

رحلة العمل اليومية دراسة تطبيقية على موظفي كلية التربية قصر بن غشير د. نجاته عياد إسماعيل الفلاح - كلية التربية قصر بن غشير - جامعة طرابلس

مقدمة :

تعتبر دراسة رحلة العمل اليومية وإمكانية الاستفادة من نتائجها ضمن موضوعات الجغرافيا السلوكية الحديثة وهي نمط من أنماط الحركة المتمثلة في انتقال العاملين بشكل يومي منتظم من أماكن إقامتهم إلى مواقع عملهم. وترتبط دراسة رحلة العمل اليومية بتحديد موقع سكن العاملين والمسافة المقطوعة والزمن المستغرق والوسيلة المستخدمة والتكلفة والمصروفات وإمكانية الوصول والمشكلات التي تواجه العاملين خلال رحلة العمل اليومية.

ويتحرك العاملون في رحلتهم اليومية إلى العمل وهذه الرحلة لها طابع إجباري، وذات تأثير كبير على النقل حيث تتطلب حركة هؤلاء العاملين من مكان إلى آخر في وقت متقارب والوصول في وقت محدد، وغالبا ما تكون حركتهم كثيرة إلى أماكن معينة ويقوم العاملون بكلية التربية قصر بن غشير برحلة العمل اليومية بوسائل نقل متعددة، ومن أهم العوامل المؤثرة في اختيارهم لهذه الوسائل تكلفة النقل والسرعة في الوصول، وتختلف أهمية هذا الاختيار من شخص إلى آخر. حيث يتأثر العاملون طبقا لعامل السن والنوع والمستوى الاقتصادي والاجتماعي والتعليمي، ووسيلة النقل، ومن حيث زمن الرحلة وتكلفتها وملكية السيارة ومدى توفر أماكن الانتظار وخدمة النقل العام من حيث التكلفة والكفاءة والخدمة والسرعة.

وحيث أن شبكة طرق السيارات هي الوسيلة الوحيدة في ليبيا فإن السيارات تمثل الأداء الوحيد للحركة عبر شبكة الطرق؛ لذلك فإن هذه الدراسة ستركز على السيارات سواء كانت خاصة أم أجرة، والسير على الأقدام وتأثراتها على رحلة العمل اليومية، والعوامل المؤثرة في درجة الكفاءة، ودورها سواء العوامل الاقتصادية أم الاجتماعية وحيث نعتقد لسيارات وحافلات النقل العام مما أدى إلى ظهور مشكلة النقل في رحلة العمل اليومية لدى العاملين بكلية التربية قصر بن غشير مما دعا إلى دراستها وتحليلها، والخروج بحلول علمية للتخفيف من المشكلة أو حلها.

وتتمثل أهمية البحث في كونه يعتبر الأول من نوعه على مستوى أفراد مجتمع البحث، وهو يسعى لتحليل الجوانب الجغرافية لرحلة العمل اليومية، وكما يمكن

الاستفادة من نتائجه بعد مقارنتها بمثلاتها من النتائج في دعم البحوث والدراسات بعد معرفة أوجه الشبه والاختلاف بين مجتمع البحث والمجتمعات الأخرى، كما يمكنه تقديم قاعدة بيانات ومعلومات وبعض الاقتراحات لذوي الاختصاص في مجال النقل.

كما تهدف هذه الدراسة الميدانية إلى توضيح تأثير عامل المسافة والزمن والخصائص الديموغرافية لأفراد مجتمع الدراسة على رحلة العمل اليومية للعاملين بكلية التربية قصر بن غشير، وكذلك التعرف على المشكلات التي تواجه العاملين خلال رحلتهم اليومية للعمل وأيضا معرفة اقتصاديات رحلة العمل اليومية وأثرها في جملة أجر أفراد مجتمع الدراسة، والعمل على معرفة مناطق إقامة أفراد مجتمع الدراسة؛ من أجل حصر المدن والقرى التي تمتد الكلية بالموظفين؛ بغية تحديد نفود الكلية المكاني.

فرضيات الدراسة:

- 1 - يفضل الذكور استخدام السيارات الخاصة في رحلة العمل اليومية أكثر من الإناث
- 2 - توجد فروقات جوهرية في اختيار وسيلة النقل بين أفراد العينة الذين يقيمون داخل أو خارج منطقة الدراسة.
- 3 - لمستوى التعليم العالي دور في عملية اختيار نوع وسيلة النقل .
- 4 - كلما قلت المسافة زاد انتظام العاملين في العمل .
- 5 - هناك علاقة عكسية بين متوسط دخل الفرد واختياره لنوع وسيلة النقل المستخدمة في الرحلة.

المنهجية المتبعة:

إن المناهج الأساسية المستخدمة في الجغرافيا هي: المنهج الوصفي، والمنهج التحليلي، وإن عملية اختيار منهج معين من بين المنهجين المشار إليهما ليست عملية اجتهادية، إنما تفرضها طبيعة المشكلة المعنية وفي بعض الأحيان يتم الانتقال من منهج معين إلى آخر ضمن مشكلة موضوع البحث وحسب ما تقتضيه ظروف المشكلة⁽¹⁾.

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي للظاهرة حيث تم حصر كل وسائل المواصلات التي يستخدمها أفراد الدراسة، كما تم تصميم نموذج استبانة والذي روعي فيه السهولة والدقة في الأسئلة التي تضمن تحقيق أهداف هذه الدراسة، وقد تم توزيع 146 استبيان، على موظفي كلية التربية قصر بن غشير البالغ عددهم 195 موظفا وأعضاء هيئة التدريس خلال شهر يناير 2021 م، وتم تفرغ 114 استبيان فقط مستوفية للتحليل في جداول إحصائية، وهو ما يعادل 75 % من مجموع مجتمع الدراسة، واستبعاد 32 نموذجا؛ لعدم رجوعه أو لعدم استكمال البيانات من قبل أفراد العينة

كذلك نحتاج في بعض الأحيان إلى حساب بعض المؤشرات التي يمكن الاعتماد عليها في وصف الظاهرة من حيث القيمة التي تتوسط القيم أو تنزع إليها القيم، ومن حيث التعرف على مدى تجانس القيم التي يأخذها المتغير، وأيضا ما إذا كان هناك قيم شاذة أم لا. والاعتماد على العرض البياني وحده لا يكفي؛ لذا فإننا بحاجة لعرض بعض المقاييس الإحصائية التي يمكن من خلالها التعرف على خصائص الظاهرة محل البحث، وكذلك إمكانية مقارنة ظاهرتين أو أكثر، ومن أهم هذه المقاييس مقاييس النزعة المركزية والتشتت، وقد تم استخدام الآتي:

- **التوزيعات التكرارية**: لتحديد عدد التكرارات، والنسبة المئوية للتكرار التي تتحصل عليه كل إجابة، منسوبا إلى إجمالي التكرارات؛ وذلك لتحديد الأهمية النسبية لكل إجابة ويعطي صورة أولية عن إجابة أفراد مجتمع الدراسة عن العبارات المختلفة.
 - اختبار مربع كاي**: لتحديد الفروق في نسب الاجابات حسب متغيرات الدراسة، والذي على ضوء ذلك تم تحديد العلاقة بين متغيرات الدراسة.
- المجال الجغرافي للدراسة:**

في سنة 1996 م تم إنشاء المعهد العالي لإعداد المعلمين قصر بن غشير، و يهدف إلى إعداد الخريجين من المعلمين الذين تحتاجهم مؤسسات التعليم الأساسي والمتوسط من حملة الشهادة الثانوية بنظام الدراسة ثلاث سنوات، ويمنح الطالب بعد اجتياز كافة المقررات الدراسية بنجاح درجة الدبلوم العالي وفي سنة 2004 م صدرت قرار رقم (118) لسنة 2004 م بشأن ضم المعاهد العليا للجامعات وتسميتها بكليات إعداد المعلمين وكان من ضمنها المعهد العالي لإعداد المعلمين قصر بن غشير، وتم ضمه لجامعة الفاتح سابقا ليصبح كلية إعداد المعلمين.

وبناءً على القرار رقم (55) لسنة 2009 م أصبح اسمها كلية التربية قصر بن غشير، وكان في مقدمة أهدافها العمل على إعداد المعلمين علمياً ومهنياً في كافة التخصصات العلمية، ويوجد بالكلية 12 قسما وهي: قسم الجغرافيا - معلم فصل - اللغة العربية - اللغة الانجليزية - الدراسات الإسلامية - الخدمة الاجتماعية - رياض الأطفال - الرياضيات - الكيمياء - الفيزياء - الأحياء - الحاسوب. (2)

وهي تمثل المجتمع الذي أجريت عليه الدراسة .

وهي تقع عند التقاء خط طول 10.43. 13 شرقاً ودائرة عرض 22. 41. 32 شمالا انظر خريطة رقم (1).

خريطة رقم (1) موقع منطقة الدراسة.



المصدر (3)

الدراسات السابقة:

حاولت الباحثة الاستفادة من الدراسات السابقة ، وذلك للتعرف على المنهجية المتبعة ومعرفة أوجه الشبه والاختلاف بين مجتمعات الدراسة في الخصائص الرحلة اليومية؛ للوصول إلى بعض العموميات التي تؤدي إلى بناء النماذج والقوانين. وفي دراسة قدمها عبد الرزاق سنة 2002م عن العلاقة بين وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية في الكويت ركزت الدراسة على دور السيارات الخاصة وتأثيرها على رحلة

العمل. توصلت الدراسة الى وجود عوائق تحد من استخدام السيارات الخاصة منها: تكاليف ملكية السيارة والوقود والصيانة والضغط النفسي (4).

قامت زعزوع سنة 2004 م بدراسة رحلة العمل اليومية للنساء العاملات في قطاع التعليم في مدينة جدة وخلصت إلى أن 83.48 % من العاملات في قطاع التعليم يستخدمن وسائل النقل الخاصة. وأشارت الدراسة إلى أن ما نسبته 70.96 % من مجموع العاملات إلى أن دواعي التأخير في الوصول إلى موقع العمل تعزى إلى الازدحام في حركة المرورية(5).

تناول الباحثان عبد النبي وحويل سنة 2009 م رحلة العمل اليومية للعاملين بمصنع إسمنت مدينة درنة وتوصلت الدراسة إلى أن ما يقارب من ثلاثة أرباع العاملين يستعملون السيارات الخاصة خلال رحلتهم العمل اليومية؛ وذلك يعود لارتفاع دخل العاملين بالمصنع، و55% يواجهون صعوبات أثناء رحلة عملهم ويعزى ذلك إلى ازدحام الطريق وخطورتها(6).

وفى دراسة قام بها عبد الرحمن جري الحويدر 2015 م بعنوان: تحليل جغرافي للرحلات اليومية في مدينة الناصرية، وقد أظهرت نتائج البحث أن الرحلات التي تتم بواسطة السيارات الخاصة في المركز الأول بنسبة 30.8 % من مجموع الرحلات الكلية، وكذلك تزداد الرحلات اليومية التي تستغرق ما بين 15 – 30 دقيقة في مدينة الناصرية بنسبة 54.6 % من مجموع الرحلات وسجلت الرحلات التي تستغرق أكثر من 46 دقيقة أدنى المراتب (7).

كما درست الزايدى سنة 2016 رحلة العمل اليومية على موظفي الجامعة المفتوحة، وقد بينت الدراسة أن 68.9 % من موظفي الجامعة المفتوحة يستخدمون وسيلة نقل خاصة. كما أشارت الدراسة إلى أن 47.8 % من الذكور يستخدمون وسيلة النقل الخاصة، بينما الإناث يستخدمن وسيلة النقل الخاصة بنسبة 21.1 %. وتوجد علاقة بين نوع الوظيفة واختيار وسيلة النقل، ومن أهم الأسباب التي تعيق وصول الموظف إلى الجامعة الازدحام المروري وكان بنسبة 52.2 % من مجموع الأسباب (8).

مجتمع الدراسة :

نظرا لأهمية موضوع الدراسة قامت الباحثة بتوزيع استبيان على أفراد مجتمع الدراسة، وكان عددهم 146 فردا من مجموع العاملين بالكلية البالغ عددهم 195 (9) فردا ما بين عضو هيئة تدريس و موظف (10)، وكان توزيع الاستبيان في شهر يناير 2021 م، وتم استرجاع 114 استبيانا من 146 وهو ما يمثل العدد الفعلي لعينة الدراسة

بنسبة 75 % من إجمالي عدد العاملين بكلية التربية قصر بن غشير والجدول رقم (1) يوضح توزيع هذه الأعداد على وسائل النقل الأربع المستخدمة في رحلة العمل اليومية. جدول (1) التوزيع العددي والنسبي لأفراد عينة الدراسة على وسائل النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

النسبة %	العدد	نوع الوسيلة المستخدمة
61.4	70	سيارة خاصة
28.9	33	الاعتماد على الآخرين
5.3	6	سيارة أجرة
4.4	5	سيراً على الأقدام
100	114	المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية

من بيانات الجدول السابق يتبين أن وسيلة النقل المتمثلة في السيارات الخاصة التي يتولى الموظف قيادتها كانت هي الأكثر استعمالاً لدى أفراد عينة الدراسة كوسيلة مباشرة وسريعة ومرنة، إذ تبين أن 70 موظفاً ويشكلون ما نسبته 61.4 % يستخدمونها وسيلة لرحلتهم اليومية للعمل. ويأتي الموظفون الذين يعتمدون على الآخرين لوصولهم إلى العمل والعودة إلى منازلهم في المرتبة الثانية بنسبة 28.9 % . أما أفراد عينة الدراسة المستخدمون لسيارات الأجرة وسيرا على الأقدام للوصول إلى العمل كانت نسبتهم على التوالي 5.3 % ، 4.4 % من أفراد عينة الدراسة . العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية لدى أفراد عينة الدراسة .

1 - خصائص أفراد عينة الدراسة :

الجنس :

جدول (2) العلاقة بين جنس أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

الدلالة الإحصائية لاختبار كاي ² P-Value For Chi ²	المجموع	الجنس		التكرار	النسبة %	سيارة خاصة	نوعية وسيلة النقل
		أنثى	ذكر				
0.002	70	31	39				
	100.0%	44.3%	55.7%				
	33	28	5				

	100.0%	84.8%	15.2%	النسبة %	الاعتماد على الأخرين	
	6	4	2	التكرار	سيارة أجرة	
	100.0%	66.7%	33.3%	النسبة %		
	5	3	2	التكرار	سيراً على الأقدام	
	100.0%	60.0%	40.0%	النسبة %		
	114	66	48	التكرار	المجموع	
	100.0%	57.9%	42.1%	النسبة %		
قيمة ك ² المحسوبة = 15.352 ، درجات الحرية = 3 ، قيمة ك ² الجدولية = 7.81						

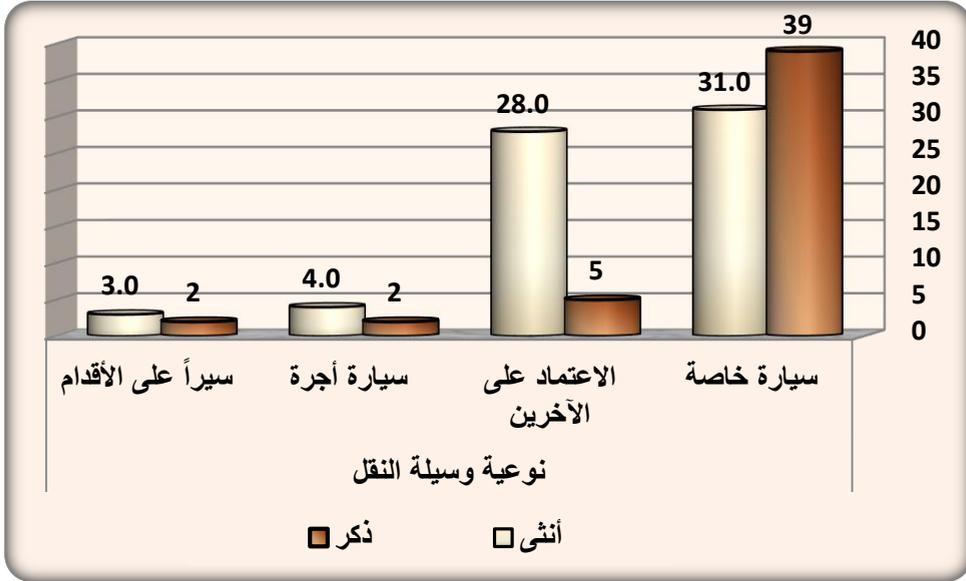
P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

نلاحظ من الجدول (2) أن عدد الذكور المشاركين في الدراسة 66 فرداً وبنسبة 57.9% من مجموع أفراد العينة، بينما بلغ عدد الإناث 48 من أفراد العينة بنسبة 42.1% بينت نتائج التحليل في الجدول رقم (2) وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين جنس موظفي كلية التربية قصر بن غشير ووسيلة النقل المستخدمة، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (15.352) وهي أكبر من القيمة الجدولية (7.81) بدرجات حرية تساوي (3) ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.002) والتي هي أقل من 0.05، فقد تبين أن نسبة الاعتماد على الآخرين (84.8%) عند الإناث أعلى منها عند الذكور (15.2%) في حين كانت نسبة الاعتماد على السيارات الخاصة متقاربة ولصالح الذكور، أما الاعتماد على سيارات الأجرة فكانت نسبة الإناث (66.7%) أعلى منها عند الذكور (33.3%)، وكذلك الحال في السير على الأقدام انظر شكل (1).



شكل(1) العلاقة بين جنس أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر : من عمل الباحثة استنادا إلى بيانات الجدول (2)

التركيب العمري :

جدول (3) العلاقة بين التركيب العمري لأفراد عينة الدراسة ونوع الوسيلة المستخدمة في رحلة العمل اليومية

الدلالة الإحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل						العمر
		سيراً على الأقدام	سيارة أجرة	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة	التكرار	أقل من 30 سنة	
0.073	2	0	0	1	1	التكرار	أقل من 30 سنة	
	100.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	النسبة %		
	38	0	2	18	18	التكرار	30 إلى 40 سنة	
	100.0%	0.0%	5.3%	47.4%	47.4%	النسبة %		
	51	4	4	13	30	التكرار	41 إلى 50 سنة	
	100.0%	7.8%	7.8%	25.5%	58.8%	النسبة %		
	21	1	0	1	19	التكرار	51 إلى 60 سنة	
	100.0%	4.8%	0.0%	4.8%	90.5%	النسبة %		

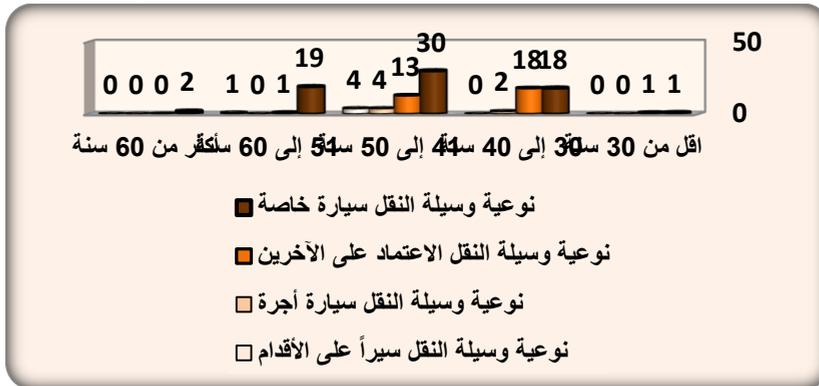
	2	0	0	0	2	التكرار	أكثر من 60 سنة
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	النسبة %	
المجموع	114	5	6	33	70	التكرار	
	100.0%	4.4%	5.3%	28.9%	61.4%	النسبة %	
قيمة ك ² المحسوبة = 19.686 ، درجات الحرية = 12 ، قيمة ك ² الجدولية = 21.03							

P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (3) والشكل (2) عدم وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين التركيب العمري لأفراد عينة الدراسة ووسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (19.686) أقل من القيمة الجدولية (21.03) بدرجات حرية +تساوي (12)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.073) والتي هي أكبر من 0.05.

شكل(2)العلاقة بين التركيب العمري لأفراد عينة الدراسة ونوع الوسيلة المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر : من عمل الباحثة استنادا إلى بيانات الجدول (3)



المستوى التعليمي:

جدول (4) العلاقة بين مستوى التعليم لدى أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

الدلالة الإحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل					
		سيراً على الأقدام	سيارة أجرة	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة		
0.739	2	0	0	1	1	التكرار	تعليم أساسي
	100.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	النسبة %	
	3	0	0	1	2	التكرار	شهادة إعدادية
	100.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	النسبة %	
	12	1	2	3	6	التكرار	ثانوي أو ما يعادله
	100.0%	8.3%	16.7%	25.0%	50.0%	النسبة %	
	16	2	0	5	9	التكرار	مؤهل جامعي
	100.0%	12.5%	0.0%	31.3%	56.3%	النسبة %	
	80	2	4	23	51	التكرار	شهادة عليا
	100.0%	2.5%	5.0%	28.8%	63.8%	النسبة %	
113	5	6	33	69	التكرار	المجموع	
100.0%	4.4%	5.3%	29.2%	61.1%	النسبة %		

قيمة كا² المحسوبة = 8.574 ، درجات الحرية = 12 ، قيمة كا² الجدولية = 21.03

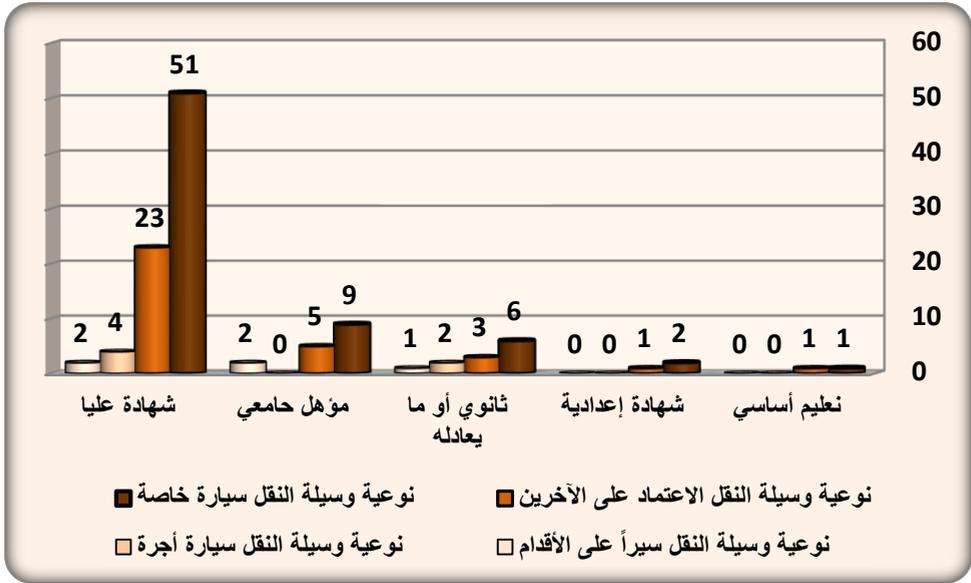
P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (4) والشكل (3) عدم وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين مستوى التعليم لدى أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (8.574) وهي أقل من القيمة الجدولية (21.03) بدرجات حرية تساوي (12) ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.739) والتي هي أكبر من 0.05.

إذ يميل معظم أفراد العينة بمختلف مستوياتهم العلمية إلى استخدام السيارات الخاصة في رحلتهم اليومية للعمل وبنسبة 61.6%.

شكل (3) العلاقة بين مستوى التعليم لدى أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (4)

الحالة الاجتماعية: وهي الحالة الزوجية لأفراد عينة الدراسة حيث تبين من الجدول (5) أن المتزوجين يمثلون أعلى نسبة من أفراد عينة الدراسة 76.3% بينما العزاب كانت نسبتهم 19.3% أما المطلقين والأرامل فكانت نسبتهم منخفضة 2.6% ، 1.8% على التوالي .

ومن الجدول رقم (5) والشكل (4) تبين عدم وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين الحالة الاجتماعية لأفراد عينة الدراسة ووسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (15.059) وهي أقل من القيمة الجدولية (16.92) بدرجات حرية تساوي (9)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.089) والتي هي أكبر من 0.05.

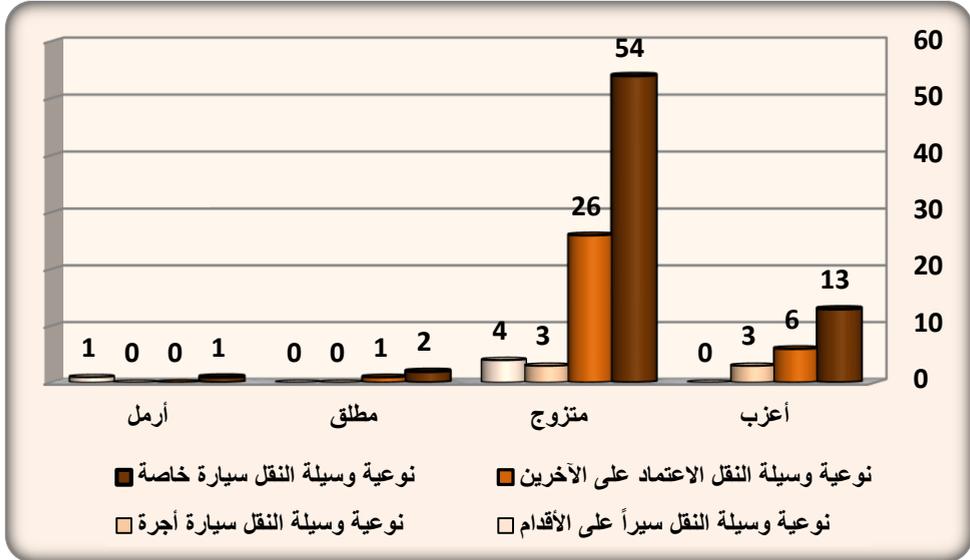
نلاحظ أن أغلبية أفراد العينة يفضلون استخدام السيارات الخاصة فكانت نسبة المتزوجين 62.1% والعزاب 59.1% أما المطلقين والأرامل فكانت نسبتهم 66.7% ، 50% على التوالي .

جدول (5) العلاقة بين الحالة الاجتماعية لأفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

الدلالة الإحصائية لاختبار كاي ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل				التكرار	النسبة %	الحالة الاجتماعية
		سيراً على الأقدام	سيارة أجرة	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة			
0.089	22	0	3	6	13	أعزب		المجموع
	100.0%	0.0%	13.6%	27.3%	59.1%	النسبة %		
	87	4	3	26	54	متزوج		
	100.0%	4.6%	3.4%	29.9%	62.1%	النسبة %		
	3	0	0	1	2	مطلق		
	100.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	النسبة %		
	2	1	0	0	1	أرمل		
	100.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	النسبة %		
	114	5	6	33	70	التكرار		
	100.0%	4.4%	5.3%	28.9%	61.4%	النسبة %		

قيمة كاي² المحسوبة = 15.059 ، درجات الحرية = 9 ، قيمة كاي² الجدولية = 16.92 ، P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

شكل (4) العلاقة بين الحالة الاجتماعية لأفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (5)

جدول (6) العلاقة بين نوع مهنة أفراد عين الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

الدلالة الاحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل				التكرار	النسبة %	الخدمات العامة والفنية	المهنة
		سيراً على الأقدام	سيارة أجرة	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة				
0.823	9	1	1	1	6	التكرار	النسبة %	الخدمات العامة والفنية	
	100.0%	11.1%	11.1%	11.1%	66.7%				
	80	3	4	23	50	التكرار	النسبة %	وظيفة أكاديمية	
	100.0%	3.8%	5.0%	28.8%	62.5%				
	25	1	1	8	15	التكرار	النسبة %	وظيفة إدارية	
	100.0%	4%	4%	32%	60%				
	114	5	6	32	70	التكرار	النسبة %	المجموع	
100.0%	4.4%	5.3%	28.3%	61.9%					
قيمة كا ² المحسوبة = 2.886 ، درجات الحرية = 6 ، قيمة كا ² الجدولية = 12.59									

P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

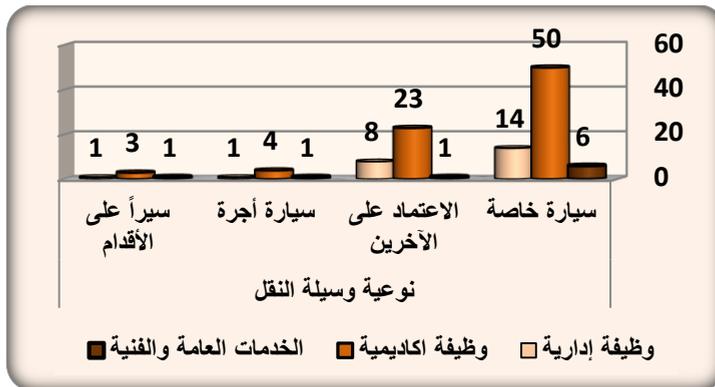
P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (6) وشكل (5) عدم وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين المهنة ووسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (2.886) وهي أقل من القيمة الجدولية (12.59) بدرجات حرية تساوي (6)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة

الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.823) والتي هي أكبر من 0.05. وهذا يعني أنه ليس هناك ترابط بين نوع الوظيفة واختيار وسيلة النقل، فهناك بعض الوسائل نادر استعمالها من قبل أغلب العاملين مثل سيارات الأجرة والسير على الأقدام

تنقسم الوظائف في عينة الدراسة إلى ثلاث فئات رئيسة هي: الوظائف الأكاديمية وهي تشكل أكثر من ثلثي أفراد العينة 70.1% بعدد 80 فردا ويستخدم 62.5% منهم السيارات الخاصة و28.8% يعتمدون على الآخرين في نقلهم و5% يستخدمون سيارات الأجرة أما السير على الأقدام فكانت نسبة استعماله 3.8%. أما الوظيفة الإدارية فيستخدم أفرادها السيارات الخاصة بنسبة 60% من مجموع أفرادها و32% يعتمدون على الآخرين، في حين أن الوظائف الفنية والعامة يستعمل أفرادها السيارات الخاصة

بنسبة 66.7% من أفرادها، ونسبة 11.1% لكل الوسائل الأخرى. شكل (5) العلاقة بين نوع مهنة افراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (6)

متوسط الدخل الشهري:

جدول (7) العلاقة بين متوسط الدخل الشهري لأفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

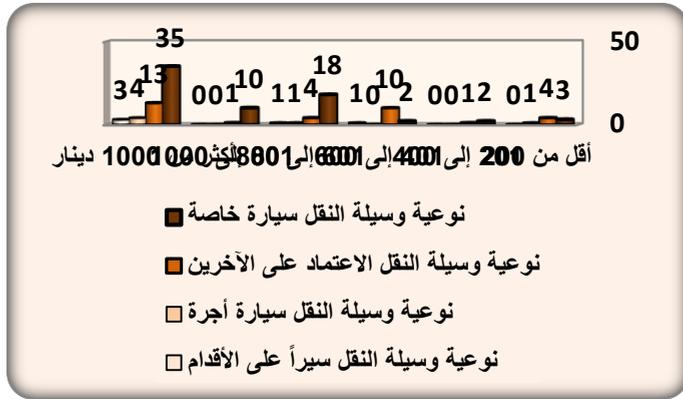
الدلالة الإحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل				التكرار	النسبة %	متوسط الدخل
		سيراً على الأقدام	سيارة أجرة	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة			
0.033	8	0	1	4	3	التكرار	أقل من 200	متوسط الدخل
	100.0%	0.0%	12.5%	50.0%	37.5%	النسبة %		
	3	0	0	1	2	التكرار	201 إلى 400	
	100.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	النسبة %		
	13	1	0	10	2	التكرار	401 إلى 600	
	100.0%	7.7%	0.0%	76.9%	15.4%	النسبة %		
	24	1	1	4	18	التكرار	601 إلى 800	
	100.0%	4.2%	4.2%	16.7%	75.0%	النسبة %		
	11	0	0	1	10	التكرار	801 إلى 1000	
	100.0%	0.0%	0.0%	9.1%	90.9%	النسبة %		
	55	3	4	13	35	التكرار	أكثر من 1000 دينار	
	100.0%	5.5%	7.3%	23.6%	63.6%	النسبة %		
114	5	6	33	70	التكرار	Total		
100.0%	4.4%	5.3%	28.9%	61.4%	النسبة %			

قيمة كا² المحسوبة = 26.563 ، درجات الحرية = 15 ، قيمة كا² الجدولية = 25 =

P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (7) والشكل (6) وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين متوسط الدخل الشهري لأفراد عينة الدراسة ووسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (26.563) وهي أكبر من القيمة الجدولية (25) بدرجات حرية تساوي (15)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.033) والتي هي أقل من 0.05، فقد تبين أن نسبة كبيرة من الدخل المحدود أقل من 200 دينار شهريا و201 إلى 400 بلغت (50%) و(33.3%) على الترتيب يعتمدون على الآخرين في الوصول إلى مقر العمل، في حين أن ذوي الدخل المتوسط والكبير يعتمدون على السيارة الخاصة في الوصول إلى مقر العمل. شكل (6) العلاقة بين متوسط الدخل الشهري لأفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (7)
جدول (8) العلاقة بين عدد السيارات التي يمتلكها أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

الدلالة الإحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل				عدد السيارات	لا يوجد	سيارة واحدة
		سيراً على الأقدام	سيارة أجرة	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة			
0.003	15	3	3	7	2	التكرار	لا يوجد	عدد السيارات
	100.0%	20.0%	20.0%	46.7%	13.3%	النسبة %		
	69	2	2	17	48	التكرار	سيارة واحدة	عدد السيارات
	100.0%	2.9%	2.9%	24.6%	69.6%	النسبة %		

	20	0	1	8	11	التكرار	سيارتان	
	100.0%	0.0%	5.0%	40.0%	55.0%	النسبة %		
	5	0	0	0	5	التكرار	ثلاث سيارات	
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	النسبة %		
	5	0	0	1	4	التكرار	أربع سيارات	
	100.0%	0.0%	0.0%	20.0%	80.0%	النسبة %		
	114	5	6	33	70	التكرار	المجموع	
	100.0%	4.4%	5.3%	28.9%	61.4%	النسبة %		
	قيمة كاي ² المحسوبة = 29.974 ، درجات الحرية = 12 ، قيمة كاي ² الجدولية = 21.03							

P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (8) والشكل (7) وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين عدد السيارات التي يملكها أفراد العينة ووسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (29.974) وهي أكبر من القيمة الجدولية (21.03) بدرجات حرية تساوي (12)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.003) والتي هي أقل من 0.05، فقد تبين أن الذين لا يملكون سيارات خاصة يعتمدون على الآخرين بنسبة 46.7% وسيارات الأجرة 20% والسير على الأقدام 20% في الوصول إلى مقر العمل، في حين الذين يملكون سيارات خاصة عديدة فإنهم يعتمدون على سياراتهم الخاصة في الوصول إلى مقر العمل حيث بلغت النسبة 100% لمن يملكون ثلاث سيارات و80% للذين يملكون أربع سيارات و69% لسيارة واحدة و55% لمن يملك سيارتين من أفراد عينة الدراسة .



شكل (7) العلاقة بين عدد السيارات التي يمتلكها أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (8)

2 - خصائص وسيلة النقل :

جدول (9) العلاقة بين الزمن الذي تستغرقه رحلة العمل لدى أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

الدلالة الاحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل					
		سيراً على الأقدام	سيارة أجرة	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة		
0.119	21	3	0	7	11	التكرار	أقل من
	100.0%	14.3%	0.0%	33.3%	52.4%	النسبة %	15 دقيقة
	39	1	2	13	23	التكرار	15 إلى
	100.0%	2.6%	5.1%	33.3%	59.0%	النسبة %	29 دقيقة
	28	1	3	10	14	التكرار	30 إلى
	100.0%	3.6%	10.7%	35.7%	50.0%	النسبة %	44 دقيقة
	18	0	0	3	15	التكرار	45 دقيقة
	100.0%	0.0%	0.0%	16.7%	83.3%	النسبة %	إلى ساعة
الزمن المستغرق							

	8	0	1	0	7	التكرار	أكثر	
	100.0%	0.0%	12.5%	0.0%	87.5%	النسبة %	من ساعة	
	114	5	6	33	70	التكرار	المجموع	
	100.0%	4.4%	5.3%	28.9%	61.4%	النسبة %		
قيمة كا ² المحسوبة = 17.902 ، درجات الحرية = 12 ، قيمة كا ² الجدولية = 21.03								

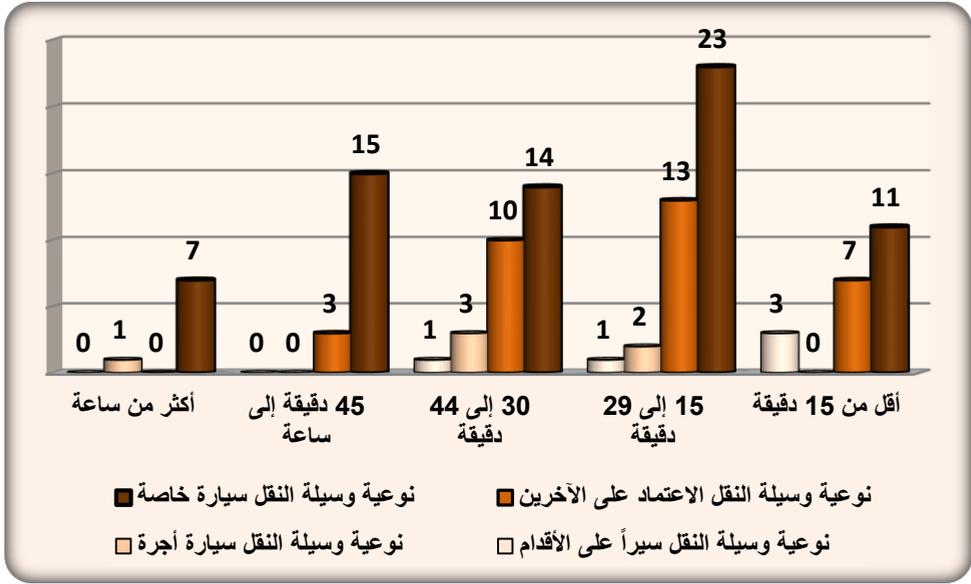
قيمة كا² المحسوبة = 17.902 ، درجات الحرية = 12 ، قيمة كا² الجدولية = 21.03 ، P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (9) وشكل (8) عدم وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين الزمن المستغرق للوصول إلى مقر العمل ووسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (17.902) وهي أقل من القيمة الجدولية (21.03) بدرجات حرية تساوي (12)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.119) والتي هي أكبر من 0.05. وهذا يدل على عدم وجود علاقة بين عامل الزمن واختيار وسيلة النقل إذ يميل معظم أفراد العينة الذين يمضون مدة زمنية تزيد عن الساعة في رحلة عملهم اليومية إلى استخدام السيارات الخاصة في المرتبة الأولى بنسبة 87.5% في حين أن نسبة 83.3% من المستخدمين للسيارة الخاصة من أفراد العينة الدراسة تستغرق رحلة عملهم من 45 - ساعة ونسبة 59% تستغرق رحلة عملهم 15 - 29 دقيقة أما نسبة 52.4% و 50% فتستغرق رحلتهم إلى العمل أقل من 15 دقيقة ومن 30 - 44 دقيقة على التوالي.

ويفضل 35% من الذين تستغرق رحلة عملهم اليومية 30 - 44 دقيقة استخدام سيارات الأجرة أما السير على الأقدام فيستخدمه أفراد العينة بنسبة 14.3% وتستغرق هذه الرحلة أقل من 15 دقيقة .

شكل (8) العلاقة بين الزمن الذي تستغرقه رحلة العمل لدى أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (9)

جدول (10) العلاقة بين تكلفة النقل لدى أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية

الدلالة الاحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل				التكرار	النسبة %	أقل من 15 دينار	تكلفة النقل
		سيراً على الأقدام	سيارة أجرة	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة				
0.368	23	2	1	5	15	التكرار		أقل من 15 دينار	
	100.0%	8.7%	4.3%	21.7%	65.2%	النسبة %			
	18	0	0	5	13	التكرار		15 إلى 29 دينار	
	100.0%	0.0%	0.0%	27.8%	72.2%	النسبة %			
	14	0	2	6	6	التكرار		30 إلى 44 دينار	
	100.0%	0.0%	14.3%	42.9%	42.9%	النسبة %			
	19	1	0	2	16	التكرار		45 إلى 60 دينار	
	100.0%	5.3%	0.0%	10.5%	84.2%	النسبة %			

	6	0	0	2	4	التكرار	61 إلى 75 دينار
	100.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	النسبة %	
	34	2	3	13	16	التكرار	أكثر من 75 دينار
	100.0%	5.9%	8.8%	38.2%	47.1%	النسبة %	
	114	5	6	33	70	التكرار	المجموع
	100.0%	4.5%	5.4%	28.8%	61.3%	النسبة %	
قيمة كا ² المحسوبة = 16.217 ، درجات الحرية = 15 ، قيمة كا ² الجدولية = 25							

P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

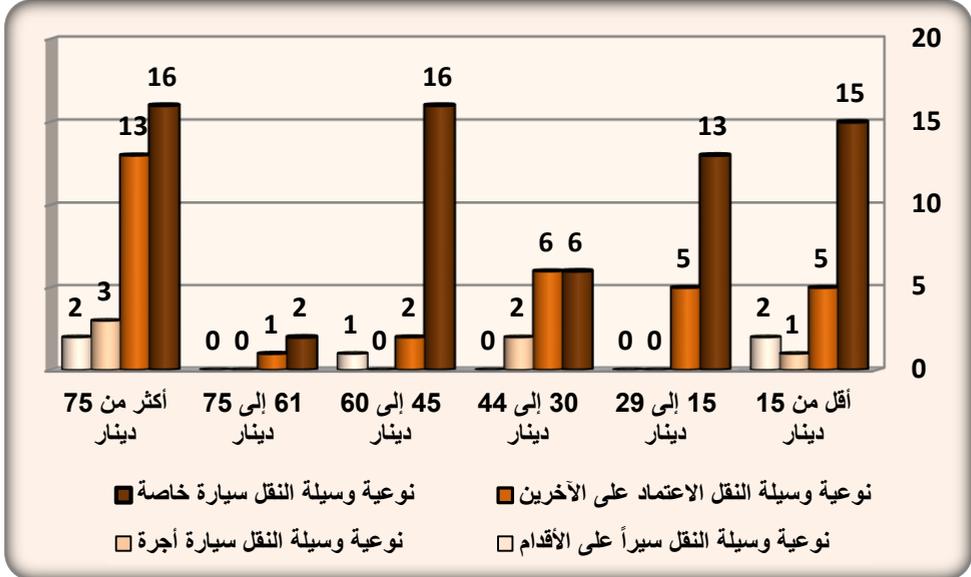
P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (10) وشكل (9) عدم وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين تكلفة النقل ووسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي(16.217) وهي أقل من القيمة الجدولية (25) بدرجات حرية تساوي (15)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.368) والتي هي أكبر من 0.05.

هذا يعني أنه ليس هناك علاقة ارتباط بين تكلفة النقل واختيار نوع وسيلة النقل، فقد تبين أن 28.1% من أفراد العينة تكلفه نقلهم الشهرية أكثر من 75 ديناراً ونسبة 18.4% تكلفت نقلهم أقل من 15 ديناراً ونسبة 16% تكاليف نقلهم ما بين 45 – 60 ديناراً ونسبة 15.7% تكاليف نقلهم تتراوح بين 15 – 29 ديناراً ونسبة 12.2% تكاليف نقلهم من 30 – 44 ديناراً ونسبة 12.2% تكاليف نقلهم من 30 – 44 ديناراً وأخيراً نسبة 4.4% لا توجد تكلفة نقل لديهم وهي الفئة التي تستعمل وسيلة السير على الأقدام، في حي سجلت نسبة مرتفعة في تكاليف النقل في الفئة التي تستعمل السيارات الخاصة فكانت نسبتهم 84.2% للفئة التي تدفع تكاليف نقل من 45 – 60 ديناراً ونسبة 72.2% للفئة التي تدفع تكاليف من 15 – 29 ديناراً ونسبة 66.7% للفئة التي تدفع تكاليف من 61 – 75 ديناراً ونسبة 65.2% للفئة التي تدفع تكاليف أقل من 15 ديناراً ونسبة 47.1% للفئة التي تدفع تكاليف أكثر من 75 ديناراً ونسبة 42.9% للفئة التي تدفع تكاليف من 15 – 44 ديناراً



شكل (9) العلاقة بين تكلفة النقل لذى أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (10)

3 - خصائص رحلة العمل ألى الكلية :

جدول (11) العلاقة بين طول المسافة من محل الإقامة إلى الكلية في رحلة العمل ونوع وسيلة النقل

الدلالة الإحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	نوعية وسيلة النقل				التكرار	النسبة %	طول المسافة
		سيراً على الأقدام	سيارة أجره	الاعتماد على الآخرين	سيارة خاصة			
0.003	12	4	0	3	5	التكرار	اقل من 5 كم	طول المسافة
	100.0%	33.3%	0.0%	25.0%	41.7%	النسبة %		
	13	0	1	5	7	التكرار	5 إلى أقل من 10 كم	
	100.0%	0.0%	7.7%	38.5%	53.8%	النسبة %		
	12	0	0	6	6	التكرار	10 إلى أقل من 15 كم	
	100.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	النسبة %		
	10	0	0	1	9	التكرار	15 إلى أقل من 20 كم	
	100.0%	0.0%	0.0%	10.0%	90.0%	النسبة %		

	25	0	2	6	17	التكرار	20 إلى أقل من 25 كم
	100.0%	0.0%	8.0%	24.0%	68.0%	النسبة %	
	42	1	3	12	26	التكرار	25 كم فأكثر
	100.0%	2.4%	7.1%	28.6%	61.9%	النسبة %	
	114	5	6	33	70	التكرار	المجموع
	100.0%	4.4%	5.3%	28.9%	61.4%	النسبة %	
قيمة ك ² المحسوبة = 34.925 ، درجات الحرية = 15 ، قيمة ك ² الجدولية = 25							

P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (11) وشكل (10) وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين طول المسافة بين محل الإقامة إلى الكلية ووسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (34.925) وهي أكبر من القيمة الجدولية (25) بدرجات حرية تساوي (15)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.003) والتي هي أقل من 0.05، فقد تبين أن المسافات غير طويلة (أقل من 5 كيلومتر) ترتفع نسبة الاعتماد على السير على الأقدام بنسبة 33.3% ، في حين أن المسافات الطويلة بين محل الإقامة والكلية ترتفع نسبة الاعتماد على السيارات الخاصة بنسبة 90% من أفراد العينة يقطعون مسافة من 20 - 25 كيلو متر ونسبة 61.9% يقطعون مسافة أكثر من 25 كيلو متر، أما الذين يعتمدون على الآخرين في الوصول إلى الكلية فكانت نسبتهم 50% يقطعون مسافة من 10 إلى أقل من 15 كيلو متر ونسبة 38.5% يقطعون مسافة من 5 - إلى أقل من 10 كيلو متر.

	100.0%	0.0%	12.5%	37.5%	50.0%	النسبة %	بنر التوتة
	7	1	0	2	4	التكرار	ردود الزاوية
	100.0%	14.3%	0.0%	28.6%	57.1%	النسبة %	
	4	1	0	1	2	التكرار	بن قصر غشير
	100.0%	25.0%	0.0%	25.0%	50.0%	النسبة %	
	1	0	0	1	0	التكرار	الكايخ
	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	النسبة %	
	47	0	2	10	35	التكرار	طرابلس
	100.0%	0.0%	4.3%	21.3%	74.5%	النسبة %	
	1	0	0	1	0	التكرار	سوق الخميس
	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	النسبة %	
	1	0	1	0	0	التكرار	جنزور
	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	النسبة %	
	2	0	0	0	2	التكرار	ورشفانة
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	النسبة %	
	3	1	0	0	2	التكرار	السبيعة
	100.0%	33.3%	0.0%	0.0%	66.7%	النسبة %	
	3	0	0	1	2	التكرار	ترهونة
	100.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	النسبة %	
	1	0	0	0	1	التكرار	القره بولي
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	النسبة %	
	1	0	0	0	1	التكرار	



&



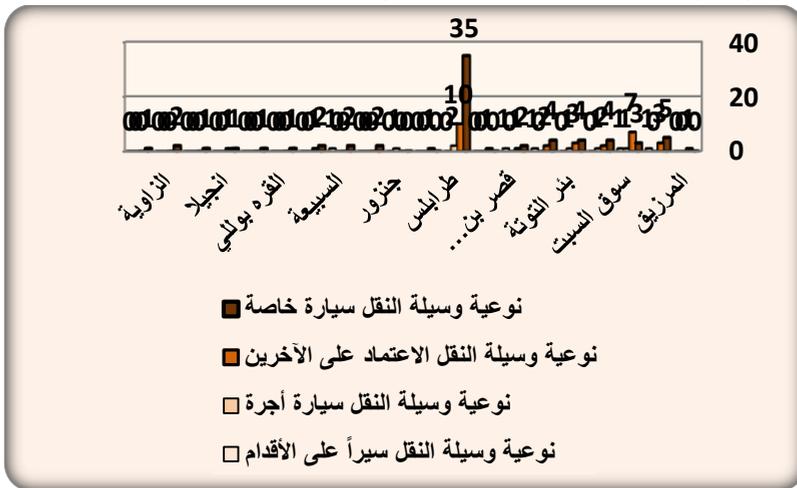
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	النسبة %	قصر الأختيار
	2	0	0	1	1	التكرار	انجيلا
	100.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	النسبة %	
	1	0	0	0	1	التكرار	السواني
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	النسبة %	
	2	0	0	0	2	التكرار	الزاوية
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	النسبة %	
	1	0	0	0	1	التكرار	تاجوراء
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	النسبة %	
	114	5	6	33	70	التكرار	المجموع
	100.0%	4.4%	5.3%	28.9%	61.4%	النسبة %	

قيمة كا² المحسوبة = 59.84 ، درجات الحرية = 57 ، قيمة كا² الجدولية = 79.08

P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

شكل (11) العلاقة بين مكان الإقامة ونوع وسيلة النقل لدى أفراد عينة الدراسة



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (12)

جدول (13) العلاقة بين مكان إقامة أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل

الدلالة الإحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	مكان الإقامة				
		داخل بلدية قصر بن غشير	خارج بلدية قصر بن غشير			
0.019	70	23	47	التكرار	سيارة خاصة	نوعية وسيلة النقل
	100.0%	32.9%	67.1%	النسبة %		
	33	20	13	التكرار	الاعتماد على الآخرين	
	100.0%	60.6%	39.4%	النسبة %		
	6	3	3	التكرار	سيارة أجرة	
	100.0%	50.0%	50.0%	النسبة %		
	5	4	1	التكرار	سيراً على الأقدام	
	100.0%	80.0%	20.0%	النسبة %		
	114	50	64	التكرار	المجموع	
100.0%	43.9%	56.1%	النسبة %			

قيمة كا² المحسوبة = 9.944 ، درجات الحرية = 3 ، قيمة كا² الجدولية = 7.81

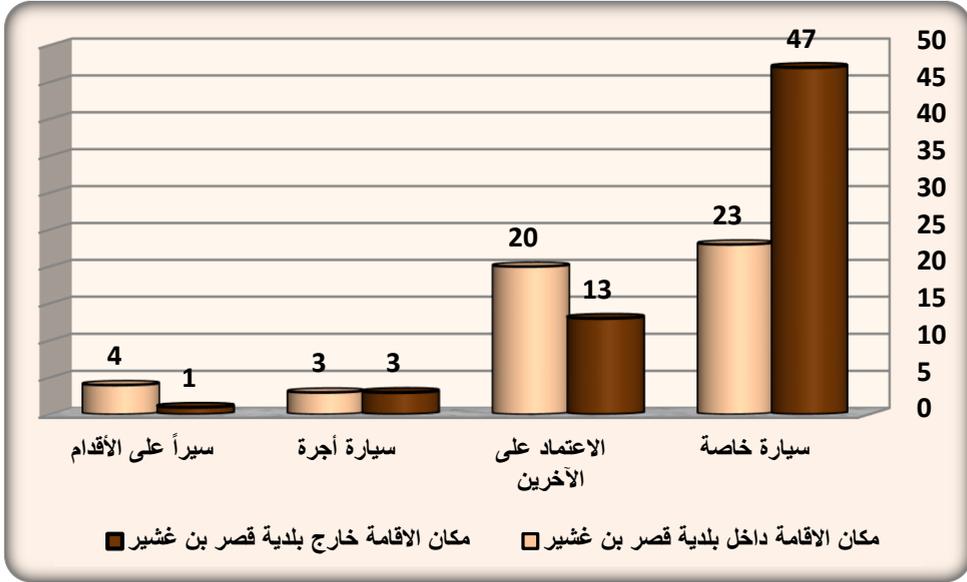
P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوي

يتبين من الجدول (12) والشكل (11) أن معظم أفراد عينة الدراسة يقع مكان إقامتهم بالقرب من الكلية موقع منطقة الدراسة، حيث كانت أعلى نسبة في قصر بن غشير 42.9% تليها مدينة طرابلس بنسبة 41.2% من مجموع أفراد العينة ثم السبيعة وترهونة بنسبة 2.6% لكل منهما، وتأتي بنسبة 1.7% لإنجيلا وورشفانة والزاوية . نلاحظ من الجدول رقم (13) والشكل (12) وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين مكان الإقامة واختيار نوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي(9.944) وهي أقل من القيمة الجدولية (7.81) بدرجات حرية تساوي (3)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.019) والتي هي أقل من 0.05، فقد تبين أن نسبة أفراد العينة المقيمين خارج بلدية قصر بن غشير المعتمدين على السيارات الخاصة كانت مرتفعة وقيمتها (67.1%) في حين أن نسبة أفراد العينة المقيمين داخل بلدية قصر بن غشير المعتمدين على السير على الأقدام كانت مرتفعة وقيمتها (80%).



شكل (12) العلاقة بين مكان إقامة أفراد عينة الدراسة ونوع وسيلة النقل



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (13)

4 - طول المسافة وانتظام أفراد العينة في العمل :

جدول (14) العلاقة بين طول المسافة وانتظام أفراد العينة في العمل (التأخير عن العمل)

الدلالة الإحصائية لاختبار χ^2 P-Value For χ^2	المجموع	هل تتأخر في بعض الايام عن موعد بدا العمل		التكرار	النسبة %	طول المسافة
		نعم	لا			
0.949	12	6	6	التكرار	النسبة %	أقل من 5 كم
	100.0%	50.0%	50.0%	التكرار	النسبة %	5 إلى أقل من 10 كم
	13	7	6	التكرار	النسبة %	10 إلى أقل من 15 كم
	100.0%	53.8%	46.2%	التكرار	النسبة %	15 إلى أقل من 20 كم
	12	7	5	التكرار	النسبة %	20 إلى أقل من 25 كم
	100.0%	58.3%	41.7%	التكرار	النسبة %	أقل من 5 كم
	10	4	6	التكرار	النسبة %	5 إلى أقل من 10 كم
	100.0%	40.0%	60.0%	التكرار	النسبة %	10 إلى أقل من 15 كم
25	13	12	التكرار	النسبة %	15 إلى أقل من 20 كم	
100.0%	52.0%	48.0%	التكرار	النسبة %	20 إلى أقل من 25 كم	

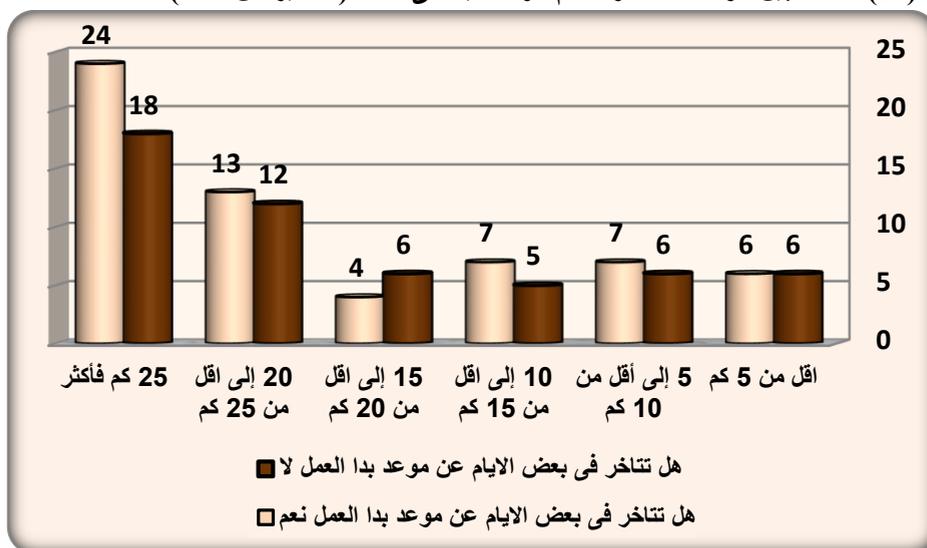
	42	24	18	التكرار	25 كم فأكثر
	100.0%	57.1%	42.9%	النسبة %	
	114	61	53	التكرار	المجموع
	100.0%	53.5%	46.5%	النسبة %	
قيمة كا ² المحسوبة = 1.152 ، درجات الحرية = 5 ، قيمة كا ² الجدولية = 11.07					

قيمة كا² المحسوبة = 1.152 ، درجات الحرية = 5 ، قيمة كا² الجدولية = 11.07 ، P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (14) والشكل (13) عدم وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين طول المسافة وانتظام الموظفين في العمل، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (1.152) وهي أقل من القيمة الجدولية (11.07) بدرجات حرية تساوي (5)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.949) والتي هي أكبر من 0.05.

وهذا يعني أنه ليس هناك علاقة ارتباط بين طول المسافة وتأخر أفراد العينة عن العمل فقد تبين أن 46.5% لا يتأخرون عن العمل في المقابل أن 53.5% لديهم تأخير عن العمل. ومن أسباب التأخير عن العمل 63% منهم بسبب الازدحام المروري، و18.5% بسبب طول المسافة بين مكان الإقامة والعمل، و4.3% بسبب تكلفة النقل، و3.2% بسبب إيصال الأبناء إلى المدارس والجامعات قبل القدوم إلى العمل شكل (13) العلاقة بين طول المسافة وانتظام أفراد العينة في العمل (التأخير عن العمل)



المصدر: من عمل الباحثة استناداً إلى بيانات الجدول (14)



جدول (15) العلاقة بين طول المسافة والانتظام في العمل (الغياب عن العمل)

الدلالة الإحصائية لاختبار كا ² P-Value For Chi ²	المجموع	هل تتغيب عن العمل			
		نعم	لا		
0.28	12	4	8	التكرار	اقل من 5 كم
	100.0%	33.3%	66.7%	النسبة %	
	13	3	10	التكرار	5 إلى أقل من 10 كم
	100.0%	23.1%	76.9%	النسبة %	
	12	8	4	التكرار	10 إلى أقل من 15 كم
	100.0%	66.7%	33.3%	النسبة %	
	10	3	7	التكرار	15 إلى أقل من 20 كم
	100.0%	30.0%	70.0%	النسبة %	
	25	12	13	التكرار	20 إلى أقل من 25 كم
	100.0%	48.0%	52.0%	النسبة %	
	42	17	25	التكرار	25 كم فأكثر
	100.0%	40.5%	59.5%	النسبة %	
	114	47	67	التكرار	المجموع
	100.0%	41.2%	58.8%	النسبة %	

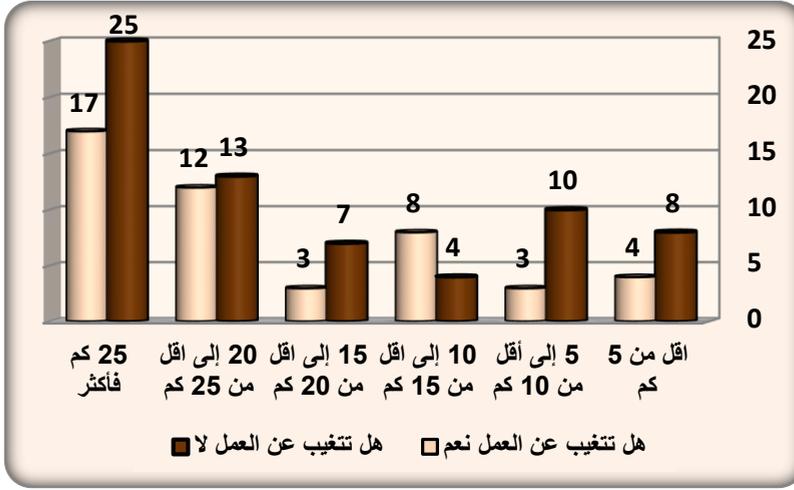
قيمة كا² المحسوبة = 6.284 ، درجات الحرية = 5 ، قيمة كا² الجدولية = 11.07

P-Value أقل من 0.05 تعني فروق معنوية ، P-Value أقل من 0.01 تعني فروق معنوية عالية جداً

P-Value أكبر من 0.05 تعني فروق غير معنوية

بينت النتائج في الجدول رقم (15) والشكل (14) عدم وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بين طول المسافة وانتظام الموظفين في العمل من حيث الغياب عنه، فقد كانت القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي (6.284) وهي أقل من القيمة الجدولية (11.07) بدرجات حرية تساوي (5)، ويعزز ذلك قيمة الدلالة الإحصائية (P-Value) والتي قيمتها (0.28) والتي هي أكبر من 0.05. وهذا يعني أنه لا يوجد علاقة ارتباط بين طول المسافة وغياب أفراد العينة عن العمل، وتبين أن 58.8% من مجتمع الدراسة ليس لديهم غياب عن العمل، في حين أن 41.2% لديهم غياب ويرجع ذلك إلى الظروف الاجتماعية والعائلية ونسبة 13.1% ظروف صحية 3.3% لإتمام المعاملات الإدارية

شكل (14) العلاقة بين طول المسافة والانتظام في العمل (الغياب عن العمل)



المصدر: من عمل الباحثة استنادا إلى بيانات الجدول (15)

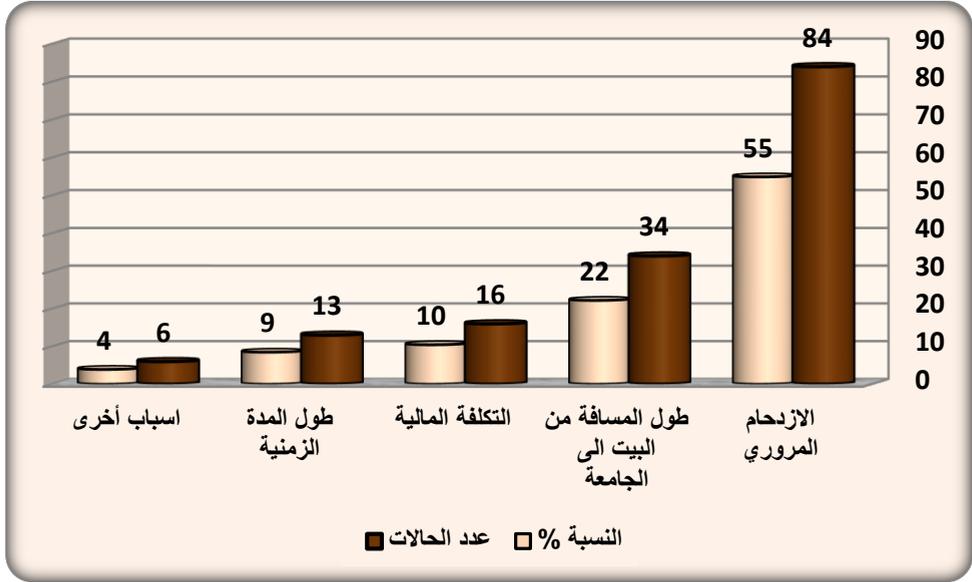
جدول (16) التوزيعات التكرارية للصعوبات والمشكلات في الوصول إلى مكان العمل لدى أفراد عينة الدراسة

الترتيب	النسبة %	عدد الحالات	الصعوبات
الأول	54.90	84	الازدحام المروري
الثاني	22.22	34	طول المسافة من البيت إلى الجامعة
الثالث	10.46	16	التكلفة المالية
الرابع	8.50	13	طول المدة الزمنية
الخامس	3.92	6	أسباب أخرى
	100.00	153	المجموع

المصدر الدراسة الميدانية

من الجدول رقم (16) والشكل (15) يتبين أن أكثر الصعوبات والمشاكل التي يعاني منها أفراد مجتمع الدراسة في الوصول إلى مكان العمل هو الازدحام المروري بنسبة بلغت (54.9%)، يلي ذلك طول المسافة من البيت إلى العمل بنسبة اتفقت بلغت قيمتها (22.22%)، وفي الترتيب الثالث كانت التكلفة المالية للوصول إلى مقر العمل بنسبة مقدارها (10.46%)، ثم طول المدة الزمنية بنسبة اتفقت بلغت (8.5%)، أخيراً أسباب أخرى تمثلت بعدم توفر الوقود في أحيان كثيرة والظروف الأمنية الصعبة في أماكن وأوقات مختلفة والطقس في بعض الحالات والطرق السيئة.

شكل (15) التوزيعات التكرارية لل صعوبات والمشكلات في الوصول إلى مكان العمل لدى أفراد عينة الدراسة



المصدر: من عمل الباحثة استنادا إلى بيانات الجدول (16)

نتائج الدراسة :

- 1 - تبين من الدراسة أن ما نسبته 61.4 % من أفراد العينة يستعملون السيارات الخاصة وسيلة للوصول إلى مكان العمل، وما نسبته 28.9 % يعتمدون على الآخرين في إيصالهم.
- 2 - نلاحظ من الدراسة أن ما نسبته 55.7 % من الذكور يستخدمون السيارات الخاصة وسيلة نقل، بينما الإناث يستخدمن السيارات الخاصة بنسبة 44.3 %، ولكن الإناث يفضلن الاعتماد على الآخرين في الوصول إلى مكان العمل وبنسبة 84.8 % .
- 3 - لا توجد علاقة بين التركيب العمري لأفراد مجتمع الدراسة ونوع وسائل النقل.
- 4 - ليس هناك أية علاقة إحصائية بين المستوى التعليمي لمجتمع الدراسة واختيار نوع الوسيلة
- 5 - لا يوجد أي ارتباط بين الحالة الاجتماعية لأفراد العينة ونوع الوسيلة المستخدمة في رحلة العمل اليومية .
- 6 - ليس لنوع المهنة لدى أفراد عينة الدراسة أية علاقة في اختيار وسيلة النقل.
- 7 - توجد علاقة طردية بين متوسط الدخل الشهري واختيار وسيلة النقل لدى أفراد عينة الدراسة.
- 8 - هناك علاقة طردية بين عدد السيارات التي يمتلكها أفراد العينة واختيار نوع وسيلة النقل المستخدمة.

- 9 - لا يوجد أية علاقة بين الزمن الذي تستغرقه رحلة العمل اليومية ونوع وسيلة النقل
- 10 - نوع وسيلة النقل لا تتأثر بتكلفة النقل.
- 11 - كلما زادت المسافة بين محل الإقامة ومكان العمل زاد استخدام وسيلة النقل الخاصة.
- 12 - عدد كبير من أفراد العينة يقيمون داخل منطقة الدراسة فأعلى نسبة كانت في قصر بن غشير 42.9% تليها مدينة طرابلس 41.2% . كما استخدم 67.1% من الذين يقيمون خارج قصر بن غشير السيارات الخاصة، و80% من الذين يقيمون داخل قصر بن غشير يسيرون على أقدامهم في الوصول الى العمل .
- 13 - لا توجد أية علاقة بين طول المسافة وانتظام أفراد العينة في العمل.
- 14 - من أهم الأسباب التي تعيق أفراد العينة للوصول إلى العمل الازدحام المروري وكان بنسبة 54.9% تليها طول المسافة من محل الإقامة إلى مكان العمل وبنسبة 22.22%، ثم التكلفة المالية وبنسبة 10.46%، وطول المدة الزمنية المستغرقة 8.50%، وأسباب أخرى 3.92% .

الهوامش :

- 1 - محمد الفراء ، مهاج في الجغرافيا بالوسائل الكمية، وكالة المطبوعات الكويت، الطبعة الثالثة ، 1978 ، ص 75 .
- 2 - عمار الدبر وآخرون، دليل كلية التربية قصر بن غشير ، مطبعة جامعة الفاتح سابقا ، 2010 م ، صص 5 - 6
- 3 - مجلس التخطيط، منطقة قصر بن غشير، 2008 م. مرسية فضائية خاصة بمنطقة قصر بن غشير 2009م
- 4 - فاطمة العبد الرزاق، وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد 104 سنة 1999 م صص، 104 - 108
- 5 - ليلي زعزوع، رحلة المرأة اليومية للعمل في جدة ، دراسة تطبيقية على النساء العاملات في جدة ، دار العربية للعلوم ، بيروت ، 2004 - صص، 15 - 23
- 6 - أحمد عبد النبي وأبو عبيدة حويل، المؤتمر الدولي الثالث لقسم الجغرافيا، الصناعة ودورها في التنمية الإفريقية ، 2009 م
- 7 - عبد الرحمن جري، تحليل جغرافي للرحلات اليومية في مدينة الناصرية ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الغسانية، مجلة آداب البصرة ، العدد 74 ، سنة 2015 م ، ص 268
- 8 - مراد الزائدي، رحلة العمل اليومية دراسة تطبيقية على موظفي الجامعة المفتوحة ، مجلة كلية التربية بجامعة الزاوية ، العدد الخامس ، 2016 م ، ص 57 - 88
- 9 - مكتب شؤون أعضاء هيئة التدريس بكلية التربية قصر بن غشير، بيانات غير منشورة.
- 10 - مكتب شؤون الموظفين بكلية التربية قصر بن غشير ، بيانات غير منشورة .