

انطباعات طلبة المدارس الحكومية عند استخدامهم لوسائل النقل المدرسي:

دراسة استكشافية

Impressions of public school students when they use school transportation: an exploratory study

د. سعود مبارك البادري^{*1}

¹ وزارة التربية والتعليم (سلطنة عمان)، sd.albadri9@moe.om

تاريخ النشر: 2023/07/02

تاريخ القبول: 2023/06/21

تاريخ الاستلام: 2023/06/04

-الملخص:

هدفت الدراسة إلى التعرف على انطباع طلبة المدارس الحكومية حول المسافة بين المدرسة ووقت التنقل، والتعرف على انطباع طلبة المدارس الحكومية حول وسائل النقل المدرسية بشكل عام، والكشف عن تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي، والكشف عن تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الحالة النفسية للطلبة. من خلال توظيف مقابلة شخصية على (28) طالبا بالصف الرابع للتعليم الأساسي.

وقد أظهرت الدراسة مجموعة من النتائج لعل أبرزها؛ أن المسافة الزمنية على الأقدام من السكن إلى نقطة التجمع قريبة، وأن وقت الانتظار في نقاط التجمع تتراوح بين المتوسطة والطويلة، وعدم توفر تلفاز بالحافلات المدرسية، ولا يتوفر بالحافلات المدرسية تلفاز يساهم في توعيتهم أثناء رحلتهم، ولا يتوفر مشرفين/مرشدين مرافقين داخل الحافلة التي تقلهم لضبط النظام فيها، وقد أدرجت الدراسة عدة توصيات لخدمة الحقل التربوي.

-الكلمات المفتاحية: انطباعات؛ وسائل النقل؛ الأداء المدرسي؛ الحالة النفسية.

Abstract:

The study aimed to identify the impression of public school students about the distance between school and travel time, and to identify the impression of public school students about school transportation in general, and to reveal the effect of school bus transportation on school performance, and to reveal the effect of school bus transportation on the psychological state of students. By employing a personal interview on (28) students in the fourth grade of basic education.

The study showed a set of results, perhaps the most prominent of which are; That the distance on foot from the residence to the assembly point is close, and that the waiting time at the assembly points ranges from

* المؤلف المرسل: سعود مبارك البادري

medium to long, and that there is no television on school buses, the school buses do not have a television that contributes to educating them during their trip, and there are no accompanying supervisors/guides inside the bus in which they are transported to control the order in it. The study included several recommendations to serve the educational field.

Keywords: *impressions; Transportation; school performance; Mental state.*

مقدمة:

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

يفترض أن الحافلة المدرسية هي الوسيلة الآمنة للنقل المدرسي وهي المفضلة على وسائل النقل الأخرى لكونها تختصر عدد المركبات على الطريق لنقلها عدد كبير من الطلبة وبالتالي تخفف من الأزمة المرورية وما قد ينتج عنها من فرص أكبر لوقوع الحوادث كما وتخفف من الضوضاء والملوثات الناجم عن زيادة عدد المركبات خاصة أن توقيت عمليات نقل الطلبة يأتي ضمن الفترة المصنفة مرورياً في معظم الدول على أنها فترة الذروة والمتزامن مع حركة ذهاب وإياب الموظفين من عملهم كما أنها تسهم في إزالة العبء عن كاهل المدرسة والعملية التعليمية برمتها، إذا ما تم تنفيذ هذه المهمة بكفاءة عالية تتوفر لديه كافة مقومات النجاح من قوانين وتشريعات داعمة وكوادر بشرية مؤهلة ومدرية جيداً وحافلات مدرسية سليمة فنيا تتوافر فيها كافة مواصفات السلامة المعتمدة لمثل هذا النوع من الحافلات الذي يتميز عن بقية حافلات النقل العام وله خصوصيته إضافة إلى وعي من المنقولين والأسرة ومستخدمي الطريق لأهمية الحافلات المدرسية والدور المطلوب من كل منهم اتجاه تأمين سلامة المنقولين وتسهيل عمل الحافلة المدرسية (أبو عميرة، 2018).

فالأُسرة مستفيدة من خلال تخفيف عبئ نقل أبنائها ذاتياً ويومياً إلى المدرسة، والذي قد يتضارب مع التزاماتهم في العمل وبالتالي فهي لها دور مؤثر في توعية الأبناء ومرافقة صغار السن لدقائق لحين الاطمئنان على صعودهم إلى الحافلة بأمان وعدم تعرضهم لأي تهديدات أمنية خلال

وقوفهم بانتظار الحافلة أو التسرع في الحركة لركوب الحافلة قبل توقفها عن الحركة، ونقل أي ملاحظات لديها على أداء السائق وتعامله مع أبنائها إلى المدرسة والعديد من الفوائد التي تعود على الأسرة (أبو غزالة، 2018) إن للنقل المدرسي جملة من الفوائد التي تعود على الجميع وبالتالي من الطبيعي أن تتوزع المسؤولية عنها على الجميع فالمسؤولية مشتركة، فالنقل المدرسي ينمي لدى الطالب الثقة بنفسه ويعلمه الانضباط من خلال التزامه بتوقيت الصعود والنزول من الحافلة ويوفر له مزيداً من الأمن والسلامة التي قد يتعرض لها في طريق وصوله إلى ومن المدرسة سيرا على الأقدام من هنا تقع عليه مسؤولية الالتزام بالنظام وتعليمات وإرشادات السلامة (أبو عميرة، 2018)

وفي بريطانيا؛ فإن الحافلات المدرسية مجهزة بنظام اتصال مزدوج (راديو أو هاتف خلوي) يربط السائق بمحطة المراقبة المركزية، ولا يعتبر سائق الباص في بريطانيا مسؤولاً عن فرض النظام والانضباط على متن الحافلة، وإنما وظيفته الرئيسة القيادة بأمان، في حين أن الأهالي هم المسؤولون عن سلوك أطفالهم على متن الحافلة المدرسية، لذلك عليهم أن يضمنوا أن يلتزم أطفالهم قواعد التي تقضي بإطاعة السائق أو الراشد، ودخول الحافلة ومغادرتها بسلام، مع إظهار بطاقة استخدامها، بالإضافة إلى الجلوس بشكل صحيح واستعمال حزام الأمان، وعدم إزعاج الآخرين أو تخريب المقاعد، وفي حال الإخلال بهذه القواعد، تتخذ بحق المخالف الإجراءات التأديبية التي تراوح بين تعليق حقه في ركوب الحافلة مؤقتاً أو منعه من ذلك نهائياً.

وبعد مراجعة الأنظمة السائدة في العديد من الدول الأوروبية، فإن الكثير منها تشدد على ضرورة أن يكون السائق قادراً على مراقبة الوضع داخل الحافلة المدرسية بالكامل، إما عن طريق مرآة، أو كاميرات موزعة في جميع أركانها، ومرايا أو كاميرات أخرى تبين له أبواب الصعود والنزول خارج الباص. كذلك أن يكون ارتفاع درجات سلم الصعود أو النزول مناسباً لحجم الأطفال، وأن يراعى في تصميم الأبواب عدم إمكان فتحها عند الضغط عليها من الداخل في أثناء سير الباص وألا تغلق على التلميذ في أثناء الصعود أو النزول، وضرورة ألا يفوق عدد الطلاب في الباص عدد مقاعده، إلا إذا سمحت السلطات بوقوف البعض، وعندها يجب التزام العدد المصرح به من الواقفين، شريطة ألا تزيد سرعة الباص عن 50 كم/س، وعدم جواز الجلوس إلى جانب سائق الباص، أو التحدث معه في أثناء الرحلة. والتأكد من صلاحية رخصة الباص ومن نظافته وخلوه من العيوب، والتأكد كذلك من صلاحية أجهزة التكييف والتهوية وتشغيلها في أثناء الرحلة.

وفي سلطنة عمان؛ نصت اللائحة في شروط قائد وسيلة النقل المدرسية أن يكون عماني الجنسية، وألا يكون شاغلاً لإحدى الوظائف الحكومية، أو في القطاع الخاص، ولديه رخصة سياقة سارية المفعول، وخبرة لا تقل عن (5) خمس سنوات في السياقة من تاريخ الحصول على الرخصة، وألا يقل عمره عن (23) ثلاثة وعشرين عامًا، ولا يزيد على (60) ستين عامًا، وأن يكون لائقًا طبيًا، مع إحضار ما يثبت ذلك من مؤسسة صحية معتمدة، وألا يكون قد سبق الحكم عليه بعقوبة في جناية أو جريمة مخلة بالشرف أو الأمانة ما لم يكن قد رد إليه اعتباره، وأن يكون حاصلًا على رخصة السياقة الوقائية.

وتشير وزارة التربية والتعليم أن التكلفة التشغيلية الحالية للملف الحافلات المدرسية تبلغ 80 مليون ريال عماني سنويًا، بهدف تشغيل أكثر من 17 ألف حافلة مدرسية في مختلف المحافظات، وأن وزارة التربية والتعليم تضع شروطًا لمعايير السلامة، وتقوم حاليًا بمعالجة هذا الملف بجهود مشتركة مع وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات وشرطة عمان السلطانية وشركات النفط والغاز، وأن وزارة النقل والاتصالات تعكف على صياغة مشروع قانون جديد يتعلق بالنقل المدرسي، ومن المتوقع الإعلان عنه قريبًا (جريدة الرؤية، 2023).

وقد أظهرت دراسة عبد العال (2004) إلى أن هناك ثلاثة عناصر أساسية تؤثر في عملية النقل المدرسي وهي الأسرة وموقع المدارس ونظام النقل القائم، وأن عملية النقل عمليه معقدة وشاقة تتداخل فيها عناصر كثيرة وهامة أبرزها العلاقة المكانية بين المنزل والمدرسة وعدد الأبناء الدارسين وجنسهم ومراحل دراستهم، وأن هناك حاجة إلى تطوير نظام نقل مدرسي يلبي متطلبات الأسرة تحت نوع من الإعانة والإشراف الحكومي.

وكشفت دراسة بيك ونجوين (Beck & Nguyen, 2017) إلى أن عدم أهلية خدمات الحافلات المدرسية من أسباب امتناع الطلبة من استخدام النقل المدرسي ولجؤهم إلى المشي أو ركوب الدراجات من وإلى المدرسة. وانتهت دراسة بيتسو وأولاديلي (Pitso & Oladele, 2017) إلى أن ٩٣٪ من أولياء الأمور يؤيدون الحاجة إلى إدخال حافلات مدرسية في حين أكد ٧٩٪ من مديري المدارس أن المدارس قد تأثرت بحجم حركة المرور بسبب تزايد عدد السيارات الخاصة التي تنقل الطلاب في غابورون مما ساهم في زيادة الازدحام المروري في المدينة.

كما أظهرت دراسة ساكيلاريو وآخرين (Sakellariou et al, 2017) إلى أن هناك (10) من العوامل النوعية التي تؤثر على مستويات السلامة في نظام النقل بالحافلات المدرسية وأن هناك ارتياح منخفض لنظام النقل بالحافلات المدرسية الحالية، وأن هناك عاملين يؤثران بشكل كبير

على مستوى الخدمة وهما الرضا عن المواعيد والوقت بالنسبة للمسافة من إقامة الطلاب إلى محطة الحافلات وكذلك معلومات إعادة التوجيه في محطات الحافلات في حالة وقوع حوادث طارئة. بينما توصلت دراسة أبو غزالة (2018) إلى الحاجة الماسة لفصل خدمات النقل المدرسي عن المدارس بإيجاد جهة مختصة وخبرة تتولى مسؤوليته بما يوفر الارتقاء بالخدمات المقدمة ويضمن سلامة مستخدمي الحافلات المدرسية.

ناهيك إلى أن الرحلات الطويلة في الحافلات المدرسية تؤثر سلباً على أداء الطلاب في المدرسة (Spence, 2000) إذ أن الطريقة التي يصل بها الطلبة إلى المدرسة تؤثر على صحتهم وسلوكهم وأدائهم المدرسي، كما قد تؤدي مشكلات مثل الانتظار الطويل في محطة الحافلات أو محطات التجمع إلى تأثير نفسي سلبي عليهم (Legrain et al. 2015) بسبب الحافلات غير المناسبة، فقد لا يحصل الأطفال على وقت نوم كافٍ، مما يضر بصحتهم بشدة ويقلل من أدائهم. (Hanover Research 2013)

وبناء على إجراء مقابلات مع اثني عشر سائق حافلة مدرسية، وقيامهم بأربع رحلات بالحافلة مع الأطفال من المدرسة إلى المنزل؛ كشفت دراسة زينب وسمج (Zeynep & Simge, 2018) أن ثلاثة قواعد أمان - أحزمة المقاعد غير المربوطة، واستخدام المقعد الأمامي، واستخدام الهواتف المحمولة أثناء قيادة حافلة المدرسة - قد انتهكها سائقو الحافلات المدرسية، وكانت البيئة الاجتماعية العامة للحافلات إيجابية، لم يلاحظ أي تعارض بين الأطفال خلال تفاعلاتهم الاجتماعية مع بعضهم البعض. ومع ذلك، لم تكن الحالة المادية مرضية مثل البيئة الاجتماعية. كانت الحافلات متسخة ومغبرة ورائحتها كريهة بسبب نقص الهواء النقي. كان التواصل بين الأطفال والسائقين جيداً إلى حد ما، كما كان الأطفال متحمسين للتحدث عن يومهم المدرسي للسائقين، وكان السائقون على استعداد للاستماع إليهم، ومع ذلك، لم يكن السائقون لطفاء أثناء مكالماتهم الهاتفية الخاصة أثناء الركوب.

كما أظهرت نتائج دراسة راماج وهولي (Ramage and Howley, 2005) أن النقل يمكن أن يصبح مصدراً لضغوطات كبيرة للأطفال؛ ذلك أن الطلبة من مختلف الأعمار يستخدمون الحافلات المدرسية، مما يجعل الطلبة الأصغر سناً عرضة للتأثير السلبي الذي يفرضه الطلبة الأكبر سناً، وقد تكون الألفاظ النابية أحد العوامل التي تساعد على زيادة تلك الضغوطات بالإضافة إلى ذلك فغالبا ما تكون الحافلات المدرسية مكتظة بالطلبة، مما يؤدي إلى ظهور المزيد من الضغوطات، خاصة إذا بدأ بعض الطلبة في الشجار مع بعضهم البعض.

وفي بعض البلدان، تساهم الحافلات المدرسية في الضغوطات بسبب حالتها الفنية غير الملائمة، على سبيل المثال؛ بنغلاديش، إذ لا تحتوي العديد من الحافلات المدرسية على مكيفات هواء بالإضافة إلى كونها مكتظة بالطلبة، حيث يدرك الطلبة أن الحافلات المدرسية ليست آمنة لأسباب تتعلق بالإنسان وذات صلة بالتكنولوجيا وبالتالي يجعلهم هذا متوترين (Khan et al, 2015).

وفي الاتجاه المقابل؛ فإن الانتقال النشط إلى المدرسة بشكل إيجابي يرتبط بمتغير الأداء المعرفي للطلبة، وبالتالي يجعلهم أكثر مرونة في مواجهة الإجهاد في البيئة المدرسية (Martinez- Gomez et al, 2011) وأن وسائل النقل مثل ركوب الدراجات والمشى تؤثر بشكل إيجابي على تركيز الأطفال وذاكرتهم، وبالتالي تقلل من مستويات التوتر لديهم أثناء النقل وأثناء الأنشطة المدرسية الأخرى وخارج المدرسة (Trudeau and Shephard 2011) وأن وسائل النقل النشطة قد تكون خياراً أقل إرهاقاً للتلاميذ من الحافلات المدرسية أو المركبات (Hillman et al, 2009).

وتشير العديد من الدراسات إلى أن نظام الحافلات المدرسية قد يكون له آثار مدمرة على الأطفال؛ فقد وجد بيل (1998) ارتباطاً سلبياً بين الرحلات الطويلة في الحافلات المدرسية (أكثر من 30 دقيقة) ودرجات الطلبة ومستوى اللياقة البدنية والأنشطة الاجتماعية. وأكد سبنس (2000) في دراسته على أن الرحلات الطويلة في الحافلة تؤثر سلباً على درجات الطلبة وأنشطتهم الاجتماعية وحتى على العلاقات الأسرية، فهي تساهم في مقدار الوقت الضائع، مما يحرم الطلبة من فرص متابعة العمل ذي المستوى الأعلى أو الأداء الجيد في المدرسة، على الرغم من أن تفاصيل هذا التأثير تعتمد على كل طالب، إلا أن الغالبية العظمى من الطلبة الذين يتحملون رحلات طويلة بالحافلة يظهرون انخفاضاً في الحماس للتعلم وانخفاض الدرجات.

وتوصل لو وتويتن (Lu & Tweeten) إلى وجود علاقة سلبية واضحة بين وقت النقل وإنجاز الطلبة، وأن ساعة واحدة في اليوم يتم إنفاقها على ركوب حافلة تقلل درجات الاختبار على مقياس من 1 إلى 100 بمقدار 2.6 نقطة لطلبة الصف الخامس بينما للطلبة من الصفين الثامن والحادي عشر هي 4.0 و 0.5 نقطة على التوالي. كما تشير نتائج كيانيج (Qianying, 2014) وباكارد (Bakrad, 2020) جاسباروفيس وجاكوفيس (Gasparovich & Jakovčić, 2014) إلى وجود علاقة بين مسافة السفر ووقته مع المعدل التراكمي والإنجازات الأكاديمية للطلبة. في حين تشير النتائج إلى أن مسافة التنقل والوقت ليس لهما علاقة بمستويات التوتر لديهم (Bakrad, 2020) بينما يرى هندرسون (Henderson, 2009) بأن الحافلات المدرسية هي بيئة آمنة للطلبة ولا تفرض أي تأثير

جوهري على درجاتهم، وأكد زلوث (Zoloth, 1976) ذلك؛ فلا توجد أي علاقة ذات دلالة إحصائية بين مقدار الوقت الذي يقضيه الطالب في ركوب الحافلة يوميا ودرجاته في اختبار الإنجاز.

فان الباحث يشير -ومن واقع تجربة- أن طالبات الصفين الحادي عشر والثاني عشر بقرى صنعاء بني غافر والقلعية وميحه بنى كيوم (التابعة لولاية الخابورة) يتكبدن عناء المسافات الطويلة إلى مدرسة أسماء بنت عمرو للتعليم الأساسي (10-12) بقرية قارح بني خروص في شمال الشارع العام التابعة لولاية السويق، وذلك بسبب عدم وجود فصول لطالبات الصفين الحادي عشر والثاني عشر في تلك المناطق الجبلية، جدير بالذكر أن قرية ميحه بنى كيوم يفصلها عن مدرسة أسماء بنت عمرو للتعليم الأساسي (10-12) طريق الباطنة السريع والشارع العام؛ تخيل تلك المسافة التي تقطعها الحافلة والمقدرة ب (68) كم (ذهابا وإيابا) بواقع 70 دقيقة؛ وطالبات قرية القليعة كذلك يفصلها عن مدرسة أسماء بنت عمرو للتعليم الأساسي (10-12) طريق الباطنة السريع والشارع العام؛ وتقدر المسافة التي تقطعها الحافلة ب (49.2) كم (ذهابا وإيابا) بواقع 52 دقيقة، ومن صنعاء بني غافر إلى مدرسة أسماء بنت عمرو للتعليم الأساسي (10-12) 37 كم بواقع 42 دقيقة (ذهابا وإيابا). بالإضافة إلى أن مخرجات مدارس فلج بن ربيعة وحلح وحجر السنانات والبريك التابعة لولاية الخابورة تذهب إلى مدرسة مريم بنت عمران التابعة لولاية السويق للالتحاق بالصفوف الحادي عشر والثاني عشر، وعطفا على ما سبق؛ فان الحقائق السابقة تتحدث عن قرى ولاية الخابورة التابعة لمحافظة شمال الباطنة؛ فما بالك بقرى الولايات الأخرى في المحافظات التعليمية. وفي هذا الإطار؛ يؤكد زارس (Zars, 1998) على أنه يجب على الحكومات المحلية معالجة هذه المشكلة وفتح مدارس جديدة في المناطق الريفية حتى لا يحتاج الطلبة إلى قضاء الكثير من الوقت في الحافلات المدرسية. وفي المقابل.

مشكلة الدراسة:

تمثل مشكلة النقل المدرسي تحديا كبيرا للمعنيين بالعملية التعليمية وكذلك أولياء أمور الطلبة لما لها من تبعات اقتصادية واجتماعية وبيئية وأمنية وغيرها، واتفقهم على هذه المشكلة مع الزيادة المضطردة في أعداد الطلبة الذين يذهبون إلى مدارسهم يوميا مما يتسبب في الحاجة الشديدة للتطوير المستمر لخدمات النقل المدرسي حتى لا تتحول مع عامل مسهم في تخفيف مشكلة الازدحام إلى عامل مسهم في حدوثها وضياح الوقت والجهد والمال للدولة ولأولياء أمور الطلبة (العلوان، ٢٠١٣).

ناهيك عن تكرار وقوع الحوادث المرورية التي تكون بها الحافلات المدرسية متسببا أو متضررا وما ينتج عنها من وفيات وإصابات بين الطلبة المنقولين ولأسباب يمكن تفاديها، تشير بوضوح لوجود نقص في التشريعات وإجراءات السلامة المنظمة لعمل هذا القطاع الهام الذي يمس كل أسرته في المجتمع، ما يتبع كل حادث من تصريحات لجهات متعددة رسمية وخاصة، ومحاولات غير دقيقة لتشخيص الأسباب وتبادل الإدانات ما بين إلقاء اللوم على السائق أو على الطريق أو الحافلة المدرسية، والتبشير بإجراءات سيتم اتخاذها أو جاري العمل عليها لإيجاد حلول لهذه المشكلة ثم لا يلبث العودة إلى نفس الواقع واستمرار الحال على ما هو عليه في انتظار وقوع حادث آخر ليتكرر المشهد ذاته.

وبناء على توصيات حول كيفية ضمان سلامة الأطفال؛ فإن التصميم السليم للحافلة المدرسية وصيانتها، ومؤهلات السائق السليمة والتدريب المستمر، بالإضافة إلى الإطار التنظيمي هي بعض العوامل الرئيسية لنظام نقل مدرسي أكثر أماناً في الحافلات المدرسية بناءً على الأمثلة وأفضل الممارسات من البلدان الأخرى ((Deng & Kurgan, 2012)) وبالإشارة إلى نتائج دراسة عبد العال (2004) إلى أن هناك حاجة إلى تطوير نظام نقل مدرسي يلبي متطلبات الأسرة تحت نوع من الإعانة والإشراف الحكومي. كذلك فإن متوسط وقت السفر وكذلك مسافة الانتقال إلى المدرسة يؤثر سلباً على أداء التلميذ في المدرسة. في الوقت نفسه (Bakrad, 2020) وإيماناً بأهمية موضوع الحالات المدرسية؛ شعر الباحث بضرورة البحث في هذا الموضوع من خلال تسليط الضوء على الأسئلة التالية:

1. ما مدى انطباع طلبة المدارس الحكومية حول المسافة بين المدرسة ووقت التنقل؟
2. ما مدى انطباع طلبة المدارس الحكومية حول وسائل النقل المدرسية بشكل عام؟
3. ما مدى تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي؟
4. ما مدى تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الحالة النفسية للطلبة؟

أهمية الدراسة :

1. تسليط الضوء على وسائل النقل المدرسي وما يترتب عليها من آثار إيجابية حال كونها جيدة والعكس في حال ضعف مواكبتها لظروف المجتمع ومتطلباته.
2. نتائج الدراسة ستسهم في تطوير وسائل النقل المدرسي في مديريات التربية والتعليم في المحافظات التعليمية.

3. إثراء الجانب النظري حول انطباعات طلبة المدارس الحكومية حول وسائل النقل المدرسية.

أهداف الدراسة:

1. التعرف على انطباعات طلبة المدارس الحكومية حول المسافة بين المدرسة ووقت التنقل.
2. التعرف على انطباعات طلبة المدارس الحكومية حول وسائل النقل المدرسية بشكل عام.
3. الكشف عن تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي.
4. الكشف عن تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الحالة النفسية للطلبة.

حدود الدراسة :

1. الحدود العلمية: انطباعات طلبة المدارس الحكومية عند استخدامهم لوسائل النقل المدرسي.
2. الحدود المكانية: مدارس جنوب الباطنة.
3. الحدود الزمانية 2024/2023.
4. الحدود البشرية: طلبة الصف الرابع الأساسي.

مصطلحات الدراسة:

1. الانطباع: الصورة أو الفكرة التي تتكون في مخيلة الإنسان وذهنه حول شيء أو شخص، نتيجة استقباله للعديد من المعلومات والأفكار حول هذا الشيء أو الشخص، وتتأثر هذه الصورة بسلبية وإيجابية هذه المعلومات والأفكار (ديرانية، 2022).
2. وسائل النقل المدرسي: الحافلات أو المركبات ذات الدفع الرباعي أو القوارب المخصصة لنقل الطلبة من وإلى المدرسة.

منهج الدراسة وإجراءاتها:

يتناول هذا الجانب إجراءات الدراسة ابتداء من منهج الدراسة وعينتها، ثم التطرق إلى أداة الدراسة واستخراج الخصائص السيكومترية لها، وأخيراً إجراءات الدراسة المتبعة في تنفيذ الدراسة والأساليب الإحصائية المتبعة في التحليل.

منهج الدراسة:

لتحقيق أهداف الدراسة تم استخدام المنهج الوصفي، حيث أن الهدف من الدراسة الحالية هو التعرف على انطباعات طلبة المدارس الحكومية حول المسافة بين المدرسة ووقت التنقل

وحول وسائل النقل المدرسية بشكل عام، والكشف عن تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي والحالة النفسية للطلبة.

عينة الدراسة :

تم تطبيق أداة الدراسة عشوائيا على طلبة الصف الرابع الأساسي بمحافظة جنوب الباطنة، هذا وقد بلغت عينة الدراسة (28) طالبا؛ (15) طالبا و(13) طالبة.

أدوات الدراسة:

- مقابلة شخصية (إعداد وتطوير الباحث): تهدف المقابلة إلى التعرف على انطباع طلبة المدارس الحكومية حول المسافة بين المدرسة ووقت التنقل ووسائل النقل المدرسي بشكل عام، والكشف عن تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي والحالة النفسية للطلبة، تم بناءها اعتمادا على دراسة باكارد (Bakrad, 2020) ودراسة العلوان (2013) ودراسة سكالوريوس وآخرين (Sakellariou et al, 2017) ودراسة بكستر (Baxter, 2010) ودراسة مجورد (MUGORO, 2014). وقد تكونت المقابلة في صورتها الأولية من جزأين، الجزء الأول يشتمل على البيانات الديموغرافية لأفراد العينة وتشمل الجنس موقع المدرسة وموقع سكن الطالب/الطالبة، ويتكون الجزء الثاني من (38) سؤالاً؛ تتوزع على أربعة أبعاد: البعد الأول: المسافة بين المدرسة ووقت التنقل وتتكون من (6) أسئلة والبعد الثاني: حالة وسائل النقل المدرسية وتتكون من (12) سؤالاً والبعد الثالث: تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي وتتكون من (2) سؤالين والبعد الرابع: تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الحالة النفسية للطلبة وتتكون من (17) سؤالاً، وللتحقق من صدق المقابلة: فقد تم عرضها على عدد من المحكمين، وذلك للتأكد من مدى ملائمة تعليماتها وأسئلتها لطلبة الصف الرابع، وقد تم إجراء التعديلات اللازمة على المقابلة بناء على ملاحظاتهم.

نتائج الدراسة ومناقشتها:

وللإجابة على السؤال الأول حول "ما مدى انطباع طلبة المدارس الحكومية حول المسافة بين المدرسة ووقت التنقل؟" تم استخراج التكرارات والنسب المئوية لمدى انطباع طلبة المدارس الحكومية حول المسافة بين المدرسة ووقت التنقل، والجدول (1) يوضح ذلك.

جدول (1): التكرارات (ت) والنسب المئوية (%) لدى انطباع طلبة المدارس الحكومية حول المسافة بين المدرسة ووقت التنقل.

م	الفقرة	الاستجابة	التكرارات	النسب المئوية
1	أصف المسافة الزمنية على الأقدام من السكن إلى نقطة التجمع بأنها	بعيدة	4	14.3%
		متوسطة	6	21.4%
		قريبة	18	64.3%
2	أصف وقت الانتظار في محطة حافلات المدرسة بأنها	طويل	9	32.1%
		متوسط	12	42.9%
		قصير	7	25.0%
3	أصف الرحلة من وإلى المدرسة بأنها	ممتعة	16	57.1%
		مملة	4	14.3%
		مرهقة	8	28.6%

يتضح من الجدول السابق أن (64.3%) من أفراد العينة يرون أن المسافة الزمنية على الأقدام من السكن إلى نقطة التجمع قريبة، بينما يرى (21.4%) من أفراد العينة أنها متوسطة وعند (14.3%) من أفراد العينة بأنها بعيدة، وحول وقت الانتظار في محطة حافلات المدرسة فيرى (42.9%) من أفراد العينة أنها متوسطة، وان وقت الانتظار في محطة الحافلات طويل لدى (32.1%) من أفراد العينة، وقصيرة لدى (25%) منهم. ويشير (57.1%) من أفراد العينة أن الرحلة من وإلى المدرسة بأنها ممتعة، ومرهقة بالنسبة إلى (28.6%) من أفراد العينة، ومملة بنسبة (14.3%). ويرى (57.1%) من أفراد العينة بان شعورهم خلال اليوم التالي لرحلة الحافلة بانه طبيعي، بينما يرى (42.9%) من أفراد العينة بانه متعب. وان نسبة (42.9%) من أفراد العينة ينامون عند سؤالهم عما يفعلونه عادة أثناء رحلة الحافلة، و(39.3%) منهم يتحدثون مع زملائهم بينما (17.9%) من أفراد العينة لا يفعلون شيئاً. وحول مدى شعور الطالب بالأمان أثناء الرحلة من وإلى المدرسة؛ فان نسبة (78.6%) من أفراد العينة يرون بأنه آمن إلى حد ما، بينما (21.4%) يرون بأنه غير آمن إلى حد ما.

وقد يعزو الباحث قرب المسافة الزمنية على الأقدام من السكن إلى نقطة التجمع نظراً إلى الموقع الجغرافي للمدرسة والروافد التي تخدمها في تلك المنطقة، وان طول وقت الانتظار في نقاط التجمع يعود إلى مدى التزام سائق الحافلة بمواعيد الحضور إلى نقاط التجمع، وحول وصف طلبة

الصف الرابع للرحلة من وإلى المدرسة بأنها ممتعة؛ فقد يعود ذلك إلى خصائص التنشئة الاجتماعية في المرحلة العمرية من (9-12) سنة؛ وفيها يتعرف الطالب عن المعايير والقيم والاتجاهات الديمقراطية، ويكون التفاعل الاجتماعي مع الأقران على أشده، وشغفهم لعمل الصداقات فيما بينهم، ويستغرق العمل الجماعي معظم وقت الطفل متمثلاً في الأنشطة الجماعية داخل الفريق، يشوبه التعاون والتنافس والولاء. وقد انفتحت نتائج الدراسة الحالية منع نتائج دراسة بيل (1998) التي تشير بوجود ارتباطاً سلبياً بين الرحلات الطويلة في الحافلات المدرسية (أكثر من 30 دقيقة) ودرجات الطلبة ومستوى اللياقة البدنية والأنشطة الاجتماعية.

وللإجابة على السؤال الثاني حول "ما مدى انطباع طلبة المدارس الحكومية حول وسائل النقل المدرسية بشكل عام؟" تم استخراج التكرارات والنسب المئوية لمدى انطباع طلبة المدارس الحكومية حول وسائل النقل المدرسية بشكل عام، والجدول (2) يوضح ذلك.

جدول (2): التكرارات (ت) والنسب المئوية (%) لمدى انطباع طلبة المدارس الحكومية حول وسائل النقل المدرسية بشكل عام.

م	الفقرة	الاستجابة	التكرارات	النسب المئوية
1	وقت وصول الحافلة المدرسية إلى نقاط التجمع مضبوط بدقة	على الإطلاق	4	14.3%
		قليلاً	5	17.9%
		في بعض الأحيان	7	25.0%
		كثيراً	12	42.9%
2	توجد سقائف في نقاط التجمع	على الإطلاق	9	32.1%
		قليلاً	2	7.1%
		في بعض الأحيان	11	39.3%
		كثيراً	6	21.4%
3	يتوفر بالحافلات المدرسية تلفاز يسهم في توعيتنا أثناء رحلتهم	على الإطلاق	25	89.3%
		في بعض الأحيان	3	10.7%
4	جميع الطلبة بالحافلات المدرسية جالسون على مقاعدهم	على الإطلاق	6	21.4%
		قليلاً	7	25.0%
		في بعض الأحيان	13	46.4%

كثيرا	2	7.1%		
على الإطلاق	7	25.0%	الحافلة المدرسية التي تقلني تعاني من اكتظاظ الطلبة بداخلها	5
قليلا	2	7.1%		
في بعض الأحيان	8	28.6%		
كثيرا	11	39.3%		
على الإطلاق	6	21.4%	الحافلة المدرسية التي تقلني تقل أكثر من مرة	6
قليلا	2	7.1%		
في بعض الأحيان	8	28.6%		
كثيرا	12	42.9%		
على الإطلاق	7	25.0%	يتوفر بالحافلة المدرسية التي تقلني فريق من الطلبة مكلفون بمسؤولية متابعتنا داخل الحافلة	7
قليلا	6	21.4%		
في بعض الأحيان	7	25.0%		
كثيرا	8	28.6%		
على الإطلاق	21	75.0%	يتوفر مشرفين/مرشدين مرافقين داخل الحافلة التي تقلني لضبط النظام فيها	8
في بعض الأحيان	7	25.0%		
على الإطلاق	17	60.7%	الحافلة التي تقلني لا يتوفر بها أجهزة التبريد	9
قليلا	5	17.9%		
في بعض الأحيان	3	10.7%		
كثيرا	3	10.7%		
على الإطلاق	5	17.9%	الحافلة التي تقلني مقاعدها غير مريحة وذات جودة سيئة	10
قليلا	3	10.7%		
في بعض الأحيان	10	35.7%		
كثيرا	10	35.7%		
على الإطلاق	18	64.3%	الحافلة التي تقلني لا يتوفر بها أحزمه أمان ثلاثية النقاط للطلبة	11
قليلا	1	3.6%		

		في بعض الأحيان	3	10.7%
		كثيرا	6	21.4%
		على الإطلاق	26	92.9%
12	الحافلة التي تقلني تتوفر بها كاميرات لمراقبة تصرفات الطلبة داخل الحافلة	في بعض الأحيان	1	3.6%
		كثيرا	1	3.6%

يتضح من الجدول السابق أن (64.3%) من أفراد العينة أشاروا وبدرجة كبيرة إلى أن وقت وصول الحافلة المدرسية إلى نقاط التجمع مضبوط بدقة، وحول وجود سقائف في نقاط التجمع؛ فإن (39.3%) من أفراد العينة يرون بأنها توجد في بعض الأماكن، ويشير (89.3%) من أفراد العينة بعدم توفر تلفاز بالحافلات المدرسية، ويرى (46.4%) من أفراد العينة بأن جميع الطلبة بالحافلات المدرسية جالسون على مقاعدهم أحيانا، ويشير (39.3%) من أفراد العينة - وبدرجة كبيرة- بأن الحافلة المدرسية التي تقل الطلبة تعاني من اكتظاظ الطلبة بداخلها، وأن كثيرا من الحافلات المدرسية تقل أكثر من مرة عند (42.9%) من أفراد العينة، وحول مدى توفر بالحافلة المدرسية التي تقل فريق من الطلبة مكلفون بمسؤولية متابعة الطلبة داخل الحافلة؛ فقد أشار (28.6%) من أفراد العينة بأن كثيرا ما يتوفر بالحافلة المدرسية التي تقل فريق من الطلبة مكلفون بمسؤولية متابعة الطلبة داخل الحافلة.

وأن (75%) من أفراد العينة أشاروا بعدم توفر مشرفين/مرشدين مرافقين داخل الحافلة التي تقلهم لضبط النظام فيها، وأن (60.7%) منهم أشاروا بتوفر أجهزة التبريد في الحافلة التي تقلهم، وأن كثيرا من الحافلات التي تقل الطلبة مقاعدها غير مريحة وذات جودة سيئة وذلك عند (35.7%) وفي بعض الأحيان عند (35.7%) من أفراد العينة، وأشار (64.3%) من أفراد العينة أن الحافلة التي تقل الطلبة يتوفر بها أحزمه أمان ثلاثية النقاط للطلبة، وأن (92.9%) من أفراد العينة يرون أن الحافلة التي تقلهم لا تتوفر بها كاميرات لمراقبة تصرفات الطلبة داخل الحافلة، وبشكل عام فقد بلغت النسبة (55.4%) وهي أعلى من المتوسط بقليل.

وللإجابة على السؤال الثالث حول "ما مدى تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي؟" تم استخراج التكرارات والنسب المئوية لمدى تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي، والجدول (3) يوضح ذلك.

جدول (3): التكرارات (ت) والنسب المئوية (%) لمدى تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الأداء المدرسي

م	الفقرة	الاستجابة	التكرارات	النسب المئوية
1	هل يؤثر النقل بالحافلة على سلوكك أو طاقتك أو أدائك الدراسي	على الإطلاق	13	46.4%
		قليلا	1	3.6%
		في بعض الأحيان	14	50.0%
2	في الأسبوع الماضي، كم مرة حصلت على قسط كافٍ من النوم	على الإطلاق	8	28.6%
		قليلا	1	3.6%
		في بعض الأحيان	3	10.7%
		كثيرا	16	57.1%

يتضح من الجدول السابق أن (53.6%) من أفراد العينة يرون بأن النقل بالحافلة يؤثر على سلوك الطالب أو طاقته أو أدائه الدراسي، وأن كثيرا منهم حصل على قسط كافٍ من النوم في الأسبوع الماضي ونسبة (57.1%) من أفراد العينة.

وقد اتفقت نتيجة الدراسة الحالية مع نتيجة دراسة سبنس (Spence 2000) التي تشير إلى أن الرحلات الطويلة في الحافلة تؤثر سلبًا على درجات الطلبة وأنشطتهم الاجتماعية وحتى على العلاقات الأسرية، فهي تساهم في مقدار الوقت الضائع، مما يحرم الطلبة من فرص متابعة العمل ذي المستوى الأعلى أو الأداء الجيد في المدرسة، إلا أن الغالبية العظمى من الطلبة الذين يتحملون رحلات طويلة بالحافلة يظهرون انخفاضًا في الحماس للتعلم وانخفاض الدرجات. ومع نتيجة دراسة لو وتويتن (Lu & Tweeken) التي أشارت إلى وجود علاقة سلبية واضحة بين وقت النقل وإنجاز الطلبة. ومع اتفاقها مع نتائج دراسات سبنس (Spence, 2000) ولجرين وآخرون (Legrain et al. 2015) وبحث هانوفر (Hanover Research 2013) إلى أن الرحلات الطويلة في الحافلات المدرسية تؤثر سلبًا على أداء الطلاب في المدرسة، كما قد تؤدي مشكلات مثل الانتظار الطويل في محطة الحافلات أو محطات التجمع إلى تأثير نفسي سلبي عليهم بسبب الحافلات غير المناسبة، فقد لا يحصل الأطفال على وقت نوم كافٍ، مما يضر بصحتهم بشدة ويقلل من أدائهم. بينما اختلفت نتيجة الدراسة الحالية مع نتيجة دراسة هندرسون (Henderson, 2009) التي ترى بأن الحافلات المدرسية هي بيئة آمنة للطلبة ولا تفرض أي تأثير جوهري على درجاتهم، ونتيجة دراسة

زولوٲ (1976, Zoloth) بعدم وجود أي علاقة ذات دلالة إحصائية بين مقدار الوقت الذي يقضيه الطالب في ركوب الحافلة يوميا ودرجاته في اختبار الإنجاز. وللإجابة على السؤال الرابع حول "ما مدى تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الحالة النفسية للطلبة؟" تم استخراج التكرارات والنسب المئوية لمدى تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الحالة النفسية للطلبة، والجدول (4) يوضح ذلك.

جدول (4): التكرارات (ت) والنسب المئوية (%) لمدى تأثير النقل بالحافلة المدرسية على الحالة النفسية للطلبة.

م	الفقرة	الاستجابة	التكرارات	النسب المئوية
1	ما هو شعورك خلال اليوم التالي لرحلة الحافلة	نشيط	12	42.9%
		طبيعي	11	39.3%
		متعب	2	7.1%
		مرهق	3	10.7%
2	ما الذي تفعله عادة أثناء رحلة الحافلة	أحدث مع زملائي	19	67.9%
		العب	3	10.7%
		أنام	2	7.1%
		لا شيء	4	14.3%
	ما مدى شعورك بالأمان أثناء الرحلة من وإلى المدرسة	آمن جدا	13	46.4%
		آمن إلى حد ما	10	35.7%
		غير آمن إلى حد ما	2	7.1%
		غير آمن للغاية	3	10.7%
	هل وقعت مشكلة بينك وبين أحد الطلبة في الباص	على الإطلاق	11	39.3%
		قليلا	6	21.4%
		في بعض الأحيان	10	35.7%
		كثيرا	1	3.6%
	هل يتصرف الطلبة بشكل غير لائق في الحافلة	على الإطلاق	6	21.4%
		قليلا	2	7.1%

42.9%	12	في بعض الأحيان	
28.6%	8	كثيرا	
14.3%	4	على الإطلاق	هل يتحدث الطلبة بعدم احترام مع بعضهم البعض أو مع سائقي الحافلات
25.0%	7	قليلا	
42.9%	12	في بعض الأحيان	
17.9%	5	كثيرا	هل يقوم الطلبة بلكم أو ركل أو دفع الطلبة الآخرين أو سائقي الحافلات
32.1%	9	على الإطلاق	
10.7%	3	قليلا	
42.9%	12	في بعض الأحيان	هل يقوم الطلبة بالاعتداء اللفظي أو مضايقة الطلبة الآخرين أو سائقي الحافلات
14.3%	4	كثيرا	
28.6%	8	على الإطلاق	
32.1%	9	قليلا	هل قام أي شخص بالتنمر عليك في الحافلة
32.1%	9	في بعض الأحيان	
7.1%	2	كثيرا	
42.9%	12	على الإطلاق	هل تنمر على الآخرين في الحافلة
39.3%	11	قليلا	
14.3%	4	في بعض الأحيان	
3.6%	1	كثيرا	هل شعرت بالقلق أثناء رحلة الحافلة المدرسية
92.9%	26	على الإطلاق	
3.6%	1	في بعض الأحيان	
3.6%	1	كثيرا	هل شعرت بالخوف أو
57.1%	16	على الإطلاق	
25.0%	7	قليلا	
10.7%	3	في بعض الأحيان	في الأسبوع الماضي، هل شعرت بالقلق أثناء رحلة الحافلة المدرسية
7.1%	2	كثيرا	
60.7%	17	على الإطلاق	في الأسبوع الماضي، هل شعرت بالخوف أو

التوتر أثناء رحلة الحافلة المدرسية	قليلًا	7	25.0%
	في بعض الأحيان	2	7.1%
	كثيرًا	2	7.1%
هل تشعر بالغضب أثناء رحلة الحافلة المدرسية	على الإطلاق	24	85.7%
	في بعض الأحيان	2	7.1%
	كثيرًا	2	7.1%
في الأسبوع الماضي، هل شعرت بالسعادة أثناء رحلة الحافلة المدرسية	على الإطلاق	2	7.1%
	قليلًا	3	10.7%
	في بعض الأحيان	7	25.0%
في الأسبوع الماضي، كم مرة تشاجرت فيها مع أصدقائك	كثيرًا	16	57.1%
	على الإطلاق	21	75.0%
	قليلًا	2	7.1%
في الحافلة، هل يعاملك الطلبة الآخرون بشكل جيد	في بعض الأحيان	5	17.9%
	على الإطلاق	1	3.6%
	قليلًا	4	14.3%
في الحافلة، هل يعاملك سائق الحافلة معاملة حسنة	في بعض الأحيان	9	32.1%
	كثيرًا	14	50.0%
	في بعض الأحيان	6	21.4%
	كثيرًا	22	78.6%

يتضح من الجدول السابق أن (42.9%) من أفراد العينة يشعرون بالنشاط خلال اليوم التالي لرحلة الحافلة، وأن (67.9%) منهم يتحدثون مع زملائهم أثناء رحلة الحافلة، وأنه يشعر بكثير من الأمان أثناء الرحلة من وإلى المدرسة بنسبة (46.4%)، وأشار (39.3%) من أفراد العينة بعدم وقوع مشكلة بين الطالب وأحد الطلبة في الباص، وفي بعض الأحيان يتصرف الطلبة بشكل غير لائق في الحافلة وذلك عند (42.9%) و وفي بعض الأحيان يتحدث الطلبة بعدم احترام مع بعضهم البعض أو مع سائقي الحافلات بنسبة (42.9%) وفي بعض الأحيان يقوم الطلبة بلكم أو ركل أو دفع الطلبة الآخرين أو سائقي الحافلات بنسبة (42.9%).

وان (32.1%) من أفراد العينة يرون بأن الطلبة يقومون بالاعتداء اللفظي أو مضايقة الطلبة الآخرين أو سائقي الحافلات أحيانا وبشكل قليل، وأشار (42.9%) من أفراد العينة بعدم قيام أي شخص بالتنمر عليهم في الحافلة، وأشار (92.9%) من أفراد العينة بعدم قيامهم بالتنمر على الآخرين في الحافلة، وانهم لم يشعروا بالقلق أثناء رحلة الحافلة المدرسية في الأسبوع الماضي وذلك عند (57.1%) ولم يشعروا بالخوف أو التوتر أثناء رحلة الحافلة المدرسية في الأسبوع الماضي بنسبة (60.7%) إلا أن بعضهم شعروا بذلك؛ وعند سؤالهم عن سبب ذلك، أشاروا بأن اكتظاظ الحافلة المدرسية بالطلبة هو السبب الذي دعاهم إلى الخوف والتوتر. وان أفراد العينة لم يشعروا بالغضب أثناء رحلة الحافلة المدرسية وذلك عند (85.7%) إلا أن بعضهم شعروا بذلك؛ ويعزون ذلك إلى عدم توفر المكيفات أو عدم صلاحيتها، وبالتالي شعورهم بالحرارة. وان كثيرا منهم شعروا بالسعادة أثناء رحلة الحافلة المدرسية في الأسبوع الماضي وذلك بنسبة (57.1%) ويعزون ذلك إلى انهم سينالون التكريم في طابور المدرسة في ذلك الأسبوع، وان لديهم أصدقاء كثيرين في الحافلة المدرسية ويلعبون مع بعض، أو لان الحافلة المدرسية في ذلك الأسبوع تتسم بالهدوء وقلة المشاجرات. وانهم لم يتشاجروا مع أصدقائهم في الأسبوع الماضي بنسبة (75%) إلا أن بعضهم تشجروا؛ ويعزون ذلك إلى تحدث الطلبة الآخرين بألفاظ غير لائقة. وان (50%) من أفراد العينة يرون بأنه يتم التعامل فيما بينهم داخل الحافلة بشكل جيد، وان (78.6%) من أفراد العينة يرون بأن سائق الحافلة يعامل الطلبة معاملة حسنة.

وقد اتفقت نتيجة الدراسة الحالية مع نتيجة دراسة راماج وهولي (Ramage and Howley, 2005) في أن النقل يمكن أن يصبح مصدرا لضغوطات كبيرة للأطفال؛ ذلك أن الطلبة من مختلف الأعمار يستخدمون الحافلات المدرسية، مما يجعل الطلبة الأصغر سنا عرضة للتأثير السلبي الذي يفرضه الطلبة الأكبر سنا، وقد تكون الألفاظ النابية أحد العوامل التي تساعد على زيادة تلك الضغوطات.

التوصيات والمقترحات:

1. ضرورة التقليل من وقت الانتظار في نقاط تجمع الطلبة.
2. ضرورة توفير سقائف (مظلات) في نقاط تجمع الطلبة لتقيهم من حرارة الشمس الحارقة.
3. ضرورة توفير تلفاز في جميع الحافلات المدرسية يسهم في توعية الطلبة وثقيفهم أثناء رحلتهم من البيت إلى المدرسة وبالعكس.

4. ضرورة توفير حافلات مدرسية للتخلص من ظاهرة اكتظاظ الطلبة بداخلها ونقل الطلبة لمرة واحدة فقط منعا للتأخير.
 5. ضرورة توفير مشرفين/مرشدين مرافقين داخل الحافلة لضبط النظام فيها.
 6. ضرورة إصلاح وتجويد مقاعد الحافلات المدرسية.
 7. ضرورة تركيب وتنشيط كاميرات لمراقبة تصرفات الطلبة داخل الحافلات المدرسية.
 8. إجراء دراسة وصفية حول انطباعات طلبة التعليم ما بعد الأساسي عند استخدامهم لوسائل النقل المدرسي.
 9. إجراء دراسة وصفية حول انطباعات أولياء أمور طلبة التعليم ما بعد الأساسي عند استخدامهم لوسائل النقل المدرسي.
- المراجع العربية والأجنبية:**

1. جريدة الرؤية. (2023). وكيل التعليم: 80 مليون ريال تكلفة الحافلات المدرسية.. وقانون جديد للنقل المدرسي قريباً. رابط الموقع: <https://alroya.om/post/319481/>
2. ديرانية، عبير نعيم. (2022). دور وسائل الإعلام العربية كمؤسسات تربوية في إظهار صورة الإسلام الذهنية لدى الشباب في الأردن. مجلة البلقاء للبحوث والدراسات، 25(1).
3. عبد العال، جمال. (2004). تحليل الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والمكانية لعملية النقل المدرسي في مدينة جدة، مجلة جامعة الملك عبد العزيز: علوم تصميم البيئة، 2.
4. العلوان، أمير. (2013). تأثير مدى توافر عوامل الأمن والسلامة الرئيسية في وسائل النقل المدرسي على استخدامها داخل مدينة الرياض كمثال للمدن الكبرى في المملكة العربية السعودية، مجلة جامعة الملك عبد العزيز: علوم تصميم البيئة، 7.
5. أبو عميرة، حسان زيدان. (2018). النقل المدرسي في الأردن بين الواقع والمأمول. المجلة الإلكترونية الشاملة متعددة التخصصات، (5).
6. أبو غزالة، محمد. (2018). النقل المدرسي مطلب مجتمعي وضرورة وطنية. الأردن.
7. المحرج، عبد الكريم عبدالعزيز. (2019). واقع إدارة خدمات النقل المدرسي في إدارات التعليم بالمملكة العربية السعودية. مجلة كلية التربية بالمنصورة، 107(1).
8. Bakrad S. Balabanian. (2020). **Transportation and Its Effect on Student Performance**. Unpublished Masters. Lund University.
9. Baxter, Pete. (2010). NATIONAL SCHOOL TRANSPORTATION SPECIFICATIONS and PROCEDURES. THE FIFTEENTH NATIONAL CONGRESS ON SCHOOL TRANSPORTATION. University of Central Missouri.

10. Beck. L & Nguyen. D. (2017). **School transportation mode, by distance between home and school**, United States, Consumer Styles. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles>.
11. Gasparovich, Slaven & Jakovčić, Martina. (2014). **IMPACT OF TRANSPORT DISADVANTAGE ON EDUCATION OF HIGH SCHOOL POPULATION OF THE CITY OF ZAGREB**. International Conference on Traffic and Transport Engineering, 19(1).
12. Hanover Research. (2013). **Impact of school starting time on student learning**. Retrieved from https://www.dmschools.org/wpcontent/uploads/2017/02/Impact_of_School_Start_Time.pdf.
13. Henderson, B.B. (2009). The school bus: A neglected children's environment. **Journal of Rural Community Psychology 12: 1-11**.
14. Hillman C. H., Pontifex, M. B., Raine, L. B., Castelli, D. M., Hall, E. E., and A.F. Kramer. (2009). The effect of acute treadmill walking on cognitive control and academic achievement in preadolescent children. **Neuroscience 159: 1044–1054**.
15. Khan, M.N., Barua, S., and A. Das. (2015). A study on students' travel behavior in perspectives of school bus service. **International Journal of Advanced Engineering and Nano Technology 2: 5-10**.
16. Legrain, A., Eluru, N., and A.M. El-Geneidy. (2015). Am stressed, must travel: The relationship between mode choice and commuting stress. Transportation Research Part F: **Traffic Psychology and Behavior 34: 141-151**.
17. Lu, Y.I., and L.U. Tweeten. (1973). The impact of busing on student achievement. **Growth and Change 4: 44-46**.
18. Martinez-Gomez, D., Ruiz, J., Gomez-Martinez, S., Chillon, P., Lopez, J.P.R., Diaz, L.E., Gualda, R.C., Veiga, O.L., and A. Marcos. (2011). Active commuting to school and cognitive performance in adolescents: **The AVENA study. JAMA Pediatrics 165: 300-305**.
19. MUGORO, JOHANES. (2014). **TRANSPORT PROBLEMS FOR STUDENTS AND THEIR EFFECTS ON ATTENDANCE IN COMMUNITY SECONDARY SCHOOLS IN DAR ES SALAAM CITY**. Unpublished Masters. THE OPEN UNIVERSITY OF TANZANIA
20. Pitso, T & Oladele, A (2017) **Evaluation of Urban Transportation Quality of Service of School Buses for Sustainable Development of Gaborone City**, Botswana International Conference on Sustainable Infrastructure.
21. Qianying, Wu. (2014). **ASSOCIATIONS BETWEEN TRAVEL BEHAVIOR AND THE ACADEMIC PERFORMANCE OF UNIVERSITY STUDENTS**. Unpublished Masters. Clemson University
22. Ramage, R., and A. Howley. (2005). Parents' perceptions of rural school bus ride. **The Rural Educator 27: 15-20**.
23. Sakellariou, A, Kotoula, K M, Morfoulaki, M & Mintsis, G (2017) Identification of Quality Indexes in School Bus Transportation System" **Transportation Research Procedia,24**.

24. Spence, B. (2000). **Long school bus rides: Stealing the joy of childhood**. Charleston: Covenant House.
25. Trudeau, F. and R. Shephard. (2008). Physical education, school physical activity, school sports and academic performance. **International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity** 5: 10-23.
26. Zars, B. (1998). **Long rides, tough hides: Enduring long school bus rides**, Report ED432419, Randolph, the United States of America, 8 pp.
27. Zeynep Temiz1 & Simge Yilmaz. (2018). attention! school bus. **European Journal of Education Studies**, 4(2).
28. Zoloth, B. (1976). The impact of busing on student achievement: Reanalysis. **Growth and Change** 7: 43-47.