧٠ طالبة، بعد تطبيق الخدمة، بينما في المقابل تحول منه إلى الوسائل الأخرى سبع طالبات.

(د) ارتفع عدد الطالبات اللاتي يستخدمن النقل المدرسي من ٢٨٥ طالبة إلى ٣٤٨ طالبة بعد تطبيق الخدمة. وبذلك ارتفعت نسبة إسهام النقل المدرسي في نقل الطالبات من حوالي ٤٠٪ إلى حوالي ٤٩٪ من مجموع الطالبات.

(هـ) انخفض عدد الطالبات اللاتي يمشن إلى المنازل من ٧٢ طالبة إلى ٤٧ طالبة أي من ١٠٪ إلى حوالي ٧٪ من مجموع الطالبات.

(و) انخفض عدد الطالبات اللاتي يعتمدن على النقل الخاص من ٣٥٩ طالبة إلى ٣٢١ طالبة أي من ٥٠٪ إلى ٤٥٪ من مجموع الطالبات اللاتي شملتهن العينة.

#### العوامل المؤثرة في التحول إلى النقل المدرسي:

بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي وما رافقه من تحسن نسبي في خدمة النقل المدرسي، فقد تم تحول نسبة من الطالبات إلى استخدام النقل المدرسي بدلاً من استخدام وسائل الانتقال الأخرى. ومن بين أهداف هذا البحث التعرف إلى بعض العوامل المفسرة لهذا التحول إلى النقل المدرسي من أجل الاستفادة منها في اتخاذ الخطوات الملائمة لدعم هذا المرفق المهم والحد من المشكلات التي يعاني منها المجتمع بسبب لجوء نسبة كبيرة إلى الاعتماد على النقل الخاص في نقل أبنائهم إلى المدارس ومنها:

ويعد تحليل المعلومات والبيانات التي تم جمعها لهذا الغرض اتضح أن هناك جملة من العوامل تلعب دوراً كبيراً في اختيار وسيلة الانتقال. ونستعرض أهم هذه العوامل فيما يلي:

## (أ) المرحلة الدراسية للطالبة:

يتضح من الجدول رقم (٥) أن هناك علاقة واضحة بين مستوى الطالبة التعليمي والوسيلة التي تستخدمها للانتقال بين المنزل والمدرسة. حيث يبدو واضحاً أن نسبة الاعتماد على النقل الخاص ترتفع مع تقدم المرحلة التعليمية، وفي المقابل تنخفض نسبة الإقبال على استخدام النقل المدرسي. فعلى سبيل المثال نجد أن النقل الخاص يسهم في نقل ٧, ٥٣٪ من طالبات المرحلة الابتدائية و ١, ٦٩٪ من طالبات المرحلة المتوسطة ونسبة عالية من طالبات المرحلة الثانوية تصل إلى ٨٦٪. بينما يسهم النقل المدرسي في نقل ٣٣٪ من طالبات المرحلة الإبتدائية، و ٢٣٪ من طالبات المرحلة المتوسطة، ونسبة بسيطة جداً من طالبات المرحلة الثانوية بلغت حوالي ١١٪. ويبدو أن ذلك مرتبط بعدد المدارس وتوزيعها وانتشارها لكل مرحلة تعليمية في الأحياء التي شملتها التجربة، وما يترتب على ذلك من تباين في طول المسافة والوقت المستغرق في الانتقال بين المنزل والمدرسة. فالمدارس الابتدائية أكثر انتشاراً وتوزيعاً على معظم الأحياء، وما نتج عن ذلك من مجاورة المدارس لمعظم الوحدات السكنية، وبالتالي قصر المسافة مما ساعد على الذهاب إلى المدرسة مشياً على الأقدام دون الحاجة إلى استخدام وسيلة نقل، وقد بلغت نسبة هؤلاء حوالي ١٣٪ في الذهاب والإياب إلا أن هذه النسبة قد انخفضت بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي إلى حوالي ٨٪ في الذهاب إلى المدرسة و ٦٪ عند العودة منها.

ونظراً لقصر مسافة رحلة الطالبات في هذه المرحلة فإن النقل المدرسي لا يستغرق وقتاً طويلاً مما جعله يسهم في نقل حوالي ٣٣٪ من الطالبات في هذه المرحلة. وبعد تطبيق الخدمة ارتفعت هذه النسبة إلى حوالي ٤٢٪: أما عند العودة حيث يبدو أن بعض أولياء الزمور لا يستطيعون نقل بناتهم من المدارس إلى المنازل فإن نسبة إسهام النقل المدرسي في نقل طالبات المرحلة الابتدائية ترتفع إلى حوالي ٦١٪، وبعد تطبيق خدمة النقل الجماعي ارتفعت هذه النسبة بشكل ملحوظ حيث

بلغت حوالي ٧٥٪. ويعني ذلك أن النقل المدرسي يسهم بشكل كبير في خدمة نقل طالبات المرحلة الابتدائية، وتصدر الإشارة إلى أن ارتفاع هذه النسب يعود إلى أن كل المدارس التي شملتها عينة التجربة يتوافر بها خدمة نقل مدرسي.

أما مدارس المرحلة المتوسطة فهي أقل عدداً وانتشاراً من المرحلة السابقة، ولذلك تزداد المسافة بين المنزل والمدرسة مما أدى إلى زيادة طول الرحلة والوقت المستغرق في الانتقال بين المنزل والمدرسة بواسطة النقل المدرسي، ولذلك فقد زاد الاعتماد على النقل الخاص في هذه المرحلة، فقد بلغت نسبة المستخدمين للنقل الخاص في الصباح حوالي ٦٩٪ بينما يسهم النقل المدرسي في نقل حوالي ٢٣٪ من طالبات هذه المرحلة.

وبعد تطبيق خدمة النقل الجماعي زادت نسبة المستخدمين للنقل المدرسي إلى ٢٧٪. وفي المقابل انخفضت نسبة استخدام النقل الخاص إلى ٦٥,٥٪. أما عند العودة فإن النقل المدرسي ينقل حوالي ٣٣٪ من الطالبات، بينما انخفضت نسبة الطالبات المستخدمين للنقل الخاص إلى ٥٧٪ تقريباً. وبعد تطبيق خدمة النقل الجماعي ازدادت نسبة استخدام النقل المدرسي بحوالي ٨٪. حيث ينقل حوالي ٤١٪ من جملة الطالبات اللاتي شملتهن العينة، بينما انخفضت نسبة المستخدمين للنقل الخاص إلى حوالي ٥١٪.

أما بالنسبة للمدارس الثانوية حيث إن عددها أقل والمسافة بين المنزل والمدرسة أطول، فإن نسبة الاعتماد على النقل الخاص عالية جداً حيث تصل إلى حوالي ٨٦٪ في الفترة الصباحية، وحوالي ٧١٪ عند العودة إلى المنزل. ولا يسهم النقل المدرسي إلا في نقل نسبة قليلة جداً من طالبات هذه المرحلة، ففي الصباح يسهم في نقل حوالي ١١٪ بينما عند العودة من المدرسة ترتفع هذه النسبة إلى ٢١٪. وبالنسبة لهذه المرحلة فإنه ليس هناك تأثير واضح، حيث بلغت نسبة التحول ٢٪ فقط. (انظر الجدول رقم ٥).

جدول رقم (٥): العلاقة بين المراحل التعليمية ووسيلة انتقال الطالبات بين المنزل والمدرسة قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده.

| العودة من المدرسة |         |           |         | الذهاب إلى المدرسة |         |           |         |                  |         |           |                  |       |         |           |         | عدد الطلاب            | المرحلة الدراسية |
|-------------------|---------|-----------|---------|--------------------|---------|-----------|---------|------------------|---------|-----------|------------------|-------|---------|-----------|---------|-----------------------|------------------|
| بعد تطبيق الخدمة  |         |           | للمجموع | قبل تطبيق الخدمة   |         |           | للمجموع | بعد تطبيق الخدمة |         |           | قبل تطبيق الخدمة |       |         |           |         |                       |                  |
| مشى               | نقل خاص | نقل مدرسي | للمجموع | مشى                | نقل خاص | نقل مدرسي | للمجموع | مشى              | نقل خاص | نقل مدرسي | للمجموع          | مشى   | نقل خاص | نقل مدرسي | للمجموع |                       |                  |
| ١٣,٠              | ٥٣,٧    | ٣٣,٣      | %١٠٠    | ١٣,٠               | ٤٩,٦    | ٤٢,٢      | %١٠٠    | ٨,١              | ٤٩,٦    | ٤٢,٢      | %١٠٠             | ١٣,٠  | ٥٣,٧    | ٣٣,٣      | %١٠٠    | ٢٧٠                   | ابتدائية         |
| ٧,٧               | ٦٩,١    | ٢٣,٢      | %١٠٠    | ٧,٧                | ٦٥,٥    | ٢٧,٣      | %١٠٠    | ١٠,٥             | ٥٦,٨    | ٣٢,٧      | %١٠٠             | ٧,٧   | ٦٩,١    | ٢٣,٢      | %١٠٠    | ٢٢٠                   | متوسطة           |
| ٣,١               | ٨٦,١    | ١٠,٨      | %١٠٠    | ٣,١                | ٨٥,٢    | ١٢,٦      | %١٠٠    | ٥,٨              | ٧٣,١    | ٢١,١      | %١٠٠             | ٣,١   | ٨٦,١    | ١٠,٨      | %١٠٠    | ٢٢٣                   | ثانوية           |
| ٨,٣               | ٦٨,٦    | ٢٣,١      | %١٠٠    | ١٠,١               | ٦٥,٦    | ٢٨,٣      | %١٠٠    | ١٠,١             | ٥٠,٢    | ٣٩,٧      | %١٠٠             | ٨,٣   | ٦٨,٦    | ٢٣,١      | %١٠٠    | ٧١٣                   | المجموع          |
| ١٥٠,٩٨            |         |           |         | ١١٦,٠٣             |         |           |         | ٦٩,٤٩            |         |           |                  | ٥٩,٩٥ |         |           |         | مربع كاي <sup>2</sup> |                  |

المصدر: استخلصت هذه البيانات من عينة الدراسة والتي تم جمعها خلال المسح الميداني للدراسة عام ١٤١١هـ.

## ب - السائق:

يبدو واضحاً أن وجود السائق غير السعودي لدى بعض الأسر يعتبر من بين أبرز العوامل المؤثرة، وذات العلاقة الواضحة بوسيلة النقل المستخدمة لانتقال الطالبات بين المنزل والمدرسة. ويبين الجدول رقم (٦) أن نسبة عالية جداً تصل إلى (٩٢٪) من الطالبات اللاتي يوجد لدى أسرهن سائق غير سعودي تعتمد على النقل الخاص. بينما لا يسهم النقل المدرسي إلا في نقل نسبة ضئيلة جداً من هذه الفئة. أما الأسر التي ليس لديها سائق غير سعودي فإنه وإن كان اعتمادها على النقل الخاص كبيراً حيث يصل إلى حوالي ٦٢٪ إلا أنه أقل بكثير من تلك الأسر التي يوجد لديها سائق غير سعودي. ولذلك فإن النقل المدرسي يسهم في نقل نسبة تصل إلى حوالي ٢٨٪ من بنات الفئة الأخيرة من الأسر.

وبعد تطبيق خدمة النقل الجماعي وما صاحبها من تحسن نسبي في خدمة النقل المدرسي، فقد أدى ذلك إلى تحول بعض الطالبات من النقل الخاص إلى النقل المدرسي وخاصة من الطالبات اللاتي لا يتوافر لدى أسرهن سائق غير سعودي، حيث زادت نسبة إسهام النقل المدرسي في نقل بنات هذه الفئة من الأسر من ٢٨٪ إلى ٣٤٪. أما الفئة الأخرى من الأسر التي يوجد لديها سائق غير سعودي فليس هناك تأثير يذكر لتطبيق خدمة النقل الجماعي.

أما عند العودة من المدارس فيزداد إسهام النقل المدرسي وخاصة بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي. حيث إن معظم هذه الزيادة جاءت نتيجة لإقبال الطالبات من بنات الأسر التي لا يوجد لديها سائق غير سعودي، حيث ارتفعت نسبة المنقولات بواسطة النقل المدرسي إلى ٥٨٪ بعد أن كانت ٤٧,٥٪ قبل تطبيق خدمة النقل المدرسي. وفي المقابل انخفضت نسبة الاعتماد على النقل الخاص لدى هذه الفئة من الأسر إلى حوالي ٤٣٪. أما الأسر التي يتوافر لديها سائق غير سعودي فإنه لا يزال الاعتماد على النقل الخاص كبيراً، كما هو الحال في الصباح، وإن كانت بنسبة أقل قليلاً.

جدول (٦): العلاقة بين وجود السائق غير السعودي لدى الأسرة ووسيلة انتقال الطالبات بين المنزل والمدرسة قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده.

| المرحلة الدراسية       |         | عدد الطالبات | الذهاب إلى المدرسة |         |           |                  |         |           |                  |         |           | العودة من المدرسة |         |           |      |      |
|------------------------|---------|--------------|--------------------|---------|-----------|------------------|---------|-----------|------------------|---------|-----------|-------------------|---------|-----------|------|------|
|                        |         |              | قبل تطبيق الخدمة   |         |           | بعد تطبيق الخدمة |         |           | قبل تطبيق الخدمة |         |           | بعد تطبيق الخدمة  |         |           |      |      |
| مشي                    | نقل خاص | نقل مدرسي    | مشي                | نقل خاص | نقل مدرسي | مشي              | نقل خاص | نقل مدرسي | مشي              | نقل خاص | نقل مدرسي | مشي               | نقل خاص | نقل مدرسي |      |      |
| لا يوجد سائق غير سعودي | ٩,٩     | ٦٢,١         | ٢٨,٠               | %١٠٠    | ٧,٤       | ٥٨,٣             | ٣٤,٣    | %١٠٠      | ١٢,٠             | ٤٠,٥    | ٤٧,٥      | %١٠٠              | ٧,٦     | ٤٣,٢      | ٥٨,١ | %١٠٠ |
| يوجد سائق غير سعودي    | ٢,٠     | ٩٢,٦         | ٥,٤                | %١٠٠    | ٠,٧       | ٩٢,٦             | ٦,٨     | %١٠٠      | ٢,٧              | ٨٧,٢    | ١٠,١      | %١٠٠              | ٢,٧     | ٨٥,١      | ١٢,٢ | %١٠٠ |
| المجموع                | ٨,٢     | ٦٨,٤         | ٢٣,٣               | %١٠٠    | ٦,٠       | ٦٥,٤             | ٢٨,٦    | %١٠٠      | ١٠,١             | ٥٠,١    | ٣٩,٨      | %١٠٠              | ٦,٦     | ٦٠,٠      | ٤٨,٦ | %١٠٠ |
| مربع كاي <sup>2</sup>  |         | ٥٠,٣         |                    |         | ٦١,١٣     |                  |         | ١٠٢,٢٩    |                  |         | ١٢٢,٨     |                   |         |           |      |      |

المصدر: استخلصت هذه البيانات من عينة الدراسة والتي تم جمعها خلال المسح الميداني للدراسة عام ١٤١١ هـ.



### (ج) عدد سيارات الأسرة :

من بين العوامل المؤثرة في استخدام النقل المدرسي عدد السيارات التي تمتلكها الأسرة. فكلما زاد عدد هذه السيارات زادت نسبة الاعتماد على النقل الخاص في نقل الطالبات من وإلى المدارس، وعلى العكس من ذلك تنخفض نسبة استخدام النقل المدرسي. (انظر الجدول رقم ٧). فعلى سبيل المثال نجد أن نسبة عالية (٨٤٪) من الطالبات اللاتي تمتلك أسرهن أربع سيارات أو أكثر تعتمد على النقل الخاص. بينما تنخفض كثيراً هذه النسبة للأسر التي لا تمتلك إلا سيارة واحدة.

وبعد تطبيق خدمة النقل الجماعي لم تتأثر العلاقة بين عدد السيارات والاعتماد على النقل الخاص إلا أن نسبة الاعتماد على النقل الخاص قد انخفضت قليلاً لدى جميع الفئات الموضحة في الجدول. وبمقدار يكاد يكون متقارباً، وذلك نتيجة لتحويل بعض الطالبات إلى النقل المدرسي.

### تقوم خدمة النقل الجماعي من وجهة نظر الطالبات وأولياء أمورهن:

تشتمل عملية تقويم تجربة النقل الجماعي على التعرف إلى وجهات نظر الطالبات وأولياء أمورهن حيال خدمة النقل المدرسي قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده، بالإضافة إلى بعض الجوانب المهمة المتعلقة بالنقل المدرسي. لهذا احتوت الاستبانة الخاصة بتقويم هذه التجربة على بعض الأسئلة التي تتناول الجوانب المختلفة للنقل المدرسي، كمستوى القيادة والدقة في المواعيد، ومدى قرب مسار الحافلة بالنسبة لمنزل الطالبة، ومستوى الخدمة بشكل عام من وجهة نظر الطالبة. إضافة إلى ذلك حرصت هذه الدراسة على إبراز وجهة نظر أولياء الأمور في جوانب أخرى كالثقة في النقل الجماعي، ومدى مناسبة سائقي حافلات النقل المدرسي، وأهمية وجود المرافقات، واستخدام السائق الأجنبي في قيادة حافلات النقل المدرسي، وسيتم مناقشة نتائج الاستبانة المتصلة بهذا الموضوع في الأجزاء التالية.

جدول (٧): العلاقة بين عدد السيارات التي تمتلكها الأسرة ووسيلة انتقال الطالبات بين المنزل والمدرسة قبل تطبيق خدمة النقل الجماعي وبعده.

| العودة من المدرسة |           |         |                  | الذهاب إلى المدرسة |           |         |                  | عدد الطالبات | عدد السيارات |         |      |       |      |      |      |                       |                     |
|-------------------|-----------|---------|------------------|--------------------|-----------|---------|------------------|--------------|--------------|---------|------|-------|------|------|------|-----------------------|---------------------|
| بعد تطبيق الخدمة  |           |         | قبل تطبيق الخدمة | بعد تطبيق الخدمة   |           |         | قبل تطبيق الخدمة |              |              |         |      |       |      |      |      |                       |                     |
| مجموع             | نقل مدرسي | نقل خاص | مشي              | مجموع              | نقل مدرسي | نقل خاص | مشي              | مجموع        | نقل مدرسي    | نقل خاص | مشي  |       |      |      |      |                       |                     |
| %١٠٠              | ٨٦,٧      | ٦,٧     | ٦,٧              | %١٠٠               | ٧٣,٢      | ٦,٧     | ٢٠,٠             | %١٠٠         | ٦٠,٠         | ٢٦,٧    | ١٣,٣ | %١٠٠  | ٤٦,٧ | ٦,٧  | ٢٦,٧ | ١٥                    | بدون سيارة          |
| %١٠٠              | ٦٦,٢      | ٦٢,٨    | ٧,٠              | %١٠٠               | ٥٥,٥      | ٣٢,٧    | ١١,٨             | %١٠٠         | ٣٨,٦         | ٥٥,١    | ٦,٣  | %١٠٠  | ٣١,٦ | ٥٨,٥ | ٩,٩  | ٢٧٢                   | سيارة واحدة         |
| %١٠٠              | ٤٤,٠      | ٤٦,٠    | ١٠,٠             | %١٠٠               | ٣٥,٣      | ٥٠,٧    | ١٤,٠             | %١٠٠         | ٣٦,٠         | ٦٦,٠    | ٨,٠  | %١٠٠  | ٢١,٣ | ٦٩,٣ | ٩,٣  | ١٥٠                   | سيارتان             |
| %١٠٠              | ٣٨,٥      | ٥٨,٧    | ٢,٩              | %١٠٠               | ٣٢,٢      | ٦٢,٥    | ٤,٨              | %١٠٠         | ٢٢,١         | ٧٤,٠    | ٣,٨  | %١٠٠  | ٢٠,٢ | ٧٥,٠ | ٤,٨  | ١٠٤                   | ثلاث سيارات         |
| %١٠٠              | ٢٨,٥      | ٦٧,٣    | ٤,٢              | %١٠٠               | ٢٠,٠      | ٧٣,٩    | ٦,١              | %١٠٠         | ١٦,٤         | ٨٠,٠    | ٣,٦  | %١٠٠  | ١٠,٩ | ٨٤,٢ | ٤,٨  | ١٦٥                   | أربع سيارات أو أكثر |
| %١٠٠              | ٤٩,٠      | ٤٤,٦    | ٦,٤              | %١٠٠               | ٣٩,٩      | ٥٠,٠    | ١٠,١             | %١٠٠         | ٢٨,٨         | ٦٥,٤    | ٥,٨  | %١٠٠  | ٢٣,٢ | ٦٨,٦ | ٨,٢  | ٧٠٦                   | المجموع             |
| ٩٢,١٨             |           |         |                  | ٩٣,٤               |           |         |                  | ٤٤,٢٧        |              |         |      | ٤٨,٨٣ |      |      |      | مربع كاي <sup>٢</sup> |                     |

المصدر: استخلصت هذه البيانات من عينة الدراسة والتي تم جمعها خلال المسح الميداني للدراسة عام ١٤١١ هـ.

## (أ) تقويم خدمة النقل الجماعي من وجهة نظر الطالبة:

تعتبر وجهة نظر الطالبة عنصراً مهماً في تقويم مدى نجاح تجربة نقل الطالبات عن طريق النقل الجماعي، لأنها هي المستفيد المباشر من خدمة النقل المدرسي، ولذلك طلب من الطالبات تقويم خدمة النقل الجماعي مقارنة بالنقل المدرسي عن طريق حافلات الرئاسة بخصوص الجوانب التي سبق ذكرها. فبالنسبة لرأيهن في مستوى قيادة حافلات النقل الجماعي مقارنة بحافلات الرئاسة، أظهرت النتائج الموضحة في الجدول رقم (٨-١) بزن هناك أكثر من ٤٦٪ من جملة الطالبات في العينة يعتقدن بأنه أفضل مما كان عليه في السابق عندما كانت حافلات الرئاسة تقوم بنقلهن، بينما ترى نسبة مماثلة من الطالبات بأنه ليس هناك فرق في مستوى القيادة، أما حوالي ٩٪ من الطالبات فيربن بأن مستوى القيادة أقل مستوى مما كان عليه في السابق، وبمقارنة النسبة الأولى بالأخيرة يتضح بأن نسبة من يرين أن هناك تحسناً في مستوى القيادة تفوق بكثير نسبة من يرين عكس ذلك.

ونظراً لإمكان التباين بين الطالبات المستخدمات للنقل المدرسي من جهة وغير المستخدمات له من جهة أخرى في وجهات النظر تجاه مستوى الخدمة أو بعض الجوانب المرتبطة به، فقد تم اقتصار التحليل على مجموعة الطالبات المستخدمات (أي اللواتي عايشن الوضع مباشرة)، واستبعاد الطالبات اللواتي لم يستخدمن النقل المدرسي من قبل، وفي هذا الخصوص، يوضح الجدول رقم (٨-ب) أن نسبة الطالبات اللواتي يرين أن مستوى القيادة أفضل مما كانت عليه في السابق قد ارتفعت إلى ٤٨٪، تقريباً بينما انخفضت نسبة الطالبات اللواتي يعتقدن عكس ذلك إلى ٨٪، وهذا التغير اليسير يدل على أنه ليس هناك فرق كبير أو اتجاه معاكس في وجهات النظر بين هاتين المجموعتين من الطالبات، وبوجه عام فإن هذه النتائج تشير إلى تحسن واضح في مستوى القيادة.

أما بالنسبة لتقويم الدقة والالتزام بالمواعيد في الذهاب والإياب، فتشير النتائج إلى أن نسبة كبيرة من الطالبات (٤٨٪) ترى أن هناك تحسناً في هذا الجانب،

جدول رقم (٨): آراء ووجهات نظر الطالبات في خدمة النقل الجماعي مقارنة بحافلات الرئاسة.

(أ) تقويم جميع الطالبات

| عناصر التقويم           | عدد التكرار | أفضل مستوى | لا فرق | أقل |
|-------------------------|-------------|------------|--------|-----|
| مستوى القيادة           | ٤٦٤         | ٤٦,٣       | ٤٤,٤   | ٩,٣ |
| مستوى دقة المواعيد      | ٤٦٧         | ٤٨,٢       | ٤٥,٦   | ٦,٢ |
| مدى قرب مسار الحافلة    | ٤٥٣         | ٣٥,٩       | ٥٦,٣   | ٨,١ |
| مدى الازدحام في الحافلة | ٤٦٨         | ٧٦,٩       | ١٦,١   | ٧,٠ |
| المستوى الحالي بشكل عام | ٤٥٧         | ٧٧,٠       | ٢١     | ٢   |

(ب) تقويم الطالبات اللاتي يستخدمن النقل المدرسي أو سبق لهن استخدام.

| عناصر التقويم           | عدد التكرار | أفضل مستوى | لا فرق | أقل |
|-------------------------|-------------|------------|--------|-----|
| مستوى القيادة           | ٣٥٣         | ٤٨,٢       | ٤٣,٩   | ٧,٩ |
| مستوى دقة المواعيد      | ٣٥٢         | ٤٨,٦       | ٤٥,٧   | ٥,٧ |
| مدى قرب مسار الحافلة    | ٣٤٧         | ٣٤,٤       | ٥٧,٩   | ٧,٨ |
| مدى الازدحام في الحافلة | ٣٥٧         | ٨١,٥       | ١٢,٣   | ٦,٢ |
| المستوى الحالي بشكل عام | ٣٥٠         | ٨١,١       | ١٨,٠   | ٠,٩ |

المصدر : استخلصت هذه البيانات من عينة الدراسة والتي تم جمعها خلال المسح الميداني لعام ١٤١١هـ.

مقارنة بالحال عندما كانت حافلات الرئاسة تقوم بنقلهن . كما أن نسبة مماثلة من الطالبات ترى بأنه ليس هناك تحسن في مستوى دقة مواعيد الحافلات ، وبالمقارنة فإن نسبة صغيرة من الطالبات (٦,٢ %) ترى بأن المستوى الحالي أقل مما كان عليه في السابق عندما كانت حافلات الرئاسة تقوم بمهمة نقل الطالبات اللواتي لم يستخدمن النقل المدرسي قبل تطبيق تجربة النقل الجماعي أو بعده .

وفيما يتعلق بتقويم مدى قرب مسار الحافلة بالنسبة لمنزل الطالبة ، فقد أظهرت النتائج بأن معظم الطالبات (٥٦٪) يعتقدن بأنه ليس هناك فرق في مدى قرب المسار، ولكن أكثر من ثلث الطالبات (٣٦٪) يرين بأن مسار الحافلة أقرب (أو أفضل) بالنسبة لهن عما كان عليه في السابق . أما ٨٪ فقط من جملة الطالبات فيعتقدن بأن مسار الحافلة كان أقرب بالنسبة لهن في السابق مقارنة بما هو عليه في الوضع الحالي . وهذه النتائج تعكس مزيداً من الانتشار في خدمة النقل المدرسي الذي جاء نتيجة زيادة عدد الحافلات من ٢٨ إلى ٥٩ ، حافلة وامتداد الخدمة إلى مدارس لم تشملها الخدمة من قبل .

أما بالنسبة لعنصر التقويم المتعلق بمدى الازدحام في الحافلات ، فتظهر النتائج الموضحة في الجدول أن هناك انجهاً واضحاً نحو الاعتقاد بالتحسن في هذا المجال ، فهناك ٧٧٪ من الطالبات يعتقدن أن الازدحام أصبح أقل مما كان عليه في السابق ، كما أن هناك ١٦٪ من الطالبات يرين بأنه ليس هناك فرق في مدى الازدحام في الحافلات .

وبذلك يعتقدن أنه لم يحدث تغيير في هذا المجال بعد تطبيق تجربة النقل الجماعي ، وفي الجانب الآخر ترى نسبة صغيرة (٧٪) بأن الازدحام في الحافلات أكثر مما كان عليه في السابق ، بوجه عام تعكس إجابات الطالبات على هذه الفقرة أن الحافلات أصبحت أقل ازدحاماً مما كانت عليه في السابق حسب وجهة نظر الطالبات . ويعود هذا التحسن إلى الزيادة الملحوظة في عدد الحافلات التي تخدم مدارس العينة ، وماتبعه من تخصيص مقعد لكل طالبة تنفيذاً للعقد المبرم بين الرئاسة العامة لتعليم البنات والشركة السعودية للنقل الجماعي .

وتجدر الإشارة إلى أنه عند استبعاد الطالبات اللاتي لم يسبق لهن استخدام النقل المدرسي بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي أو قبله ترتفع نسبة الطالبات اللاتي يعتقدن بأن هناك تحسناً في مستوى الازدحام إلى ٨١٪ ، بينما تنخفض النسب الأخرى قليلاً .

بالإضافة إلى عناصر التقويم السابقة الذكر، حرصت الدراسة على معرفة رأي الطالبة بشكل عام في مستوى خدمة النقل الجماعي مقارنة بالنقل المدرسي عن طريق حافلات الرئاسة، وأظهرت النتائج (انظر جدول رقم ٨-١) أن هناك اتجاهاً واضحاً بين الطالبات نحو الاعتقاد بأن مستوى النقل المدرسي أصبح أفضل مما كان عليه في السابق، فأغلبية الطالبات (٧٧٪) ترى بأن مستوى النقل المدرسي أصبح أفضل مما كان عليه في السابق، أما حوالي ٢١٪ فتري بأنه ليس هناك فرق في المستوى بين الحاضر والماضي.

وفي الجانب الآخر هناك، نسبة ضئيلة جداً (٢٪) من الطالبات ترى بأن مستوى الخدمة الحالي أقل مما كان عليه في السابق عندما كانت حافلات الرئاسة تقوم بنقل الطالبات، وعند استبعاد الطالبات اللاتي لم يسبق لهن استخدام النقل المدرسي من تحليل البيانات يزداد الاتجاه في الرأي لصالح تجربة النقل الجماعي. (انظر الجدول ٨-ب) حيث ارتفعت نسبة الطالبات اللاتي يعتقدن بأن المستوى الحالي أفضل من السابق من حوالي ٧٧٪ إلى ٨١,٥٪، وذلك على حساب تناقص قليل في النسب الأخرى.

وباختصار فإن النتائج السابقة تشير إلى تحسن كبير في مستوى النقل المدرسي بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي بشكل عام، وبالنسبة لجوانب معينة، فقد انخفض الازدحام في الحافلات وازدادت الدقة والالتزام بالمواعيد، وتحسن مستوى القيادة، وازدادت مسارات الحافلات بحيث أصبحت أقرب إلى منازل الطالبات مما كانت عليه في السابق، وهذا يفسر زيادة الإقبال على استخدام النقل المدرسي بعد تطبيق خدمة النقل الجماعي في بعض مدارس شمال مدينة الرياض الذي سبق الحديث عنه في بداية هذا الفصل.

(ب) تقويم خدمة النقل الجماعي من وجهة نظر أولياء أمور الطالبات:

تعتبر آراء ووجهات نظر أولياء أمور الطالبات عنصراً مهماً في عملية التقويم الشامل لتجربة النقل المدرسي عن طريق الشركة السعودية للنقل الجماعي، وذلك

لأن لهم دوراً رئيسياً في اختيار الوسيلة التي تنتقل بها بناتهم من وإلى المدارس أو تحديدها. ومن هذا المنطلق كان لابد من معرفة وجهات نظرهم حيال بعض الجوانب الأخرى مثل مناسبة حافلات النقل الجماعي، والسائقين، وأهمية وجود المرافقات، وغير ذلك مما اشتملت عليه الاستبانة من أسئلة. فبالنسبة للعنصر الأول المتمثل في السؤال عن مدى مناسبة حافلات النقل الجماعي، أظهرت النتائج أن هناك انجهاً واضحاً نحو تفضيل النقل الجماعي حيث إن حوالي ٧٣٪ من أولياء الأمور يرون بأن حافلات النقل الجماعي أفضل من حافلات الرئاسة. أما ٢٣٪ فيرون بأنه ليس هناك فرق، بينما يعتقد حوالي ٣٪ فقط من أولياء الأمور بأن حافلات النقل الجماعي أقل مستوى من حافلات الرئاسة.

وعند استبعاد أولياء أمور الطالبات اللائي لم يستخدمن النقل المدرسي من الجدول رقم (٩-١)، نلاحظ تغيراً بسيطاً في النسب السابقة. (انظر الجدول رقم ٩-ب) لصالح النقل الجماعي بحيث ارتفعت نسبة من يرون بأن حافلات النقل الجماعي أفضل من حافلات الرئاسة من ٧٣٪ إلى ٨٠٪ تقريباً، مما يدعم الاتجاه نحو تفضيل النقل الجماعي على النقل المدرسي عن طريق الرئاسة.

أما نتائج السؤال الثاني عن مدى ثقة أولياء الأمور في النقل الجماعي، فقد أظهرت النتائج بأن الأغلبية (٥٥٪ تقريباً) ترى بأنه ليس هناك فرق بين الثقة في النقل الجماعي والثقة في نقل الرئاسة للقيام بمهمة النقل المدرسي. أما من يرون بأنهم أكثر ثقة في النقل الجماعي للقيام بمهمة النقل المدرسي مقارنة بالنقل المدرسي عن طريق الرئاسة، فيمثلون حوالي ٣٣٪ من أولياء الأمور، أما الذين يثقون في الرئاسة أكثر من غيرها فيمثلون ١٣٪. ولكن نلاحظ أنه عند استبعاد أولياء أمور الطالبات غير المستخدمات للنقل المدرسي من التحليل، ترتفع نسبة من يثقون في النقل الجماعي قليلاً (٣٦٪) وتنخفض نسبة من يثقون في الرئاسة إلى ١٠٪ تقريباً.

وبالمثل فبالنسبة إلى آراء أولياء أمور الطالبات فيما يتعلق بمدى مناسبة سائقي النقل الجماعي مقارنة بسائقي حافلات الرئاسة، تظهر النتائج بأن الأغلبية (٥٢٪)

جدول رقم (٩): وجهات نظر أولياء أمور الطالبات في خدمة النقل الجماعي مقارنة بالنقل المدرسي عن طريق الرئاسة.

(أ) وجهات نظر جميع أولياء أمور الطالبات

| عناصر التقويم  | عدد أولياء أمور الطالبات | أفضل (%) | لا فرق (%) | أقل مستوى (%) |
|--|--------------------------|----------|------------|---------------|
| مدى مناسبة حافلات النقل الجماعي مقارنة بحافلات الرئاسة | ٥٣٨                      | ٧٣,٤     | ٢٣,٢       | ٣,٣           |
| مامدى ثقتك في النقل الجماعي مقارنة بحافلات الرئاسة     | ٥٣١                      | ٣٢,٦     | ٥٤,٦       | ١٢,٨          |
| مامدى مناسبة سائقي النقل الجماعي مقارنة بسائقي الرئاسة | ٥٢٢                      | ٣٦       | ٥٢,٥       | ١٥,٥          |

(ب) وجهات نظر أولياء أمور الطالبات المستخدمات للنقل المدرسي فقط.

| عناصر التقويم  | عدد أولياء أمور الطالبات | أفضل (%) | لا فرق (%) | أقل مستوى (%) |
|--|--------------------------|----------|------------|---------------|
| مدى مناسبة حافلات النقل الجماعي مقارنة بحافلات الرئاسة | ٣٥٥                      | ٨٠,٤     | ١٨,٤       | ١,٢           |
| مامدى ثقتك في النقل الجماعي مقارنة بحافلات الرئاسة     | ٣٥٥                      | ٣٦,٦     | ٥٣,٨       | ٩,٦           |
| مامدى مناسبة سائقي النقل الجماعي مقارنة بسائقي الرئاسة | ٣٥٥                      | ٣٦,٠     | ٥١,٥       | ١٢,٦          |

المصدر: استخلصت هذه البيانات من عينة الدراسة والتي تم جمعها خلال المسح الميداني للدراسة عام ١٤١١هـ.