



استراتيجيات ضمان سلامة ورفاه الطلاب والطالبات خلال وصولهم من وإلى المدرسة من وجهة نظر "المعلمين والمعلمات والمرشدين والمرشدات وأولياء الأمور والطلاب والطالبات"

2023

إعداد قسم النوع الاجتماعي والشراكات الاستراتيجية

د. كفا العكروش

ختام ملكاوي

مراجعة

د. ياسر العمري

د. خالد النعيمات د. أحمد قواسمة

إشراف

د. يوسف أبو الشعر

فريق جمع البيانات

د. نجوى الدقس

د. غادة العكول

د. أحمد قواسمة

د. خالد النعيمات

ياسر العتوم

د. أفنان المومني

استراتيجيات ضمان سلامة ورفاه الطلاب والطالبات خلال وصولهم من وإلى المدرسة من وجهة نظر "المعلمين والمعلمات والمرشدين والمرشدات وأولياء الأمور والطلاب والطالبات"

الملخص

(1) هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن المخاطر التي تواجه الطلاب والطالبات وذوي الإعاقة في طريقهم من وإلى المدرسة، وتعرف طرق الإبلاغ عن المخاطر والمشكلات عند حدوثها واستراتيجيات التعامل معها المتضمنة في البرامج الموجودة، ودور وزارة التربية والتعليم والمجتمع المحلي والمؤسسات في التعامل مع تلك المشكلات، ووضع مقترحات لتخفيف هذه المخاطر والمشكلات وتحسين التعامل معها. ولتحقيق أهداف الدراسة استُخدمت منهجية البحث النوعي، وجمعت البيانات من (12) مجموعة تركيز: (3) مجموعات مع معلمات ومعلمين وآباء، و(3) مجموعات مع معلمات ومرشدات وأمهات، و(3) مجموعات مع طلاب، و(3) مجموعات مع طالبات. وأخذت العينة من مديريات التربية والتعليم: إربد، والمفرق، والزرقاء الأولى، ومادبا، والكرك، والعقبة. وأظهرت النتائج أن هناك تبايناً في وسائل نقل الطلبة إلى المدرسة، فالبعض يذهب مشياً على الأقدام وأغلبهم من الطلاب، والبعض الآخر ينقله الأهل أو الأقارب وأغلبهم من الطالبات، أو حافلات النقل الخصوصي أو النقل العام، أو مشياً على الأقدام في مجموعات؛ تجنباً للخطر، ولا توجد جهات محلية أو منظمات تقدم دعماً أو مبادرات لتسهيل وصول الطلبة، وأن هناك غياباً للسلامة المرورية أثناء الطريق إلى المدرسة نتيجة الازدحام والسرعة، وعدم الشعور بالأمان في وسائل النقل العام والخاص، وصعوبة الحصول على المواصلات صباحاً خاصة للطلاب، كما أظهرت النتائج أن المخاطر التي تعاني منها الطالبات بشكل أكبر هي: التحرش بأشكاله الجسدي واللفظي نتيجة لتجمعات الشباب أمام مدارس البنات، بالإضافة إلى سائقي النقل العام والخاص، وعلى الطريق عند التنقل مشياً على الأقدام، ويتعرض بعض الطلاب الصغار للتحرش، كما يتعرض كل من الطلاب والطالبات إلى التنمر؛ مثل الضرب والشتيم وانتقاد الشكل. وأظهرت النتائج أيضاً وجود عمالة الأطفال واستغلالهم للبيع في المحلات المجاورة أو للعمل (كنترول باص)، وأن هناك مخاطر سلوكية مثل التدخين والمخدرات لدى الذكور أكثر، أو ترتيب لقاءات عن طريق الإناث مع الذكور للهروب من المدرسة، إضافة إلى أخطار الكلاب الضالة التي تخيف الطلاب والطالبات الذين يأتون مشياً في مديرتي مادبا والمفرق، ووجود تنمر على الطلبة ذوي الإعاقة، إضافة إلى عدم مناسبة البنية التحتية، وتبين عدم وجود استراتيجية ثابتة أو إطار منظم للإبلاغ أو الإحالة عن مخاطر الطريق في المدارس، وعدم وجود تشريعات لحماية المعلمين والمعلمات والمرشدين والمرشدات في حال التدخل؛ مما يعيق تنظيم الاستجابة أو الإبلاغ والإحالة، خاصة في المناطق العشوائية والمحافظة، وضعف البرامج التربوية للتعامل مع هذه المخاطر باستثناء حصص إرشادية في بعض مدارس الإناث أكثر من مدارس الذكور، ومبادرات على مستوى المدارس للتعامل مع مشكلات المرور مثل دورات أصدقاء الشرطة، وبعض المبادرات المتفرقة لذوي الإعاقة على مستوى المدرسة. وقد أوصت الدراسة بتكثيف الدراسات والبحوث للتعلم في المخاطر

التي تواجه ذوي الإعاقة وأثرها في ضعف التحاقهم بالمدارس تبعًا للجنس والمنطقة، وتشجيع مبادرات من قطاع النقل الخاص وجهات أخرى بتوفير نقل آمن لكافة الطلبة وذوي الإعاقة، وتطوير استراتيجية حماية للحد من كافة أشكال المخاطر التي تواجه الطلاب والطالبات وذوي الإعاقة بالشراكة مع الجهات المعنية، وتكثيف حملات التوعية من منظور النوع الاجتماعي، وتفعيل الإعلام والمناهج اللاصفية في هذا المجال، ومراجعة الأنظمة والتشريعات ومهام المدرسة لحماية المعلمين والمعلمات والمرشدين والمرشدات في حالات التدخل بقضايا العنف المبني على النوع الاجتماعي والمخاطر الأخرى، وتفعيل الشراكة المجتمعية من خلال برنامج تطوير المدرسة والمديرية للحد من ظاهرة تجمع الطلاب أمام مدارس البنات والمشكلات الأخرى.

المقدمة:

حددت الأمم المتحدة سبعة عشرة هدفًا للتنمية المستدامة بوصفها مخططًا أفضل ومستقبلًا أكثر استدامة للجميع، وركزت في الهدف الرابع على التعليم الجيد، وفي الهدف الخامس على المساواة بين الجنسين. وسلطت هذه الأهداف الضوء على نقص العدالة في بعض الجوانب التي تؤثر في الفرص المستقبلية، مثل: نقص الأمان في البيئات التعليمية، والتعرض إلى الإقصاء الاجتماعي والقمع، وعدم المساواة بين الجنسين. وتظهر حالة عدم المساواة عالميًا في المعايير الاجتماعية وبعض السياسات والقوانين، ومن الضروري أن يعمل راسمو السياسات وقادة المجتمع والأفراد على تعزيز التغيير الاجتماعي في هذه المجالات بحيث يمكن للجميع، وخاصة النساء والفتيات، الحصول على فرص متساوية والعيش بحياة آمنة. وتعترف السلامة على الطرق على نطاق واسع بأنها أمر يتعلق بالنتائج المستقبلية لما يتعلق بالصحة والرفاهية، وكعامل لا جدال فيه يسهم في السلوك الاجتماعي للأفراد وفي نتائج السلامة على الطريق على المدى المتوسط والبعيد، ومع ذلك كان تطورها نادرًا نسبيًا في معظم البلدان، وهي في

الحقيقة أسهمت في جعل الأمور حساسة، مثل حوادث المرور التي تعبر إلى حد كبير عن سوء سلوك الفرد على الطرق، وهي مشكلة سائدة تؤثر في صحة المجتمع (Behounek, 2020).

وقد واكب الأردن الاتفاقيات والأجندات العالمية التي سعت إلى وصول كافة شرائح المجتمع إلى العملية التعليمية، فقد شارك في فعاليات المنتدى العالمي للتعليم في داكار في إطار الحملة العالمية للتعليم، الذي ركزت أهدافه جميعها على توفير فرص التعليم لكافة الشرائح في المجتمعات، وخصص الهدف الثالث لـ "تعزيز المساواة في النوع الاجتماعي وتمكين المرأة" (الحملة العالمية للتعليم، 2015). وفي أهداف الإنمائية الألفية نصّ الهدف الثاني على "ضمان تمكين الأطفال في كل مكان ذكوراً وإناثاً على حد سواء من إتمام مرحلة التعليم الابتدائي بحلول عام 2015" (الأمم المتحدة، 2010)، وجاءت أهداف التنمية المستدامة استمراراً لذلك، وقد واءمت وزارة التربية والتعليم أهداف استراتيجية التعليم 2018-2022، واستراتيجية تعميم قضايا المساواة بين الجنسين 2018-2022 مع أجندة التنمية المستدامة من خلال محور الوصول والمساواة؛ لضمان وصول كافة الطلاب والطالبات بكافة الشرائح والمناطق إلى التعليم الجيد.

وتشكل قضية الطريق الآمنة إلى المدرسة قضية عامة وهامة للطلاب والطالبات الصغار والكبار، وهي قضية عالمية، فقد قدرت منظمة الصحة العالمية أن مشاكل الطرق تأتي في الترتيب الثامن لأسباب الوفيات لجميع الأجيال في العالم كله، وتقود لموت الأطفال والبالغين بعمر (5-29 عام)، وقدرت المنظمة أن 47% من وفيات مالاغاسي (مدغشقر) من فئات الصغار والشباب ممن يستخدمون الطرق، وعدت منظمة الصحة العالمية الأطفال الذين يمشون إلى المدرسة من الفئة الضعيفة من مستخدمي الطرق (Biaassoni & others, 2019)

وقد بدأت الدول المتقدمة تولي موضوع تعليم الطرق الآمنة أهمية كبيرة؛ بوصفه وسيلة لتحسين سلامة مستخدمي ومستخدمات الطرق، وافترضت تلك الدول أن الطلبة يفتقرون إلى المعرفة والمهارة في بيئات المرور وذلك لمعالجة أوجه القصور، مما سيقبل هذا الخطر ويسهم في حمايتهم من المشكلات التي قد تخرجهم من التعليم، ونظرًا لأهمية سلامة الطلبة على الطريق أصبح تعليم الأطفال والمراهقين والمراهقات في سنّ المدرسة أولوية عالمية، إذ أعطت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أولوية لأهمية هذا الموضوع؛ لأن تطوير تعليم الطريق الآمن إلى المدارس يرتبط بالتنمية بشكل خاص، وعدت المدارس أكثر الأماكن الجاذبة لتقديم تعليم الطريق الآمنة؛ بسبب دورها الأولي والأساسي في عملية التعليم، وامتلاكها الموارد البشرية وكافة مستلزمات العملية التعليمية التعلمية، لذلك لا بد من تطوير برامج للسلامة ومبادرات مجتمعية فاعلة في بيئة التعلم، وبالتالي تحسين سلوك الأطفال والمراهقين والمراهقات عند تطبيق برامج مختلفة للطريق الآمن، مع ضرورة التقييمات الشاملة الضرورية لتحديد فاعلية البرنامج وتزويد توجيهات في ما يتعلق بكيفية تطوير برامج مستقبلية (Raftery & Wundersitz, 2011).

أصبحت هذه القضية مطلبًا اجتماعيًا وحاجة ملحة لأولياء الأمور والمعنيين بالعمليات التعليمية، فمثلاً، في المملكة المتحدة تعد مسؤولية الجهات التعليمية، وفي الولايات المتحدة ترى هذه الجهات أن توفير نقل مدرسي آمن هو البوابة الرئيسية للتعليم، وفي الدول المتقدمة تؤدي الحكومات المحلية والجهات المعنية دورًا مهمًا في توفير النقل المدرسي الآمن والفاعل، وفي كثير من الدول تعد حافلة النقل المدرسي الوسيلة المفضلة لدى الطلاب والطالبات؛ لأنها اقتصادية وآمنة نسبيًا من كافة أشكال المخاطر التي يمكن التعرض لها، ومرنة بالمقارنة مع الوسائل الأخرى، وتديرها مؤسسات متخصصة ومحترفة تعنى بعملية التشغيل والصيانة وتدريب السائقين؛ لضمان الجودة وسلامة الخدمة، وقد أظهر

النقل المدرسي الآمن فاعليته على مدى سنوات في الولايات المتحدة وكندا ونيوزلاندا بالرغم من وقوع حوادث أحيانًا لها علاقة بالسرعة المرورية (علوان، 2013)، إلا أنها تحمي الطلاب والطالبات من المخاطر البيئية والسلوكية والمرورية، ومخاطر العنف القائم على النوع الاجتماعي التي قد يتعرض لها الطلاب والطالبات في الطرق.

عند مراجعة الأدبيات السابقة ذات العلاقة بموضوع الدراسة، فقد تبين قلة الدراسات في مجال الكشف عن المخاطر التي تواجه الطلاب والطالبات وذوي الإعاقة للوصول إلى المدرسة، حيث ركزت جميعها على حوادث المرور فقط، وركزت في غالبها على تقييم برامج تعليم الطرق الآمنة المستخدمة في بعض الدول.

لقد أجرى رافترى وواندرستس (Raftery & Wundersitz, 2011) دراسة هدفت إلى تقديم نظرة تقييمية حول برامج تعليم الطريق الآمن لطلاب وطالبات المدارس المستخدمة في أستراليا وخارجها مع تحديد الفجوات في توفير مثل هذه البرامج، وفيها راجع الباحثان البرامج التي استخدمت خلال السنوات العشر الأخيرة في أستراليا وخضعت للتقييم وفقًا لعدة عناصر أساسية، هي: الاستراتيجيات المعتمدة التي تستهدف الجوانب السببية للمشكلة، والسلوكيات بشكل عام (مثلًا: الوعي بالمخاطر، والمرونة، وحل المشكلات)، والتدخلات قصيرة المدى (مرة واحدة) التي عادة ما تكون برامج لمدة قصيرة قد تتضمن زيارات معلمي السلامة على الطرق من خارج المنظمات (مثل الشرطة) المدارس، إضافة إلى برامج تدريب فئة الشباب على فن قيادة السيارة للقدرة على التحكم في المركبة. وقد أظهرت نتائج الدراسة عدم توفر تقييمات كافية لبرامج تعليم الطرق الآمنة الحالية إلى حد ما، وأن البرامج القديمة أغفلت عمليات التقييم بالكامل؛ لأنها تتطلب تخطيطًا مسبقًا وتوفير موارد (مثل التمويل والرقابة والتدخلات)،

كما أظهرت النتائج أن فاعلية البرامج يجب أن تكون قائمة على الأدلة، وأن مناهج التنقيف في مجال السلامة على الطرق يجب أن يناسب الفئة العمرية للطلبة، كما أشارت هذه الدراسة إلى ضعف أثر هذه البرامج بسبب تغيب الطلبة عن هذه البرامج، مما يجعل هذه الفئات معرضة للخطر في عدة مجالات، مثل: تعاطي المخدرات، والسلوكات السيئة. وأظهرت النتائج أيضًا حاجة البرامج التي تدعم سلوك المراهقين إلى تحسين. وقد أوصت الدراسة بدمج برامج التوعية إلزاميًا في موضوعات المناهج مثلما هو معتمد الآن في جنوب أستراليا وعدد من الولايات.

وهدفت دراسة أجراها دراغوتينوفيتش وتويسك (Dragutinovic & Twisk, 2006) إلى مراجعة أدبية لبرامج التنقيف المروري الحالية في أوروبا وأستراليا ونيوزيلندا وتعرف خصائص البرامج الجيدة وخصائص دراسات التقييم الجيد والدروس المستفادة، وهدفت أيضًا إلى تعرف مدى فاعلية التنقيف في مجال السلامة على الطرق، وميزات البرنامج الجيد، وكيف تقيّم تلك البرامج، وما إن كانت هناك دروس يمكن تعلمها من الممارسة الحالية، وإمكانية مقارنة تعليم السلامة على الطرق بالتعليم في المجالات الوقائية الأخرى، وإمكانية أن تساعد الخبرة المكتسبة من مجالات الوقاية الأخرى على تحسين فاعلية التنقيف في مجال السلامة على الطرق. وأظهرت نتائج الدراسة بشكل عام أنه ليس من السهل العثور على بيانات تقييم عالية الجودة حول برامج التنقيف في مجال السلامة على الطرق والبرامج التعليمية الأخرى، ووجد أن هناك إغفالًا كبيرًا لتقييمات برامج التنقيف بشأن السلامة على الطرق، مما يجعل هناك صعوبة في الوصول إلى استنتاجات ثابتة وموثوقة وقابلة للتطبيق، ووجد أيضًا أن تعليم السلامة على الطرق يجب أن يبدأ في عمر مبكر من سن (4-5 سنوات) ويستمر في المرحلة الابتدائية والثانوية، وأن التدريب الفردي أفضل من التدريب الجماعي؛ لأن الجماعي يركز على التفاعل بين

الأطفال، في حين أن التعليم بقيادة الكبار والتعاون بين الأقران هما من الأدوات القوية بسبب تأثير التفاعل الاجتماعي في التعليم، والتدريب العملي مهم وفاعل لتشكيل مفهوم قائم على العمل ويدعم نظريات الممارسة والتنمية، ويجب إثراء التعلم في الصفوف الدراسية بالعروض التوضيحية للسلوك النموذجي، وأن يُدعم التدريب العملي باستخدام الحاسوب والتفاعل، فمثلاً: عرض الأفلام أقل فاعلية من التدريب بالممارسة.

وفي دراسة ألونسو وزملائه (Alonso, Esteban, Useche & Colomer, 2018) هدف الباحثون إلى وصف العلاقة بين العمر والسلوك الملاحظ على الطرق في البيئة الاجتماعية ومتغيرات تعليمية عن الطرق الآمنة في إسبانيا للأطفال واليافعين واليافعات وسلوك الطريق الخطر، واستُخدمت عينة مكونة من (4062) طفلاً منهم 51.15% ذكور و48.5% إناث، وقد كان 47.5% في المرحلة الابتدائية و40.7% في المرحلة الثانوية و(11.7%). وكشفت الدراسة عن العديد من الارتباطات المهمة بين العوامل الديموغرافية وسلوكيات الطرق والقضايا المتعلقة بتعليم السلامة على الطرق؛ مع الأخذ في الحسبان الفئة العمرية للعينة، فهناك ارتباط إيجابي بين معرفة قواعد المرور والمواقف الإيجابية تجاه نشر السلامة على الطرق وإدراك المخاطر، والحاجة إلى تعزيز هذه العناصر في تداخلات تعليم السلامة على الطرق، وأظهرت الدراسة وجود علاقة بين العمر وسوء السلوك، إذ يزداد سوء السلوك على الطرق عند صغار السن والمراهقين، وهناك علاقة بين المواقف تجاه سلامة الطرق وإدراك المخاطر، ولم تكن معرفة قواعد المرور مؤشراً على سلوك الطريق، وليس بالضرورة أن تترجم المعرفة بالسلامة على الطرق إلى سلوك جيد في المواقف المرورية الحقيقية. وأظهرت النتائج أنه إلى جانب العوامل الديموغرافية، مثل العمر، تؤثر المتغيرات المرتبطة بتعليم الطرق الآمنة بفاعلية في سلوك الطلبة

الأطفال والكبار. وأوصت الدراسة بالحاجة إلى تعزيز الإجراءات التي يجب تنفيذها في مجال تعليم السلامة على الطرق على مستوى الخبراء والمجتمع، وضرورة معالجة بعض السلوكيات الفردية التي تشمل - إضافة إلى الأطفال- بعض أصحاب المصلحة الرئيسيين؛ مثل: أولياء الأمور، والمعلمين، والمعلمات؛ الذين قد يكون لهم تأثير في سلوك الأطفال على الطريق بطرق مختلفة.

وهدفت دراسة (العلوان، 2013) إلى تعرف مدى تأثير توافر عوامل الأمن والسلامة الرئيسة في وسائل النقل المدرسي الحالية في مدينة الرياض - بوصفه مثالاً للمدن الكبرى في المملكة- في استخدامها وبيان الآثار المترتبة عليها، وأهم مقترحات وحلول الأمن والسلامة الرئيسة التي سوف تسهم في زيادة استخدام وسائل حافلات النقل المدرسي داخل المدينة، وقد استُخدمت أداة للدراسة استبانة موجهة للسكان بكافة فئاتهم للحصول على البيانات اللازمة. وأظهرت نتائج الدراسة أن جميع عوامل الأمن والسلامة الرئيسة في وسائل النقل المدرسي لها تأثير بدرجة كبيرة في استخدامها، وأن تأثير هذه العناصر المختلفة يتفاوت من عنصر إلى آخر داخل كل عامل من العوامل، وأن هناك تبايناً في آراء العينة تجاه درجة التأثير والحلول المقترحة باختلاف الخصائص الشخصية، وتبين أن أولياء أمور الإناث أكثر تأثراً بعامل تأهيل قائد الحافلة وتدريبه، وأن المراحل الأولية (الروضة والتمهيدي والابتدائي) وأولياء الأمور ذوي الدخل المرتفعة والمراتب الوظيفية العليا وموظفي الحكومة وأولياء أمور الطلبة في القطاع الحكومي هم أكثر تأثراً بعوامل: التصميم الداخلي والخارجي، وصيانة الحافلة، والإدارة المنظمة والعقوبات على المخالفات، من الفئات الأخرى. وتم تقديم مقترحات أكدت أهمية توفير عوامل الأمن والسلامة في ما يتعلق بتصميم الحافلة الداخلي والخارجي، وصيانتها الدورية، وتأهيل سائقي الحافلات وتدريبهم، ودعم الإدارات المنظمة لوسائل النقل المدرسي ورفع كفاءتهم، وتخصيص نقاط

تجمع آمنة للطلبة منفصلة عن المركبات، وتضمن عوامل السلامة بشكل عام في المناهج الدراسية، وتكثيف الندوات والبحوث لتسليط الضوء على هذه القضية.

ويظهر من الدراسات السابقة عدم وجود برنامج متكامل من حيث الفاعلية وعمليات التقييم للتعليم الآمن التي تتعلق بالسلامة المرورية كدراسة كل من (Raftery & Wundersit, 2011) ودراسة (Dragutinovic & Twisk, 2006)، وأشارت بعض الدراسات إلى أثر بعض المتغيرات مثل: العمر والمعرفة والسلوك في تعليم الطرق الآمنة (Alonso et al, 2018) وأثر متغيرات مثل: الدخل، والوظيفة، والجنس، والمدارس الخاصة أو الحكومية، والعمر، في مدى توفر عوامل الأمن والسلامة في وسائل النقل المدرسي (العلوان، 2013)،

وقد بينت بعض الدراسات عدم توفر تقييمات كافية لبرامج تقييم الطرق الآمنة، أي أن هناك إغفالاً لعمليات التقييم التي أجريت على برامج التثقيف (Raftery & Wundersit, 2011) و (Dragutinovic & Twisk, 2006)، وتبين أن هناك علاقة إيجابية بين المعرفة بقواعد المرور والمواقف الإيجابية تجاه نشر السلامة على الطرق وإدراك المخاطر، حيث يتأثر الطلاب والطالبات بمواقف الأهل ومن حولهم في تحديد المخاطر على الطرق، كما أن المعرفة بقواعد المرور ليست مؤشراً على السلوك في الطرق (Alonso et al , 2018)، وتمت دراسة تأثير متغيرات أخرى في عوامل الطرق الآمنة (مثل الجنس) تبين تأثر أولياء أمور الطالبات أكثر من أولياء أمور الطلاب. أما بالنسبة لمتغير (الدخل) فقد أظهرت الدراسات تأثر أولياء الأمور ذوي الدخل المرتفع أكثر من المنخفض، وفي متغير (المدارس الحكومية والخاصة) كان تأثر أولياء الأمور الطلبة في المدارس الخاصة أكثر (العلوان، 2013). وقد أكدت الدراسات أهمية متغير العمر وأثره في السلوك من حيث ضرورة البدء بالتثقيف على الطريق الآمنة

من عمر مبكر جدًا (4-5 سنوات) (Dragutinovic & Twisk, 2006) ، وأن تناسب البرامج التثقيفية الفئة العمرية (Rafferty & Wundersitz, 2011)، وأن هناك علاقة بين العمر والسلوك على الطرق، إذ يظهر سوء السلوك عند صغار السن والكبار أكثر (Alonso et al, 2018). وقد تم الاستفادة من الدراسات السابقة في وضع عدد من الأسئلة لاستخدامها في مجموعات التركيز.

وتميزت هذه الدراسة بأنها كشفت عن أشكال المخاطر التي يتعرض لها الطلبة من منظور النوع الاجتماعي، وعن مخاطر أخرى إضافة إلى المخاطر المرورية لم تظهر في الدراسات السابقة؛ مثل: مخاطر العنف المبني على النوع الاجتماعي، والمخاطر البيئية، والمخاطر السلوكية. وكشفت الدراسة أيضًا عن مدى وجود برامج توعية حول الطرق الآمنة في الأردن بخلاف الدراسات السابقة التي قامت على تقييم البرامج والوسائل الموجودة فعليًا، ووضعت اقتراحات للتعامل مع هذه المشكلات.

مشكلة الدراسة:

يُعد التعليم حقًا أساسيًا لشرائح المجتمع كافة، بما فيهم ذوو الإعاقة، وقد حقق الأردن تقدمًا في نسب الالتحاق الإجمالي خاصة في المرحلة الأساسية، فقد بلغت (97.9% للذكور و97.8% للإناث) في العام 2020/2019، وكذلك في التعليم الثانوي بلغت نسب الالتحاق الإجمالي (70.8% للذكور و84.9% للإناث) (وزارة التربية والتعليم، 2021)، وبما أن المدرسة ما تزال الوحدة الأساسية للتعليم، فلا بد من ضمان وصول الجميع إليها بأمان وسلامة، وقد زادت شكاوى أولياء الأمور ومطالبهم لتوفير وسائل مواصلات مناسبة وآمنة لأبنائهم في ضوء الازدحام الكبير في الساعات الأولى من النهار، وهناك عوائق كبيرة تواجه الطلاب والطالبات الذين يأتون من خلفيات اقتصادية واجتماعية فقيرة، ومنهم ذوو الإعاقات، ينتقلون إلى المدرسة مشيًا على الأقدام أو باستخدام المواصلات العامة، إذ إن هناك

عوائق كثيرة تحول دون شعورهم/ن بالأمان أثناء الذهاب والإياب من وإلى المدرسة، كما أنه لا تتوفر لهم/ن وسائل حماية وطرق آمنة للوصول حتى الآن؛ لذا فإن مشكلة الدراسة تتمثل في الكشف عن المخاطر التي تواجه الطلاب والطالبات وذوي الإعاقة في طريقهم من وإلى المدرسة، وتحديد الاستراتيجيات المناسبة للتعامل معها، وتعرف طرق الإبلاغ عن المخاطر أو الإحالة.

أسئلة الدراسة:

سعت الدراسة الحالية للكشف عن مدى وجود استراتيجيات تضمن سلامة الطلاب والطالبات ورفاههم/ن خلال وصولهم/ن من وإلى المدرسة من وجهة نظر كل من المعلمين والمعلمات والمرشدين والمرشدات وأولياء الأمور والطلاب والطالبات، وذلك من خلال محاولة الإجابة عن أسئلة الدراسة الآتية:

1. ما وسائل المواصلات التي يستخدمها الطلاب والطالبات من وإلى المدارس؟.
2. ما المخاطر التي يتعرض لها الطلاب والطالبات في الطريق من وإلى المدرسة من وجهة نظر المعلمين/ات والمرشدين/ات والآباء والأمهات والطلاب والطالبات؟.
3. ما نظام الإبلاغ عن المخاطر/ العوائق والتحديات أو الإحالة المستخدم لحماية الطلبة؟.
4. ما دور وزارة التربية والتعليم والمجتمع المحلي ومؤسسات المجتمع المدني في توفير الطريق الآمنة للطلبة من وإلى المدرسة من وجهة نظر (المعلمين/ات والمرشدين/ات وأولياء الأمور والطلاب والطالبات)؟.
5. ما الصعوبات والتحديات التي تواجه ذوي الإعاقة في الوصول من وإلى المدرسة؟.

أهداف الدراسة:

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن المخاطر التي تواجه الطلاب والطالبات وذوي الإعاقة في الطريق من وإلى المدرسة بكافة أشكالها، وتعرف طرق الإبلاغ عن المخاطر واستراتيجيات التعامل معها من حيث البرامج الموجودة، ودور وزارة التربية والتعليم والمجتمع المحلي والمؤسسات في التعامل مع تلك المشكلات، ووضع مقترحات للتحسين والتخفيف من هذه المخاطر والمعوقات.

أهمية الدراسة

يؤمل من هذه الدراسة أن تفيد كلاً من:

1. وزارة التربية والتعليم في رسم سياسات تساعد على تحسين وسائل وصول الطلبة من وإلى المدارس، وحماية الطلبة وذوي الإعاقة خلال وصولهم إلى المدارس.
2. مديريات التربية والتعليم والمدارس في وضع التدابير والإجراءات العملية المناسبة لحماية الأطفال، وتقديم برامج التوعية المناسبة بحسب الفئات العمرية والجنس.

حدود الدراسة:

يمكن تعميم نتائج هذه الدراسة في ضوء الحدود الآتية:

- أجريت هذه الدراسة خلال العام الدراسي 2021/2020م.
- تحدد إمكانية تعميم نتائج الدراسة بالأداة المستخدمة لجمع البيانات في هذه الدراسة.

▪ اقتصرت هذه الدراسة على وجهات نظر الطلبة والمعلمين والمعلمات والمرشدين والمرشدات

بوصفهم عينة من مدارس الأردن للعام الدراسي 2021/2020م.

مصطلحات الدراسة

تتبنى الدراسة المصطلحات الآتية:

• **الطريق الآمنة:** وتعرف إجرائياً بأنها: مستوى الأمن التي تقيسه أداة الدراسة أثناء تحرك الطلاب والطالبات من وإلى المدرسة.

• **النوع الاجتماعي:** يشير إلى مجموعة من العلاقات والأدوار الاجتماعية والقيم يحددها المجتمع بمؤسساته الرسمية وغير الرسمية لكل من الجنسين، وهذه الأدوار والعلاقات والقيم تتغير وفقاً لتغير المكان والزمان، وهو يختلف من ثقافة لأخرى مع مرور الوقت، وثقافة المجتمعات ليست ثابتة، فرغم أنها تتطوي باستمرار على الحفاظ على تقاليد معينة، إلا أنها تقوم بتطوير تقاليد جديدة (اليونسكو، 2011).

• **التحرش الجنسي:** هو إحياءات جنسية غير مرغوب فيها، لفظية أو جسدية، أو القيام بسلوك ذي طابع جنسي سواء أكان هذا السلوك بشكل صريح أو ضمني، وله أشكال متعددة ووسائل متنوعة تعتمد على المكان الذي يمارس فيه والسلطة والنفوذ اللذين يتمتع بهما المتحرش (اللجنة الوطنية الأردنية لشؤون المرأة، 2017).

• **التنمر:** هو شكل من أشكال العنف والإساءة والإيذاء، وهو سلوك متكرر يهدف إلى إيذاء شخص جسدياً أو لفظياً أو جنسياً، يوجهه شخص أو مجموعة من الأشخاص إلى شخص

آخر أقل قوة. وعادة ما يتبع الأشخاص المتمرون سياسة التخويف والترهيب والتهديد، وقد يمارس التنمر في أكثر من مكان داخل المدرسة أو خارجها. (أحمد، 2020).

- **العنف القائم على أساس النوع الاجتماعي:** هو كل عمل ضار يُرتكب ضد إرادة الفرد مستنداً إلى فروق مكرسة اجتماعياً (النوع الاجتماعي) بين الذكور والإناث من جهة، وبين الإناث أنفسهن والذكور أنفسهم من جهة أخرى. وتنتهك أفعال العنف القائم على أساس النوع الاجتماعي عدداً من الحقوق العالمية للإنسان والمحمية بمعاهدات واتفاقيات دولية (الأنوروا، 2015).

المنهجية والإجراءات:

لتحقيق أهداف هذه الدراسة روجع الأدب والدراسات السابقة، واستُخدم المنهج النوعي (الكيفي) في جمع البيانات؛ وذلك من خلال مجموعات التركيز، وحلّلت بالأسلوب الاستقرائي، إذ صُنفت البيانات إلى مجموعات، ثم صُنفت المجموعات إلى محاور للتوصل إلى الأنماط التي تعد نتائج الدراسة، وقد استخدمت أداة مكونة من عدد من الأسئلة النقاشية لمجموعات التركيز.

مجتمع الدراسة وعينتها:

تكوّن مجتمع الدراسة من المدارس الحكومية كافة في الأردن البالغ عددها (4002) مدرسة، واختيرت عينة مكونة من (12 مدرسة) لاختيار المعنيين بالدراسة على النحو الآتي:

وصف عينة الدراسة النوعية									
الإقليم	المديرية	معلمون		مرشدون		طلبة		أولياء أمور	
		ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث		
الجنوب	الكرك والعقبة	10	22	3	1	9	20	4	2

4	2	7	17	6	1	8	17	الزرقاء ومأدبا	الوسط
4	5	13	19	4	2	6	9	قصابة إربد والمفرق	الشمال

نُفذت (12) مجموعة تركيز (Focus Groups)؛ منها (3) مجموعات استهدفت (معلمين/ مرشدين/ آباء) في كل من مديريات التربية والتعليم: الكرك، والزرقاء الأولى، وقصابة إربد، ومنها (3) مجموعات استهدفت (معلمات/ مرشدات/ أمهات) في كل من مديريات التربية والتعليم: العقبة، والمفرق ومأدبا، ونُفذت أيضًا (6) مجموعات تركيز استهدفت طلاب وطالبات المدارس ممن كانت أعمارهم (15) عامًا فما فوق؛ منها (3) مجموعات مع طلاب من مديريات التربية والتعليم: مأدبا، والعقبة، وقصابة إربد، و(3) مجموعات مع طالبات من مديريات التربية والتعليم: الزرقاء الأولى، والكرك، والمفرق. وقد تراوحت أعداد المشاركين والمشاركات في كل مجموعة من مجموعات التركيز ضمن المدى (6-12) فردًا، وكانت مدة المجموعة تتراوح ضمن المدى (60-90) دقيقة، وقد استُخدم التحليل النوعي لمجموعات التركيز وفقًا لمحاورها المطروحة.

أداة الدراسة

لغايات إنجاز هذه الدراسة وتحقيق أهدافها استُخدمت أداة مجموعات التركيز (Focus Groups) أداة بحث، فراجع الأدب والدراسات السابقة المتعلقة بهذا الموضوع، وجمع عدد من الفقرات والأسئلة بوصفها محاور رئيسية، ثم عُقدت جلسة للعصف الذهني حضرها الباحثون والباحثات، وأعضاء من

مديرية البحث والتطوير التربوي، وقد طرحت الفقرات واحدة تلو الأخرى، ونوقشت، وأضيفت أسئلة جديدة، وأدخلت تعديلات على الأسئلة السابقة، حتى استقرت على (20) سؤالاً، ودُققت لغوياً، ثم أرسلت إلى محكمين في قسم الإرشاد التربوي، فأجريت عليها بعض التعديلات، وحذفت فقرتان واستقرت النسخة النهائية على (18) فقرة نوعية.

التحليل النوعي للبيانات

بعد الانتهاء من جمع البيانات قرئت قراءة معمقة وتفصيلية، وصُنفت إلى خمسة محاور أساسية بحسب أسئلة الدراسة، ثم قرئت البيانات والأفكار الخاصة بكل مجال وصُنفت إلى جوانب فرعية بحسب ارتباطها ببعضها البعض، وسميت هذه الجوانب بحسب محتوى أفكارها. ثم نوقشت هذه النتائج في جلسة عصف ذهني شارك فيها ممثل عن كل مجموعة تركيز؛ لمناقشة النتائج وتعرف وجهات نظر المشاركين والمشاركات في تفسيرها.

نتائج الدراسة ومناقشتها:

يهدف هذا الجزء إلى عرض النتائج المتعلقة بالإجابة عن أسئلة الدراسة عبر تحليل أدواتها النوعية ومناقشتها، وذلك بعد إجراءات عملية جمع البيانات، مع الأخذ في الحسبان متغير النوع الاجتماعي؛

لبيان الفروق بين أوضاع كل من الطلاب والطالبات. وتاليًا نتائج الدراسة ومناقشتها بصورة متسلسلة وفق أسئلتها:

النتائج المتعلقة بالسؤال الأول: ما وسائل المواصلات التي يستخدمها الطلاب والطالبات من وإلى المدارس؟.

للإجابة عن هذا السؤال، فقد حُلِّت مجموعات التركيز التي أجراها فريق البحث مع عينة الدراسة في ما يتعلق بهذا الجانب، فأكد المشاركون والمشاركات أن وصول أغلب الطلاب والطالبات إلى المدارس يكون في الوقت المناسب، وأن حالات التأخر عن الحضور في الوقت المناسب كانت عند الطلاب أكثر من الطالبات اللواتي نادرًا ما يتأخرن، وقد يكون سبب التأخر عطل في حافلات النقل أو تأخر في النوم بحالات نادرة جدًا، أو بسبب تأخر الجولات الصباحية لوسائل النقل وفقًا لما أفادت به طالبات مديريات الزرقاء الأولى والمفرق والكرك، إلا أن هناك عددًا من الطلاب الذكور يتأخرون بسبب المواصلات (النقل العام). وقد تنوعت أسباب تأخر الطلبة بحسب مديرية التربية والتعليم؛ ففي مديرية مادبا أفاد الطلاب بأن وسيلة النقل لا تتحرك إلا بعد أن تمتلئ بالركاب، في حين أن التأخر في مديرية قصبه إربد بسبب التزام الطلاب بالدوام المدرسي وإمضاء بعض الوقت الصباحي في المحال التجارية المجاورة (مثل محلات بلاي ستيشن)، مما يزيد من مدة التأخر لتتجاوز الطابور الصباحي، وقد يصل في بعض الأحيان إلى جزء من الحصّة الأولى.

ظهر أن هناك تنوعًا في وسائل الوصول إلى المدرسة، منها السير على الأقدام، واستخدام وسائل النقل العامة، واستخدام وسائل النقل الخاصة بالمدارس، والوصول عن طريق سيارات أولياء الأمور. وقد ظهر هذا الاختلاف في هذه الوسائل باختلاف مديرية التربية والتعليم، ففي مديرتي إربد

ومأدبا يذهب الطلاب سيرًا على الأقدام؛ بسبب صعوبة المواصلات، أما الطلاب السوريون في إريد فيحرصون على الذهاب إلى مدارسهم في مجموعات؛ تجنبًا لأن يتعرض لهم أي شخص في الطريق، وهذا يتفق مع ما توصلت إليه دراسة دراغوتينوفيتش وتويسك (Dragutinovic & Twisk,2006) بأن التعاون بين الأقران من الأدوات القوية لمواجهة مخاطر الطرق، وقد يكون مفيدًا بسبب تأثير التفاعل الاجتماعي في التعليم.

ظهر أن الطلاب بعض الطلاب يصلون مع الأهل أو الأصدقاء أو الأقارب كما أشاروا في مديرتي مأدبا والعقبة، أما الطالبات فأغلبهن يصلن إلى المدرسة عن طريق سيارات الأهل أو سيرًا على الأقدام (مع الأهل أو الإخوة الكبار أو الأصدقاء) كما في مديريات الزرقاء الأولى والمفرق والكرك، أو باستخدام حافلة نقل خاصة كما في مديرية الكرك، وهذا يتفق مع ما توصلت إليه دراسة العلوان (2013) بأن أولياء أمور الطالبات أكثر تأثرًا من أولياء أمور الطلاب في مهارات السائقين وقدراتهم على قيادة الحافلة، مما يجعلهم قلقين من استخدام وسائل النقل العام.

وأكد المشاركون والمشاركات من مديريات التربية والتعليم كافة الممثلة لعينة الدراسة أنه لا يوجد أي شكل من أشكال الدعم من المؤسسات المحلية أو الخارجية أو الجهات التطوعية للمساعدة في الوصول إلى المدرسة، وأن دورهم يقتصر على تقديم محاضرات توعية حول الحماية من التنمر في الطريق كما أشار طلاب مديرية إريد، وهذا ما أكدته دراسة أليسون وآخرون (Alonso et al, 2018) بضرورة إشراك أصحاب المصلحة وأولياء الأمور والمعلمين والمعلمات لمعالجة سلوكيات الطلبة على الطرق.

النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني: ما المخاطر التي يتعرض لها كل من الطلاب والطالبات في الطريق من وإلى المدرسة من وجهة نظر المعلمين/ات والمرشدين/ات والآباء والأمهات والطلاب والطالبات؟.

للإجابة عن هذا السؤال، فقد حُلِّت مجموعات التركيز التي أجراها فريق البحث مع عينة الدراسة في ما يتعلق بهذا الجانب، فأكد المشاركون والمشاركات بما أظهره من استجابات على هذا السؤال أن هناك تنوعاً في المخاطر التي يتعرض لها كل من الطلاب والطالبات في الطريق من وإلى المدرسة من وجهة نظر المعلمين/ات والمرشدين/ات والآباء والأمهات والطلاب والطالبات، وتمت الإجابة عن هذا السؤال بتبني عدة محاور تمثل المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها الطلاب والطالبات في الطريق من وإلى المدرسة، وهي كالآتي:

أولاً : المخاطر المرورية والمواصلات:

في هذا النوع من المخاطر أجمع المشاركون والمشاركات في مجموعات التركيز في المديرية كافة ومن كلا الجنسين أن المخاطر المرورية تواجه كلاً من الطلاب والطالبات أثناء السير من وإلى المدرسة، وتمثلت هذه المخاطر في: غياب السلامة المرورية، وازدياد أعداد المركبات، وكثافة حركة السير مما يسبب حوادث كثيرة، ومن ثم يخلق شعور المشاة بعدم الأمان أثناء السير من وإلى المدرسة، وأكثر المتأثرين هم الطلبة الصغار، واتفقت هذه النتيجة مع الدراسة التي قام بها كل من دراغوتينوفيتش وتويسك (Dragutinovic & Twisk, 2006) التي أكدت أهمية العمر عند التنقيف في مجال السلامة المرورية، إذ يفضل أن يبدأ في سن مبكرة (4-5) سنوات؛ ويستمر للصفوف العليا. وتزداد مخاطر الازدحام المروري وخاصة في مديرية العقبة بسبب تزامن الزوار من الخارج على الحقائق العامة وتجمع الناس فيها، وفي مديرية مادبا فإن الطلاب يأتون سيراً على الأقدام ويقضون

وقتاً أطول في الشارع قبل الدخول إلى المدرسة؛ مما يزيد من مخاطر تعرضهم لحوادث السيارات، كما اتفق المشاركون والمشاركات على أن الطلبة الذين يستخدمون المواصلات الخاصة والعامة (تكسي/ سرفيس/ باصات نقل) - إن توافرت لهم- يتعرضون لمخاطر سرعة السائقين والحمولة الزائدة، خاصة الحافلات غير المؤهلة لنقل للطلبة، مما يجعلها وسائل غير آمنة، وفي هذا الصدد قال أحد المعلمين "كله أسوأ من بعضه"؛ يقصد وسائل النقل العامة، واتفقت هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة العلوان (2013) بأن جميع عوامل الأمن والسلامة الرئيسة في وسائط النقل لها تأثير كبير في استخدام الطلبة لها، ويجب توفير السلامة والأمن بتصميم الحافلات الداخلي والخارجي، وإجراء الصيانة الدورية، وتدريب السائقين تدريباً جيداً. وأكد المشاركون والمشاركات أن حوادث المرور تزداد في إربد خاصة مع عدم توفر إشارات ضوئية في مناطق المدارس، أما في مديريات التربية والتعليم في الزرقاء ومأدبا وقصبة إربد فيُعدُّ بُعد منازل الطلبة عن المدرسة عاملاً مؤثراً؛ لأنه يضطرهم إلى السير على الأقدام إلى المدرسة مدة أطول، مما يعرضهم ويعرضهن إلى نسبة أكبر من مخاطر السيارات ووسائط النقل، وأشار المشاركون والمشاركات في مديرتي الزرقاء وقصبة إربد إلى وجود مشكلة تتعلق بعملية تسجيل الطلبة في المدارس القريبة من منازلهم التي تخضع للمزاجية واختلاف معايير التسجيل وتدخل الواسطة. وأكد ما سبق أن ذكره الطلبة في مديرتي مأدبا والمفرق من مخاطر في أن أهم المشكلات والمخاطر هي المتعلقة بالجانب المروري، وأكبرها خطراً يكمن في سرعة السيارات الزائدة التي تسببت في عدة حوادث دهس.

ثانياً: مخاطر العنف القائم على أساس الجنس أو النوع الاجتماعي

في هذا النوع من المخاطر أشار المشاركون والمشاركات في مجموعات التركيز إلى عدد من مخاطر العنف التي يتعرض لها كل من الطلاب والطالبات أثناء الذهاب إلى المدرسة والإياب منها، وهذه المخاطر تختلف حسب الجنس وفقاً للأوضاع في الثقافة المجتمعية، ومن أشكال العنف القائم على أساس الجنس أو النوع الاجتماعي الذي تطرقت له مجموعات التركيز:

أولاً: التحرش الجنسي: أظهرت استجابات عينة الدراسة من كافة مديريات التربية والتعليم من كلا الجنسين من معلمين/ات ومرشدين/ات وآباء وأمهات أن هناك مخاطر تحرش جنسي يتعرض لها كل من الطلاب والطالبات أثناء الذهاب من وإلى المدرسة بأشكال مختلفة، إلا أنها لدى الطالبات أكثر من الطلاب، وقد تم إثارة قضية قديمة حديثة تعاني منها مدارس الإناث؛ وهي التجمعات الشبابية أمام مدارسهن؛ حيث يتم التحرش بهن أثناء الدخول إلى المدرسة والخروج منها، مما يعيق وصولهن ويزعج أولياء الأمور، وهذا ما يحدث أيضاً عند المدارس المتلاصقة، إذ يتأخر الطلاب عن الدخول إلى مدارسهم بسبب معاكسة الطالبات قبل دخولهن صباحاً أو بعد خروجهن مساءً، وأضافت مجموعتي تركيز مديرتي مادبا والعقبة أن الطالبات يتعرضن إلى حالات التحرش في وسائل النقل العامة والخاصة (مثل: التكسي، والسرفيس، وباصات النقل غير المهيأة)، وأن التحرش يزداد عند طالبات المرحلة الثانوية خاصة أنها تمثل مرحلة المراهقة في أوجها، إلا أن الفتاة تضطر أن تسكت إذا تعرضت لأي شكل من أشكال التحرش، وقد قالت إحدى المعلمات من مديرية العقبة ما نصه: "لو تكلمت ستكون هي الملامة من المجتمع؛ لأن المجتمع ذكوري"، ولكن يبقى الذهاب للمدرسة سيراً على الأقدام أفضل؛ فيمكنهن تجاوز الموقف بالهرب إذا تعرضن للمضايقات والتحرش. واتفقت جميع المعلمات والمرشدات والأمهات في مجموعات التركيز في مديريات مادبا والعقبة والمفرق أن خطر التحرش يؤثر في نفسية

الطالبات، ويمنعهن من ممارسة الحياة الدراسية بأمان، وأشار إلى أنواع التحرش المختلفة التي قد تكون لفظياً من الذكور إلى الإناث أثناء المشي من وإلى المدرسة "دون حسيب أو رقيب" (على حد تعبيرهن في مادبا)، إضافة إلى التحرش الجسدي الذي يتعرض له الطلاب الذكور وفقاً لما جاء في مجموعات المعلمات في مادبا والمفرق والعقبة، إلا أن لديهم الجرأة على الحديث أكثر من الإناث كما أفادت معلمات العقبة.

وفي هذا السياق فقد أفاد بعض المعلمين والمرشدين في مديرية الكرك أن بعض الطلاب الصغار يتعرضون للتحرش من الطلاب الكبار، ومن ناحية أخرى ترى بعض المشاركات من مجموعة مادبا أن التحرش لا علاقة له بالنوع الاجتماعي وأنه قد يحدث لكلا الجنسين. وفي هذا الصدد أكدت الطالبات في مديريات الزرقاء الأولى والمفرق والكرك ما ورد من مجموعات (المعلمين/ات والمرشدين/ات وأولياء الأمور) مع وجود مضايقات يتعرضن لها من مدارس الذكور المجاورة لمدارسهن، فمثلاً طالبات مديرية الزرقاء الأولى والكرك يتعرضن لألفاظ بذيئة من الطلاب في الشارع العام، إضافة إلى التحرش الجسدي من خلال محاولات اللمس، أو طلب مواعدهن أثناء الخروج من المدرسة، أو تهديدهن بالاعتداء بالضرب في حال عدم الاستجابة كما في مديرية الكرك. أما بالنسبة للطالبات في مديرية المفرق فيتم التحرش بالنظرات والإيماءات خاصة من أصحاب سيارات التوكسي أيضاً عندما يصرون على توصيلهن، وأضاف الطلاب في مديرية مادبا أن بعضهم يتعرضون للتحرش الجنسي خاصة اللفظي.

ثانياً: التمر: في هذا السياق أظهرت آراء المشاركين والمشاركات في مجموعات التركيز أن التمر يحدث لكلا الجنسين من الطلاب والطالبات بأشكال وصور مختلفة، وحسب طبيعة المنطقة والفئة

العمرية، إذ أشارت مجموعات التركيز (المعلمين/ات والمرشدين/ات وأولياء الأمور) في مديريات مادبا والعقبة والمفرق إلى أن أكثر أشكال التنمر تركز على سمات الشكل (مثل: السمن، والنحافة، وطريقة الحركة،.. الخ)، وقد بينت المعلمات والمرشدات في مديرتي مادبا والمفرق أن دوام الفترتين في المدارس والتوقيت بينهما من الأسباب التي تزيد التنمر والاعتداءات بالضرب، وعزز ذلك مجموعة المعلمين والمرشدين والآباء في مديرية الكرك في أن الأشخاص المتواجدين في الشارع قد يحدثون التنمر أثناء مشي الطلبة من وإلى المدرسة.

وفي هذا السياق أفاد الطلاب والطالبات بتعرضهم/هن للتنمر بأشكاله المختلفة وتبعاً لطبيعة المنطقة، فقد تبين أن أشكال التنمر مختلفة وفقاً لمنطقة السكن؛ فالطلاب السوريون في مديرية إربد وفق تعبيرهم_ تعرضوا للضرب والشتم والتنمر من الطلبة الأردنيين حين كانوا في سن أصغر - إلا أنهم عندما كبروا أصبحوا لا يتعرضون للمضايقات- وأن هناك شعوراً بالفرقة والتمييز بين الطلبة الأردنيين والسوريين.

وأفاد طلاب في مديرية العقبة أنهم ما يزالون يتعرضون للتنمر أثناء المشي من وإلى المدرسة، وأضافوا أن هذه السلوكيات لا تحدث في الحي؛ لأن هناك ضوابط من الأهالي والأقارب تمنعها، كما يتعرض طلاب مديرية مادبا للتنمر من الأقران أيضاً بسبب لبس النظارة مثلاً. وفي مدارس الإناث قد يحدث التنمر أيضاً بين الطالبات كما في مديرية الكرك، وفي مديرية الزرقاء الأولى قد تتعرض الطالبات الفقيرات ذوات الوضع الاقتصادي غير الجيد للتنمر بشكل أكبر.

ثالثاً: عمالة الأطفال: أظهرت نتائج مجموعات التركيز وجود عمالة للأطفال في مختلف المناطق، إلا أن اللافت للنظر ما أشار إليه المرشدون في مجموعات التركيز في كل من مديرتي إربد والكرك

على وجه الخصوص بأن هذه المخاطر يتعرض لها الطلاب أكثر من الطالبات، وخاصة من يأتون إلى المدرسة مشيًا على الأقدام، إذ يُستغل الطلاب ويُستثمرون _حسب تعبيرهم_ في المحالّ والأسواق المجاورة للمدارس إضافة إلى عربات البيع المتنقلة، فيُشغّلون مثلًا (كونترول باص) أو في محالّ الألعاب (مثل بلاي ستيشن). ومن هذا المنطلق فإن المشاركين في مجموعات التركيز يرون أن ترخيص هذه المحالّ التجارية بالقرب من المدارس يشكل خطرًا على الطلاب، ويزيد من تسربهم.

رابعًا: مخاطر سلوكية: أشارت مجموعات التركيز إلى وجود مظاهر سلوكية قد تظهر لكل من الطلاب والطالبات نتيجة الطرق غير الآمنة من وإلى المدرسة، فقد عبرت مجموعات المعلمات والمرشحات والأمهات في مديريات المفرق ومأدبا والعقبة أن الانتقال مشيًا على الأقدام يهيئ الفرصة للتعرف إلى رفاق السوء لكل من الطلاب والطالبات، وفي هذا الصدد أظهرت المعلمات والمرشحات أن بعض الطالبات في سن المراهقة -خاصة في مديرية العقبة- يمكن أن يهرين من المدرسة لترتيب لقاءات مع الذكور، مع جهلن ما يترتب على ذلك من أخطار وعواقب. أما المخاطر السلوكية الأخرى التي وردت في مجموعات المعلمين والمرشدين في مديريات الزرقاء الأولى وقصبة إربد والكرك فتتمثل في شراء الطلاب المخدرات والتدخين ومشكلات الإدمان برمتها؛ وأيدت مجموعة مرشحات ومعلمات المفرق بأن هذه المخاطر لدى كلا الجنسين، إلا أنها عند الطلاب أكثر من الطالبات؛ لذلك يتعين وضع برامج جيدة للطرق الآمنة تعالج الأسباب الكامنة وراء سلوك المخاطرة، وهذا يؤيد ما توصلت إليه دراسة رافترى وونديرزيتس (Raftery and Wundersitz, 2011) بأن هناك تأثيرًا إيجابيًا للطرق الآمنة في تقليل الحوادث والحد من الجنوح والمخدرات.

خامسًا: مخاطر بيئية: أكدت كافة مجموعات التركيز من كلا الجنسين وفي كافة المديریات أن هناك مخاطر بيئية قد تعيق وصول الطلاب والطالبات إلى المدرسة، وتختلف تبعًا لطبيعة المنطقة وجغرافيتها، فمثلًا أشارت المعلمات والمرشدات والأمهات في مديرتي المفرق ومأدبا إلى مشكلة الحيوانات الضالة التي تصادف الطلاب والطالبات أثناء المشي من وإلى المدرسة، والتي ربما تهاجمهم، وأكد ذلك طالبات مديرية المفرق وطلاب مديرية مأدبا. إضافة إلى ذلك هناك مخاطر تنتج من المناخ؛ مثل درجات الحرارة المرتفعة جدًا في فصل الصيف في مديرية العقبة مما يسبب ضربات الشمس للطلاب والطالبات أثناء السير مشيًا على الأقدام، وفي مديرية المفرق تؤثر الأتربة الرملية والحرارة المرتفعة صيفًا، أما مديريات مأدبا والكرك وإربد فإن السيول والتجمعات المائية قد تعيق وصول الطلاب والطالبات شتاءً، وأحيانًا يقتصر الحضور على الطلاب والطالبات القريبين من المدرسة وفقًا لما قاله كل من (المعلمين/ات والمرشدين/ان والآباء والأمهات) في تلك المديریات.

النتائج المتعلقة بالسؤال الثالث: ما نظام الإبلاغ عن المخاطر/ العوائق والتحديات أو الإحالة المستخدم لحماية الطلبة؟.

للإجابة عن هذا السؤال روجعت الوثائق والتقارير الصادرة عن تعليمات وسياسات وزارة التربية والتعليم، التي أظهرت وجود نظام للتعامل مع حالات العنف والمشكلات التي تواجه الطلاب والطالبات، إلا أنها جميعها تدخلات للقضايا التي تحدث داخل أسوار المدرسة فقط، ولا تمتد إلى خارجها، وتفنقر وزارة التربية والتعليم لسياسات أو أنظمة خاصة بحماية الطلاب والطالبات في الطريق من وإلى المدرسة، ويرى الباحثون والباحثات أن هذه القضية تُعد من القضايا المؤرقة لأولياء الأمور، وقد يكون من المناسب وجود تعليمات أو أنظمة لحماية الطلبة وخاصة الطالبات خلال الوصول إلى المدرسة، وأن

الجهة المخولة بتطبيق هذا النظام قد لا تكون المدرسة، وإنما تطبق عن طريق الحاكم الإداري، وعلى صعيد آخر فقد تعمق الباحثون والباحثات في دراسة برامج الحماية المطبقة داخل المدارس التي يمكن تلخيصها على النحو الآتي:

1. برنامج معًا.. نحو بيئة مدرسية آمنة:

انطلق برنامج " معًا... نحو بيئة مدرسية آمنة " في شهر تشرين الثاني من العام (2009) برعاية جلالة الملكة رانيا العبدالله المعظمة، بناءً على نتائج الدراسة الوطنية التي أعدتها وزارة التربية والتعليم بالتعاون مع منظمة اليونيسيف في العام (2007) لتعرّف مستويات العنف التي يتعرض لها الأطفال في الأردن بشكل عام، ومن هنا أعدت وزارة التربية والتعليم ومنظمة اليونيسيف بالتعاون مع عدد من الشركاء برنامج "معًا... نحو بيئة مدرسية آمنة" الذي يهدف إلى خفض نسب حدوث العنف بكافة أشكاله داخل المؤسسة التعليمية.

في عام (2019)، وبدعم من اليونيسيف، بدأت الوزارة في اتخاذ خطوات رئيسة لإضفاء الطابع المؤسسي على برنامج "معًا... نحو بيئة مدرسية آمنة" ضمن إطار وزارة التربية والتعليم؛ بتنفيذ هذا البرنامج وأنشطة خطة العمل له، وتتمثل الإنجازات في هذا الصدد المجال بما يأتي:

- نظام المسح الشهري الإلكتروني: مراجعة المسح الشهري وتطويره ليكون منصة رقمية سهلة الاستخدام للطلبة، ورصد حالات العنف بكافة أشكاله (اللفظي، والجسدي، والجنسي، والتنمر، وتخريب الممتلكات، والأسري).

• المواد التدريبية: مراجعة المواد التدريبية الخاصة "ببرنامج معاً... نحو بيئة مدرسية آمنة"، وتحديثها لمختلف الفئات المستهدفة في البرنامج من مديري المدارس والمعلمين والمرشدين التربويين.

• تعليمات الانضباط الطلابي: في عام 2020 روجعت تعليمات الانضباط الطلابي، وحُدثت، ووضع دليل تشغيلي يتضمن الأدوات اللازمة لتنفيذ اللوائح المحدثة، بحيث ينبغي أن تكون الإجراءات مناسبة للمراحل العمرية للطلبة، وتتماشى مع اتفاقية حقوق الطفل، والمصلحة الفضلى للطفل.

• إجراءات العمل الداخلية للتعامل مع حالات العنف ضد الأطفال: تم إعداد دليل إجراءات عمل داخلية في الوزارة لحماية الطفل والتعامل مع العنف الأسري والعنف المدرسي، وتتماشى مع الإجراءات الوطنية، وقد اعتمدها وزارة التربية والتعليم في عام (2020).

• نظام أتمتة التعامل مع حالات العنف الأسري.

• آليات التحقق والتحقيق في وزارة التربية والتعليم.

2. التعامل مع شكاوى الإساءة بحق الطلبة في المدارس (الخط الساخن)

- خدمات الخط الساخن واستقبال الشكاوى للتبليغ عن حالات الإساءة والعنف في المدارس الحكومية والخاصة.

- استقبال القسم بلاغات الإساءة والعنف الواقعة من قبل المعلمين والإداريين في المدرسة بحق الطلبة على الرقم (065680081) والرقم المجاني (080022775).

آليات التعامل مع الشكاوى:

- استقبال الشكاوى بأنواعها (الخط الساخن، الشكاوى الخطية، الشكاوى المحولة من الحكومة الإلكترونية أو الإدارات المختلفة في الوزارة أو عبر وسائل الإعلام) خلال أوقات الدوام الرسمية، من الأحد إلى الخميس من الساعة (8:30 - 3:30).

- تشكيل لجان للتحقق/ التحقيق في مضمون الشكاوى في محورين:

المحور الأول: مخاطبة المديرية المعنية بالشكاوى لتشكيل لجان للتحقق أو التحقيق في الشكاوى واتخاذ الإجراءات اللازمة، وفي حال اتخاذ الإجراء المناسب يُكتفى به وتغلق الحالة.

المحور الثاني: تشكيل لجان للتحقق أو التحقيق في الشكاوى واتخاذ الإجراءات اللازمة من خلال الوزارة من ممثلين عن القسم والإدارات المعنية (الشؤون القانونية - الرقابة الداخلية).

أنواع البلاغات المتلقاة عبر الخط الساخن:

- قضايا الإساءة بكافة أنواعها الموجهة من أفراد المجتمع المدرسي (معلمين، وإداريين) إلى الطلبة في المدارس (العنف الجسدي، واللفظي، والمعنوي، والجنسي).

- قضايا العنف الأسري التي تُكتشف في المدارس ويواجه المرشدون التربويون أو مديرو المدارس إشكالية في التبليغ عنها لإدارة حماية الأسرة (وزارة التربية والتعليم، 2021).

وعند مناقشة أنظمة الإبلاغ في مجموعات التركيز الممثلة لعينة الدراسة، اختلفت الآراء بين مجموعات التركيز لكل من (المعلمين/ات، المرشدين/ات، أولياء الأمور) حول وجود أو عدم وجود استراتيجيات للإبلاغ عن الحالات التي تستدعي ذلك خارج أسوار المدرسة، مما يدل على عدم وجود استراتيجيات أو أطر ثابتة ومعتمدة للتبليغ عن الحالات التي تحدث خارج أسوار المدرسة، ففي مدارس الذكور في مديرتي الزرقاء الأولى والكرك أفاد المشاركون بعدم وجود نظام للإبلاغ

عن المخاطر رغم أنها من المناطق المصنفة بالخطرة_ حسب رأي المعلمين والمرشدين_، كما أضاف المشاركون في مجموعة التركيز في مديرية الكرك أن طبيعة المجتمعات المحافظة المتمسكة بالعادات والتقاليد تجعل هناك عوائق تمنع الإبلاغ عن المخاطر، وركزوا على عدم وجود شفافية وخصوصية في عملية وطريقة الإبلاغ التي يمكن أن تحمي المبلِّغ أو المبلَّغ، في حين أن الإبلاغ في مدارس الذكور في مديرية إربد ومدارس الإناث في مديرية الكرك يتم عن طريق مدير/ة المدرسة ليصار إلى متابعة الإجراءات مع جهات معينة، وخاصة أن هناك حالات يمكن متابعتها ومعالجتها، إلا أن هناك حالات لا يستطيعون الإبلاغ عنها بسبب العشائرية، كما أن كثرة المخاطبات (حسب مديرية إربد) تزيد المشكلة في حالة الإبلاغ، وأكد ذلك المعلمون والمرشدون في مديرية الكرك، إذ أفادوا بعدم السماح للمشكلة بالخروج خارج أسوار المدرسة ومعالجتها بتدخل المرشد عن طريق قسم الحماية الخاص بالمدرسة، مما قد يقلل من فرص حصول مشكلات أكبر مع أولياء الأمور، ما ينعكس سلبيًا على المسيرة العلمية للطالب أو الطالبة. أما مدارس الإناث في المرفق فلها خصوصية أكثر، إذ يتم التواصل مع الأهل مباشرة في بعض الحالات في حال تعرض الطالبة للأذى، وتُنَبَّع الإجراءات اللازمة لحماية الطالبة بالتواصل مع حماية الأسرة في حال عدم استجابة الأهل، وفي هذا الصدد طُرح مثال يتعلق بحالة أن "طالبة يعتدي عليها والداها بالضرب"، وأفادت المرشدات بوجود قاعدة بيانات خاصة بظروف وأحوال الطالبات والأهل، مما يستدعي إعداد خطة لمواجهة الأزمات المتعلقة بهذا الشأن. أما في مادبا فأفادت المرشدات بأن الإبلاغ يتم خلال عملهن في المدرسة عن طريق مجموعات (واتس أب).

وفي مديرية العقبة أشارت المرشدات إلى الخط الساخن، إلا أنه غير مفعّل، وأشارن إلى وجود برنامج "معًا... نحو بيئة مدرسية آمنة" الذي يتم التبليغ من خلاله أحيانًا، إلا أن هذه الحملة لم تؤتِ أكلها بعد؛ لأنها تهتم بالشكل دون المضمون ولا توجد استجابة سريعة، غير أن التفاصيل الكثيرة المطلوبة من المبلّغ للقيام بها تعيق عملية الإبلاغ، علاوة على الخوف من تحمل المسؤولية. ومما يجدر ذكره أن تعرض الطلاب أو الطالبات إلى إحدى المشكلات الحساسة تعد فضيحة من وجهة نظر الأهل، ويفضل التكتّم عليها وعدم الإفصاح عنها أو الإبلاغ.

النتائج المتعلقة بالسؤال الرابع: ما دور وزارة التربية والتعليم والمجتمع المحلي ومؤسسات المجتمع المدني في توفير الطريق الآمنة للطلبة من وإلى المدرسة من وجهة نظر (المعلمين/ات والمرشدين/ات وأولياء الأمور والطلاب والطالبات)؟.

للإجابة عن هذا السؤال عمد الباحثون والباحثات إلى دراسة الأدوار التي تقدمها كل من وزارة التربية والتعليم والمجتمع المحلي ومؤسسات المجتمع المدني في توفير الطريق الآمنة للطلبة من وإلى المدرسة، وقد صُنفت الإجابة إلى عدة أدوار بحسب الجهة التي تقوم بها.

برامج التوعية في الوزارة:

جُمعت بيانات حول برامج التوعية في وزارة التربية والتعليم عن طريق مجموعات التركيز وإجراء مقابلات مع موظفي مديرية التعليم العام، وصُنفت إلى بُعدين؛ أحدهما يتناول دور وزارة التربية والتعليم، والآخر يتناول دور المجتمع المحلي ومؤسسات المجتمع المدني.

دور وزارة التربية والتعليم: أشارت مجموعات التركيز إلى وجود اختلاف في برامج التوعية من مديرية إلى أخرى، ففي مديرتي مادبا والعقبة أشارت مجموعات التركيز إلى اختلاف واضح في دور المدارس في تنفيذ هذه البرامج، إذ إن بعض مدارس الإناث تعقد حصصًا إرشادية مرة واحدة سنويًا، وفي مدارس أخرى مرة واحدة شهريًا، وأشارت إلى أن متابعة هذه التوعية تتم بعد ساعات الدوام الرسمي إذا تطلب الأمر ذلك، خاصة مع الطالبات اللواتي لا يتلقين أي توعية من الأهل.

وتوجّه لأولياء الأمور دعوات لحضور المحاضرات والاجتماعات، إلا أنهم يعزفون عن الحضور؛ لقناعتهم الفعلية بعدم وجود برامج جادة لحماية الطلبة على الطريق، وأن هذه البرامج ليست مستمرة ولا توجد متابعة لها، وهذا يتفق إلى حد ما مع دراسة دراغوتينوفيتش وتويسك (Dragutinovic & Twisk, 2006) التي تشير إلى وجود برامج ثابتة للتوعية والتثقيف، إلا أنه ليس من السهل العثور على بيانات تقييم عالية الجودة حول برامج التثقيف في مجال السلامة على الطرق، وهناك صعوبة في الوصول إلى استنتاجات ثابتة وموثوقة وقابلة للتطبيق، كما أكدت دراسة (Raftery & Wundersitz, 2011) إغفال عمليات تقييم البرامج الموجودة؛ لأنها تحتاج إلى خطط مسبقة وموارد، ما يدل على ضرورة وجود برامج تثقيفية مرفقة ببرامج تقييمية عالية الجودة.

وفي مديرية المفرق في مدارس الإناث ومديرية الزرقاء في مدارس الذكور تتنوّذ أنشطة لامنهجية مثل مسرحيات حول التتمر، ودورات أصدقاء الشرطة، وفي مدارس الإناث في المفرق توجد لوحة حائط تفعلّ لمعالجة سلوكيات الطالبات السيئة مثل التتمر، ومجموعات الفيسبوك، ولديهن برنامج يسمى "رفق" يتحدث عن الاعتداءات الجسدية بين الطالبات، إلا أن المرشدات في تلك المديرية أكن تحسس أولياء الأمور مما يجعل عملية التواصل معهم/ن صعبة، إذ هناك عدم تقبل انتقاد البنات وتصرفاتهن وسلوكهن أو الحديث عن تعرضهن للتحرش على الطرق.

وأكدت مديرتنا الزرقاء الأولى وإربد وجود برامج توعية للذكور من الوزارة والمنظمات، لكنها تحتاج إلى الاستمرارية لتعطي نتائج، وقال أحد المعلمين في مديرية الزرقاء الأولى: "إن بعض الأهالي لا يتقبلون وجود مشاكل بسيطة مثل التقل ومنافستها، مما يزيد الوضع سوءًا، فما بالك بمشاكل التحرش

والمخدرات؟!". أما في مديرية الكرك فقد أكد المعلمون عدم وجود برامج توعية وإجراءات إلا إذا تطلب الأمر ذلك، أو حدثت مشاجرة. وفي مديرية إربد أشار المعلمون إلى أن برامج التوعية تتفاوت من مدرسة إلى أخرى، فقد تكون في حصص إرشادية متفاوتة بين معلم وآخر، إلا أنها فاعلة في مدارس الإناث أكثر من مدارس الذكور، وأشاروا إلى عدم وجود قوانين صارمة وضابطة مع وجود شيء من التوعية من الأهل إلى الأبناء، إلا أن هذه التوعية لأولياء الأمور قد تتم ضمن اجتماعات تُعقد لهم، ولكن عددًا قليلًا جدًا منهم يشارك، مما يحدّ من فاعلية الرسائل الموجهة، كما أن أغلب أولياء الأمور الذين يشاركون هم الذين يهتمون بأبنائهم ويؤمنون لهم وسائل النقل الآمنة من وإلى المدرسة.

أما من وجهة نظر الطلاب والطالبات فقد تضاربت المعلومات حول وجود أو عدم وجود برامج توعية، وهذا يثبت عدم وجود نظام ثابت لتلك البرامج داخل الوزارة، فمثلًا في مديرتي مادبا والمفرق أشار عدد من الطلاب والطالبات أن هناك برامج توعية عن طريق حصص الإرشاد التربوي وحصص المدير، إلا أن طالبين من مديرية مادبا وطلاب مديرية العقبة وطالبات مديرية الزرقاء الأولى أشاروا بعدم وجود أي برامج توعية. وفي مديرية الكرك أشير إلى أن برامج التوعية تقتصر على التوعية المرورية فقط وفقًا لما ورد من مجموعة الطالبات، أما في مديرية إربد فأكد الطلاب وجود برامج توعية من المرشد المدرسي ومن أولياء الأمور حول مواضيع التدخين والمخدرات والمرور، إلا أنهم أشاروا إلى عدم وجود ما يحمي الطالب أثناء طريقه من وإلى المدرسة، إلا إذا كان برفقة أهله أو أحد أقاربه أو مع طلبة أكبر منه سنًا.

وتؤكد هذه النتائج أن برامج التوعية والتثقيف بشكل عام ضعيفة وغير مُأسسة بسياسات محددة، ولا يشارك فيها أولياء الأمور، وأنها تحتاج إلى إجراءات فاعلة على المستوى الاستراتيجي في وزارة التربية والتعليم، وإجراءات عملية تنفيذية على مستوى الميدان، لتحقيق سلامة فضلى للطلبة.

دور المجتمع المحلي ومؤسسات المجتمع المدني:

في ما يتعلق بدور المؤسسات الخارجية أكدت مديرتنا الزرقاء الأولى وإربد من مجموعات الذكور ومديريات مادبا والمفرق والعقبة من مجموعات الإناث على عدم وجود إشارات مرورية أو شرطة مرور بالقرب من المدارس، رغم وجود أزمات مرورية خانقة، ولا يوجد تنظيم لمرور السيارات، وأشير إلى وجود مسؤول توعية مرورية في بعض المديريات مثل إربد، إلا أنه تعرض للدهس أثناء دخول الطلبة من قبل أحد السائقين العموميين، وهناك معلم آخر تعرض للضرب والسب من السائقين، ولكي يتلقى الحماية اللازمة كان عليه أن يقدم شكوى في المخفر، إلا أنها لم تكن منصفة؛ لأن السائق تقدم بشكوى مقابل شكوى، وهذا يتطلب مراجعة القوانين والأنظمة وفقاً لما أكده بعض أولياء الأمور. وأشير إلى مبادرات بسيطة في بعض مدارس الإناث في مديرية مادبا مثلاً، تتمثل في تفعيل برنامج أصدقاء الشرطة في بعض المدارس، وفي مديرية العقبة توجد لجنة تنظيم مرور الطالبات في بعض مدارس الإناث.

وعند سؤال الطلاب والطالبات ما إذا كانت هناك تدخلات أو توعية من الأهل تتعلق في الطريق الأمانة إلى المدرسة، انفقوا جميعاً على وجود نصائح وتوعية من الأهل للأبناء والبنات قبل الذهاب إلى المدرسة، وكانت أكثر نصائح التوعية الموجهة للطلاب: تحذيرهم من التدخين، ومن تناول أي شيء من شخص غريب، ومن الدخول إلى المحالّ المجاورة للمدرسة، وأضاف طلاب مادبا وإربد والعقبة عدم افتعال المشاكل مع الآخرين. أما الطالبات فيتم تنبيههن إلى عدم السماح لأي أحد بلمسهن وعدم مرافقة الغرباء أو المشي معهم أو الركوب بسياراتهم، إضافة إلى النصائح المرورية لقطع الطريق كما أشارت طالبات مديرتي المفرق والكرك، وهناك نصائح توجّه لكلا الجنسين مثل التحذير من رفاق السوء، ومن السيول والأمطار في الشتاء، وحفريات الطرق، وعدم الدخول إلى منازل الآخرين أيضاً كما جاء في مجموعات طلاب مديرتي العقبة ومادبا وطالبات الزرقاء الأولى.

وقد يعزى الضعف في دور المجتمع المحلي ومؤسسات المجتمع المدني لعدم قيام وزارة التربية والتعليم بدورها في تفعيل برامج الشراكة المجتمعية ومجالس التطوير التربوي، فضلاً عن قلة برامج التوعية وضعف جودتها.

لقد قدم المشاركون في مجموعات التركيز من كلا الجنسين العديد من المقترحات لتطوير إجراءات الحماية وتحسينها نصنفها على النحو الآتي:

مقترحات خاصة بالمدرسة والوزارة:

اتفقت كافة المديریات (إنائاً وذكوراً) على ضرورة إیجاد استراتيجیات وأطر واضحة وإرشادية للمعلمین والمعلمات والمرشدين والمرشدات للتبلیغ عن المخاطر التي تواجه الطلاب والطالبات في الطريق من وإلى المدرسة، إضافة إلى تأكید أهمية مراجعة التشريعات المتعلقة بالتسرب (كما أشارت مجموعة إربد للذكور) وتشديد الإجراءات، وإن وضعت برامج للتوعية بالطرق الآمنة فيجب أن تشمل الطلبة المتسربين والمتسربات؛ لأن هذه الفئة هي الأكثر تعرضاً للخطر؛ مثل الجنوح وتعاطي المخدرات والسلوكات السيئة (Raftery and Wundersitz, 2011)، إضافة إلى ضرورة إعداد المعلمین والمعلمات والمرشدين والمرشدات للتعامل مع هذه المخاطر وطرق التبلیغ وحماية السرية والخصوصية والحماية من التنمر أو الآثار التي يمكن أن تحصل في حال التبلیغ حسب ما ورد في مجموعة (إربد الذكور)، وكذلك تفعيل دور اللجان المدرسية والكشافة في المدارس. وقدم أولياء الأمور في مديرية الزرقاء الأولى اقتراحاً يتعلق بتضمين التوعية المرورية في المناهج، وقد تكرر هذا الاقتراح في دراسات سابقة؛ نظراً لأهميته بأن يكون متضمناً إلزامياً (العلوان، 2013) و(Raftery and Wundersitz, 2011)، في حين قدمت مرشدات مديرية العقبة اقتراحاً بضرورة إشراك الطلبة في برامج تسهم في صقل الشخصية وتفعيل دورات أصدقاء الشرطة في المدارس، وقد أكدت الأدبيات السابقة أهمية التدريب العملي للطلبة وأن يكون مدعوماً بالتفاعل واستخدام التقنيات (Dragutinovic and Twisk, 2006)، إضافة إلى تكثيف الندوات والبحوث لتسليط الضوء على هذه القضية (العلوان، 2013)، واقترحت مديرية مادبا ضرورة إضافة طرق توعية عن طريق الإدارات والأنشطة المدرسية للتواصل مع أولياء الأمور.

مقترحات ذات علاقة بالمجتمع المحلي:

اتفقت الأمهات في مجموعات التركيز في مديرية مادبا على أن النصح والإرشاد والتوعية يجب أن تأتي من الأهل، إضافة إلى المراقبة وتوصيل الأبناء والبنات شخصياً من وإلى المدرسة، وتفعيل الأهل التعزيز والعقاب، وأيدت المعلمات والمرشدات ذلك وأكدن ضرورة التواصل بين المدرسة وأولياء الأمور.

أشارت مجموعة أولياء الأمور والمعلمين والمرشدين في مديرية الزرقاء الأولى إلى ضرورة وجود حملات توعية لأصحاب البقالات المجاورة بعدم بيع الدخان للطلبة، وتأكيد توعية الأهالي أبناءهم حول المخاطر التي قد يواجهونها في الطريق، وفي مديرية إربد اتفق الجميع على اقتراح

ضرورة عقد وزارة التربية والتعليم برامج توعية للمعلمين والطلبة وأولياء الأمور حول المخاطر التي قد يتعرض لها الطلبة، والتركيز على إبراز قصص نجاح ونماذج قدوة، ومن ضمن اقتراحات مديرية إربد ضرورة تفعيل دور أبناء المجتمع المحلي والمؤسسات المجتمعية في خدمة هذه البرامج.

مقترحات ذات علاقة بالمؤسسات:

كان هناك اقتراح مشترك من مجموعات الإناث في مديريات مادبا وإربد والعقبة بضرورة التواصل مع البلديات لحل مشكلة الحيوانات الضالة التي تخيف الطلبة أثناء المسير إلى المدرسة، إضافة إلى ضرورة التواصل مع المؤسسات المعنية من أجل صيانة المناهل وتخصيص أماكن لتجمع الطلبة، وتم التركيز على هذا الاقتراح في دراسة (العلوان، 2013) أيضاً بحيث تكون نقاط تجمع آمنة بعيدة ومنفصلة عن المركبات، وضرورة التنسيق مع الجهات الأمنية لإبقاء دوريات الشرطة قريبة من المدارس وإيجاد مواصلات موثوقة لنقل الطلبة، وأكدت مجموعة الإناث في مديرية مادبا ضرورة الحد من بناء المدارس على الشوارع العام والخط السريع، وضرورة بناء جسور للمشاة، وعمل مطبات قرب المدارس، وهناك اتفاق من مجموعات المعلمين والمرشدين وأولياء الأمور في مديرتي الزرقاء الأولى وإربد على ضرورة توفير نقطة أمنية والتنسيق مع أفرادها في بعض المناطق الخطرة عند المدارس.

النتائج المتعلقة السؤال الخامس: ما الصعوبات والتحديات التي تواجه ذوي الإعاقة في الوصول

من وإلى المدرسة؟.

أشار غالبية المشاركين والمشاركات في مجموعات التركيز (المعلمين /ات، والمرشدين /ات، وأولياء الأمور) في كافة المديريات أن هناك صعوبات وتحديات تواجه ذوي الإعاقة قد تحرمهم من فرصة التعليم، وتشمل هذه الآراء المحاور الآتية:

1. خطر التنمر:

أشار مشاركون ومشاركات إلى أن هذا الخطر قد يتعرض له الطلبة ذوو الإعاقة داخل المدرسة، وأكدت ذلك مجموعات الإناث في مديرتي العقبة والمفرق، إذ يرين من وجهة نظرهن أن الخطر يعود للدمج، وأن الطلبة ذوي الإعاقة يتعرضون للتمييز أكثر من باقي الطلبة، ويُشعرهم زملاؤهم/ زميلاتهن بالنقص خاصة من الطلاب الصغار في السن الذين لا يهتمون بمشاعرهم/ن؛ كون الإنسان المعاق - من وجهة نظرهم ونظرهن عنصرًا غريبًا. وقد قدمت معلمة من العقبة المثال الآتي: "إن طالبًا كان يعاني من التوحد وكان ينزعج من الأصوات العالية، فكان الطلبة الصغار يتحدثون بصوت مرتفع متعمدين بذلك لمعرفة استجابة ذلك الطالب".

وقد يتعرض الطلبة للتمييز خارج المدرسة حسب مديريات المفرق والعقبة ومأدبا من مجموعات الإناث، وقد ظهرت نتيجة خاصة في مديرية المفرق، إذ إن مجتمعات اللجوء السوري تشكل خطرًا؛ لتسببها في دخول سلوكيات غريبة على المجتمع وزيادة العدوانية بين الأطفال، بمعنى أن التنوع الثقافي يشكل خطرًا من وجهة نظر الإناث في مجموعة التركيز، وكان هناك اتفاق أيضًا بين مجموعات تركيز الإناث في مأدبا والمفرق والعقبة على أن بعد المسافة بين المدرسة والمنزل تعيق وصول ذوي الإعاقة إلى التعليم، إضافة إلى رفض بعض المدارس تسجيل هؤلاء الطلبة.

2. البنية التحتية:

اتفقت مجموعات التركيز في كافة المديريات ومن كلا الجنسين على أن أغلب المباني المدرسية وبنيتها التحتية (من حيث الغرف والمساحات والمداخل الخاصة) لا تناسب ذوي الإعاقة، إضافة إلى أن البنية التحتية الخارجية تشكل تحديًا لذوي الإعاقة من حيث الشوارع والأرصفة كما أشارت مجموعات الإناث في مأدبا والمفرق والعقبة.

3. وصول الطلبة ذوي الإعاقة إلى المدرسة:

أجمعت مجموعات التركيز في كافة المديريات من كلا الجنسين على أن جميع الطلبة من ذوي الإعاقة الذين يأتون إلى المدرسة من الذكور والإناث يوصلهم/ن الأهل أو تؤمّن لهم/ن المواصلات مع أشخاص موثوقين، وبحسب ما أشارت إليه مجموعة التركيز للإناث في مديرية المفرق فإن هذا يشعر الطالبات بالأمان والسلامة، وأشار أيضًا إلى أن التوصيل يعتمد على نوع الإعاقة، فإن كانت سمعية فيمكن استخدام باص أو المشي مع الإخوة، وإن كانت حركية فتحتاج إلى مساعدة الأهل للوصول إلى الغرفة الصفية.

4. مبادرات تسهيل وصول الطلبة ذوي الإعاقة من وإلى المدرسة:

تحتوي خطة موازنة وزارة التربية والتعليم ضمن بند النفقات الجارية لبرنامج التربية الخاصة على المادة رقم (2/214) بدل استئجار وسائل نقل مخصصة للمدارس الخاصة لذوي الإعاقة)، وبموجبها تستأجر الوزارة من خلال عطاءات باصات لنقل هؤلاء الطلبة من وإلى المدرسة (وزارة التربية والتعليم 2021).

وهناك دعم نقدي خارجي يقدمه المجلس الأعلى لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة ويُستكمل من خلال أمانات المدرسة، فيُدفع مبلغ من المال للعائلات التي لديها طالب أو طالبة من ذوي الإعاقة يشمل بدل مواصلات.

أما على مستوى المبادرات المدرسية فأشارت كافة المديريات في مجموعات التركيز إلى إن هناك نوعاً من المبادرات تنفذها بعض مدارس الذكور والإناث لمساعدة ذوي الإعاقة على الوصول، مثل: إعادة تأهيل الطريق بين الشارع والرصيف، ووضع صفوف لهؤلاء الطلبة في الطابق الأرضي كإجراءات داخلية خاصة بكل مدرسة.

التوصيات:

في ضوء النتائج التي أظهرتها نتائج الدراسة والمتمثلة في ضعف وسائل واستراتيجيات سلامة الطلبة على الطريق من وإلى المدرسة توصي الدراسة بما يأتي:

1. تكثيف الدراسات والبحوث للتعلم في المخاطر التي تواجه ذوي الإعاقة وأثرها في ضعف التحاقهم بالمدارس تبعاً للجنس والمنطقة.
2. تشجيع شركات النقل الخاص ومبادرات من جهات أخرى؛ لتوفير وسائل نقل آمنة للطلبة من كلا الجنسين وذوي الإعاقة.
3. تطوير استراتيجية حماية للحد من كافة أشكال المخاطر، بالشراكة بين وزارة التربية والتعليم والمجلس الأعلى لشؤون المعاقين والشرطة ومؤسسات المجتمع المدني والمؤسسات الحكومية المعنية.
4. تكثيف حملات التوعية وبناء قدرات أولياء الأمور والطلبة والمعلمين والمعلمات في وسائل رعاية الطلبة وحمايتهم على الطريق. وتفعيل وسائل الإعلام للتوعية والإشارة إلى تلك المخاطر من منظور النوع الاجتماعي.

5. تضمين المناهج المدرسية أو مناهج الأنشطة اللاصفية موضوعات عن الطرق الآمنة من وإلى المدرسة.
6. مراجعة الأنظمة والتعليمات ومهام المدرسة؛ بهدف حماية المعلمين والمعلمات والمرشدين والمرشدات في حال التدخل في حالات العنف المبني على النوع الاجتماعي.
7. التعاون مع المجتمع المحلي وتفعيل الشراكة المجتمعية من خلال برنامج تطوير المدرسة والمديرية؛ للتخلص من تجمعات الذكور أمام مدارس الإناث، ومعالجة أشكال العنف الأخرى التي تواجه الطلبة في الطريق بين المنزل والمدرسة.

المراجع العربية:

- العلوان، أمير بن محمد. (2013). تأثير مدى توافر عوامل الأمن والسلامة في وسائل النقل المدرسي على استخدامها داخل مدينة الرياض كمثال للمدن الكبرى في المملكة العربية السعودية. *مجلة جامعة الملك عبد العزيز: علوم تصاميم البيئة*، مج. 7، (1)(3-50).
- منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو). (2011). *وقف العنف في المدارس: دليل المعلم*. باريس: اليونسكو.
- منى، السيد. (2020). العوامل المؤدية للتنمر ودور الممارسة العامة في التعامل معها. *مجلة دراسات في الخدمة الاجتماعية والعلوم الإنسانية*. م51، المقالة 4، المجلد 51، العدد 2، يوليو 2020، الصفحة 439-472
- أونوروا وهارت لاند اليانس. (2015). *دليل المساعد الاجتماعي: المفاهيم الأساسية للعنف القائم على أساس النوع الاجتماعي وحماية الطفل*. مسترجع بتاريخ (2021\11\17): <https://data2.unhcr.org/en/documents/download/52446>
- اللجنة الوطنية الأردنية لشؤون المرأة، 2017، "دراسة ظاهرة التحرش في الأردن".

المراجع الأجنبية

- Raftery, Simon , and Wundersitz, Lisa N, (2011). **The efficacy of road safety education in schools: A review of current approaches**, University of Adelaide, University of Adelaide, Report number: CASR077.
- Alonso , Francisco and others(2018). **Effect of Road Safety Education on Road Risky Behaviors of Spanish Children and Adolescents: Findings from a National Study**” International Journal of Environmental Research and Public Health 15(12), 2828

- Behounek, Elaina, (2020). " **The Safety of Women and Girls in Educational Settings: A Global Overview and Suggestions for Policy Change**" Middle Georgia State University, United State, International Journal for Crime, Justice and Social Democracy 9(1)
- Biassoni , Federica and others (2019) :**Evaluation of a road safety education intervention (ALFA Project) by assessing road crossing behaviour in students**", Project: Pedestrian road crossing perception in Madagascar
- Lalana, N. G. O. (2019). **Evaluation of a road safety education intervention (ALFA Project) by assessing road crossing behaviour in students**. *Download:*https://www.lalana.org/documents/social/Lalana_EvaluationALFA_EN.pdf.
- Dragutinovic, Nina and Twisk, Divera A. M, (2006) . **The effectiveness of road safety education, a literature review** Publisher: SWOV Institute for Road Safety Research