مجلة دراسات في علوم الانسان والمجتمع-جامعة جيجل ISSN: 2661-7331
المجلد: 09 العدد: 02 (2026)- ص- ص: 40 -56 EISSN : 3769-2773

واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية وسُبل تحسينها: دراسة استطلاعية

The reality of government school transportation and ways to improve it: an exploratory study

د. سعود مبارك البادري
وزارة التربية والتعليم (سلطنة عمان) .sd.albadri9@moe.om

تاريخ الاستلام: 2023/05/29 **تاريخ القبول**: 17/ 2026/05

ملخص: هدفت الدراسة إلى التحقق من مدى رضا أفراد العينة عن واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية بسلطنة عمان، والتحقق من مدى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغيرات الجنس وصفة المستجيب والمؤهل العلمي وسنوات الخبرة، والكشف عن سُبل تحسين وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة. طبق الباحث استبانة واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية على (208) من أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية بالمدارس الحكومية وأولياء أمور الطلبة، أظهرت النتائج أن واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية حازت على درجة متوسطة، وعدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية تعزى لمتغيرات الجنس والمؤهل العلمي وسنوات الخبرة، بينما وُجدت فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية تعزى لمتغير صفة المستجيب ولصالح أولياء الأمور.

الكلمات المفتاحية: واقع؛ وسائل النقل المدرسي؛ سبل تحسينها.

Abstract: The study aimed to verify the extent of the sample's satisfaction with the reality of government school transportation in the Sultanate of Oman, and to verify the extent to which there are statistically significant differences in the reality of government school transportation from the point of view of the sample, due to the variables of gender, the attribute of the respondent, the educational qualification and years of experience .And reveal ways to improve government school transportation from the point of view of the sample. The researcher applied a questionnaire about the reality of government school transportation on (208) members of the administrative and teaching staff in government schools and parents of students.

The results showed that the reality of government school transportation had a medium degree, and there were no statistically significant differences in the reality of government school transportation due to the variables of gender, educational qualification and years of experience, while there were statistically significant differences in the reality of government school transportation due to the variable of the respondent's character and in favor of parents.

Keywords: reality; school transportation; Ways to improve it.

1. مقدمة:

التعليم لا غنى عنه للفرد والمجتمع، فهو أساس سعادة الفرد ورفاهية المجتمع وتقدمه. وُيعد اهتمام الدول بالتعليم مؤشراً على مدى تقدمها، وعاملاً مؤثراً في تنميتها وزيادة قوتها المعرفية والاقتصادية والسياسية، ولذا تحرص الدول كافة على العناية بتعليم مواطنيها الذي يمثلون مواردها البشرية التي تسهم في توفير الموارد الأخرى التي تحتاجها وتسهم في تحقيقها لأهدافه، وتتنوع الخدمات التي يحتاجها التعليم من خدمات مباشرة تقدم في المدارس والجامعات وخدمات مساندة لا تقل أهمية عن سابقتها ومنها خدمات النقل المدرسي الذي تتوفر فيه عناصر الأمن والسلامة للطلبة(المحرج، 2019).

فالحاجة إلى توفير نقل مدرسي آمن أصبح قضية ذات أهمية كبرى على المستويين الوطني والمحلي في الكثير من الدول، كما أنها مطلب اجتماعي وحاجة ملحة لأولياء الأمور وللمعنيين بتوفير هذه الخدمة، ففي المملكة المتحدة يرى اربويون أن توفير النقل المدرسي الأمن مسؤولية الجهات التعليمية، وفي الولايات المتحدة الأمريكية يرى المشرفون على العملية التعليميةأن توفير نقل مدرسي آمن هو البوابة الرئيسية للتعليم (العلوان، 2013).

وتتعدد جوانب أهمية النقل المدرسي؛ إذ يرى الدبيخي (Aldubikhi, 2018) انه يسهم في الحد من تسرب الطلبة من التعليم وبالتالي توفير وسيلة نقل آمنة ومريحة للطلبة، وتعزيز الأمان والاطمئنان على الطلبة وعدم تعرضهم للمخاطر، وغرس مفاهيم الانضباط والحفاظ على الوقت لدى الطلبة، ورفع كفاءة التعليم ودعم استمراريته بتسهيل مهمة الوصول للمدارس، والحد من عناء أولياء الأمور في إيصال أولادهم إلى المدارس،والحد من هدر الوقت ومن الهدر الوظيفي المتمثل في تسرب الموظفين من أعمالهم لإيصال أولادهم للمدارس، وزيادة السلامة المرورية بالاستغناء عن الكثير من السيارات الصغيرة والإسهام في الحد من الازدحام المروري، ناهيك عن الحد من التلوث البيئي وخفض نسبة تلوث الهواء وزيادة الوفر الاقتصادي من الوقود سنوياً.

ولتأمين سلامة الأطفال في وسائل النقل المدرسي؛ فان الباصات المدرسية في الولايات المتحدة وكندا تحمل الطلبة من سنة الحضانة وحتى الصف الثاني عشر وتديره شركات مستقلة، مرتبطة ارتباطا وثيقًا بالمدارس التي ينتمي إليها التلامذة الذين يستقلّونه، علمًا أنه لا يتم استخدام الباصات لأغراض أخرى، كتشغيلها في النقل العام أو غير ذلك من الاستخدامات غير المدرسية، ولكنها تستخدم في الرحلات المدرسية والأنشطة خارج المدرسة كزيارة المتاحف والمعارض والمسارح، كما جرى تزويد معظم الحافلات ذراعًا بلاستيكية على الجهة الأمامية اليمنى من الحافلة تفتح أوتوماتيكيًا عند التوقف لتحميل الطلاب وإنزالهم. والهدف منها إجبار الأولاد الذين يودّون العبور إلى الجهة المقابلة من الشارع على الابتعاد إلى الأمام عدة أقدام من مقدمة الحافلة، ما يضمن بأن سائقها يستطيع رؤيتهم فيما يعبرون أمامها، وبالتالي يتجنب صدمهم عن طريق الخطأ، كما تم تجهيزها بوسائل الراحة كأجهزة تكييف الهواء، أجهزة المذياع المزدوجة، والسقف العالي. كما زوّدت معظم الحافلات بآلات تصوير فيديو ومسجّلات صوتية تراقب سلوك الركاب والسائق وتسجّله.

وفي المانيا؛ يستخدم الطلبة الحافلات المدرسية بدءًا من الصف الخامس، فقبل هذه المرحلة تحدد دائرة التعليم للتلامذة الصغار مدارس قريبة من منازلهم بحيث لا يحتاجون إلى وسيلة نقل، وما يساعد في ذلك أن كل قرية تقريبًا مهما صغرت لا تخلو من مدرسة ابتدائية أو أكثر، بعضها تابع لسلطات التعليم مباشرة، والبعض الآخر تابع للكنيسة، أو لجهة خاصة، وتمنع القوانين الألمانية سائق الباص المدرسي من تجاوز سرعة الـ50 كيلومترًا في الساعة داخل المدن ، والـ80 كيلومترًا خارج الأحياء السكنية، كما تشترط أن يكون جميع التلامذة جالسين طوال الرحلة، وغالبا ما توجد سيارة الشرطة في مناطق التجمعات المدرسية، بهدف إلزام

الجميع قواعد المرور المنصوص عليها، ومساعدة التلامذة في عبور الطريق، وضبط المخالفين، وتحرير محاضر ضبط بحقهم يمكن أن تصل إلى مبالغ باهظة، إضافة إلى سحب نقاط من الرخصة، قد تؤدي إلى سحب رخصة القيادة لشهر أو أكثر وفق المخالفة.

وفي سلطنة عمان؛ فقد حددت وزارة التربية والتعليم مجموعة من الضوابط والأسس بشأن نقل الطلبة واستئجار وسائل النقل المدرسية، وأكدت الوزارة أن يكون توفير وسائل النقل المدرسية وفقًا للإمكانيات المتاحة، على أن يكون الحد الأدنى للمسافة التي تتطلب توفير وسائل النقل المدرسية بين المنزل والمدرسة (2) كيلومتر، واستثناء من ذلك، يجوز في بعض الحالات أن تكون المسافة أقل من (2) كيلومتر، واشترطت أن تكون رخصة تسيير وسيلة النقل المدرسية (الملكية) سارية المفعول، ولها بطاقة للتشغيل صادرة من وزارة النقل، وتأمينها ساري المفعول، وشاملا الركاب، وسعتها ملائمة لعدد الطلبة، وألا يكون قد مضى على سنة صنعها أكثر من (12) اثني عشر عامًا، وأن تتوفر فيها شروط الأمن والسلامة الخاصة بالطلبة، والمحددة من الوزارة.

ويلتزم قائد وسيلة النقل المدرسية المحافظة على سلامة الطلبة، ومراعاة حالتهم الصحية، والقيادة الآمنة، وعدم التهور، والتقيد بالسعة المحددة لوسيلة النقل المدرسية، وعدم التدخين في أثناء القيادة أو تناول المخدرات أو المؤثرات العقلية أو القيادة تحت تأثيرها أو الترويج لها، وعدم استخدام الهاتف النقال في أثناء القيادة أو تشغيل الصوتيات التي تتنافى والأخلاق الإسلامية وقيم المجتمع وعاداته، والوقوف في الأماكن الآمنة، والمتفق عليها مع إدارة المدرسة في نقل الطلبة، والوقوف في الجهة الموازية لمنزل الطالب، أو نقطة التجمع، والحفاظ على وسيلة النقل المدرسية، ومظهرها من الداخل والخارج، ومتابعة نظافتها، وسلامتها، وصلاحيتها لنقل الطلبة ... الخ (وزارة التربية والتعليم، 2020).

وكانت وزارة التربية والتعليم قد تمكنت خلال العام الدراسي الحالي ٢٠٢٢/ ٢٠٢٣م بالتنسيق مع وزارة المالية من توفير اعتمادات مالية إضافية للنقل المدرسي بلغت (٣,٩) مليون ريال عماني خصصت لتوفير (٦٥٠) حافلة إضافية؛ لتغطية النمو المتزايد في أعداد الطلبة في الحافلات المدرسية، وتحسين ظروف النقل المدرسي في بعضها الآخر من خلال استئجار حافلات ذات سعة أكبر وأحدث في عدد من المحافظات، كما قامت الوزارة بإبرام عقود مؤقتة في عدد من مدارسها؛ كمعالجات للتحديات التي قد يواجهها بعض المواطنين المسندة إليهم مناقصات النقل المدرسي وتأخر حصولهم على الحافلات المدرسية وفق الطرازات والاشتراطات المعلنة بالمناقصات (أثير، 2022).

وقد توصلت دراسة دنقوجوفري (Deng & Geoffrey, 2012) إلى أن النقل المدرسي يعتمد على عناصر رئيسة وهي التصميم الداخلي والخارجي للحافلة، والصيانة الدورية لها، والتأهيل والتدريب الفعال للسائقين،والإدارة الفعالة لتطبيق معايير الأمن والسلامة، والإطار المؤسسي الموحد الذي يحدد المهام والمسؤوليات لكل مستوى،الوطني والإقليمي والمحلي، والدعم المالي المناسب.

إن لعوامل الأمن والسلامة الرئيسة في وسائل النقل المدرسي تأثير كبير على استخدامها، وأن من أهم تلك العوامل تخصيص مقعد لكل طالب، واختيار السائقين بطريقة مهنية وتدريبهم، والصيانة الدورية للحافلة، ووجود إدارة تطبق العقوبات على السائقين المخالفين، وتطبق عوامل الأمن والسلامة عند المنزل وفي الطريقو عند المدرسة (العلوان، 2014) وأظهرت نتائج دراسة بيكونجوين (Beck & Nguyen, 2017) إلى عدم أهلية خدمات الحافلات المدرسية من أسباب امتناع الطلبة من استخدام النقل المدرسي ولجوئهم إلى المشي أو ركوب

الدراجات من وإلى المدرسة. وإلى أن ٩٣٪من أولياء الأمور يؤيدون الحاجة إلى إدخال حافلات مدرسية في حين أكد٧٩٪من مدير يالمدارس أن المدارس قد تأثرت بحجم حركة المرور بسبب تزايد عدد السيارات الخاصة التي تنقل الطلاب في غابورون مما ساهم في زيادة الازدحام المروري في المدينة (Pitso&Oladele, 2017).

وقد أظهرت نتائج دراسة ساكيلاري ووآخرين (Sakellariou et al, 2017) إلى أن هناك (10) من العوامل النوعية التي تؤثر على مستويات السلامة في نظام النقل بالحافلات المدرسية وأن هناك ارتياح منخفض لنظام النقل بالحافلات المدرسية الحالية، وأن هناك عاملين يؤثران بشكل كبير على مستوى الخدمة وهما الرضا عن المواعيد والوقت بالنسبة للمسافة من إقامة الطلاب إلى محطة الحافلات وكذلك معلومات إعادة التوجيه في محطات الحافلات في حالة وقوع حوادث طارئة. وان هناك حاجة ماسة لفصل خدمات النقل المدرسي عن المدارس بإيجاد جهة مختصة وخبيرة تتولى مسؤوليته بما يوفر الارتقاء بالخدمات المقدمة ويضمن سلامة مستخدمي الحافلات المدرسية (أبو غزالة، 2018).

ومن المآسي والأحداث المفجعة التي قد تحدث داخل الحافلات المدرسية حوادث الوفيات التي يذهب ضحيتها أطفال في مقتبل العمر بسبب نسيانهم في الحافلة مما يؤدي إلى اختناقهم، بالإضافة إلى حوادث الدهس أو سقوطهم من الحافلات المدرسية. ولعل أحدثها سقوط طالب من حافلة بشمال الباطنة، وذكر البيان أن الحادثة وقعت بتاريخ ١٩/٣/٢٠٢٣م، وأكدت أن الطالب لم يتعرض لأية إصابة وفقا للتقرير الطبي، كما أنه جار اتخاذ الإجراءات من قبل الجهات المختصة مع سائق الحافلة ومالكها (جريدة الرؤية، 2023).

وتأكيدا لذلك؛ فقد خلصت دراسة أم بوسعيدي (2007) إلى أنحج مما تسببه حوادث النقل المدرسي المرورية نتيجة للأخطاء البشرية أثناء استخدام الطريق من خسائر في الأرواح والممتلكات كبيرة جداً، حيث بلغت الخسائر في الأرواح في عام 2006 فقط (122) حالةوفاة و(969) إصابة من الطلبة. وأظهر استطلاع حول المسؤول الأول عن حوادث نسيان الأطفال داخل الحافلات المدرسية، أن 53% من المستطلعة آراؤهم يلقون بالمسؤولية على عدم وجود مشرفين في الحافلات، فيما رجح 29% منهم أن السبب هو إهمال السائقين، و10% اتهموا المدارس بالتقصير، بينما ألقى 80% المسؤولية على الجهة المعنية بالنقل (صحيفة الإمارات اليوم، 2019).

كما خلصت دراسة تاسي وديريك (Tasi& Derek, 2005) إلى أن التجاوز غير النظامي لحافلات النقل المدرسي يتم ارتكابه لأكثر من 1900 مرة يومياً،على الرغم من وجود الذراع للتنبيه بتوقف الحافلة، وكذلك الإشارات الضوئية الحمراء للتنبيه بتوقف الحافلة، كما أن أشارت الدراسة إلى أهمية تعاون المعنيين من رجال المرور ومدير يالمدارس وأولياء الأمور لحل هذه المشكلة من خلال وضع كاميرات فيديو تصور حركة الحافلة والمركبات التي تمر بالقرب منها، وتدريب السائقين وإعدادهم الإعداد الجيد، ورفع مستوى الوعي لدى عامة المجتمع وقائدي المركبات الخاصة.

وفي محاولة لتجنب ذلك؛ فقد شرعت بعض الشركات الناشئة في تصميم برامج ذكية لمراقبة الحافلات المدرسية تساهم بشكل كبير في الحد من ظواهر النسيان والاختناق داخل الحافلة، كما أنه يطمئن أولياء الأمور ومشرفي الحافلات بالمدارس وكذلك مراقبة حركة الحافلات ومدى الالتزام بالسرعات والأوقات والمسارات المحددة والآمنة والاطمئنان على سلامة الطلبة، حيث أن هناك أكثر من 200 حافلة ذكية تقوم بأكثر من 150 ألف رحلة مدرسية محمية (جريدة الوطن، 2018) إلا أن النظام لم يتم تعميمه على جميع

الحافلات المدرسية بالمحافظات التعليمية والتي تصل تعدادها إلى أكثر من 17 ألف حافلة مدرسية في مختلف المحافظات.

2. **مشكلة الدراسة**

أصبحت نسبة كبيرة من الفصول الدراسية في المؤسسات التعليمية بمختلف مراحلها،أصبحت تستقبل أعدادا كبيرة من الطلبة،منذرة بتجاوز الطاقة الاستيعابية لهذه القاعات،التي أصبحت تهدد نجاح العملية التعليمية داخل الفصول الدراسية،حيث أصبحت ظاهرة الاكتظاظ في المدارس واقع حال لا مفر منه في عدد كبير من المدارس وهو أمر مستمر عاماً بعد عام رغم الجهود المبذولة من قبل وزارة التربية والتعليم وخططها المستقبلية للحد من هذه المشكلة، والتي تلقي بظلالها على مشكلة النقل المدرسي (البادري، 2022).

حيث تمثل مشكلة النقل المدرسي تحديا كبيرا للمعنيين بالعملية التعليمية وكذلك أولياء أمور الطلبة لما لها من تبعات اقتصادية واجتماعية وبيئية وأمنية وغيرها، واتفاقهم على هذه المشكلة معا لزيادة المضطردة في أعداد الطلبة الذين يذهبون إلى مدارسهم يوميا مما يسبب في الحاجة الشديدة للتطوير المستمر لخدمات النقل المدرسي حتى لا تتحول مع عامل مسهم في تخفيف مشكلة الازدحام إلى عامل مسهم في حدوثها وضياع الوقت والجهد والمال للدولة ولأولياء أمور الطلبة(العلوان،2013).

ونظرا لتكرار نسيان الطلبة داخل الحافلات المدرسية، والتي تسببت في وقوع وفيات، ولأهمية هذا الموضوع؛فقد ناقشت لجنة التربية والتعليم والبحث العلمي بمجلس الشورى موضوع وفيات طلبة المدارس بسبب الحافلات المدرسية، والخطط والسياسات والضوابط التي وضعتها الوزارة في هذا الجانب، ومتابعة أهم الإجراءات التي اتخذتها الوزارة لتفادي مثل هذه الإشكاليات مستقبلا (جريدة الرؤية، 2019).

وبناء على توصيات حول كيفية ضمان سلامة الأطفال؛فإن التصميم السليم للحافلة المدرسية وصيانتها، ومؤهلات السائق السليمة والتدريب المستمر، بالإضافة إلى الإطار التنظيمي هي بعض العوامل الرئيسية لنظام نقل مدرسي أكثر أمانًا في الحافلات المدرسية بناءً على الأمثلة وأفضل الممارسات من البلدان الأخرى (Deng&Kurgan, 2012) وبالإشارة إلى نتائج دراسة عبد العال (2004) إلى أن هناك حاجة إلى تطوير نظام نقل مدرسي يلبي متطلبات الأسرة تحت نوع من الإعانة والإشراف الحكومي. وإيمانا بأهمية موضوع الحالات المدرسية؛ شعر الباحث بضرورة البحث في هذا الموضوع من خلال تسليط الضوء على الأسئلة التالية:

- ✓ ما واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة؟
- ✓ هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغيرات الجنس وصفة المستجيب؟
- ✓ هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في واقع وسائل النقل المدرسي من وجهة نظر أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية بالمدارس الحكومية تعزى لمتغيرات المؤهل العلمي وسنوات الخبرة؟
- ✓ ما سُبل تحسين وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة؟

3. **أهمية الدراسة**

✓ تسليط الضوء على وسائل النقل المدرسي وما يترتب عليها من آثار إيجابية حال كونها جيدة والعكس في حال ضعف مواكبتها لظروف المجتمع ومتطلباته.

✓ نتائج الدراسة ستسهم في تطوير وسائل النقل المدرسي في مديريات التربية والتعليم في المحافظات التعليمية.

✓ إثراء الجانب النظري في مجال وسائل النقل المدرسي.

4. أهداف الدراسة

✓ التحقق من مدى رضا أفراد العينة عن واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية بسلطنة عمان.

✓ التحقق من مدى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغيرات الجنس وصفة المستجيب.

✓ التحقق من مدى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في واقع وسائل النقل المدرسي من وجهة نظر أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية بالمدارس الحكومية تعزى لمتغيرات المؤهل العلمي وسنوات الخبرة.

✓ الكشف عن سُبل تحسين وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة.

5. حدود الدراسة

✓ الحدود العلمية: واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية بسلطنة عمان.

✓ الحدود المكانية: مدارس محافظات سلطنة عمان.

✓ الحدود الزمانية 2024/2023.

✓ الحدود البشرية: أولياء الأمور وأعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية.

6. مصطلحات الدراسة

وسائل النقل المدرسي: الحافلات أو المركبات ذات الدفع الرباعي أو القوارب المخصصة لنقل الطلبة من وإلى المدرسة.

7. منهج الدراسة وإجراءاتها

يتناول هذا الجانب إجراءات الدراسة ابتداء من منهج الدراسة وعينتها، ثم التطرق إلى أدوات الدراسة واستخراج الخصائص السيكومترية لها واعتماد معيار الحكم في تفسير نتائج الدراسة، وأخيرا إجراءات الدراسة المتبعة في تنفيذ الدراسة والأساليب الإحصائية المتبعة في التحليل.

1.7. منهج الدراسة

لتحقيق أهداف الدراسة تم استخدام المنهج الوصفي، حيث أن الهدف من الدراسة الحالية هو التعرف على واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية،سُبل تحسينها من وجهة نظر أفراد العينة، والتحقق من مدى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغيرات الجنس وصفة المستجيب، ومن وجهة نظر أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية بالمدارس الحكومية تعزى لمتغيرات المؤهل العلمي وسنوات الخبرة.

2.7.عينة الدراسة

سيتم تطبيق أداة الدراسة عشوائيا على أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية وأولياء الأمور، هذا وقد بلغت عينة الدراسة (208) فردا، والجدول (1) يوضح خصائص أفراد العينة.

وأولياء أمور الطلبة جدول (1): خصائص أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية بالمدارس الحكومية

المتغير	الفئات	العدد	النسبة المئوية
الجنس	ذكور	109	%52
	إناث	99	%48
صفة المستجيب	أعضاء الإدارية والتدريسية	132	%63
	أولياء الأمور	76	%36

المؤهل العلمي	دبلوم	15	%11
	بكالوريوس	101	%76
	دراسات عليا	17	%13
سنوات الخبرة	9 سنوات فأقل	37	%28
	10 -19 سنة	39	%29
	20 سنة فأعلى	57	%43
الإجمالي		208	

3.7. أدوات الدراسة:

استبانة حول واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية بسلطنة عمان من إعداد الباحث: تهدف الاستبانة إلى التعرف على واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة، تم بناءها اعتمادا على مجموعة من الدراسات السابقة كدراسات العلوان (2013) وأبو غزالة (2018) والمحرج (2019) وبيك ونجوين (Beck & Nguyen, 2017) ودنج وكورجان (Deng & Kurgan, 2012) وسكالريوس وآخرين (Sakellariou et al, 2017) وتاسي وديرك (Tasi. & Derek, 2005).

وقد تكونت الاستبانةفي صورتها الأولية من جزأين، الجزء الأول يشتمل على البيانات الديموغرافية لأفراد العينة وتشمل الجنس وصفة المستجيب والمؤهل العلمي وسنوات الخبرة، ويتكون الجزء الثاني من (30)فقرة يتم الاستجابة عنها وفقا لمقياس رباعي (موافق بدرجة كبيرة- موافق بدرجة متوسطة – موافق بدرجة قليلة- غير موافق).

وللتحقق من صدق الاستبانة، فقد تم عرضها على عدد من المحكمين، وذلك للتحقق من مدى ملائمة تعليماتها وفقراتها لأفراد العينة ومدى دقة صياغتها اللغوية، وإضافة أية تعديلات يقترحها المحكمون، وقد تم إجراء التعديلات اللازمة على الاستبانة بناء على ملاحظاتهم، من خلال التعديل في صياغة بعض الفقرات. كما تم التحقق من صدق الاتساق الداخلي الاستبانة عن طريق حساب معاملات الارتباط بين درجات فقرات الاستبانة وبين الدرجة الكلية لها، وذلك بتطبيقها على عينة استطلاعية تكونت من (20) فردا من أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية بالمدارس الحكومية وأولياء أمور الطلبة – خارج عينة الدراسة - والجدول (2) يوضح ذلك.

جدول (2): معاملات الارتباط بين درجة كل فقرة والدرجةالكليةلها

م	الارتباط	م	الارتباط	م	الارتباط	م	الارتباط	م	الارتباط	م	الارتباط
1	.309//	6	.278//	11	.503*	16	.379//	21	.675**	26	.360//
2	.240//	7	.199//	12	.370//	17	-.027//	22	.513*	27	.491*
3	.177//	8	.164//	13	.618**	18	.389//	23	.059//	28	-.098//
4	.299//	9	.348//	14	.485*	19	.459*	24	.259//	29	.356//
5	.588**	10	.832**	15	.351//	20	.633**	25	.160//	30	.508*

*دالة عند مستوى 0.05 ** دالة عند مستوى 0.01 // غير دالة

يتضح من الجدول السابق أن(19)فقرة لم تحقق ارتباطات دالة مع الدرجة الكلية للاستبانة،بينما حققت(11) فقرة ارتباطات دالة عند مستوى 0.05 وعند مستوى 0.01، ووفقا لمعيار ايبل Eble الذي ينص على أن الفقرات ذات الارتباط السالب أو التي تقل عن (0.19) تعد فقرات ضعيفة وينصح بحذفها، أما الفقرات التي يتراوح ارتباطها بين (.19 - -.38) فهي فقرات جيدة ، وأما التي بلغ ارتباطها (0.39) فاكثر فهي

ممتازة (يعقوب وأبو فودة ، 2012) فان جميع الفقرات تجاوزت الارتباط (0.18) فاكثر؛ ما عدا (6) فقرات لم تتجاوز الارتباط (0.19) وبذلك تحذف من الاستبانة.

وللتحقق من ثبات الاستبانة تم استخدام معامل الفا كرونباخ وقد بلغ معامل الثبات الكلي لها (.826) وذلك يعني أن الاستبانة بشكل عام تتسم بدرجة عالية من الثبات ويمكن الاعتماد عليها في التطبيق الفعلي، وبعد إجراء التعديلات اللازمة وفق آراء المحكمين، وبناء على نتيجة صدق الاتساق الداخلي، فان الاستبانة بصورتها النهائية تكونت من (24) فقرة.

4.7. معيار الحكم لتفسير المتوسطات الحسابية في الدراسة

شرع الباحث في تحديد طول الخلايا بناء على التدرج الرباعي للاستبانة من خلال حساب المدى بين درجات الاستبانة، والجدول (3) يوضح ذلك.

جدول (3): معيار الحكم لتفسير المتوسطات الحسابية في الدراسة

م	طول الخلايا	سلم الاستجابة	واقع وسائل النقل المدرسية
1	3.2-4	موافق بدرجة كبيرة	كبير
2	3.1 إلى 2.5من	موافق بدرجة متوسطة	متوسط
3	2.4 إلى 1.7من	موافق بدرجة قليلة	قليل
4	1.7اقل من	غير موافق	لا يوجد

5.7. **إجراءات الدراسة**: الاطلاع على الإطار النظري والدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع الدراسة، تم بناء استبانة حول واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية بسلطنة عمان من إعداد الباحث وتحكيمها من قبل مجموعة من المحكمين، وبعد الحصول على الموافقة الرسمية من دائرة الدراسات التربوية والتعاون الدولي لجمع البيانات، تم توفير رابط استبانة إلكتروني لتوزيعه على مجتمع الدراسة المكون من أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية بالمدارس الحكومية وأولياء أمور الطلبة، وقد تم تطبيق الاستبانة على عينة استطلاعية للتأكد من خصائصها السيكومترية، ثم تفريغ البيانات ومعالجتها باستخدام الأساليب الإحصائية المناسبة ، وجدولة البيانات واستخلاص النتائج وتفسيرها ومناقشتها، وأخيرا صياغة التوصيات والمقترحات في ضوء نتائج الدراسة.

الأساليب الإحصائية: تم معالجة البيانات باستخدام التكرارات والنسب المئوية، والمتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية، واختبار ت للعينات المستقلة، واختبار تحليل التباين الأحادي.

8. نتائج الدراسة ومناقشتها:

يستعرض الباحث النتائج التي تم التوصل إليها بعد التحليل الإحصائي للبيانات، وذلك بعرض نتائجها ومناقشتها والخروج بتوصيات ومقترحات تخدم المعنيين في وزارة التربية والتعليم، **وللإجابة على السؤال الأول** حول "ما واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة؟" تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية مرتبة ترتيبا تنازليا، والجدول (4) يوضح ذلك.

جدول (4): المتوسطات الحسابية (م) والانحرافات المعيارية (ع) لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية مرتبة ترتيبا تنازليا (ن=208).

الفقرة	م	ع	الواقع
معظم الحافلات المدرسية تعاني من اكتظاظ الطلبة بداخلها	3.66	0.67	كبير
بعض الحافلات المدرسية لا يتوفر بها أجهزة التبريد	3.52	0.79	كبير
بعض الحافلات المدرسية لا توفر السلامة اللازمة للطلبة	3.51	0.79	كبير
حدوث الكثير من المشكلات بين الطلبة نتيجة عد م توفر مقاعد كافية للجلوس	3.49	0.89	كبير
بعض الحافلات المدرسية تعاني من مشاكل فنية	3.42	0.76	كبير
مقاعد بعض الحافلات المدرسية غير مريحة وذات جودة سيئة	3.34	0.86	كبير
الحافلات المدرسية في بعض القرى تنقل الطلبة لأكثر من مرة مما تتسبب في التأخير والتزاحم	3.33	0.93	كبير
تقع حوادث التنمر أو الإيذاء الجسدي في الحافلة المدرسية	3.32	0.89	كبير
صغر سن سائقي الحافلات المدرسية وبالتالي تجاوزهم قواعد السلامة والأنظمة المرورية	3.03	1.03	متوسط
يؤثر النقل بالحافلة على سلوك الطالب أو طاقته أو أدائه الدراسي	3.02	0.98	متوسط
هناك صعوبة في تحديد نقطة تجمع الطلبة في بعض القرى	2.92	1.01	متوسط
المسافة الزمنية على الأقدام من السكن إلى نقطة التجمع بعيدة	2.84	0.99	متوسط
حوادث الدهس والاختناق في الحافلات المدرسية سببها السائق	2.67	1.06	متوسط
الحافلات المدرسية تُصان بشكل دوري	2.57	0.91	متوسط
تتميز الحافلات المدرسية بوجود جهاز أمان للباب يتحكم فيه السائق	2.50	1.13	متوسط
وقت السفر داخل الحافلة المدرسية طويل	2.40	1.05	قليل
رصد تقارير دورية للسائقين ومستوى التزامهم وبرامج التوعية	2.27	1.17	قليل
وجود سقائف في نقاط التجمع	1.92	1.10	قليل
تتوفر كاميرات لمراقبة تصرفات الطلبة داخل الحافلة المدرسية	1.90	1.18	قليل
توجد بالحافلات المدرسية أجهزة لمراقبة السرعة	1.84	1.10	قليل
تتميز الحافلات المدرسية بوجود أنظمة إلكترونية متقدمة تتبع أدق تفاصيل السلامة داخل الباص	1.82	1.12	قليل
يتوفر بالحافلات المدرسية فريق من الطلبة مكلفون بمسؤولية متابعة زملائهم داخل الحافلة	1.81	1.11	قليل
يتوفر مشرفين /مرشدين مرافقين داخل الحافلات المدرسية لضبط النظام فيها	1.77	1.22	قليل
يتوفر بالحافلات المدرسية تلفاز يسهم في توعية الطلبة أثناء رحلتهم	1.65	1.11	لا يوجد
الإجمالي	2.70	0.48	متوسط

يتضح من الجدول السابق أن الدرجة الكلية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية حازت على درجة متوسطة، بمتوسط حسابي بلغ (2.70) وانحراف معياري يساوي (0.48) كما تراوحت المتوسطات الحسابية لفقرات واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية بين (3.66-1.65) وانحرافات معيارية تراوحت بين (0.67-0.48)ويتضح من الجدول السابق أن الفقرات "معظم الحافلات المدرسية تعاني من اكتظاظا لطلبة بداخلها" و"بعض الحافلات المدرسية لا يتوفر بها أجهزة التبريد" و"بعض الحافلات المدرسية لا توفر السلامة اللازمة للطلبة" و"حدوث الكثير من المشكلات بين الطلبة نتيجة عدم توفر مقاعد كافية للجلوس" و"بعض الحافلات المدرسية تعاني من مشاكل فنية" و"مقاعد بعض الحافلات المدرسية غير مريحة وذات جودة سيئة" و"الحافلات المدرسية في بعض القرى تنقل الطلبة لأكثر من مرة مما تتسبب في التأخير والتزاحم" و"تقع حوادث التنمر أو

الإيذاء الجسدي في الحافلة المدرسية" حزن على درجة كبيرة؛ بمتوسط حسابي تراوح بين (3.32-3.66) وانحراف معياري تراوح بين (0.67-0.89).

ويشير الباحث إلى أن اكتظاظ الطلبة داخل الحافلات المدرسية قد يكون بسبب كثرة أعداد الطلبة في الروافد التي تغذي المدرسة، وقد يكون كذلك في قلة الحافلات المدرسية الناقلة للطلبة، وقد يعود إلى أن بعض الحافلات المدرسية في بعض القرى تنقل الطلبة لأكثر من مرة، وبالتالي تخلق نوعا من سوء التخطيط في عملية نقل الطلبة، والأعداد المنقولة في كل مرة. ويشير الباحث إلى أن بعض الحافلات المدرسية إن لم يكن كلها تعاني من مشاكل فنية خاصة بالتبريد، وعليه يجب تركيب أجهزة تبريد وفقاً لمعايير عالمية وتزويد نوافذها بنظام (المخفي) لحجب أشعة الشمس عن الطلبة في فصل الصيف، وتدعيما لما سبق؛ "فالحافلات المدرسية لا تليق أبدا بالمظهر الحضاري للمدينة ولا بأبنائنا الطلبة كما أنها لا تناسب طموحنا ولا تليق بوزارة التربية والتعليم والتي تصرف سنويا ملايين الريالات من أجل تجويد التعليم وتطويره؛ فأغلب الحافلات المدرسية قد أكل عليها الدهر وشرب والبعض منها عمرها الافتراضي قد انتهى حيث قام أصحابها بشرائها من مزادات علنية فهي تفتقد إلى أدنى مقومات السلامة ناهيك أن عدد الطلبة الذين ينقلون فيها يزيد بكثير عن العدد المسموح" (العبدلي، 2018).

ويشير الباحث -وبناء على استجابات أفراد العينة- أن بعض الحافلات المدرسية لا توفر السلامة اللازمة للطلبة؛ ربما نظرا لتقادمها وتجاوزها بسنوات عديدة للعمر الافتراضي للاستعمال، ووضعها متدنياً من حيث السلامة والمتانة وقصور واضح في إجراء الصيانة الدورية لها. وعليه يجب توفير معايير السلامة ومتطلباتها داخل الحافلة المدرسية؛ إذ يجب تركيب كاميرات داخل الحافلات المدرسية للتأكد من نزول جميع الطلبة، وعدم نسيان أي طالب من قبل السائق بعد الانتهاء من توصيلهم إلى المدارس أو منازلهم، فضلاً عن تركيب مقاعد مريحة تكون واجهتها إلى أمام الحافلة ومصممة بحيث توفر أقصى راحة للطلبة، مع تزويد كل مقعد بمسند للرأس لكل راكب، وتركيب نوعية خاصة من درج المدخل والمخرج في الحافلات المدرسية لحماية الطلبة من الانزلاق أثناء صعودهم ونزولهم من باب الحافلة المدرسية، وتزويد كل حافلة بجهاز لتحديد السرعة القصوى، بالإضافة إلى ربط حزام الأمان أثناء الجلوس طوال الرحلة حتى يصل إلى المدرسة، وان يتم تخصيص أماكن لوضع الحقيبة المدرسية فيها وتجنب وضعها في ممرات الحافلة أو خلف ظهورهم، ويرى الباحث ضرورة أن تكون مقاعد الحافلات المدرسية ماصة للصدمات ومريحة وذات جودة عالية.

ويعزو الباحث وقوع حوادث التنمر أو الإيذاء الجسدي في الحافلة المدرسية نتيجة لاكتظاظ الطلبة داخل الحافلة المدرسية، وبالتالي وقوف بعضهم لفترات طويلة لعدم وجود مقاعد كافية للجلوس عليها، مما يخلق تنمرا على الطلبة الأصغر سنا من قبل الطلبة الأكبر سنا، بهدف إزاحته من مقعده والجلوس عليه، لذا فان وجود المشرف أو المرشد بالحافلة له دور مهم في تفادي تلك المشكلات.

بينما حازت الفقرات"صغر سن سائقي الحافلات المدرسية وبالتالي تجاوزهم قواعد السلامة والأنظمة المرورية " و"يؤثر النقل بالحافلة على سلوك الطالب أو طاقته أو أدائه الدراسي" و"هناك صعوبة في تحديد نقطة تجمع الطلبة في بعض القرى" و"المسافة الزمنية على الأقدام من السكن إلى نقطة التجمع بعيدة " و"حوادث الدهس والاختناق في الحافلات المدرسية سببها السائق" و"الحافلات المدرسية تُصان بشكل دوري" و"تتميز الحافلات المدرسية بوجود جهاز أمان للباب يتحكم فيه السائق" على درجة متوسطة؛ إذ تراوحت متوسطاتها الحسابية بين (2.50-3.03) وانحرافاتها المعيارية بين (1.03-1.13).

ويشير الباحث إلى أن اغلب سائقي الحافلات المدرسية هم من الأعمار الصغيرة وبالتالي تجاوزهم قواعد السلامة والأنظمة المرورية، "فصغر سن سائقي الحافلات المدرسية ولربما نسبة كبيرة منهم حديثي العهد بالسياقة ويفتقرون تبعا لذلك إلى الخبرة والدراية الكافية في كيفية التعامل مع هذا الحجم من الحافلات المكتظة بالكم العددي من الطلبة، بالإضافة إلى تجاوز هؤلاء السائقين قواعد السلامة والأنظمة المرورية، فمن المشاهد المألوفة سرعة الحافلات على الطرق والتجاوز والانتقال من مسرب لآخر والتورط في حوادث مرورية" (الصادري، د.ت) ويشير الباحث إلى أن النقل بالحافلة يؤثر على سلوك الطالب أو طاقته أوأدائه الدراسي؛ إذ أن قلة عدد الحافلات يتناسب عكسياً مع طول زمن الرحلة من وإلى المدرسة ما يؤدي إلى إرهاق الطالب بدنياً وذهنيا، كما أن زيادة الرحلة في الاتجاه الواحد يعرض الطالب للإجهاد والخمول وضعف التركيز، ويؤثر سلباً في قدرتهم على المذاكرة وما قد يتبعه من تراجع قدراته على التحصيل العلمي في المنزل.

بينما حازت الفقرات"وقت السفر داخل الحافلة المدرسية طويل" و"رصد تقارير دورية للسائقين ومستوى التزامهم وبرامج التوعية" و"وجود سقائفي نقاط التجمع" و"تتوفر كاميرات لمراقبة تصرفات الطلبة داخل الحافلة المدرسية" و"توجد بالحافلات المدرسية أجهزة لمراقبة السرعة" و"تتميز الحافلات المدرسية بوجود أنظمة إلكترونية متقدمة تتبع أدق تفاصيل السلامة داخل الباص" و"يتوفر بالحافلات المدرسية فريق من الطلبة مكلفون بمسؤولية متابعة زملائهم داخل الحافلة" و"يتوفر مشرفين /مرشدين مرافقين داخل الحافلات المدرسية لضبط النظام فيها" على درجة قليلة؛ إذ تراوحت متوسطاتها الحسابية بين (1.77-2.40) وانحرافاتها المعيارية بين (1.05-1.22).

وحول وقت السفر داخلا لحافلة المدرسية طويل؛ فان الباحث يشير -ومن واقع تجربة- أن طالبات الصفين الحادي عشر والثاني عشر بقرى صنعاء بني غافر والقليعة وميحه بنى كيوم (التابعة لولاية الخابورة) يتكبدن عناء المسافات الطويلة إلى مدرسة أسماء بنت عمرو للتعليم الأساسي (10-12) بقرية قارح بني خروص في شمال الشارع العام التابعة لولاية السويق، وذلك بسبب عدم وجود فصول لطالبات الصفين الحادي عشر والثاني عشر في تلك المناطق الجبلية، جدير بالذكر أن قرية ميحة بني كيوم يفصلها عن مدرسة أسماء بنت عمرو للتعليم الأساسي (10-12) طريق الباطنة السريع والشارع العام؛ تخيل تلك المسافة التي تقطعها الحافلة والمقدرة ب (68) كم (ذهابا وإيابا) بواقع 70 دقيقة؛ وطالبات قرية القليعة كذلك يفصلها عن مدرسة أسماء بنت عمرو للتعليم الأساسي (10-12) طريق الباطنة السريع والشارع العام؛ وتقدر المسافة التي تقطعها الحافلة ب (49.2) كم (ذهابا وإيابا) بواقع 52 دقيقة، ومن صنعاء بني غافر إلى مدرسة أسماء بنت عمرو للتعليم الأساسي (10-12) 37 كم بواقع 42 دقيقة (ذهابا وإيابا). بالإضافة إلى أن مخرجات مدارس فلج بن ربيعة وحلحل وحجر السنانات والبريك التابعة لولاية الخابورة تذهب إلى مدرسة مريم بنت عمران التابعة لولاية السويق للالتحاق بالصفوف الحادي عشر والثاني عشر، وعطفا على ما سبق؛ فان الحقائق السابقة تتحدث عن قرى ولاية الخابورة التابعة لمحافظة شمال الباطنة؛ فما بالك بقرى الولايات الأخرى في المحافظات التعليمية.

ويعزو الباحث تلك المعاناة إلى سوء التخطيط التربوي؛ إذ أن هناك فرقاً بين التخطيط المبني على دراسات علمية والذي يتبع أساليب حديثة وتقنيات مواكبة لطبيعة العصر، وبين التخطيط المبني على العفوية والاجتهادات والآراء الشخصية، ومهما يكون المشروع الذي نخطط له فإنه ما لم يضع المخطط في اعتباره التطورات المتوقعة والتغيرات الحاصلة والتقنية المناسبة للمشروع الذي يخطط له والابتعاد عن

الأساليب القديمة التي كانت تصلح لعصر مضى ولم تعد تناسب العصر الحالي، فانه سوف يكون مصير التخطيط الفشل (أبو عيشة، 2007)

في حين يرى أفراد العينة أن جميع بالحافلات المدرسية لا يتوفر بها تلفاز يسهم في توعية الطلبة أثناء رحلتهم، بمتوسط حسابي بلغ (1.65) وانحراف معياري يقدر بـ(1.11) ويشير الباحث أن الحافلة المدرسية التي يتوفر بها تلفاز ستسهم في بث مواد تثقيفية تسهم في توعية الطلبة بكيفية استخدام الطرق العامة وكيفية النزول من الحافلة والصعود إليها وغيرها من الإرشادات التي تعزز العملية التعليمية.واتفقت نتائج الدراسة الحالية مع نتائج دراسة دنقوجوفري (Deng & Geoffrey, 2012) إلى ضرورة إجراء الصيانة الدورية للحافلات المدرسية والتأهيل والتدريب الفعال للسائقين. وضرورة تخصيص مقعد لكل طالب والصيانة ا لدورية للحافلة (العلوان، 2014) وفي عدم وجود مشرفين في الحافلات المدرسية، وان من أهم أسباب الحوادث يكمن في إهمال السائقين (صحيفة الإمارات اليوم، 2019) واختلفت نتائج الدراسة الحالية مع نتائج دراسة ساكيلاريو وآخرين (Sakellariou et al, 2017) فعدم ارتياح أفراد العينة لنظام النقل بالحافلات المدرسية الحالية.

وللإجابة على السؤال الثاني حول "هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغيرات الجنس وصفة المستجيب؟" استخدم الباحث اختبار(ت)للعينات المستقلة للتعرف عما إذا كانت هناك فروق دالة إحصائيا بين أفراد العينة يعزى للجنس وصفة المستجيب، والجدول (5) يوضح ذلك.

جدول (5): نتائج اختبار (ت)للعينات المستقلة لمعرفة الفروق وفقا لمتغير الجنس وصفة المستجيب في واقع وسائل النقل المدرسي

الجنس/ صفة المستجيب	العدد	م	ع	قيمةت	درجة الحرية	مستوى الدلالة
ذكر	109	2.66	0.44	1.459	206	.146
أنثى	99	2.75	0.53			
أعضاء الإدارية والتدريسية	132	2.65	0.45	2.103	206	.037
أولياء الأمور	76	2.80	0.53			

يتضح من الجدول السابق عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغير الجنس، بينما وُجدت فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغير صفة المستجيب ولصالح أولياء الأمور.

ويعزو الباحث ذلك إلى أن هناك اتفاقا من قبل أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية وأولياء الأمور(ذكوراً وإناثا) على واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية، وان عدم وجود فروق وفقا لمتغير الجنس جاء نتيجة المامهم بواقع وسائل النقل المدرسية بغض النظر عن نوعهم الاجتماعي. كما يعزو الباحث وجود فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكوميةلصالح أولياء الأمور؛ لأنهم هم من يتولون مسؤولية الحاق أطفالهم بالمدارس بصورة مباشرة، وهم من يتولى التواصل المباشر مع إدارات المدارس ويحتكون بواقعها بشكل مباشر وعلى دراية بأبنائهم، مما جعلهم أكثر رؤية لواقع وسائل النقل المدرسية والمشكلات التي تواجه أبنائهم.

وللإجابة على السؤال الثالث حول "هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في واقع وسائل النقل المدرسي من وجهة نظر أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسيةبالمدارس الحكومية تعزى لمتغيرات المؤهل العلمي وسنوات

الخبرة؟" استخدم الباحث اختبار تحليل التباين الأحادي للتعرف عما إذا كانت هناك فروق دالة إحصائيا بين أفراد العينة يعزى للمؤهل العلمي وسنوات الخبرة، والجدول (6) يوضح ذلك.

جدول (6): نتائج اختبار تحليل التباين الأحادي لمعرفة الفروق وفقا لمتغير المؤهل العلمي وسنوات الخبرة

المتغير	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	ف	مستوى الدلالة
المؤهل العلمي	بين المجموعات	.146	2	.073	.360	.698
	داخل المجموعات	26.416	130	.203		
سنوات الخبرة	بين المجموعات	.022	2	.011	.055	.946
	داخل المجموعات	26.540	130	.204		

يتضح من الجدول السابق عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي من وجهة نظر أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسيةبالمدارس الحكومية وفقا لمتغيرات المؤهل العلمي وسنوات الخبرة، ويعزو الباحث ذلك إلى أن الواقع ظاهر جلي وبالتالي يجعل رؤيته واضحة لجميع أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسيةبالمدارس الحكومية باعتبار أنهم جزء منه وبالتالي جاءت استجاباتهم متشابهة؛ بغض النظر عن مؤهلهم العلمي أو سنوات خبرتهم.

وللإجابة على السؤال الرابع حول"ما سُبل تحسين وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة؟" تم استنتاج سُبل تحسين وسائل النقل المدرسي الحكومية بناء على استجابات أفراد العينة على استبانة واقع وسائل النقل المدرسي، وتكمن تلك السُبل في:

1. ضرورة توفير مقاعد في الحافلات المدرسية تتسع لجميع الطلبة.
2. ضرورة توفير أجهزة التبريد وإصلاحها في بعض الحافلات المدرسية.
3. ضرورة توفير متطلبات السلامة اللازمة للطلبة في بعض الحافلات المدرسية.
4. ضرورة إصلاح المشاكل الفنية في بعض الحافلات المدرسية.
5. ضرورة توفير مقاعد في بعض الحافلات المدرسية تتسم بالأريحية والجودة الجيدة.
6. ضرورة توفير حافلات مدرسية إضافية في بعض القرى التي تنقل الطلبة لأكثر من مرة.
7. ضرورة إيجاد حلول لحوادث التنمر أو الإيذاء الجسدي التي تحدث في الحافلة المدرسية.
8. ضرورة توعية وتثقيف سائقي الحافلات المدرسية ذوي الأعمار الصغيرة بقواعد السلامة والأنظمة المرورية.
9. ضرورة دراسة مدى تأثير النقل بالحافلة على سلوك الطالب أو طاقته أو أدائه الدراسي.
10. ضرورة التخطيط الجيد لتحديد نقطة تجمع الطلبة في بعض القرى.
11. ضرورة تقريب المسافة الزمنية التي يمشيها الطالب من السكن إلى نقطة التجمع.
12. ضرورة صيانة الحافلات المدرسية بشك لدوري.
13. ضرورة توفير جهاز أمان للباب في الحافلات المدرسية يتحكم فيه السائق.
14. ضرورة تقليل وقت السفر داخل الحافلة المدرسية.
15. ضرورة رصد تقارير دورية للسائقين ومستوى التزامهم ببرامج التوعية.
16. ضرورة توفير سقائف (مظلات) في نقاط التجمع.
17. ضرورة توفير كاميرات لمراقبة تصرفات الطلبة داخل الحافلة المدرسية.

18. ضرورة توفير أجهزة لمراقبة السرعة بالحافلات المدرسية.
19. ضرورة توفير أنظمة إلكترونية متقدمة تتبع أدق تفاصيل السلامة داخلا لحافلات ا لمدرسية.
20. ضرورة توفير فريق من الطلبة مكلفون بمسؤولية متابعة زملائهم داخلا لحافلات المدرسية.
21. ضرورة توفير مشرفين /مرشدين مرافقين داخل الحافلات المدرسية لضبط النظام فيها.

كما أوصى أفراد العينة بمجموعة من النقاط لتحسين وسائل النقل المدرسي الحكومية، واقتبس منهم الاتي:

1. استبدال جميع الحافلات المدرسية الحالية بحافلات مريحة وذات جودة عالية.
2. ضرورة تسجيل حافلات مدرسية مجهزة بكل أنظمة الأمن والسلامة، وان تكون من طرازات متقدمة.
3. ضرورة إدارة الحافلات المدرسية من خلال مؤسسات القطاع الخاص.
4. توفير مرافق (دورات المياه) في الحافلات المدرسية الخاصة بطلبة الحلقة الأولى.
5. إلزام سائقي الحافلات المدرسية بالتقيد بنقطة إنزال الطلبة وأخذهم منها؛ إذ انه قد يحدث أحيانا تعطل الحافلة المدرسية واستبداله بحافلة أخرى؛ وعليه يجب توصيل كل طالب إلى منزله.
6. ضرورة متابعة الحافلات المدرسية من الجهات الأمنية ومن خلال الأقسام المسؤولة عن متابعة الحافلات في وزارة التربية والتعليم.
7. إضافة لجان مدرسية للمتابعة الدورية لفحص الحافلات المدرسية من قبل المدرسة، ولعقد اجتماعات دورية تثقيفية لسائقي الحافلات المدرسية.
8. يجب على وزارة التربية تقديم مخصصات مالية مجزية لأصحاب الحافلات المدرسية؛ ثم الزامهم بتقديم خدمة ممتازة.
9. يجب إعلام قائدي الحافلات المدرسية بضرورة توصيل كل الطلبة إلى منازلهم بدلا من إنزالهم في أماكن بعيدة عن منازلهم بحجة أن الشارع ترابي وغير مسفلت.
10. ينبغي تكاتف الجميع (المدرسة والسائق وأولياء الأمور) في متابعة تطبيق شروط السلامة في الحافلة المدرسية.
11. ضرورة التخلص من نظام النقلتين لبعض الحافلات المدرسية الذي يعرض الطلبة لأخطار كثيرة.
12. إعادة النظر في بعد المسافة بين المدرسة والسكن وبين نقاط التجمع والسكن.
13. ضرورة إعطاء سائقي الحافلات المدرسية دورات تدريبية لتطوير أنفسهم واتباع قواعد السلامة من اجل أنفسهم وسلامة الطلبة.
14. ضرورة توفير مشرفين/ مشرفات في الحافلات المدرسية لجميع المراحل الدراسية لضبط الطلبة ومراقبة سائقي الحافلات لإلزامهم بأمور السلامة وعدم تجاوز السرعة القانونية وانشغالهم بالهواتف النقالة، إما بالتوظيف بعقود دائمة أو مؤقت، أو تخصيص علاوة شهرية تصرف لأعضاء الهيئة الإدارية والتدريسية القائمين على الإشراف المباشر على الحافلات.
15. ضرورة إعداد استطلاع/استبيان دوري لكل حافلة مدرسية يشارك فيها أولياء الأمور لشفافية المعلومات المقدمة وصحتها.
16. ضرورة توعية الطلبة بإجراءات السلامة داخل الحافلات المدرسية والالتزام بها.
17. ضرورة الاستفادة من تجارب الدول الخليجية في مجال نقل طلبة المدارس.

18.ضرورة الاستفادة من تجارب الدول في كيفية وضع خطط السلامة في الحافلة المدرسية ومدى صلاحيتها.

19.ضرورة إلزام المدرسة بتعيين طالب/ة مشرف على الحافلة المدرسية مع إعطائه بعض المهام ومتابعته بشكل دوري.

20.ضرورة وضع شاشات توعوية في الحافلات المدرسية.

21.ضرورة ابتعاد بعض إدارات المدارس عن محاباة أصحاب الحافلات والتساهل؛ ومن مظاهر ذلك التساهل؛ سلوك السائق المتهور وعدم الانضباط في الحضور إلى المدرسة، وتعطل مكيف الحافلة مع كثر البلاغات من أولياء الأمور، وتساهل بعض الأفراد وتجاوزهم القانون من المعنيين بالمديرية لفحص وتقييم الحافلات بالمدارس من حيث سعتها ونظافتها وعمل جميع أجهزتها، وعدم تقييم السائق بالرجوع إلى إدارة المدرسة والاستماع إلى الطلبة ممن تقلهم الحافلة المدرسية.

22.ضرورة توفير مواقف مهيئة للحافلات المدرسية في بعض المدارس، بالإضافة إلى أن مواقع بعض المدارس داخل الأحياء السكنية المكتظة بالسكان؛ مما يسبب عرقلة لحركة الحافلات وكذلك اختناق مروري لتضارب الاتجاهات مع السيارات الأخرى، وبالتالي يستدعي التخطيط الجيد لتلك المسارات من قبل المعنيين بذلك.

23.الأجور التي يتقاضاها مالك الحافلة المدرسية غير مجزية؛ مما يجعل بعض ملاكها يهملون صيانة الحافلة، لذا يأمل ملاك الحافلات المدرسية في رفع تلك الأجور، وهو ما أكدته دراسة المحرج (2019) ضعف كفاية الميزانيات المخصصة للنقل المدرسي للوفاء بنقل جميع الطلبة المحتاجين له، والتأخر في صرف مستحقات الشركات الناقلة في المدن،ومتعهدي النقل في القرى والهجر.

24. إن المسافات البعيدة والطرق غير المسفلتة قد تدفع السائق إلى السرعة في القيادة للوصول في الوقت المناسب، لذا يجب على إدارات المدارس التوعية والتنبيه بخطورة ذلك.

9. الخاتمة

توصلت نتائج الدراسة إلى أن واقع وسائل النقل المدرسي الحكومية حازت على درجة متوسطة، وعدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغير الجنس، بينما وُجدت فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي الحكومية من وجهة نظر أفراد العينة تعزى لمتغير صفة المستجيب ولصالح أولياء الأمور، وعدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية لواقع وسائل النقل المدرسي من وجهة نظر أعضاء الهيئة الإدارية والتدريسيةبالمدارس الحكومية وفقا لمتغيرات المؤهل العلمي وسنوات الخبرة، كما أورد الباحث - بناء على استجابات أفراد العينة- سُبل لتحسين وسائل النقل المدرسي الحكومية لعل أبرزها ضرورة توفير مقاعد في الحافلات المدرسية تتسع لجميع الطلبة، وضرورة توفير أجهزة التبريد في بعض الحافلات المدرسية، وضرورة توفير متطلبات السلامة اللازمة للطلبة في بعض الحافلات المدرسية، وضرورة إصلاح المشاكل الفنية في بعض الحافلات المدرسية. وقد أوصت الدراسة بضرورة توفير متطلبات السلامة في وسائل النقل المدرسي الحكومية من خلال تعيين مشرف مؤهل وملم بإجراءات السلامة لمرافقة الطلبة وذلك للحفاظ على سلامتهم والإشراف على النظام داخل الحافلة، وضرورة اختيار المسارات الآمنة لوسائل النقل المدرسي منذ تحركها من مسكن الطالب وحتى وصوله إلى المدرسة، وضرورة وجود جهة مركزية مختصة تتولى مهمة تنظيم وتطوير وإدارة النقل المدرسي، وضرورة اختيار السائقين

لوسائل النقل المدرسية بطريقة مهنية ويتموضع اختبارات صارمة وشاملة للسائقين قبل البدء بالعمل والتأكد من خلو سجلهم من المخالفات المرورية والحوادث والسلوكيات السيئة، وضرورة تبني توصيات أفراد العينة حول تحسين وسائل النقل المدرسي الحكومية، وضرورة إجراء دراسات فيما يتعلق بالعوامل النوعية الحاسمة التي تحدد نظام النقل المدرسي الناجح، وأخيرا إجراء دراسة مقارنة بين المدارس الحكومية والخاصة في سائل النقل المدرسي.

قائمة المراجع:

1. البادري، سعود مبارك. (2022). ظاهرة اكتظاظ الطلبة في الفصول الدراسية بالمدارس الحكومية بسلطنة عمان: الأسباب والآثار والعلاج- ولاية الخابورة أنموذجا. **مجلة البحوث الأسرية**، 2(2).
2. أمبوسعيدي،محمد. (2007). **واقع النقل المدرسي في سلطنة عمان**. مؤتمر التعليم والسلامة المرورية. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الرياض.
3. جريدة الرؤية. (2023). **سقوط طالب من حافلة بشمال الباطنة ومديرية التعليم تصدر بيانا**.: https://alroya.om/post/319009
4. جريدة الرؤية. (2019). **تربوية الشورى تناقش وفيات الطلاب بسبب الحافلات المدرسية**. https://alroya.om/post/247916
5. جريدة الوطن. (2018). **150ألف رحلة مدرسية محمية بـ (المشرف الإلكتروني)**.https://alwatan.com/details/256686
6. الصادري، مال الله صالح. (د.ت). **حافلات نقل طلبة المدارس ... إلى متى**. الإدارة العامة للمرور. https://traffic.rop.gov.om/?p=2064
7. صحيفة الإمارات اليوم. (2019). **نسيان الأطفال بالحافلات: رقابة غائبة وإهمال في تطبيق إجراءات السلامة**. https://www.emaratalyoum.com/local-section/education/2019-07-03-1.1229308
8. العبدلي، سالم بن سيف. (2018). **الحافلات المدرسية والحلول الممكنة**. جريدة عمان. https://www.omandaily.om/
9. العلوان،أمير. (2013). تأثير مدى توافر عوامل الأمن والسلامة الرئيسة في وسائل النقل المدرسي على استخدامها داخل مدينة الرياض كمثال للمدن الكبرى في المملكة العربية السعودية،**مجلة جامعة الملك عبد العزيز :علومتصاميمالبيئة**، 7.
10. أبو عيشة، غيداء عبدالله. (2007). **مشكلات التخطيط التربوي لدى مديري ومديرات المدارس الحكومية الثانوية في فلسطين**. [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة النجاح الوطنية.
11. أبوغزالة، محمد. (2018).**النقلالمدرسيمطلبمجتمعيوضرورةوطنية**. الأردن.
12. المحرج، عبدالكريم عبدالعزيز. (2019). واقع إدارة خدمات النقل المدرسي في إدارات التعليم بالمملكة العربية السعودية. **مجلة كلية التربية بالمنصورة**، 107(1).
13. وزارة التربية والتعليم. (2020). **لائحة تنظيم وسائل النقل المدرسية**. قرار وزاري (2020/58). https://home.moe.gov.om/file/main-tab/nshraaaat/CR.pdf

14. Aldubikhi, S. (2018). Realizing Education Dreams for Students in SaudiArabia "Mena Transport Conference, Dubai, UAE.
15. Beck. L & Nguyen. D .(2017). School transportation mode, by distance between home and school, United States, Consumer Styles 2012. https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles.
16. Deng, F. & Geoffrey, J. (2012). On the Road to SafeSchool Transport in China" China, Transport Topics No. 5, World Bank Rep., Washington, DC.
17. Deng ,Fei; J & Kurgan, Geoffrey.(2012). *On the road to safe school transport in China (English).* China transport topics, no. 5. Washington, D.C.: World Bank Group. http://documents.worldbank.org/curated/en/705131468019166122/On-the-road-to-safe-school-transport-in-China
18. Pitso, T &Oladele, A (2017) Evaluation of Urban Transportation Quality of Service of School Buses for SustainableDevelopment of Gaborone City, Botswana International Conference on Sustainable Infrastructure.
19. Sakellariou, A, Kotoula, K M, Morfoulaki, M &Mintsis, G (2017) Identification of Quality Indexes in School Bus Transportation System" Transportation Research Procedia,24.
20. Tasi, J. C. and Derek, G. (2005). Reducing the Illegal Passing of SchoolBuses:VideoFootageassists in Documentation, Training, and Raising Public Awareness, School Transportation, Transportation Research Board, , Washington, DC.