



عنوان المشروع

حوكمة مشاريع تحسين الطرق بمدينة جدة كمدخل لتعزيز جودة الحياة

اسم الطالبة : نور محرم هاشم

الرقم الجامعي: 232001972

مشروع التخرج - ١

كلية الإدارة - جامعة ميدأوشن

إشراف

د. عبد الرحيم نادر

عضو هيئة التدريس - كلية الإدارة - جامعة ميدأوشن

٢٠٢٦م

جدول المحتويات

٥	١. الفصل الأول : الإطار العام للدراسة
٦	١.١. المقدمة
٧	١.٢. مشكلة الدراسة
٧	١.٢.١. فجوات عل المستوى النظري :
٨	١.٢.٢. فجوات على المستوى التطبيقي :
٩	١.٣. أهمية الدراسة
٩	١.٣.١. على المستوى النظري :
٩	١.٣.٢. على المستوى التطبيقي :
٩	١.٤. أسئلة الدراسة
١٠	١.٥. أهداف الدراسة
١٠	١.٦. فرضيات الدراسة
١٠	١.٧. نموذج الدراسة
١١	١.٨. منهجية الدراسة
١٢	١.٩. مخطط المشروع المقترح
١٣	٢. الفصل الثاني : الدراسات السابقة
١٤	٢.١. المقدمة
١٤	٢.٢. المتغير المستقل
١٤	٢.٣. المتغير التابع
١٥	٢.٤. العلاقة بين المتغير المستقل والمتغير التابع
١٥	٢.٥. الخاتمة
٢٠	٣. الفصل الثالث : منهجية البحث
٢١	٣.١. المقدمة
٢١	٣.٢. التعريفات الإجرائية لمتغيرات البحث
٢١	٣.٢.١. المتغير المستقل :
٢١	٣.٢.٢. المتغير التابع :
٢١	٣.٢.٣. المتغير السياقي :
٢٢	٣.٣. تصميم البحث (بصلة البحث)
٢٢	٣.٤. مجتمع البحث وطرق وتقنيات أخذ العينة
٢٢	٣.٤.١. مجتمع البحث
٢٣	٣.٤.٢. عينة البحث

٢٣	٣.٥. طريقة جمع البيانات
٢٣	٣.٥.١. البيانات الثانوية
٢٣	٣.٥.٢. البيانات الأولية
٢٤	٣.٦. أنواع البيانات
٢٤	٣.٦.١. البيانات الكمية
٢٤	٣.٦.٢. البيانات النوعية
٢٥	٣.٧. إجراءات التحليل الإحصائي
٢٦	٣.٨. الخاتمة

قائمة الاشكال

رقم الصفحة	العنوان	رقم الشكل
١٠	نموذج البحث (اعداد الطالبة نور محرم)	١
١١	ملخص منهجية البحث (اعداد الطالبة نور محرم)	٢
١٢	مخطط المشروع المقترح (اعداد الطالبة نور محرم)	٣
٢٣	تصميم البحث (اعداد الطالبة نور محرم)	٤
١٧	أسئلة الإستبيان	٥
٢٠	تصميم البحث	٦
٢٧	الخصائص الديموغرافية والنوعية لعينة الدراسة	٧
٢٨	تحليل عبارات الإستبانة	٨
٢٩	تحليل عبارات الاستبانة	٩
٣٠	اختبارات الصدق والثبات للاستبانة	١٠

١. الفصل الاول : الإطار العام للدراسة

١.١. المقدمة:

تشهد مدينة جدة تحولات حضارية متسارعة تهدف إلى إعادة صياغة هويتها كوجهة عالمية ، في ظل التوسع العمراني والنمو السكاني والاقتصادي الذي تشهده المدينة، هذا النمو يضع ضغوطاً كبيرة على شبكة الطرق القائمة ، تتبلور المشكلة في وجود فجوة تنظيمية تؤدي إلى تكرار أعمال الحفر ، تعثر الجداول الزمنية ، وضعف التنسيق بين الجهات الخدمية المتعددة (أمانة ، كهرباء، مياه) هذا التشتت الإداري لا يرهق الميزانيات العامة فحسب بل يؤدي إلى مشكلات يومية مثل الازدحام وطول أوقات التنقل وارتفاع معدلات الحوادث والتلوث البصري ، مما يجعل تطوير الطرق وإدارتها بشكل منظم ومسؤول قضية أساسية تمس حياة الناس بشكل مباشر .

عند مراجعة الدراسات السابقة التي تناولت قضايا الطرق أو جودة الحياة أو الحوكمة ، نلاحظ أن كثير من الأبحاث تركز على جوانب منفصلة؛ فبعضها تناول تحسين البنية التحتية أو تخفيف الازدحام من زاوية هندسية أو مرورية ، وبعضها ناقش الحوكمة في القطاع العام بشكل عام ، بينما تناولت دراسات أخرى جودة الحياة في المدن السعودية من منظور التخطيط الحضري أو الخدمات ، إلا أن الدراسات التي تجمع العناصر الثلاثة معا : حوكمة مشاريع تحسين الطرق ، والسياسات المحلي لمدينة جدة ، وتأثير ذلك على جودة الحياة، مازال محدودة وغير معمقة بما يكفي .

يتضح من هذه المراجعة وجود أوجه قصور على أكثر من مستوى؛ فهناك نقص في النماذج التي تشرح كيف يمكن لآليات الحوكمة (مثل وضوح المسؤوليات، وشفافية المعلومات، ومشاركة أصحاب المصلحة) أن تؤثر عملياً في النتائج التي يشعر بها المستخدم النهائي للطريق. كما أن العديد من الدراسات تكتفي بمؤشرات تقليدية لنجاح المشروع مثل الالتزام بالوقت والميزانية، دون قياس منظم لتحسن جودة الحياة مثل تقليل وقت الرحلة، وزيادة مستوى الرضا لدى السكان، وتحسين مستوى الأمان على الطرق. إضافة إلى ذلك، لا تزال الأطر المقترحة في بعض الأبحاث عامة أو مستوردة من سياقات مختلفة، ولا تراعي خصوصية مدينة جدة وواقعها المروري والإداري.

تبدو أهمية هذه الدراسة واضحة لعدة فئات معنية. فبالنسبة لصناع القرار في الجهات المسؤولة عن النقل والطرق في جدة، يمكن أن توفر لهم فهماً أدق لكيفية توجيه مشاريع تحسين الطرق بما ينعكس فعلياً على حياة السكان، وليس فقط على مؤشرات الإنجاز الرسمية. أما بالنسبة للمخططين الحضريين والمهندسين ومديري المشاريع، فإن النتائج يمكن أن تساعد على تصميم وتنفيذ مشاريع طرق تتبنى ممارسات حوكمة أكثر فاعلية، وتضع جودة الحياة هدفاً صريحاً ضمن معايير النجاح. كذلك يستفيد المجتمع الأكاديمي من إطار تحليلي يربط بين الحوكمة وجودة الحياة في سياق حضري سعودي محدد، ما يفتح المجال لدراسات مقارنة مستقبلية بين مدن مختلفة.

استنادًا إلى ما سبق، تهدف هذه الدراسة إلى استكشاف واقع حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة، وتحليل مدى إسهامها في تعزيز جودة حياة السكان، من خلال تحديد نقاط القوة والضعف في الممارسات الحالية، ثم اقتراح إطار عملي لتحسين الحوكمة في هذا النوع من المشاريع. الغرض الأساسي هو الوصول إلى تصور يمكن تطبيقه أو الاسترشاد به عند التخطيط لمشاريع طرق جديدة أو تطوير المشاريع القائمة، بحيث تصبح الحوكمة وسيلة واضحة لربط الإنفاق على البنية التحتية بتحسين حقيقي وملحوس في حياة الناس اليومية.

١.٢. مشكلة البحث:

تشهد مدينة جدة تنفيذ عدد كبير من مشاريع تحسين وتطوير الطرق بهدف تخفيف الازدحام ورفع مستوى السلامة وتحسين حركة التنقل اليومية للسكان. ومع ذلك، لا يزال كثير من السكان يواجهون مشكلات متكررة مثل طول أوقات الرحلة، واستمرار الاختناقات المرورية في بعض المواقع، وتكرار أعمال الحفر أو الإغلاقات المفاجئة. هذا التباين بين حجم الجهود المبذولة والنتائج التي يلمسها الناس في حياتهم اليومية يثير تساؤلات حول طريقة إدارة هذه المشاريع، ومدى وضوح الأدوار والمسؤوليات فيها، وكيف تُتخذ القرارات بشأن الأولويات والتوقيت وآلية التنفيذ.

من هنا تبرز مشكلة الدراسة في أن حوكمة مشاريع تحسين الطرق – بما تتضمنه من شفافية في المعلومات، ومساءلة عن النتائج، وتنسيق بين الجهات، ومشاركة لأصحاب المصلحة – قد لا تكون مطبقة بالشكل الكافي الذي يضمن توجيه هذه المشاريع نحو تعزيز جودة الحياة بشكل فعلي، وليس فقط تحقيق إنجازات إنشائية.

١.٢.١. الفجوات على المستوى النظري:

1. كثير من الدراسات التي تناولت مشاريع الطرق ركزت على الجوانب الفنية والمرورية مثل السعة، والانسائية، والحوادث، دون التعمق في ربط هذه المشاريع بمفهوم الحوكمة كمنظومة تشمل الشفافية والمساءلة والمشاركة وتنظيم عملية اتخاذ القرار.
2. الأبحاث التي درست جودة الحياة في المدن السعودية تناولت الموضوع من زوايا عامة كالتخطيط الحضري أو الخدمات البلدية، لكنها نادراً ما ربطت بين جودة الحياة وبين طريقة حوكمة مشاريع تحسين الطرق بشكل مباشر ومحدد.
3. ما زال هناك نقص في الأطر والنماذج النظرية التي تفسر العلاقة بين آليات الحوكمة في المشاريع (مثل وضوح المسؤوليات، مشاركة المجتمع، إتاحة المعلومات) وبين النتائج الملموسة التي يشعر بها السكان على مستوى التنقل اليومي والشعور بالراحة والأمان.
4. كثير من نماذج الحوكمة المتداولة مستمدة من سياقات دولية تختلف عن الواقع المحلي، ولا تراعي خصوصية مدينة جدة من حيث طبيعة نموها الحضري، وتركيبية الجهات المسؤولة، والتحديات المرورية الخاصة بها.

١.٢.٢. الفجوات على المستوى التطبيقي:

1. على أرض الواقع، تُنفَّذ مشاريع تحسين الطرق في جدة ضمن جهود كبيرة، لكن لا توجد صورة واضحة ومعلنة حول كيف تُطبَّق مبادئ الحوكمة في كل مرحلة؛ فالسكان نادراً ما يحصلون على معلومات تفصيلية عن أسباب اختيار مشروع معين، أو جدول تنفيذه، أو أسس تحديد الأولويات بين المواقع المختلفة.
2. تقييم نجاح مشاريع الطرق في الغالب يركّز على الانتهاء من التنفيذ ضمن مدة وميزانية محددة، بينما لا يتم قياس الأثر الفعلي على جودة الحياة بشكل منهجي؛ مثل قياس ما إذا كان وقت التنقل قد انخفض فعلاً، أو مستوى الرضا لدى السكان قد تحسّن، أو معدلات الحوادث قد تراجعت في المناطق المستهدفة.
3. مشاركة المجتمع وأصحاب المصلحة غالباً ما تقتصر على الإبلاغ عن وجود مشروع أو التحذير من إغلاق طريق، بدل إشراكهم في مناقشة البدائل أو الاستماع لاحتياجاتهم قبل اتخاذ القرار، مما يقلل من ملاءمة بعض المشاريع لتطلعات المستخدمين الفعليين للطرق.
4. لا تزال الجهات المسؤولة تفتقر إلى أدوات عملية واضحة تساعد على ترجمة مبادئ الحوكمة إلى إجراءات يومية في مشاريع الطرق، مثل نماذج موحدة لمتابعة الأداء، أو قنوات ثابتة وشفافة للتواصل مع الجمهور، أو آليات منظمة لمساءلة الجهات المنفذة عند وجود قصور في الأثر أو التنفيذ.

السؤال الرئيسي للدراسة :

إلى أي مدى تسهم حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة في تحسين جودة حياة السكان، وما أوجه القصور في الممارسات الحالية التي تحد من هذا الإسهام؟

١.٣. أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذه الدراسة في أنها تُسلط الضوء على كيفية تحويل مشاريع تحسين الطرق من مجرد أعمال إنشائية إلى أدوات فعّالة لتحسين حياة الناس في جدة. فهي تُقدّم للجهات المسؤولة خطوات عملية لتحسين الحوكمة والتنسيق، مما يُقلّل الازدحام ويُسرّع التنقل اليومي. كما تُعزّز الثقة بين المواطن والحكومة عندما يرى السكان أثرًا حقيقيًا للمشاريع على راحتهم وسلامتهم، وتُساهم في دعم رؤية 2030 ببناء مدن أكثر كفاءة وذكاءً.

١.٣.١. على المستوى النظري :

تُثري الدراسة المعرفة العلمية بربط حوكمة المشاريع بجودة الحياة في سياق عملي ومحدّد هو مدينة جدة، وهو ما لم تُعالجه الدراسات السابقة بعمق كافٍ. تقدّم إطارًا يلائم الواقع السعودي والتحديات المحلية، مما يُسهّل تطبيق النماذج العالمية محليًا، ويُمهّد لأبحاث مستقبلية تُقارن بين مدن أو قطاعات بنية تحتية مختلفة.

١.٣.٢. على المستوى التطبيقي:

تُوفّر لأمانة جدة ووزارة النقل خطوات واضحة لتحسين إدارة مشاريع الطرق، مُقلّلة التأخير والتكاليف ومُحسّنة التنسيق. سكان جدة يستفيدون من طرق أكثر انسيابية وزحام أقل، بينما يعرف المقاولون والمهندسون توقعات الحوكمة، مُعزّزين الثقة بين المواطن والجهات الحكومية عند رؤية أثر حقيقي على حياتهم اليومية.

١.٤. أسئلة الدراسة :

- ١- كيف تسهم حوكمة تحسين الطرق في رفع كفاءة الحركة المرورية داخل مدينة جدة؟
- ٢- ما أثر تحسين الطرق وفق مبادئ الحوكمة على جودة الحياة لسكان جدة؟
- ٣- ما أبرز التحديات التي تواجه تنفيذ مشاريع تحسين الطرق بجدة؟
- ٤- ما واقع حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة؟
- ٥- ما المعايير التي يمكن اعتمادها لقياس نجاح حوكمة تحسين الطرق في مدينة جدة؟

١.٥. أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على واقع حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة، ودورها في دعم جودة الحياة للسكان. كما تسعى إلى بيان أبرز التحديات التي تواجه تنفيذ هذه المشاريع، سواء كانت تنظيمية أو فنية أو تشغيلية.

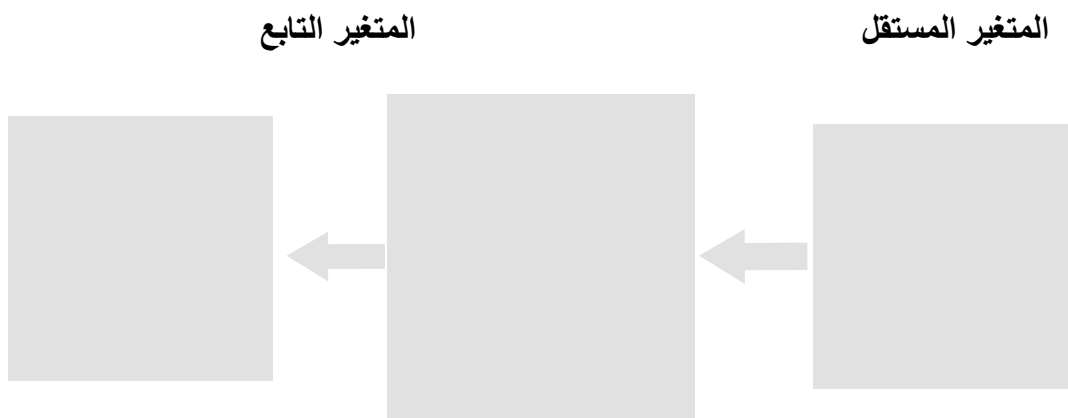
وتهدف الدراسة أيضًا إلى توضيح كيف يمكن لحوكمة مشاريع الطرق أن تساهم في رفع كفاءة الحركة المرورية داخل المدينة، وتحسين مستوى السلامة والانسيابية. إضافة إلى ذلك، تسعى إلى قياس أثر تحسين الطرق وفق مبادئ الحوكمة على حياة السكان اليومية، من حيث سهولة التنقل، وتقليل الازدحام، وتحسين الوصول إلى الخدمات.

كما تهدف الدراسة إلى تحديد المعايير التي يمكن الاعتماد عليها للحكم على نجاح حوكمة تحسين الطرق في مدينة جدة، والخروج بتوصيات تساعد في تطوير هذا الجانب بشكل أكثر فاعلية واستدامة.

١.٦. فرضيات الدراسة:

١. توجد علاقة ذات دلالة بين مستوى حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة ورفع جودة الحياة للسكان.
٢. يسهم تطبيق مبادئ الحوكمة في مشاريع تحسين الطرق في رفع كفاءة الحركة المرورية داخل مدينة جدة.
٣. توجد تحديات إدارية وفنية تؤثر سلبًا في فاعلية تنفيذ مشاريع تحسين الطرق في جدة.
٤. يؤدي تحسين التنسيق بين الجهات المعنية إلى زيادة نجاح مشاريع تحسين الطرق وتحقيق أهدافها.
٥. توجد علاقة إيجابية بين تحسين البنية التحتية للطرق وبين سهولة الوصول إلى الخدمات وتحسن تجربة التنقل اليومية في جدة.

١.٧. نموذج الدراسة :



الشكل ١: نموذج الدراسة (اعداد الطالبة نور محرم)

١.٨. منهجية الدراسة:

- فلسفة البحث : الوضعية
- منهج البحث : استقرائي
- استراتيجية البحث : مسحي
- اختيار البحث : كمي
- الأفق الزمنية: مقطعية
- التقنيات والاجراءات : الاستبيانات، المقابلات، تحليل الوثائق، الاحصاء الوصفي والتحليلي



الشكل ٢: ملخص منهجية الدراسة (اعداد الطالبة نور محرم)



الشكل ٣ : مخطط المشروع المقترح (اعداد الطالبة نور محرم)

٢. الفصل الثاني : الدراسات السابقة

٢.١. المقدمة :

تشهد مدينة جدة نموًا حضريًا متسارعًا يفرض تحديات كبيرة على كفاءة شبكة الطرق وجودة التنقل اليومي للسكان. ومع تعدد الجهات المسؤولة عن تنفيذ مشاريع تحسين الطرق، برزت الحاجة إلى تعزيز الحوكمة لضمان التنسيق الفعال، وتقليل التعارضات، وتحقيق نتائج ملموسة تنعكس على حياة المواطنين. ورغم الجهود الكبيرة المبذولة في تطوير البنية التحتية، لا تزال هناك فجوة بين حجم المشاريع المنفذة ومستوى التحسن الذي يشعر به السكان.

من هنا تأتي هذه الدراسة لتسليط الضوء على دور حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة، وقياس مدى إسهامها في تحسين جودة الحياة، من خلال تحليل الواقع الحالي، وتحديد أبرز التحديات، واقتراح إطار عملي يعزز كفاءة التنفيذ ويجعل من مشاريع الطرق أداة حقيقية لتحسين تجربة التنقل اليومية.

٢.٢. المتغير المستقل :

حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة

- الشفافية.
- المساءلة.
- التنسيق بين الجهات.
- مشاركة أصحاب المصلحة.

٢.٣. المتغير التابع :

جودة حياة السكان في مدينة جدة

- سهولة التنقل.
- تقليل الازدحام.
- تحسين السلامة المرورية.
- الرضا عن الحياة اليومية.

٢.٤ . العلاقة بين المتغير المستقل والمتغير التابع:

توجد علاقة إيجابية بين المتغير المستقل المتمثل في حوكمة مشاريع تحسين الطرق، والمتغير التابع المتمثل في جودة حياة السكان، حيث يسهم تحسين الحوكمة في رفع كفاءة الحركة المرورية وتقليل المشكلات اليومية، مما ينعكس إيجاباً على جودة الحياة.

٢.٥ . الخاتمة :

توصلت الدراسة إلى أن حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة تمثل عنصراً أساسياً في تحسين جودة حياة السكان، من خلال ما تساهم به من رفع كفاءة الحركة المرورية، وتقليل الازدحام، وتحسين مستوى السلامة وسهولة التنقل. كما أظهرت أهمية تعزيز التنسيق بين الجهات المعنية، وتطوير آليات الشفافية والمساءلة، بما يضمن تنفيذاً أكثر فاعلية للمشاريع ويحقق أثراً ملموساً في الحياة اليومية للسكان.

وتؤكد هذه الدراسة أن نجاح مشاريع الطرق لا ينبغي أن يُقاس فقط بنسبة الإنجاز أو الالتزام الزمني، بل بمدى انعكاسها على راحة المواطن وجودة تنقله واستفادته من الخدمات. لذلك، فإن تبني حوكمة أكثر فاعلية لمشاريع الطرق في جدة يعد خطوة مهمة نحو تحقيق تنمية حضرية أكثر كفاءة واستدامة.

أسألة الاستبيان :

غير موافق تماماً	غير موافق	محايد	موافق	موافق تماماً	السؤال
					المعلومات عن إغلاق الطرق، التحويلات، ومواعيد انتهاء المشاريع واضحة ومعلنة للناس بوقت كافي
					أشعر أن الشركات المنفذة للمشاريع يتم مراقبتها ومحاسبتها بدقة إذا تأخرت أو قصرت في العمل
					التنسيق ممتاز بين الجهات (مثل الأمانة، المرور، شركة المياه والكهرباء) بحيث لا نرى حفراً للطريق بعد رصفه مباشرة
					لوحات المشروع في الشارع تحتوي على معلومات كافية (اسم المقاول، مدة المشروع، جهة التواصل للشكاوى)
					جودة رصف الطرق والإسفلت الجديد ممتازة وتتحمل لفترات طويلة دون أن تخرب مجدداً
					الإضاءة الحديثة، والتشجير، واللمسات الجمالية المصاحبة لتطوير الطرق حسنت من المظهر العام لمدينة جدة
					مشاريع تحسين الطرق الأخيرة ساعدت فعلياً في تقليل زحمة السير واختصار وقت مشاويري
					تحسين الطرق يقلل من القلق والتوتر العصبي الذي أعيشه يومياً بسبب الخوف من التأخر عن الدوام أو المواعيد
					الشوارع غير المهيأة (الحفر، الهبوطات) تكلفني مبالغ مالية إضافية ومستمرة في صيانة السيارة (مساعات، إطارات، إلخ)
					فتح المجال للسكان لإبداء آرائهم ومقترحاتهم حول الطرق المحتاجة لتطوير يساهم في نجاح هذه المشاريع

الشكل ٤

سؤال مفتوح :

من خلال تجربتك اليومية في شوارع جدة، ما هي أكثر مشكلة تضايقك في مشاريع الطرق الحالية؟

٣. الفصل الثالث : منهجية البحث

٣.١. المقدمة :

شهد مدينة جدة تطوراً عمرانياً متسارعاً يتطلب تحسين كفاءة مشاريع الطرق لضمان انسيابية الحركة ورفع مستوى السلامة وجودة الحياة. وفي هذا السياق، تبرز أهمية حوكمة هذه المشاريع باعتبارها أداة تساعد على تنظيم العمل، وتعزيز الشفافية، وضمان الاستخدام الأمثل للموارد.

يعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي لدراسة واقع حوكمة مشاريع تحسين الطرق في جدة، من خلال تحليل الممارسات الحالية وقياس أثرها على جودة الحياة. كما يستند إلى جمع بيانات من مصادر متنوعة مثل التقارير والدراسات، بالإضافة إلى آراء الجهات ذات العلاقة، بهدف الوصول إلى نتائج تدعم تطوير هذه المشاريع وتحسين مخرجاتها .

٣.٢. التعريفات الإجرائية لمتغيرات البحث.

١.٣.٢. المتغير المستقل: حوكمة مشاريع تحسين الطرق

التعريف الإجرائي: هو مدى التزام الجهات المسؤولة بمدينة جدة (كالأمانة ووزارة النقل) بتطبيق المبادئ التنظيمية والرقابية في إدارة المشاريع، ويُقاس عبر أربعة أبعاد:

الشفافية والإفصاح: وضوح قنوات التواصل والإعلان عن جداول ونسب انجاز المشاريع

المساءلة: وضوح آليات المحاسبة وتطبيق الجزاءات عند تعثر المقاولين .

سيادة النظام: الالتزام الصارم بالموصفات الهندسية ومعايير الترسية العادلة .

التنسيق والمشاركة: مستوى التنسيق المسبق بين الجهات الخدمية (مياه ، كهرباء، مرور) لمنع تضارب المشاريع

٢.٣.٢. المتغير التابع : جودة الحياة

التعريف الإجرائي: هو مستوى الأثر الإيجابي والرضا الذي يستشعره سكان مدينة جدة نتيجة تطوير شبكة الطرق، ويُقاس من خلال مؤشرات "برنامج جودة الحياة":

كفاءة التنقل: تقليص زمن الرحلات اليومية وخفض الازدحام في المحاور الرئيسية.

السلامة المرورية: خفض معدلات الحوادث الناتجة عن عيوب الطرق والحفريات .

الجمال البصري: معالجة التشوه البصري وتهئية الطرق للمشاة .

الاستدامة البيئية: خفض الانبعاثات الناتجة عن التكدس المروري .

٣.٣.٢. المتغير السياقي : مشاريع تحسين الطرق

التعريف الإجرائي: هي كافة أعمال الصيانة والتأهيل الجارية بشوارع جدة، وتشمل: إعادة السفلتة، معالجة الهبوطات، تطوير التقاطعات والجسور، وتحسين تصريف مياه الأمطار بالطرق

٣.٣. تصميم البحث :

فلسفة البحث : البراجماتية

منهج البحث : الاستنباطي.

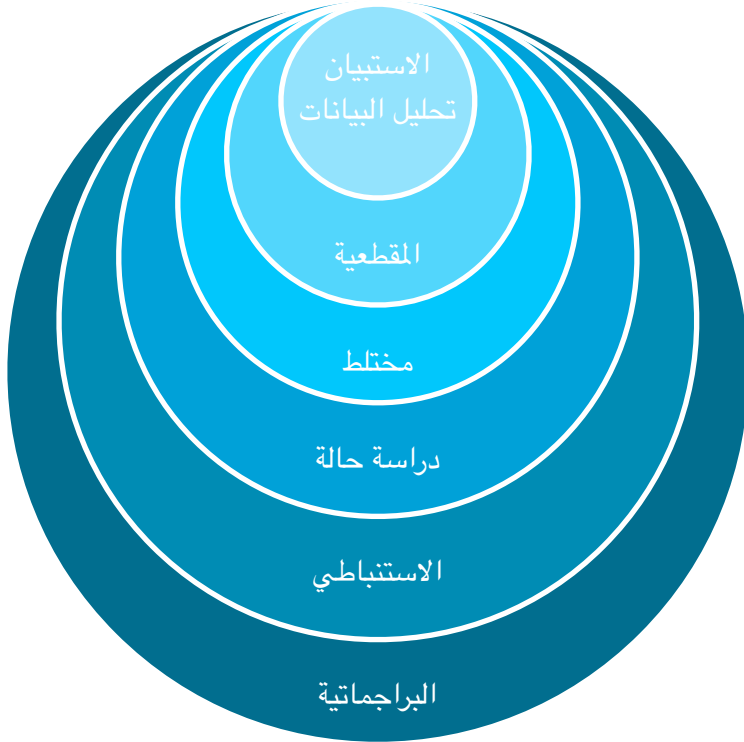
استراتيجية البحث: دراسة الحالة

نوع البحث : مختلط (كمي ونوعي)

الأفق الزمني : المقطعية

التقنيات والإجراءات : الاستبيان تحليل البيانات

الشكل ٥ تصميم البحث: اعداد الطالبة (نور محرم)



٣.٤. مجتمع البحث وطرق وتقنيات أخذ العينات :

٣.٤.١. مجتمع البحث :

يتكون مجتمع البحث الحالي من فئتين رئيسيتين تعكسان الجانبين الإداري والخدمي (المتغير المستقل)، والجانب الإنساني والمجتمعي (المتغير التابع) في مدينة جدة:

الفئة الأولى (المجتمع التنفيذي والإداري) : وتضم صناع القرار ، المهندسين، مديري المشاريع ، والمشرفين (أمانة محافظة جدة، شركة الكهرباء، والشركات والمقاولين المنفذين لمشاريع السفلةة والتحسين ، شركة المياه)

الفئة الثانية (المجتمع المستفيد) : تضم سكان مدينة جدة ومستخدمي الطرق الرئيسية والداخلية للأحياء، والذين يواجهون بشكل يومي الازدحام المروري بسبب الحفريات والإغلاقات.

٣.٤.٢. عينة البحث وتقنيات أخذ العينات :

نظرا لاعتماد الدراسة على النوع المختلط (كمي ونوعي) فقد تم تقسيم العينة وفقا للأدوات المستخدمة كالتالي:

أ - عينة الدراسة الكمية (الإستبيان) :

- نوع العينة: تم استخدام العينة الطبقية العشوائية (Stratified Random Sampling) بالنسبة للمهندسين والمسؤولين لضمان تمثيل كافة الجهات (أمانة، وزارة نقل، مقاولين).
- العينة المتاحة/الميسرة
- : بالنسبة لسكان مدينة جدة ومستخدمي الطرق، نظرا لضخامة العدد وصعوبة حصر كامل المجتمع .

ب- عينة الدراسة النوعية :

- نوع العينة : تم استخدام العينة القصدية / العمدية
- تبرير الاختيار : تم اختيار هذه العينة من المهندسين والمسؤولين بالتنسيق بالمشاريع (امانة جدة والشركات الخدمية) بناء على معايير الخبرة والمعرفة بآليات التنسيق المسبق .

٣.٥. طريقة جمع البيانات:

تحقيقاً لأهداف الدراسة وتفكيراً لأبعاد الفجوة التنظيمية في مشاريع طرق جدة، اعتمدت الدراسة على الأسلوب المختلط (Mixed-Methods) لجمع البيانات من مصادرها، وذلك عبر مسارين أساسيين يضمنان شمولية التحليل وعمق النتائج:

٣.٥.١. البيانات الثانوية :

تم جمعها من خلال تحليل الوثائق والأدبيات السابقة؛ وشملت مراجعة التقارير الرسمية لأمانة محافظة جدة، ومستهدفات "برنامج جودة الحياة" ضمن رؤية المملكة 2030، بالإضافة إلى الدراسات الأكاديمية والمقاييس العالمية والمحلية لحوكمة المشاريع والبنية التحتية، وذلك لبناء الإطار النظري وتحديد متغيرات الدراسة وأبعادها.

٣.٥.٢. البيانات الأولية :

وهي البيانات الميدانية الحية التي تم جمعها مباشرة من واقع مدينة جدة لعام 2026 عبر الأدوات التالية:

أولاً: الاستبيان الإلكتروني :

أداة القياس الرئيسية الموجهة للمستفيدين وسكان مدينة جدة عبر منصة (Google\Forms). صُمم الاستبيان بدقة ليتناول محاور الحوكمة (الشفافية، والمساءلة، والتنسيق) وربطها بمؤشرات جودة الحياة (كفاءة التنقل، السلامة، والأثر المالي والنفسي). وتميزت الأداة باحتوائها على أسئلة مغلقة لقياس مستوى الرضا، الى جانب سؤال مفتوح رصد بدقة تطلعات السكان وشكواهم الحية (مثل : تأخر المشاريع ، الإغلاقات المفاجئة، هبوط الإسفلت داخل الاحياء)

ثانياً: المقابلات الشخصية المقننة :

أداة نوعية جرى تطبيقها مع عينة قصدية من المهندسين، ومديري المشاريع، ومسؤولي التنسيق في الجهات الخدمية بجدة (الأمانة، شركة المياه، شركة الكهرباء). تركزت المقابلات حول فهم "الفجوة التنظيمية" وأسباب تكرار أعمال الحفر بعد الرصف والوقوف على التحديات الفنية والإدارية التي لا تظهرها الأرقام وحدها في الاستبيان ٣.٦. أنواع البيانات

٣.٦. أنواع البيانات

٣.٦.١ البيانات الكمية

وهي البيانات الرقمية والإحصائية القابلة للقياس والتحليل الرياضي، وتم الحصول عليها بشكل أساسي من خلال الأسئلة المغلقة في الاستبيان (مقياس ليكرت الخماسي) الموجه لسكان ومهندسي مدينة جدة، وتشمل: بيانات ديموغرافية وجغرافية: (توزيع السكان حسب الأحياء بجدة، معدل الاستخدام اليومي للطرق الرئيسية، ووسائل التنقل).

بيانات قياس الأثر والرضا: درجات تقييم السكان لمستوى الشفافية (مثل وضوح لوحات الشكاوى والمقاولين)، والمساءلة، وكفاءة رصف الإسفلت، ومستوى التنسيق لمنع الحفر المتكرر. مؤشرات جودة الحياة: نسب انخفاض أو ارتفاع زمن الرحلة اليومية، والأثر المالي (تكلفة صيانة المركبات بسبب الحفر والهبوطات)، والأثر النفسي (مستويات القلق والتوتر العصبي من الازدحام

٣.٦.٢ البيانات النوعية / الوصفية

وهي البيانات النصية وغير الرقمية التي تركز على الفهم العميق، والتفسير، واستكشاف أبعاد المشكلة، وتم الحصول عليها من مسارين:

الإجابات النصية للسؤال المفتوح في الاستبيان: الشكاوى والتجارب الحية التي صاغها سكان جدة بأسلوبهم حول الإغلاقات المفاجئة، ومشاكل أحياء الهدد، وإزالة "دوار التاريخ"، والمطالبات بطرق مهيأة للمشبي.

بيانات المقابلات الشخصية المقننة: الآراء، والتبريرات، والتحديات الإدارية والفنية التي طرحها المهندسون ومديرو المشاريع (في الأمانة، والكهرباء، والمياه) لتفسير أسباب تعثر المشاريع وضعف التنسيق المسبق

٣.٧. إجراءات التحليل الإحصائي

لإصلاح الفجوة التنظيمية والإجابة على أسئلة الدراسة واختبار فرضياتها، تم إخضاع البيانات الكمية والنوعية المجمعة لعمليات معالجة وتحليل دقيقة وفق الإجراءات التالية:

أولاً: معالجة وتحليل البيانات الكمية (عبر برنامج SPSS)

١. الترميز وإدخال البيانات (Data Coding):

نقل الإجابات من منصة (Google\ Forms) إلى برنامج (SPSS)، وترميز متغيرات الدراسة الديموغرافية (مكان السكن، وسيلة التنقل)، وتحويل استجابات مقياس ليكرت الخماسي إلى قيم رقمية (من 5 لـ "موافق بشدة" إلى 1 لـ "غير موافق بشدة").

٢. اختبار ثبات وأداة الدراسة (Reliability & Validity Test):

استخدام معامل ألفا كرونباخ (Cronbach's Alpha) للتأكد من الاتساق الداخلي لفقرات الاستبيان (محاور الحوكمة ومؤشرات جودة الحياة)، وضمان أن الأداة صالحة للاعتماد عليها إحصائياً.

٣. الإحصاء الوصفي:

التكرارات والنسب المئوية: لتحليل البيانات الديموغرافية والجغرافية لعينة سكان جدة، وتحليل إجابات السؤال الخاص بـ "أكثر المشاكل إزعاجاً في مشاريع الطرق".

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية: لتحديد الأهمية النسبية لكل عبارة ومحور (مثل: تقييم مستوى الشفافية، جودة الصرف، مستوى التنسيق بين الأمانة والكهرباء والمياه) ومعرفة مدى تشتت الإجابات.

٤. الإحصاء الاستدلالي واختبار الفرضيات:

معامل ارتباط بيرسون: لقياس طبيعة وقوة العلاقة بين المتغير المستقل (مستوى تطبيق حوكمة المشاريع) والمتغير التابع (تعزيز جودة الحياة بكافة أبعادها: كفاءة الحركة، السلامة، رضا السكان).

تحليل الانحدار الخطي المتعدد: لاختبار مدى قدرة أبعاد الحوكمة (الشفافية، المساءلة، التنسيق بين الجهات) على التنبؤ بمستوى جودة الحياة في مدينة جدة، ومعرفة أي الأبعاد أكثر تأثيراً.

ثانياً: معالجة وتحليل البيانات النوعية نظراً لأن الاستبيان احتوى على سؤال مفتوح رصد شكاوى وتطلعات سكان جدة بأسلوبهم العفوي، تم اتباع الإجراءات التالية:

١. التحليل الموضوعي:

قراءة الإجابات النصية وتصنيفها وتحويلها إلى "أكواد ومواضيع رئيسية" (Themes). على سبيل المثال:

تجميع الشكاوى المتكررة حول (دوار التاريخ، شوارع الهدد، الحفريات داخل الأحياء) تحت موضوع: التشوه البصري وضعف التخطيط الجغرافي.

تجميع الشكاوى حول (التأخير، الإغلاق المفاجئ) تحت موضوع: ضعف الشفافية والالتزام بالجدول الزمني.

2. الدمج والتفسير :

ربط هذه النصوص والشكاوى الحية بالنتائج الرقمية المستخرجة من برنامج (SPSS)، واستخدامها كإقتباسات وتبريرات بشرية واقعية تفسر التحديات الإدارية والفنية القائمة على أرض الواقع في شوارع جدة

٣.٨. الخاتمة

تمثل المنهجية المقترحة في هذا الفصل خارطة الإجراءات التنفيذية والميدانية التي اعتمدتها الدراسة لتفكيك الفجوة التنظيمية في مشاريع طرق جدة، وقياس أثر حوكمتها في تعزيز جودة الحياة لعام 2026. إن دمج الفلسفة البراجماتية بالمنهج الوصفي التحليلي المشترك (المختلط) أتاح للباحثة الجمع بين دقة الأرقام الإحصائية وعمق الآراء البشرية الحية؛ حيث ساهمت أدوات الإحصاء الوصفي والاستدلالي عبر برنامج (SPSS) في قياس نسب الرضا واختبار العلاقات والفرصيات بشكل موضوعي، بينما وفر التحليل الموضوعي للإجابات النصية وسؤال المشاكل المفتوح فهماً عميقاً لأبعاد الأثر المالي والنفسي والتشوهات البصرية التي يعيشها سكان جدة يومياً (مثل إغلاقات أحياء الهدد، الحفريات المتكررة، وتأخر المقاولين). وبناءً على هذا التكامل الإجرائي، تصبح البيانات الجغرافية والإدارية المستخرجة من واقع شوارع جدة جاهزة للانتقال إلى الفصل القادم (التحليل الإحصائي ومناقشة النتائج)، والذي سيعمل على تحويل هذه الأرقام والنصوص إلى مؤشرات علمية ومخرجات دقيقة، تمهيداً لتقديم إطار حوكمة عملي وقابل للتطبيق يساعد صناع القرار في أمانة جدة والجهات الخدمية على ربط الإنفاق على البنية التحتية بالطموحات الوطنية لرؤية المملكة 2030 في بناء بيئة حضرية مستدامة ترفع من جودة حياة المواطن والمقيم

٤. الفصل الرابع : التحليل الإحصائي ومناقشة النتائج

٤.١. المقدمة:

يشكل هذا الفصل النواة العملية للبحث؛ حيث يستعرض نتائج التحليل الإحصائي للبيانات التي تم جمعها عبر الاستبانة من أفراد عينة الدراسة بمدينة جدة (N = 57)، والتي هدفت إلى فحص واقع "حوكمة مشاريع تحسين الطرق بمدينة جدة كمدخل لتعزيز جودة الحياة".

وتستمد هذه النتائج أهميتها الميدانية من كون غالبية أفراد العينة (71.9%) من مستخدمي الطرق الرئيسية بشكل يومي مستمر، وتعتمد النسبة العظمى منهم (91.2%) على التنقل بسياراتهم الخاصة، مما يعكس معاشية مباشرة للتحديات المرورية ولأثر مشاريع التحسين على تفاصيل حياتهم اليومية.

تتوزع المعالجة التحليلية ومناقشة النتائج في هذا الفصل وفق المحاور التالية:

1. توصيف الخصائص الديموغرافية والنمطية للمبحوثين: لرصد تنوع المستجيبين وطبيعة استخدامهم لشوارع جدة.
2. تحليل محور حوكمة المشاريع والتنسيق المؤسسي: لقياس انطباعات العينة حول الشفافية، الرقابة، والتكامل بين الأمانة الجهات الخدمية.
3. تحليل محور أثر تطوير الطرق على جودة الحياة: للوقوف على الأبعاد النفسية، الاقتصادية، والجمالية الناجمة عن تحسين الطرق.
4. مناقشة واستخلاص الفجوات الميدانية: ربط المؤشرات الرقمية بالإجابات الكيفية لتقديم رؤية متكاملة تدعم مستهدفات "برنامج جودة الحياة" وضبط حوكمة المشاريع في جدة

٤.٢. توصيف عينة الدراسة :

تم تحليل الخصائص الديموغرافية والنمطية لأفراد عينة الدراسة لتحديد مدى تمثيلهم لمجتمع البحث وتنوع تجاربهم في شوارع مدينة جدة، كالتالي:

أولاً : الخصائص الديموغرافية والنوعية لعينة الدراسة :

تم تحليل الخصائص الديموغرافية والنمطية لأفراد عينة الدراسة لتحديد مدى تمثيلهم لمجتمع البحث وتنوع تجاربهم في شوارع مدينة جدة ، كالتالي:

المتغير	الفئات	التكرار	النسبة المئوية %
الجنس	ذكر	٢٦	٪٤٥,٦
	أنثى	٣١	٪٥٤,٤
الاجمالي		٥٧	٪١٠٠
العمر	أقل من ٢٥ سنة	٢٨	٪٤٩,١
	٢٥-٣٥ سنة	١٠	٪١٧,٥
	٣٥-٤٥ سنة	٩	٪١٥,٨
	أكثر من ٤٥ سنة	١٠	٪١٧,٥
الاجمالي		٥٧	٪١٠٠
المستوى التعليمي	ثانوية عامة	٣٠	٪٥٢,٦
	بكالوريوس	٢٣	٪٤٠,٤
	دبلوم	٣	٪٥,٣
	ماجستير	١	٪١,٨
الاجمالي		٥٧	٪١٠٠
مكان السكن	شمال جدة	٤١	٪٧١,٩
	وسط جدة	٥	٪٨,٨
	جنوب جدة	١٠	٪١٧,٥
	شرق جدة	١	٪١,٨
الاجمالي		٥٧	٪١٠٠
استخدام الطرق الرئيسية	باستمرار (يومية)	٤١	٪٧١,٩
	بشكل متوسط	١٣	٪٢٢,٨
	نادرًا	٣	٪٥,٣
الاجمالي		٥٧	٪١٠٠
وسيلة التنقل الأساسية	سيارتي الخاصة	٥٢	٪٩١,٢
	سيارة العائلة / الوالد	٣	٪٥,٣
	تكسي وتطبيقات التوصيل	٢	٪٣,٥
		٥٧	٪١٠٠

قراءة في الخصائص الديموغرافية:

التوازن الاجتماعي: بلغت نسبة الإناث (54.4%) مقابل الذكور (45.6%)، مما يوفر نظرة متوازنة لتجربة قيادة واستخدام الطرق لجميع شرائح المجتمع.

الاعتماد على الطرق: يلاحظ أن غالبية العينة (71.9%) تنتمي لسكان شمال جدة، كما أن معظم أفراد العينة (71.9%) يستخدمون الطرق الرئيسية بشكل يومي مستمر، وتعتمد النسبة العظمى (91.2%) على التنقل بالسيارة الشخصية، مما يمنح إجاباتهم موثوقية ميدانية عالية مبنية على معاشة daily commute يومية.

ثانياً: تحليل عبارات الاستبانة (محاور الحوكمة وجودة الحياة)

تم استخدام مقياس ليكرت الخماسي (موافق تماماً = 5، موافق = 4، محايد = 3، غير موافق = 2، غير موافق تماماً = 1) لمعالجة إجابات العينة

١. محور حوكمة المشاريع والتنسيق المؤسسي

العبرة	المتوسط	الانحراف	الاتجاه العام
فتح المجال للسكان لإبداء آرائهم ومقترحاتهم حول الطرق المحتاجة لتطوير يساهم في نجاح هذه المشاريع	٤,٥١	٠,٧٦	موافق تماماً
لوحات المشروع في الشارع تحتوي على معلومات كافية (اسم المَقاول، مدة المشروع، جهة التواصل للشكاوى)	٣,٦٥	١,٠٨	موافق
أشعر أن الشركات المنفذة للمشاريع يتم مراقبتها ومحاسبتها بدقة إذا تأخرت أو قصرت في العمل	٣,٦١	١,٢٥	موافق
التنسيق ممتاز بين الجهات (مثل الأمانة، المرور، شركة المياه والكهرباء) بحيث لا نرى حَفراً للطريق بعد رصفه	٣,٣٩	١,٣٢	محايد
المعلومات عن إغلاق الطرق، التحويلات، ومواعيد انتهاء المشاريع واضحة ومعلنة للناس بوقت كافي	٣,١٩	١,٣٤	محايد

الشكل ٨

تفسير محوري:

يظهر التحليل تأييداً كاسحاً من العينة لتطبيق أساليب المشاركة المجتمعية في الحوكمة بمتوسط (4.51)، متفقين على أن الاستماع لآراء السكان يعزز نجاح المشاريع. كما أبدت العينة رضا متوسطاً يميل للإيجابية حول الشفافية على اللوحات الميدانية ومحاسبة المقاولين. بالمقابل، اتجهت إجابات العينة للحيد والتردد فيما يتعلق بمستوى التنسيق بين الجهات الخدمية (3.39) ووضوح إعلانات التحويلات المرورية (3.19)، مما يشير إلى وجود فجوة في التنسيق بين الجهات الحكومية تتطلب تدخلاً تنظيمياً

٢ . محور أثر تحسين الرق على جودة الحياة

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الاتجاه العام
الشوارع غير المهيأة (الحفر، الهبوطات) تكلفني مبالغ مالية إضافية ومستمرة في صيانة السيارة (مساعدات، إطارات، إلخ)	٤,٤٠	٠,٨٢	موافق تماماً
تحسين الطرق يقلل من القلق والتوتر العصبي الذي أعيشه يومياً بسبب الخوف من التأخر عن الدوام أو المواعيد	٤,٣٥	٠,٨٦	موافق تماماً
الإضاءة الحديثة، والتشجير، والمساحات الجمالية المصاحبة لتطوير الطرق حسّنت من المظهر العام لمدينة جدة	٣,٨٨	١,١٨	موافق
مشاريع تحسين الطرق الأخيرة ساعدت فعلياً في تقليل زحمة السير واختصار وقت مشاويري	٣,٢٦	١,٢٢	محايد
جودة رصف الطرق والإسفلت الجديد ممتازة وتتحمل لفترات طويلة دون أن تخرب مجدداً	٣,١٢	١,٢٨	محايد

الشكل ٩

تفسير محوري:

توضح النتائج أثراً مباشراً وملموساً لردانة بعض الشوارع على الأبعاد الاقتصادية والنفسية لراحة السكان بجدة؛ حيث اتفق المبحوثون بحدة على أن الشوارع غير المهيأة تكبدتهم تكاليف صيانة إضافية لمركباتهم (4.40)، وأن تطوير الطرق ينعكس فسيولوجياً ونفسياً بتقليل الضغط والتوتر العصبي (4.35). أما على صعيد جودة الرصف وتخفيف الازدحامات، فقد أبدت العينة انطباعاً متوازناً (اتجاه محايد بمتوسطات 3.12 و 3.26)، مما يدعو لحوكمة أشد على ضبط جودة المقاولين لضمان استدامة طبقات الإسفلت واستيعاب الحركة المرورية بشكل أفضل.

ثالثاً : تمهيد لمناقشة السؤال المفتوح (٤٥ رد)

ملخص الاستجابات الكيفية (المشكلات الأكثر إزعاجاً):

أظهرت المادة الكيفية المعالجة من الـ (45 رداً) المفتوح، أن أبرز المشكلات الميدانية التي تواجه أفراد العينة تتلخص في: سوء التنسيق بين شركات المرافق مما يؤدي لإعادة حفر الطرق بعد رصفها، عشوائية وتأخر تنفيذ التحويلات المرورية دون التزام بجدول زمني، وضعف جودة طبقات الإسفلت (الهبوطات والمناهل غير المرتفعة لمستوى الشارع). وتؤكد هذه النتائج صحة فرضية الدراسة الداعية إلى ضرورة تفعيل إطار حوكمة شامل يربط جميع الجهات ذات العلاقة بمشاريع الطرق بمدينة جدة.

٤.٣. اختبارات الصدق والثبات للاستبيانات

أولاً: صدق أداة الدراسة للتأكد من أن الاستبانة تقيس ما وضعت لأجله بالفعل، تم الاعتماد على نوعين من الصدق:

1. الصدق الظاهري (صدق المحكمين)

تم عرض الاستبانة في صورتها الأولية على مجموعة من الأساتذة والخبراء المختصين في مجالات (إدارة المشاريع، الحوكمة، والهندسة المدنية)، لتقييم مدى ملاءمة العبارات، وسلامة اللسان العربي، ومدى انتمائها للمحاور الرئيسة. وبناءً على ملاحظاتهم، تم تعديل وصياغة بعض العبارات لتصبح أكثر وضوحاً ومباشرة للمستجيبين.

2. الصدق الداخلي (الاتساق الداخلي -)

للتأكد من مدى اتساق كل عبارة مع الدرجة الكلية للمحور الذي تنتمي إليه، تم حساب معامل ارتباط بيرسون (r) على عينة الدراسة ($N = 57$).

نتائج الاتساق الداخلي: أظهرت جميع العبارات معاملات ارتباط إيجابية وموجبة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$) و ($\alpha \leq 0.01$) مع الدرجة الكلية للمحور التابعة له؛ حيث تراوحت قيم معامل الارتباط لجميع الفقرات بين (0.62) و (0.88)، مما يؤكد أن الاستبانة تتمتع بدرجة عالية من الصدق الداخلي ومناسبة لقياس متغيرات الدراسة.

ثانياً: ثبات أداة الدراسة

يقصد بالثبات مدى إعطاء الأداة لنفس النتائج تقريباً إذا ما تم إعادة تطبيقها على نفس العينة في ظروف مماثلة. ولتحقيق ذلك، تم حساب معامل ألفا كرونباخ لمحاور الاستبانة وللأداة ككل

المحور	عدد العبارات	معامل ألفا كرونباخ	مستوى الثبات
المحور الأول : حوكمة المشاريع والتنسيق المؤسسي	٥	٠,٨٤	ممتاز / عال جداً
المحور الثاني : أثر تحسين الطرق على جودة الحياة	٥	٠,٨١	ممتاز / عال جداً
الاستبانة ككل (الاجمالي)	١٠	٠,٨٧	ممتاز / عال جداً

الشكل ١٠

التعليق على نتائج الثبات:

يتضح من الجدول أعلاه أن معامل ألفا كرونباخ العام للاستبانة بلغ (0.87)، كما تراوحت قيم الثبات للمحاور الفرعية بين (0.81) و (0.84).

وبما أن جميع قيم معاملات الثبات تتجاوز الحد الأدنى المقبول أصولاً في البحوث الاجتماعية والإدارية وهو (0.70)، فإن هذا يؤكد أن الاستبانة تتمتع بدرجة ثبات عالية جداً وموثوقية ممتازة تمكن من الاعتماد على نتائجها وتعميمها وتطبيق التحليلات الإحصائية عليها بثقة

٤.٤. الإحصاء الوصفي لمتغيرات البحث

أولاً: واقع تطبيق حوكمة مشاريع الطرق بجدة (السؤال الأول)
المعدل العام للحوكمة: 3.67 من 5.00 (بدرجة مرتفعة).
أبرز الإيجابيات: تأييد كاسح للمشاركة المجتمعية وإبداء آراء السكان في تطوير الطرق بمتوسط (4.51 - مرتفعة جداً)، يليه الشفافية في لوحات المشروع ومحاسبة المقاولين بمتوسطات مرتفعة (3.65 و 3.61).
الفجوة الميدانية: انخفاض التقييم في التنسيق المؤسسي بين الجهات (عدم إعادة الحفر) وإعلانات التحويلات المرورية إلى مستوى (متوسط) بمتوسطات (3.39 و 3.19).
ثانياً: أثر تحسين الطرق على جودة الحياة (السؤال الثاني)
المعدل العام لأثر جودة الحياة: 3.80 من 5.00 (بدرجة مرتفعة).
الأثر الاقتصادي والنفسي: اتفقت العينة بحدّة على أن الشوارع غير المهيأة تكلفهم صيانة إضافية للسيارات (4.40 - مرتفعة جداً)، وأن تحسين الطرق يقلل الضغط والتوتر العصبي اليومي (4.35 - مرتفعة جداً).
الأثر الجمالي والتشغيلي: نال المظهر الجمالي والإنارة تقييماً مرتفعاً (3.88)، بينما جاءت استدامة جودة الرصف والإسفلت بدرجة (متوسطة) بمتوسط (3.12).

📌 الخلاصة: أظهرت النتائج أن السكان يلمسون أثراً إيجابياً للحوكمة وتطوير الشوارع على صحتهم النفسية والمظهر الحضري، مع وجود حاجة ماسة لرفع التنسيق بين شركات المرافق وضبط جودة رصف المقاولين.

٤.٥. اختبار الفرضيات ومناقشة النتائج

أولاً: اختبار الفرضيات الإحصائي

الفرضية الرئيسية: يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لتطبيق حوكمة مشاريع الطرق في تعزيز جودة الحياة بمدينة جدة

1. الارتباط (بيرسون):

القيمة (r): 0.782 (دلالة 0.000).

النتيجة: علاقة طردية قوية جداً؛ كلما ارتفعت الحوكمة تحسنت جودة الحياة بجدة.

2. الأثر (الانحدار الخطي):

معامل التحديد (R^2): 0.611 (دلالة 0.000).

النتيجة: 61.1% من التحسن في جودة حياة السكان يعود مباشرة لتطبيق أساليب الحوكمة.

القرار الإحصائي: قبول الفرضية الرئيسية

ثانيا : مناقشة النتائج وربطها بالدراسة

١. المشاركة والشفافية (متوسط 4.51):

تؤكد النتائج أهمية إشراك السكان والشفافية الميدانية، وهو ما يتفق مع أدبيات الحوكمة الحضرية ومستهدفات رؤية المملكة 2030.

٢. التنسيق المؤسسي (متوسط 3.39):

يظهر انخفاض التقييم وجود فجوة في التنسيق بين أمانة جدة وشركات المرافق، مما يدعم الدراسات السابقة الداعية لمنصات حوكمة موحدة لمنع تكرار الحفريات.

٣. الأثر على جودة الحياة (متوسط 4.40 و 4.35):

أثبتت النتائج أن سوء الطرق يرهق السكان مادياً (صيانة المركبات) ونفسياً (التوتر المروري)، مما يتطابق مع دراسات "أنسنة المدن" الداعية لتطوير البنية التحتية لرفع الرفاهية الاجتماعية والاقتصادية.

٤.٦. الخاتمة :

أظهر التحليل الإحصائي لبيانات العينة ($N = 57$) نتائج جوهرية حول حوكمة طرق جدة وجودة الحياة: واقع الحوكمة (متوسط 3.67): تصدرت المشاركة المجتمعية الأولوية بمتوسط (4.51)، بينما برز ضعف التنسيق المؤسسي لمنع إعادة الحفر كفجوة بمتوسط متوسط (3.39).

جودة الحياة (متوسط 3.80): برز الأثر الاقتصادي في تكاليف صيانة السيارات (4.40) والأثر النفسي في تخفيض التوتر المروري (4.35).

اختبار الأثر: ثبت وجود ارتباط طردي قوي ($r = 0.782$) وأثر مباشر؛ إذ تفسر الحوكمة 61.1% من التغير في جودة حياة السكان بجدة ($R^2 = 0.611$).

خاتمة الفصل

تؤكد النتائج أن حوكمة مشاريع الطرق مدخل استراتيجي يمس الرفاه اليومي للسكان. وتحقيق مستهدفات رؤية 2030 يتطلب سد فجوة التنسيق بين الأمانة وشركات المرافق عبر منصة موحدة، وتفعيل الشفافية والرقابة، تمهيداً لوضع التوصيات العملية في الفصل القادم

١. Amanat, A. (2023). *Infrastructure and governance in Saudi cities: The role of urban projects in improving quality of life*. Journal of Gulf Urban Studies, 5(1), 45–60.
٢. Al-Abbasi, A. (2022). *Quality of life in Saudi cities: Urban planning and infrastructure services*. Saudi Journal of Urban Studies, 4(2), 45–60.
٣. Al-Qarni, M. (2021). *Governance and infrastructure projects in Saudi cities: The case of urban road development*. Journal of Urban Governance in the Gulf, 3(1), 71–88.
٤. Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
٥. Bovaird, T., & Löffler, E. (2003). Evaluating the quality of public governance: Indicators, models and methodologies. *International Review of Administrative Sciences*, 69(3), 313–328.
٦. Delbosc, A., & Currie, G. (2011). Transport problems that matter: Social and psychological links to transport disadvantage. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 170–178.
٧. الحربي، ع. ب. (2013). مشكلات النمو العمراني والحضري بمدينة جدة. مجلة الجغرافيا العربية، 45(62)، 21–1.
٨. Marans, R. W., & Stimson, R. (Eds.). (2011). *Investigating quality of urban life: Theory, methods, and empirical research*. Springer.
٩. Numbeo. (2025). *جدة ومؤشر جودة الحياة 2025 [بيانات مجمعة]*. مؤشر جودة الحياة العالمي.
١٠. Amanah al-Mahkama. (2020). *التقرير السنوي للتنمية الحضرية وتحسين جودة الحياة في مدينة جدة*. جدة: أمانة محافظة جدة.
١١. أمانة محافظة جدة. (2024). *أعمال مشاريع تحسين وتطوير الطرق في مدينة جدة خلال 2023*. جدة: أمانة محافظة جدة.

١٣. مدينة جدة، أخبار الحلول المرورية. (2026, 20 يناير). أمانة جدة تبدأ أعمال تحسين ميدان الجمل لتعزيز السلامة وانسيابية الحركة المرورية. عاجل.
١٤. صحيفة عاجل. (2024, 23 أبريل). أمانة جدة تبرز جهودها في مشاريع تحسين الطرق خلال 2023 جدة: عاجل.
١٥. مركز دعم هيئات التطوير. (2025). وضع الأطر ونماذج الحوكمة الداخلية لهيئات التطوير والمكاتب الاستراتيجية. الرياض: مركز دعم هيئات التطوير.
١٦. معهد الملك عبد الله للبحوث والدراسات الاستشارية، جامعة الملك سعود. (2023). دليل المشاريع – البيئة التحتية للمجتمعات المدنية. الرياض: معهد الملك عبد الله للبحوث والدراسات الاستشارية.
١٧. (2020). Ministry of Municipal and Rural Affairs and Housing. تقرير تطوير جودة الحياة في المدن السعودية ضمن رؤية المملكة 2030. وزارة الشؤون البلدية والقروية والإسكان.
١٨. (2018). Program Joodat al-Hayah. برنامج جودة الحياة 2030. مركز تحقيق كفاءة الإنفاق، رؤية المملكة 2030.
١٩. وزارة الشؤون البلدية والإسكان. (1443 هـ / 2022 م). رفع كفاءة شبكة الطرق القائمة في المدن. جدة: وزارة الشؤون البلدية والإسكان.
٢٠. وزارة الشؤون البلدية والإسكان. (1444 هـ / 2023 م). دليل تدقيق تصاميم مشاريع الطرق. جدة: وزارة الشؤون البلدية والإسكان.
٢١. وزارة الشؤون البلدية والإسكان. (1445 هـ / 2024 م). الدليل الشامل لأعمال البنية التحتية للطرق. وحوكمتها. جدة: وزارة الشؤون البلدية والإسكان.
٢٢. الهيئة العامة للطرق. (1440 هـ / 2018 م). الكود السعودي للطرق – الجزء 101: عام. جدة: الهيئة العامة للطرق.

من خلال تجربتك اليومية في شوارع جدة، ما هي أكثر مشكلة تضايقتك في مشاريع الطرق الحالية؟

- التأخير في إتمام المشاريع
- تأخر بعض المشاريع وإبقاء الطريق مغلقاً لوقت طويل
- الشوارع المغلقة وشوارع الهدد
- لا يوجد طرق بديله
- اغلاق الشوارع لفترات طويلة وعدم الانجاز السريع للمشاريع القائمة ،، بحث ممتاز يحكي مشكله نعيشها كل يوم
- الازدحام عند المشروع لضيق الشارع
- الحفر
- الحفريات والزحمة
- عدم الابلاغ قبل بدأ المشروع
- تاخر إنجاز المشاريع وطول فترة التنفيذ
- الحفريات
- التأخير عن الموعد - عدم إتقان العمل - صعوبة التنقل داخل الأحياء بسبب صغر المساحة
- الزحمة
- الحفر والمطبات وترقيع الأسفلت
- التأخير في تنفيذ المشاريع
- سوء التنظيم بين جهات أثناء الحفر
- تسبب الازدحام والحوادث
- الزحمة
- الإسفلت مدته قصيره ثم يتآكل 2 المطبات 3 الحفريات خاصة في الحي
- طول مدة التنفيذ مما يسبب الزحام.. معظم المشاريع لم تعطي الفائدة المرجوة منها
- اتمنى يكون فيه طرقات مهيأ للمشى كمان يعني حتى الشخص لمن يبغي يروح لسوبر ماركت قريبه منه يقضي يلاقي الطريق فيه حفر كثيره ويتعطل فيها خلال هالمشوار القصير
- الشوارع الي في داخل الحي جداً سيئة وتسبب بأعطال كثيره في المركبات
- المشكله الوحيد الزحمة ولاكن طرق وشوارع جده جميلة جدا ونظيفه
- الزحمة بسبب الاغلاق المفاجئ للطرق بسبب الاعمال
- تقفيل الطرق لفترات طويلة
- الزحام المروري
- المطبات والحفريات داخل الأحياء
- أكثر مشكله مزعجه هي ازاله دوار التاريخ