



DIFI 

معهد الدوحة الدولي للأسرة
Doha International Family Institute
البحوث لدعم السياسات الأسرية
Research to advance family policies

عضو في مؤسسة قطر
Member of Qatar Foundation

اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة: التحديات وتبعات السياسات



اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة: التحديات وتبعات السياسات



الطبعة الأولى باللغة الإنجليزية 2018
الطبعة الثانية باللغة الإنجليزية 2021

دار جامعة حمد بن خليفة للنشر
صندوق بريد ٥٨٢٥
الدوحة، دولة قطر

www.hbkupress.com

حقوق النشر © معهد الدوحة الدولي للأسرة، 2023

يتمتع هذا العمل برخصة مشاع إبداعي دولية تتيح الاستغلال غير التجاري من دون اشتقاق (CC BY-NC-ND 4.0).

يمكنكم زيارة الموقع الرسمي للناشر للحصول على آخر نسخة: www.difi.org.qa

الترقيم الدولي الموحد: 9789927164224

معرف الوثيقة الرقمي: https://doi.org/10.5339/difi_9789927164224

للاقتباس:

معهد الدوحة الدولي للأسرة. «اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة: التحديات وتبعات السياسات». الدوحة، قطر، 2023.



المساهمون

أعد هذا التقرير: د. عبد الكريم الأمير (مستشار)، عائشة السلطان (باحثة في معهد الدوحة الدولي للأسرة)، فاطمة المطوع (أخصائي البحوث والمنح في معهد الدوحة الدولي للأسرة)، هبة الفرا (مسؤول سياسات الأسرة في معهد الدوحة الدولي للأسرة)، د. عزة عبد المنعم (خبير بحوث الأسرة في معهد الدوحة الدولي للأسرة) ساهمت في التخطيط وتصميم أدوات البحث وجمع البيانات، شيخة النعيمي (منسق قسم بحوث الأسرة) ساهمت في نسخ وكتابة المقابلات، محمد محجوب (باحث أول سابق في معهد الدوحة الدولي للأسرة) ساهم في جمع البيانات، أحمد عارف (مدير التخطيط والمحتوى في معهد الدوحة الدولي للأسرة).

ساهم في جمع البيانات من فريق مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان»: مريم الدوسري (أخصائي تنفيذ ومتابعة)، د. عبد الكريم الأمير (أخصائي تقييم ومتابعة سابقًا)، أ. فاطمة النعمة (مستشار)، د. زينب المحمود (أخصائي إعداد وتصميم).

راجع هذا التقرير: د. شريفة العمادي (المدير التنفيذي في معهد الدوحة الدولي للأسرة)، أحمد عارف (مدير التخطيط والمحتوى في معهد الدوحة الدولي للأسرة)، د. عزة عبد المنعم (خبير بحوث الأسرة في معهد الدوحة الدولي للأسرة)، وكذلك ساهم فريق مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان» في مراجعة التقرير.

المحتويات

٣	المساهمون
٧	معهد الدوحة الدولي للأسرة
٧	شكر وتقدير
٩	تقديم
١١	ملخص تنفيذي
١٣	الفصل الأول: مقدمة
١٥	١.١ أهداف الدراسة
١٥	١.١.١ الأهداف الرئيسية
١٥	٢.١.١ الأهداف الفرعية
١٥	٢.١ الإطار المنهجي
١٦	٣.١ قيود الدراسة
١٨	الفصل الثاني: الإطار المفاهيمي والنظري، ومراجعة الأدبيات
١٨	١.٢ المفاهيم
١٨	١.١.٢ التنقل (Commuting)
١٩	٢.١.٢ الوقت ذو الجودة (Quality Time)
٢٠	٢.٢ النظريات
٢٠	١.٢.٢ نظرية الأنظمة البيئية (Ecological Systems Theory)
٢١	٢.٢.٢ نظرية أنظمة الأسرة (Family Systems Theory)
٢٢	٣.٢.٢ نظرية التعلق (Attachment Theory)
٢٣	٤.٢.٢ نظرية التوازن بين العمل والأسرة (Work Family Balance Theory)
٢٤	٥.٢.٢ نظرية جغرافيا الوقت (Time-geography Theory)

٢٥	٣.٢ مراجعة الأدبيات حول التنقل
٢٧	١.٣.٢ وسائل التنقل
٢٨	٢.٣.٢ التنقل وخصائص الأسرة
٢٨	١.٢.٣.٢ النوع الاجتماعي للوالدين
٣٠	٢.٢.٣.٢ الخصائص الديموغرافية
٣٥	٣.٢.٣.٢ البيئة العمرانية المحلية والمسافة إلى المدرسة
٣٦	٣.٣.٢ الوقت ذو الجودة
٣٩	٤.٣.٢ حماية الأبناء

٤١ الفصل الثالث: التحليل

٤١	١.٣ التحليل الديموغرافي للعينة
٤٩	٢.٣ التحليل
٤٩	١.٢.٣ المحور الأول: أنماط الاصطحاب - الكيفية والأهمية
٥١	٢.٢.٣ المحور الثاني: الدعم المقدم إلى الوالدين في عملية اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة
٥٢	٣.٢.٣ المحور الثالث: الإجراءات المتبعة من قبل الوالدين اللذين يصطحبان أبناءهما أحياناً أو لا يصطحبانهم إطلاقاً
٥٤	٤.٢.٣ المحور الرابع: الأمن والسلامة الجسدية والنفسية
٥٤	١.٤.٢.٣ التعامل مع الأشخاص المساندين
٥٥	٢.٤.٢.٣ الأمن والسلامة الجسدية والنفسية
٥٨	٥.٢.٣ المحور الخامس: تحديات السياسات والإجراءات التي تحول دون اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة
٥٩	١.٥.٢.٣ تعارض أوقات عمل الوالدين مع أوقات المدرسة
٦٠	٢.٥.٢.٣ بُعد المدرسة عن محل الإقامة
٦٠	٣.٥.٢.٣ السياسات المتبعة في العمل
٦١	٤.٥.٢.٣ الحلول المقترحة من قبل المبحوثين
٦٢	٦.٢.٣ المحور السادس: جودة الوقت
٦٦	٧.٢.٣ المحور السابع: حملة «وصل عيالك»

٦٨ الفصل الرابع: المناقشة

٦٨	١.٤ أنماط الاصطحاب
٦٩	١.١.٤ الأشخاص المساندون في عملية الاصطحاب

٦٩	٢.١.٤ أثر النظام البيئي على أنماط الاصطحاب
٧٠	٣.١.٤ أثر العوامل الجغرافية على أنماط الاصطحاب
٧١	٤.١.٤ أثر مستوى الدخل على أنماط الاصطحاب
٧١	٢.٤ حماية الطفل: الأمن والسلامة في أثناء الاصطحاب
٧١	١.٢.٤ العنف والتحرش
٧٣	٢.٢.٤ الإجراءات الوقائية المتبعة من قبل الوالدين
٧٤	٣.٤ أثر الاصطحاب على الأبناء
٧٤	١.٣.٤ العلاقات الأسرية
٧٤	٢.٣.٤ الوقت ذو الجودة
٧٥	٤.٤ تحديات وعوائق الاصطحاب: أثر العمل وسياساته على أنماط الاصطحاب
٧٥	١.٤.٤ أوقات العمل (جغرافيا الوقت والمكان)
٧٦	٢.٤.٤ سياسات العمل
٧٧	٥.٤ أثر حملة «وصل عيالك» على واقع الاصطحاب

٧٨ الفصل الخامس: أفضل الممارسات

٧٩	١.٥ ترتيبات العمل المرنة
٨٠	٢.٥ تنسيق أوقات بدء العمل وانتهائه مع أوقات الدوام المدرسي
٨١	٣.٥ رعاية الأطفال في مكان العمل
٨٣	٤.٥ تأمين حلول مبتكرة لمعالجة الازدحام وتنظيم حركة المرور
٨٤	٥.٥ حملات التوعية

٨٦ الفصل السادس: خاتمة وتوصيات السياسات

٨٦	١.٦ خاتمة
٨٦	٢.٦ توصيات السياسات

٨٩ المراجع

معهد الدوحة الدولي للأسرة

معهد عالمي معنيٌّ بإثراء القاعدة المعرفية حول الأسرة العربية، ومناصرة قضايا الأسرة عن طريق تعزيز ودعم السياسات الأسرية القائمة على الأدلة على الأصعدة الوطنية والإقليمية والدولية.

يُعدُّ المعهد عضوًا في مؤسسة قطر للتربية والعلوم وتنمية المجتمع، ويسهم بدور حيوي في جهود مؤسسة قطر الرامية إلى بناء مجتمعات تنعم بالصحة، وتتمتع بأرقى مستويات التعليم، وقوامها الأسر المتماسكة والمتلاحمة في دولة قطر والمنطقة بأسرها.

يتمتع المعهد بصفة استشارية خاصة مع المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة.

لمعرفة المزيد عن معهد الدوحة الدولي للأسرة، يُرجى زيارة: www.difi.org.qa

لمعرفة المزيد عن مؤسسة قطر، يُرجى زيارة: www.qf.org.qa

شكر وتقدير

يتقدم معهد الدوحة الدولي للأسرة بالشكر والتقدير إلى مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان»، على مبادرة «وصل عيالك» التي كان لها دور أساسي في تحفيز الآباء والأمهات على أداء هذا الدور. كما نتقدم بالشكر إلى السيد عبد العزيز آل إسحاق (المدير التنفيذي لمركز «أمان»)، والسيد منصور السعدي (المدير التنفيذي السابق للمركز)، على جهودهما في تسهيل مهام الباحثين، والجهود الدؤوبة لفريق عمل المركز في إنجاز التقرير. ونخص بالشكر أيضًا المبحوثين الذين قبلوا المساهمة في المقابلات وأثرت خبراتهم نتائج الدراسة.

تقديم

ألقت متغيرات الحياة، من التزامات ونمط متسارع، بظلالها على واقع الأسرة المعاصرة، وفرضت عليه تحديات جديدة في سبيل تحقيق التماسك الأسري، وعلى رأس هذه التحديات أن الوالدين يجدان نفسيهما أمام معايير للتربية الوالدية تتطلب انخراطهما في حياة الأبناء وتربيتهم. لكن واقع عمل الوالدين، وسياسات العمل غير المرنة، يجعلان أوقات حضور الوالدين محكومة بجدول العمل والتزاماته، مما لا يسمح بتوفير وقت ذي جودة للأبناء، ومتابعتهم فيما يمارسونه في حياتهم، فيلجأ الوالدان إلى طلب المساعدة من أفراد مساندين (أقرباء، أو عمالة منزلية، أو رؤساء عمل)، أو تقديم بعض التضحيات، مثل عدم الالتزام بمواعيد العمل وتحمل تبعات ذلك على وظائفهما ورواتبهما، أو حتى التخلي عن الوظيفة من أجل الالتفات تمامًا إلى احتياجات الأسرة.

مثل هذه الضغوط على الوالدين قد لا تسمح لهما بأن يكونا النسخة الأفضل من نفسيهما بوصفهما والدين، لعدم قدرتهما على الحضور بصورة كبيرة، ولاستنزافهما في مهام العمل، مما يجعلهما يقصران في حقوق الأبناء، وقد لا يستطيعان توفير الحماية لهم بأشكالها المتعددة كما يجب، ولهذا تبعات على صحتهم النفسية وصحة أبنائهما. من هنا وجب على المؤسسات المعنية وجهات العمل توفير بيئة عمل مرنة تساعد الوالدين على تحقيق التوازن بين جميع التزاماتهما، مما يسمح لهما بإعطاء كل ذي حق حقه.

من هذا المنطلق، تهدف هذه الدراسة إلى استكشاف واقع اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة، وأنماط هذا الاصطحاب، وأهم التحديات التي تعوق عملية الاصطحاب، والعوامل التي تساعد عليها، إضافة إلى ماهية الوقت الذي يُقضى في أثناء هذه العملية والعائد النفسي والصحي منه.

توصي الدراسة بشكل أساسي بمواءمة سياسات العمل مع أفضل الممارسات العالمية التي تُحقق التوازن بين العمل والأسرة، والتي من شأنها أن تساعد الوالدين على أداء دور نشط في عملية اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة، وشؤون حياتهم كافة، إضافة إلى نشر الوعي حول هذا الموضوع من خلال الحملات المجتمعية التوعوية القائمة على دراسات علمية توصل جميع الظواهر المرتبطة بالاصطحاب.

الدكتورة شريفة العمادي

المدير التنفيذي

ملخص تنفيذي

قد يبدو اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة عملية روتينية يؤديها الوالدان أو أفراد مساندون، لكنها عملية تدرج تحتها تفاعلات عاطفية ونفسية بين الوالدين وأبنائهما، لأنه يمكن استثمار وقت اصطحاب الأبناء ليصبح وقتاً ذا جودة تتواصل فيه الأسرة وتتوطد فيه علاقة أفرادها بعضهم ببعض، فضلاً عن أنه يمكن من خلاله توفير الحماية للأبناء وتعزيز شعورهم بالأمن والطمأنينة.

من هذا المنطلق، أطلق مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان» حملة «وصل عيالك» التي تسعى إلى تشجيع الوالدين على اصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة. وتعمل هذه الدراسة على توفير أدلة علمية بشأن ما يتعلق بهذه الظاهرة وأهميتها وتحدياتها وتبعاتها.

تهدف هذه الدراسة بشكل رئيسي إلى تعيين اتجاهات وتصورات الوالدين حول اصطحاب أبنائهما، مع تسليط الضوء على أهمية الفترة الزمنية من وإلى المدرسة، واستكشاف التحديات التي تواجه الوالدين اللذين يصطحبان أبناءهما من وإلى المدرسة وعلى رأسها العمل وسياساته، إضافةً إلى تسليط الضوء على وجهة نظر الوالدين في حملة «وصل عيالك» التي أطلقها مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان»، ومن ثمّ تقديم توصيات حول السياسات والتدخلات المقترحة لتسهيل اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة. وثمة أهداف فرعية للدراسة تضمنت الاطلاع على طرق استثمار الوالدين لوقت الاضطحاب، واستكشاف إجراءات السلامة المتبعة خلال هذا الوقت مع غير الوالدين، واستعراض أفضل الممارسات المحلية والإقليمية فيما يتعلق بسياسات العمل المرنة.

اتبعت الدراسة المنهج النوعي الذي يركز على مقابلات مُعمّقة مع المبحوثين عن طريق الهاتف، وحُدّد المشاركون باتباع أسلوب كرة الثلج، إضافةً إلى قاعدة بيانات مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان». وقد شملت عينة البحث ١٤٠ مبحوثاً ومبحوثة، من بينهم ٧١ مبحوثاً قطرياً (٥٥ أنثى، و١٦ ذكراً)، و٦٨ مبحوثاً غير قطري من جنسيات عربية متعددة (٣٨ أنثى، و٣٠ ذكراً)، وأنثى واحدة غير محددة الجنسية ممن يعيشون في دولة قطر. وحُلّلت البيانات باستخدام التحليل النوعي واستناداً إلى أداة المقابلة، وقُسمت النتائج وحُلّلت بناءً على موضوعات فرعية في ظل النظريات والأدبيات التي جرى التطرق إليها.

أوضحت النتائج أن أغلب المبحوثين مؤمنون بأهمية عملية الاضطحاب، وأهمية أدائها شخصياً، وأغلبهم مساهمون فيها بشكل كلي أو جزئي، لكن العوامل الخارجية، مثل عمل الوالدين وعدم توفر سياسات عمل مرنة في معظم أماكن العمل، لا تزال العائق الأكبر، حيث اتضح من خلال تحليل العوامل الديموغرافية، مثل الجنسية ومستوى الدخل، والعوامل البيئية والجغرافية، أنها جميعاً لا تؤثر بشكل كبير على واقع الاضطحاب في قطر. وتتمثل أهمية الاضطحاب في كونه يسمح بتحقيق الأمان والاطمئنان على الأبناء، ويسمح بالحوار معهم وتعزيز الثقة لديهم، ويقوي الترابط الأسري بينهم وبين الوالدين، ويعزز استثمار الوقت بشكل جيد معهم، فضلاً عن التواصل مع المدرسة بصورة يومية.

يعتمد أغلب المبحوثين من فئتي مَنْ يصطحبون أبناءهم أحياناً، وَمَنْ لا يصطحبونهم إطلاقاً، في المساعدة في عملية الاضطحاب على أحد أفراد العائلة كشريك الحياة أو الجدة، أو المربيات والسائقين، أو أصدقاء العائلة، لكن البعض يتبعون عدداً من الإجراءات لضمان سلامة الأبناء، وتشمل:

إجراءات توجيهية وأخرى تطبيقية، تعتمد الأولى على تقديم التوجيهات والنصائح إلى الأشخاص المساندين في عملية الاصطحاب، وإلى الأبناء والمتابعة معهم. وبالنسبة إلى التوجيهات الموجهة إلى الأبناء وسلوكهم، فتركز حول: عدم التحدث مع السائق والغرباء، والالتزام بالجلوس هادئين داخل السيارة، ووضع حزام الأمان. ومن بين الإجراءات أن هناك عددًا كبيرًا من الأهالي لا توجد لديهم خطة لمتابعة الأبناء عند وجودهم داخل السيارة، لكن يجري الاطمئنان عليهم من خلال استخدام الهاتف الجوال. أما الإجراءات التطبيقية، فتتعلق بإجراءات السلامة المتعارف عليها، مثل: وضع حزام الأمان، ووضع الطفل في مقعد السيارة المخصص للأطفال، واستخدام التقنيات الحديثة مثل كاميرا المراقبة التي تسمح بمراقبة رحلة التنقل وكل ما يجري داخل السيارة.

وجد من خلال استجابات عينة المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم أن أقل من نصف العينة أكدوا وجود سياسات عمل مرنة تساعدهم على اصطحاب الأبناء من وإلى المدارس. ولا شك أن عدم وجود سياسات عمل مرنة، والصرامة في أهمية الالتزام بمواعيد العمل الثابتة، قد يتسببان في اضطراب الأهل إلى اتخاذ قرارات مثل السماح للأبناء بالغياب وتركهم في المنزل، أو الاعتماد على أفراد مساندين في الاصطحاب بدلًا من الوالدين. كما أن بعض أفراد العينة يتمتعون بامتياز يسمح لهم باصطحاب الأبناء، وينفي حاجتهم إلى سياسات عمل مرنة، إما لأنهم أصحاب أعمال خاصة، وإما لأنهم غير عاملين. أما بالنسبة إلى بقية أفراد العينة من الذين يصطحبون أبناءهم في بعض الأحيان أو لا يصطحبونهم إطلاقًا، فاتفقت أغلب إجاباتهم على عدم وجود سياسات عمل مرنة.

تلخصت التوصيات في التأكيد على أهمية توفير سياسات عمل مرنة في أماكن عمل الوالدين في جميع القطاعات، بما في ذلك ساعات العمل المرنة، وفرص التوقف لفترة ممتدة خلال يوم العمل لإنجاز بعض المهام الشخصية، والقدرة على العمل من المنزل لتلبية المسؤوليات العائلية، وتوفير أماكن لرعاية الأطفال دون سن المدرسة في أماكن العمل أو بالقرب منها، وكذلك إقامة حملات إعلامية تستهدف الوالدين وتبين أهمية اصطحاب الأبناء إلى المدارس والأماكن الأخرى، والتركيز بشكل خاص على أهمية جودة الوقت واستثماره على نحو جيد في أثناء عملية الاصطحاب، وأخيرًا إجراء مزيد من الدراسات حول الموضوعات والقضايا المتعلقة باصطحاب الأبناء إلى المدارس.

الفصل الأول: مقدمة

أسهم نمط الحياة المعاصرة ومتطلباته المتغيرة في التأثير على منظومة الأسرة من نواحٍ عدة. ونرى أن الوالدين يسعيان بشكلٍ حثيثٍ لإيجاد توازنٍ بين مسؤولياتهما والتزاماتهما تجاه العمل وتجاه أسرتهما، وفي كثيرٍ من الأحيان يصعب عليهما ذلك. لذا نجد أن كثيرًا من المؤسسات حول العالم قد اتجهت إلى تطبيق وتضمين سياسات عمل مرنة في جداول وأماكن العمل، ومن المتوقع أن يزيد الاتصال بين الوالدين والأبناء نتيجة ذلك (Rubin, 2015). وتشير الدراسات إلى أن الوالدين يدركان أهمية قضاء وقت ذي جودة مع أطفالهما، لكن زيادة ساعات العمل وكثرة الالتزامات تقللان الوقت المتاح بنسبة كبيرة، مما يُشعر الوالدين بأنهما ليس لديهما وقت كافٍ لأسرتهما فيشعران بالتقصير تجاهها (StGeorge & Fletcher 2012; Milkie, Mattingly, Nomaguchi, Bianchi, & Robinson, 2004; Pocock, Skinner & Ichii, 2009). وفي دراسة نشرها معهد الدوحة الدولي للأسرة حول «التوازن بين العمل والأسرة: التحديات والتجارب والآثار المترتبة على الأسرة في قطر»، جرت الإشارة إلى صعوبة تحقيق هذا النوع من التوازن. وأشار نصف المبحوثات الإناث في العينة الكمية إلى أنهن يعانين صعوبةً التوازن بين العمل والأسرة، مما يجعلهن أكثر عرضةً للاكتئاب وضعف الصحة البدنية (معهد الدوحة الدولي للأسرة، ٢٠١٨).

ومع عدم تحديد الدراسات بشكل واضح للكيفية التي يمكن بها للوالدين اللذين لا يملكان وقتًا كافيًا، استغلال وقت الطفل المتاح لمساعدته على الوصول إلى الإشباع العاطفي (Daly, 1996 b; Gray, 2006)، ومع محدودية الأوقات المتاحة خلال اليوم، يبدو استغلال بعض الأوقات غير المستثمرة في اليوم أمرًا مهمًا. ومن بين هذه الأوقات، وقت اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة، حيث يمكن للوالدين قضاؤه بجودة عالية، من خلال نوعية الحوارات التي يجري تداولها أو الأنشطة التي يمكن أدائها، إذا لم يكن أحد الوالدين يتولى مهمة قيادة السيارة. إضافةً إلى ذلك، فإن انخراط الوالدين في اصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة يمكن أن يساهم في تقليل فرص تعرضهم للإساءة أو العنف من قبل الأفراد المساندين في عملية الاصطحاب، مثل العمالة المنزلية التي تساعد أو يُعتمد عليها بشكل كلي في الاصطحاب، فضلًا عن تأثير الوقت ذي الجودة الذي يقضيه الوالدان مع أبنائهما في السيارة بشكلٍ إيجابي على نمو الطفل النفسي.

من هذا المنطلق، أطلق مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان»، الخاضع لإشراف المؤسسة القطرية للعمل الاجتماعي، حملة «وصل عيالك»، تزامنًا مع بداية العام الدراسي في نهاية عام ٢٠١٩، والتي كان من المقرر استمرارها لمدة عام، لكن مع ظروف جائحة كورونا توقفت الحملة ثم استأنفت عملها في سبتمبر من عام ٢٠٢١. وتهدف هذه الحملة إلى تشجيع الوالدين على اصطحاب أبنائهما إلى المدرسة، لما له من دور في توطيد العلاقة بينهم من خلال استثمار وقت الاصطحاب في محاورتهم ومناقشتهم، إضافةً إلى غرس وتعزيز القيم الإيجابية لديهم، مع التأكيد على الأثر النفسي، مثل الشعور بالأمان الذي يُحدثه هذا النوع من الاتصال بين الوالدين وأبنائهما (جريدة الشرق، ٢٠٢٠). وهذه الحملة واحدة من المبادرات التوعوية السنوية التي يطلقها وينفذها مركز «أمان» وتهدف بشكلٍ أساسي إلى تعزيز التماسك الأسري. وقدمت هذه الحملة مجموعة من الرسائل والمنشورات والفيديوهات القصيرة المصورة، التي نُشرت من خلال حسابات المركز والمؤسسة عبر

وسائل ومنصات التواصل الاجتماعي، تويتر وإنستغرام وفيسبوك، مع استخدام وسم «وصل عيالك»، إضافةً إلى خدمة الرسائل النصية القصيرة (SMS) (جريدة الشرق، ٢٠٢٠).

استهدفت الحملة الآباء والأمهات، وأرباب العمل أيضًا. ونشر مركز «أمان» تقريرًا عن أهم النتائج التي توصلت إليها الحملة، حيث وصل التفاعل معها في تويتر وحده إلى ما يقرب من ٥,٣ مليون تفاعل، وحصلت أيضًا على تفاعل مشابه في منصات التواصل الاجتماعي الأخرى، مثل إنستغرام وفيسبوك (مركز أمان، ٢٠١٩). وقد صرحت مسؤولة من مركز «أمان» بأنه في بداية عام ٢٠٢٠ كانت هذه الحملة لا تزال قيد التنفيذ، مع الاستمرار في نشر فيديوهات ومنشورات توعوية، لكنها توقفت مع ظروف تفشي فيروس كورونا، ثم استأنفت عملها في شهر سبتمبر من عام ٢٠٢١. ولأن الحملة لا تزال قيد التنفيذ، فلم تُعرض بعدُ مخرجاتها ونتائجها النهائية، إلا أن تعاون معهد الدوحة الدولي للأسرة مع مركز «أمان» من خلال هذه الدراسة البحثية يقدم فهمًا أعمق لواقع اصطحاب الوالدين أبناءهما وجميع السياقات التي تؤثر في هذه العملية وتدعمها أو تعوقها، كما يلقي الضوء على بعض ردود الفعل على حملة «وصل عيالك» ومدى وصولها إلى عينة المبحوثين.

ومن خلال هذه الدراسة التي استندت إلى حملة «وصل عيالك»، أظهرت النتائج أن هناك تباينًا في الآراء حول الحملة، ففي حين اتفق الجميع على أهمية الموضوع، كان هناك بعض الاختلاف حول الطريقة التي جرى بها إيصال رسالة الحملة. فهناك من وجدوا أن حملة «وصل عيالك» كانت مستفزة بعض الشيء، وتسببت لهم في الإحساس بالذنب والضغط النفسي، نظرًا إلى أنهم يرغبون في اصطحاب أبنائهم لكن ظروفهم لا تسمح، خصوصًا مع عدم وجود أوقات عمل مرنة وسياسات تساعد على ذلك. وفي الوقت نفسه ذكر بعض المشاركين أن الحملة جيدة وساعدت على نشر الوعي بأهمية اصطحاب الوالدين أبناءهما، وإيصال فكرة إلى جهات العمل لمساعدة الوالدين على اصطحاب أبنائهما، وإعطائهما مرونة في العمل.

سعت هذه الدراسة الاستطلاعية التي أجراها المعهد والمستندة إلى رسالة حملة «وصل عيالك» - التي من أهم أهدافها: تشجيع الوالدين على اصطحاب أبنائهما إلى المدرسة، والسعي إلى تقليل الاعتماد على العمالة المنزلية في عملية الاصطحاب، والتشجيع على استثمار وقت الاصطحاب في تعزيز الحوارات الثرية مع الأبناء، وحث المسؤولين وأرباب العمل على توفير المرونة في العمل وبعض التسهيلات وفرض السياسات التي تساعد الآباء والأمهات على أداء هذه العملية (مركز أمان، ٢٠١٩) - سعت إلى استكشاف أنماط اصطحاب الأبناء إلى المدرسة، وماهية الوقت الذي يقضى خلال رحلات التنقل هذه، وجملة التحديات التي قد تواجه الوالدين وتعوق اصطحابهما أبنائهما وتحقيق وقت ذي جودة معهم، إضافةً إلى تقييم أثر الحملة من خلال آراء الوالدين من مختلف الجنسيات في دولة قطر. كما أنها سلّطت الضوء على الإجراءات المتبعة من قبل الوالدين خلال هذه الرحلات للتأكد من سلامة الأبناء، خصوصًا إذا كانا غير منخرطين في عملية الاصطحاب. وعملت الدراسة على استعراض الممارسات المحلية والإقليمية التي تركز على سياسات العمل المرنة كوسيلة لمساعدة الموظفين على التوفيق بين مجمل التزاماتهم ومسؤولياتهم. وستمثل هذه الدراسة ونتائجها أهمية كبرى في توفير الأدلة العلمية القائمة على منهجية منضبطة لدعم تطوير السياسات ذات الصلة التي نأمل أن تكون داعمة للوالدين وتُعينهما على أداء الأفضل لأُسرتهم دائمًا.

١.١ أهداف الدراسة

سعت هذه الدراسة إلى استكشاف واقع اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة، وأهم التحديات التي تعوق هذه العملية، والعوامل المساعدة فيها، إضافةً إلى ماهية الوقت الذي يُقضى خلالها والعائد النفسي والصحي منه. وقد انقسمت أهدافها إلى رئيسية وفرعية.

١.١.١ الأهداف الرئيسية

- تعيين اتجاهات وتصورات الوالدين حول اصطحاب أبنائهما، مع تسليط الضوء على أهمية الفترة الزمنية من وإلى المدرسة.
- استكشاف مزايا الوالدين اللذين يصطحبان أبناءهما من وإلى المدرسة.
- التعرف على التحديات التي تواجه الوالدين في عملية الاصطحاب، وعلى رأسها العمل وسياساته.
- تسليط الضوء على وجهة نظر الوالدين في حملة «وصل عيالك» التي أطلقها مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان».
- تقديم توصيات حول السياسات والتدخلات المقترحة لتسهيل اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة.

٢.١.١ الأهداف الفرعية

- الاطلاع على طرق استثمار الوالدين للوقت خلال فترة اصطحاب الأبناء إلى المدرسة.
- استكشاف إجراءات السلامة المتبعة خلال وقت اصطحاب الأبناء إلى المدرسة مع غير الوالدين.
- استعراض أفضل الممارسات المحلية والإقليمية فيما يتعلق بسياسات العمل المرنة.

٢.١ الإطار المنهجي

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج النوعي المرتكز على مقابلات مُعمَّقة مع المبحوثين تسمح لهم بالاستفاضة في الحديث عن كل جانب، وذلك لكونها دراسة استطلاعية تسعى إلى بحث واقع اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة أو عدم اصطحابهم بصورة أعمق، ومعرفة الأسباب التي تساعدهما على أداء هذه العملية أو تعوقهما. وقد حُدِّد المشاركون باتباع أسلوب كرة الثلج، إضافةً إلى الاعتماد على قاعدة بيانات مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان». ونظرًا إلى الظروف المتعلقة بجائحة كورونا فقد تعدَّرت مقابلة المبحوثين وجهًا لوجه مراعاةً للإجراءات الاحترازية، وعلى إثر ذلك أُجريت كل المقابلات عن طريق الهاتف. وتشكَّلت العينة من ١٤٠ مبحوثًا ومبحوثة، من بينهم ٧١ مبحوثًا قطريًا (٥٥ أنثى، و١٦ ذكرًا)، و٦٨ مبحوثًا غير قطري من جنسيات عربية متعددة (٣٨ أنثى، و٣٠ ذكرًا)، وأنثى واحدة غير محددة الجنسية ممن يعيشون في دولة قطر (جدول ١).

وستنطلق إلى جميع خصائص العينة الديموغرافية في الفصل الثالث من هذه الدراسة. وبتقدير بالذكر أن عدد الإناث الكلي الذي يفوق عدد الذكور في هذه العينة، يرجع إلى أنه لم تكن هناك اعتبارات كثيرة بشأن جنس المبحوثين، نظرًا إلى أن إطار أسئلة الدراسة يتعلق بوجهة نظر الأسرة كوحدة، وتقسيم الأدوار فيها أو الممارسات المتبعة من قبلها في هذا السياق. وقد حُلَّت البيانات باستخدام التحليل النوعي واستنادًا إلى أداة المقابلة، وقُسمت النتائج وحُلَّت بناءً على موضوعات فرعية في ظل النظريات والأدبيات التي جرى التطرق إليها. وقُسم المبحوثون إلى ثلاث فئات رئيسية: مَنْ يصطحبون أبناءهم دائمًا، وَمَنْ يصطحبونهم أحيانًا، وَمَنْ لا يصطحبون أبناءهم إطلاقًا.

العينة	تقسيم العينة		
	إناث	ذكور	العدد الكلي
القطريون	٥٥	١٦	٧١
غير القطريين	٢٨	٣٠	٦٨
غير محدد	١	-	١
عدد العينة الإجمالي (قطريون + غير قطريين)	٩٤	٤٦	١٤٠

جدول ١: أفراد عينة البحث تبعًا للجنسية والجنس

٣.١ قيود الدراسة

نظرًا إلى أن هذه الدراسة استندت إلى رسالة وأهداف حملة «وصل عيالك» الخاصة بمركز «أمان» التي ركزت بصورة محددة على اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة، فقد تحدد نطاق الدراسة في معطيات هذه الحملة والأهداف المحددة فيها وتقييم المبحوثين لها. وحاول المعهد التوسع في دراسة هذه الممارسة وأبعادها قدر الإمكان، مع مراعاة أنه عند البدء في إجراء الدراسة لم يكن قد مضى على بدء الحملة سوى ما يقرب من ثمانية أشهر، أربعة منها كانت في بداية جائحة كورونا التي أدت إلى إغلاق المدارس، ومن ثمَّ كان من الصعب قياس أثر الحملة بشكل كبير، خصوصًا أنه رُوِّج لها عن طريق مقاطع فيديو قصيرة توعوية ورسائل عبر منصات التواصل الاجتماعي وخدمة الرسائل النصية القصيرة (SMS)، والتي أوضح كثير من المبحوثين أنهم إما لم يسمعوا بها أو يشاهدوها، وإما سمعوا بها لكنهم لم يبحثوا عن مزيد من المعلومات حولها، إضافةً إلى أن مركز «أمان» لم ينشر النتائج النهائية التي توصلت إليها الحملة بعد، حيث إن الحملة لا تزال قيد التنفيذ لكنها توقفت في الوقت الحالي لحين استئناف التعليم المدمج في المدارس. وقد واجه الخط الزمني للدراسة تحديات أخرى بسبب التغيير الهيكلي الذي مر به مركز «أمان»، والذي أسفر عن استبعاد أحد أعضاء الفريق، مما أدى إلى توقف العمل لفترة وإعادة توزيع أدوار الفريق بحسب المعطيات الجديدة.

وبما أن الدراسة استطلاعية مبنية على بيانات نوعية، فلم تبين النتائج أن هناك حاجة إلى عمل مسح كمي، نظرًا إلى أن النسبة الأكبر من العينة تصطحب أبناءها إلى المدرسة، وقد بينت النتائج أن أغلب حالات الوالدين اللذين يصطحبان أبناءهما فيها الأم غير عاملة، فتتولى هي هذه المهمة، إما وحدها وإما مع السائق، وفي حال كان الوالدان يعملان فإن أرباب العمل يوفرون لهما تسهيلات وأوقات عمل مرنة، خصوصًا وقت الصباح. أما بالنسبة إلى العينة التي لا تصطحب أبناءها إلى

المدرسة، فقد توصلت نتائج الدراسة إلى أن السبب الأساسي الذي يعوق عملية الاصطحاب يكمن في تعارض ساعات العمل مع ساعات الدوام المدرسي وعدم وجود وقت كافٍ لاصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة، نظرًا إلى غياب سياسات العمل المرنة، وخصوصًا في حال وجود أكثر من طفل لدى الأسرة الواحدة. وقد أكد كلُّ من يعتمدون على أفراد مساندين في عملية الاصطحاب دائمًا أو أحيانًا أنهم لم تواجههم أي مشكلات، ولم يتعرض أبناؤهم إلى أي إساءة، بل إن العلاقة قائمة على الاحترام والتعامل الطيب.

تقدّم هذه الدراسة شرحًا عميقًا في الفصول التالية، فيتضمن الفصل الثاني شرحًا للإطار المفاهيمي والنظري المستخدم في الدراسة، وشرحًا للأدبيات، وقد جرى الاعتماد على خمس نظريات أساسية لتوجيه الدراسة، وهي: نظرية الأنظمة البيئية، ونظرية أنظمة الأسرة، ونظرية التعلُّق، ونظرية التوازن بين العمل والأسرة، ونظرية جغرافيا الوقت، وتشابكها مع الأدبيات العامة حول التنقل، وهي: وسائل التنقل وخصائص الأسرة، والوقت ذو الجودة، وحماية الأبناء. ويتناول الفصل الثالث تحليل الخصائص الأساسية للعيينة المشاركة في هذه الدراسة، وربط المخرجات مع المعطيات الديموغرافية للعيينة، والتي أثرت بشكل رئيسي في سبب ونتيجة ظاهرة الاصطحاب. ويتناول الفصل الرابع مناقشة نتائج ومعطيات الدراسة، مع ربطها بالإطار النظري المستخدم، واستنتاج أهم الأسباب التي تعوق أو تسمح باصطحاب الوالدين أبنائهما من وإلى المدرسة. ثم يأتي الفصل الخامس الذي يتناول أفضل الممارسات الخاصة بترتيبات العمل وأوقات البدء ورعاية الأبناء ورفع الوعي، وتنتهي الدراسة بالفصل السادس الذي يقدم بعض التوصيات للوالدين ولجهات وأرباب العمل.

الفصل الثاني: الإطار المفاهيمي والنظري، ومراجعة الأدبيات

يقدم هذا الفصل شرحًا للإطار المفاهيمي والنظري المستخدم في هذه الدراسة، ليمنح فهمًا أعمق للإجابة عن تساؤلات البحث المهمة بتحليل الأسباب التي تدفع الوالدين إلى اصطحاب أبنائهما إلى المدرسة، أو الأسباب التي تمنعهما عن ذلك، إضافةً إلى تحليل تأثير قضاء وقت ذي جودة مع الأبناء عند الاصطحاب اعتمادًا على هذا الإطار المفاهيمي والنظري.

سنناقش مفهومين أساسيين في هذا الفصل، وهما: مفهوم التنقل، ومفهوم الوقت ذي الجودة، وسيُبنى التحليل استنادًا إلى خمس نظريات، وهي: نظرية الأنظمة البيئية، ونظرية أنظمة الأسرة، ونظرية التعلُّق، ونظرية التوازن بين العمل والأسرة، ونظرية جغرافيا الوقت.

١.٢ المفاهيم

١.١.٢ التنقل (Commuting)

عرّف «لسان العرب» مصطلح «التنقل» بأنه تحويل الشيء من مكان إلى مكان آخر، ويعني أيضًا التجول (Sarl). وعرّف «قاموس كامبردج» مصطلح «Commuting» بأنه نشاط التنقل أو السفر بين مكان العمل والمنزل بصورة منتظمة (COMMUTING: meaning in the Cambridge English Dictionary). وعرّف «جاتشيموفيتش وآخرون» (٢٠١٨) «التنقل» بأنه يعني التنقل بين مكان العمل والمنزل تحديدًا، حيث غالبًا ما يكون منزل الموظف ومكان عمله في مواقع منفصلة. ومن ثمّ فالتنقل هو تلك الفترة الزمنية التي يجري خلالها تنشيط أدوار الموظفين في المنزل والعمل في أثناء تنقلهم جسديًا ونفسيًا بين هذه الأدوار المختلفة. هذه التنقلات أو «التحويلات» من دور إلى آخر تتطلب وضع حدود للمهام بين واجبات المنزل وواجبات العمل، التي تتضمن في الغالب وضع استراتيجيات ومبادئ وممارسات تُستخدم لإنشاء الحدود الثقافية الفردية والحفاظ عليها. وقد أكد الباحثون أن خصائص المتنقلين تؤثر في مدى قدرتهم على ضبط أنفسهم في أثناء التنقل، أو حتى على مستوى رضاهم الوظيفي، وتمكّنهم من التوفيق والتوازن بين المنزل والعمل (Jachimowicz et al., 2018).

وفي دراسة استقصائية أجراها «كاهايمان وكروغر» (٢٠٠٦) تبين أن الناس غالبًا لا يستمتعون بالتنقل، حيث ذكر المشاركون أن الرحلة الصباحية من المنزل إلى مكان العمل تمثل أقل نشاط مرغوب عند الموظفين، وتترتب عليها عواقب سلبية أيضًا. وأوضحت الدراسة أن التنقلات ذات المسافات الطويلة ترتبط بانخفاض الرضا الوظيفي عند الموظفين فيكونون أكثر عرضة للاستقالة. وأكدت الدراسة أيضًا أن الرحلات ذات المسافات الطويلة تكون أصعب عند الموظفين الذين لديهم صراع وعدم توازن بين العمل والأسرة، لأن هؤلاء الموظفين ملزمون بإدارة هذين الدورين المتعارضين، في المنزل وفي مكان العمل.

وفي دراسة أخرى، أكد الباحثون أن التنقل يرتبط بالجانب السلوكي للموظفين، حيث إن حدوث أي تأخير أو تعطيل في عملية التنقل لديهم، مثل الازدحام المروري أو أعمال البناء التي قد تؤخرهم عن الوصول إلى عملهم، يجعلهم أكثر عرضة لمواجهة مستويات أعلى من التوتر، وفي الغالب يحدث ذلك مع الرحلات الطويلة التي تسبب مزيداً من الإرهاق (Novaco, Kliewer, & Broquet, 1991).

وفي دراسة لـ«شودري وآخرين» (٢٠١٢)، عرّفوا التنقل بأنه المسافة بين المنزل ومكان العمل، والمقصود هنا المسافة بكل مستوياتها: المسافة الفعلية التي تعني المسافة الأصلية التي لا يتخللها أي نوع من التأخيرات، والمسافة القصوى التي تعني المسافة الفعلية لكن مع وجود تأخيرات تسبب في تمديد المسافة، والمسافة الأدنى مثل وجود طرق مختصرة، حيث إن أغلب الموظفين يرون التنقل جزءاً من عملهم (Chowdhury et al., 2012).

وأوضحت الدراسات أن الفترة الزمنية الأفضل للتنقل هي التي لا تتجاوز مدتها ١٦ دقيقة (Redmond & Mokhtarian, 2001)، لكن دراسات أخرى أثبتت أن الأشخاص الذين تكون فترة تنقلهم من المنزل إلى مكان العمل طويلة غالباً ما يستمتعون بها، وحتى الأشخاص ذوو الدخل المرتفع الذين لديهم القدرة على العيش بالقرب من أماكن أعمالهم يميلون إلى تفضيل التنقل لمسافات طويلة (Vanderbilt, 2008). وأظهرت التقارير وفقاً لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في عام ٢٠١٧ أن الموظف يقضي معدل ٣٠٠ ساعة في التنقل بين المنزل ومكان العمل طوال العام (OECD, 2017).

٢.١.٢ الوقت ذو الجودة (Quality Time)

عرّف «المعجم الوسيط» مصطلح «الوقت» بأنه مقدار من الزمان قُدِّرَ لأمر ما. وذكر «لسان العرب» أن مصطلح «الجودة» مشتق من كلمة «جيد» وهي نقيض الرديء، و«الجيد» هو الشيء الحسن، و«الجودة» تعني أيضاً النوعية (Sar1). ويشير مصطلح «الوقت ذو الجودة» باللغة الإنجليزية إلى «Quality Time»، وهو يختلف عن مصطلح «الوقت» في كونه يرمز إلى قضاء وقت مثمر، فربما تعادل ساعة واحدة مثمرة مع الأطفال أو الأسرة أسبوعاً كاملاً معهم من دون جودة (النمر، ٢٠١٧). وعرّف «قاموس كامبردج» مصطلح «Quality Time» بأنه الوقت الذي تقضيه مع الشخص معطياً إياه تركيزك الكامل لأنك تُقدِّر هذه العلاقة، مع عدم وجود حاجة إلى فعل أي شيء آخر في هذا الوقت (QUALITY TIME: meaning in the Cambridge English Dictionary).

وأشارت دراسة «كاثرين بوث وآخرين» (٢٠٠٢) إلى أن الوقت ذا الجودة هو الذي يقضيه الطفل في التفاعل مع أمه في مرحلة مبكرة من عمره، ومن شأن هذا الوقت أن يعزز من نمو الطفل، كما أن جودة هذا التفاعل تؤثر على الطفل في المجالات اللغوية والاجتماعية والعاطفية والمعرفية. وأضافت أيضاً أن الأمهات العاملات قد يبذلن مجهوداً لقضاء وقت ذي جودة مع أطفالهن، بعيداً عن وقت العمل أو في عطلة نهاية الأسبوع عادةً. وأكدت أن الأمهات اللاتي يقضين وقتاً أطول في المنزل يستمتعن بوقت أكثر جودة مع أبنائهن. وتوصلت الدراسة أيضاً إلى أن الآباء قد يعوضون الوقت الذي تغيب فيه الأم للعمل، ويتفاوت الوقت ذو الجودة الذي يقضيه الأبناء مع الآباء وفقاً لكمية الوقت الذي تغيب فيه الأم عن المنزل.

وفي دراسة لـ«جوزيف برايس» (٢٠٠٦) أوضح أن الوقت ذا الجودة هو الذي يكون فيه الطفل محوراً أساسياً للأنشطة، ويكون فيه قدر معقول من التفاعل بين الوالدين والأطفال، مثل تناول الطعام. واستنتج أن قضاء الوالدين وقتاً ذا جودة مع أبنائهما يُعدّ أمراً مهماً في تعليم الأبناء والتأثير على نتائجهم التعليمية. وتوصل أيضاً من خلال دراسته إلى أنه كلما كبر الأطفال في العمر، قلَّ الوقت ذو الجودة الذي يقضونه مع والديهم. وأشار إلى أن الأبناء البكرين يقضون وقتاً ذا جودة مع والديهم أكثر من الأبناء الواسطين، وأن الآباء يقضون وقتاً أطول ذا جودة مع أبنائهم الذكور عن أبنائهم الإناث (Price, 2006, p. 240-242).

وتؤكد «هدى النمر» في دراستها أن الوقت ذا الجودة الذي يقضيه الوالدان مع أبنائهما لا تصاحبه أي مشتتات أو تشاغل، حيث إنه يكون وقتاً مدروساً ومقصوداً، وفيه أنشطة موجهة إلى الطفل مع تفاعل مستمر بين الوالدين والأبناء (النمر، ٢٠١٧).

٢.٢ النظريات

نستعرض هنا أهم النظريات التي سيبنى عليها التحليل النوعي للبيانات، وهذه النظريات تساعد في تفسير السلوك البشري والدوافع وراء الاختيارات المعينة التي تُتخذ وفقاً لسياقات معينة. ويرتكز التحليل على نظرية الأنظمة البيئية التي تسلط الضوء على المؤثرات الخارجية ذات التأثير في حياة الطفل اليومية والبيئة التي يعيش فيها. إضافةً إلى نظرية أنظمة الأسرة التي ترى أن الأسرة هي البيئة الأساسية التي يعيش فيها الطفل، وستستخدم في الدراسة لمعرفة أثر ديناميكية العلاقات بين أفراد الأسرة والمهام المنوطة بكل فرد وكيفية إسهام ذلك في قراراتها المرتبطة بعملية الاصطحاب. ومن خلال نظرية التعلُّق يمكننا فهم أهمية توثيق علاقة الطفل بمقدم الرعاية وانعكاسات ذلك على صحته النفسية في مراحل حياته المختلفة. أما نظرية التوازن بين العمل والأسرة فتحاول فهم أنماط العمل ومواءمة السياسات للسماح للموظفين بتحقيق حياة عائلية ومهنية ذات جودة، وسنفهم من خلال ربطها بنظرية جغرافيا الوقت كيف يسهم العاملان المكاني والزمني بشكل كبير في تحديد أنماط الاصطحاب.

١.٢.٢ نظرية الأنظمة البيئية (Ecological Systems Theory)

يشرح عالم النفس «يوري برونفينبرينر» كيفية تفاعل صفات الأطفال الفطرية مع البيئات التي يعيشون فيها، وكيف تؤثر هذه البيئات في نموهم، ويشدد على أهمية دراسة الأطفال في بيئات متعددة ومختلفة لمحاولة فهم تطورهم ونموهم (Ryan, 2001). ويؤكد «برونفينبرينر» أن الأطفال عادةً ما يجدون أنفسهم في تشابك مع أنظمة بيئية مختلفة، كالنظام البيئي المنزلي الذي يُعدّ الأكثر حميمية، والنظام البيئي المدرسي، إضافةً إلى النظام الأكثر شمولية واتساعاً الذي يمثّل المجتمع والثقافة، حيث تتفاعل كل هذه البيئات بعضها مع بعض وتؤثر في جميع جوانب حياة الطفل (Ryan, 2001).

تقسّم هذه النظرية سياقات التنمية التي تؤثر في نمو الطفل إلى خمسة مستويات من التأثيرات الخارجية، من الأكثر حميمية إلى الأقل:

أولاً البيئة الدقيقة (Microsystem)، متمثلة في البيئة المجتمعية للطفل، وتمثل البيئة الأصغر والأقرب التي يعيش فيها الطفل، وتشمل المنزل والمدرسة ودور الرعاية ومجموعة الأصدقاء والأقران، وغالبًا ما يكون التفاعل في هذه البيئة في صورة علاقات شخصية مع أفراد الأسرة أو زملاء المدرسة.

ثانيًا «Mesosystem»، وهو في جوهره نظام مكون من مجموعة أنظمة بيئية دقيقة (Microsystems)، مثل الترابط بين المدرسة والمنزل، وبين أصدقاء الطفل وأسرته، وبين الأسرة والمجتمع.

ثالثًا «Exosystem»، الذي يشمل النظام البيئي الخارجي، أي الأماكن التي لا يتفاعل معها الطفل مباشرة لكنها تؤثر على نموه وحياته، مثل عمل الوالدين وأفراد الأسرة الممتدة والمنطقة أو الحي الذي يعيش فيه الطفل.

رابعًا النظام الكلي (Macrosystem) الذي يشمل الأماكن والأشخاص الأبعد عن الطفل لكن لا يزال لهم تأثير على نموه، مثل الأنماط والقيم الثقافية والأفكار السائدة التي يعيش فيها الطفل، إضافة إلى الأنظمة السياسية والاقتصادية، فيوضح هذا النظام أن الأطفال الذين يعيشون في مناطق فيها حروب يكون نموهم وتطورهم مختلفين عن الأطفال في بيئات خالية من الظروف القهرية.

خامسًا «Chronosystem»، وهذا النظام يضيف البعد المفيد للوقت، الذي يوضح تأثير كل من المتغيرات والثوابت في حياة الطفل، وقد يتضمن هذا النظام تغييرًا في بيئة الأسرة وعمل الوالدين، والتغييرات التي تحدث في المجتمع، مثل الحروب والأزمات الاقتصادية (Ryan, 2001).

وتقدّم هذه النظرية فهمًا أعمق للمؤثرات التي تؤثر على حياة الأطفال من نواحٍ عدة، وبشكل خاص في هذه الدراسة: مؤثرات النظام البيئي الخارجي التي تتمثل في عمل الوالدين الذي يؤثر على اصطحابهما أبناءهما بشكل مباشر، بينما يؤثر على نمو الأطفال بشكل غير مباشر. ففهم هذه المتغيرات (مثل: عمل الوالدين، ومكان المنزل، وجماعة الأصدقاء، والسائق أو الخادمة التي تصطحب الأبناء، وتنقل الأبناء باستخدام الحافلة، وغيرها) يمكن أن يكون له أثر على نمو الطفل. ومن خلال التحليل الذي ستقدمه الدراسة، سنتمكن من فهم أعمق لأجوبة المبحوثين من خلال إسقاط هذه النظرية، وفهم أجوبتهم من خلال عدسة جغرافيا الوقت التي ستمكنا من تقديم تحليل وفهم لمدى تأثير البيئة المحيطة التي يعيش فيها الطفل على اصطحاب والديه له من وإلى المدرسة. فالبيئة الدقيقة يمكننا التشابك معها من خلال ربطها بنظريتي: أنظمة الأسرة، والتعلُّق، اللتين تشملمان بشكل خاص المنزل والأسرة، فمن خلال دمج هذه النظريات الثلاث سنتمكن من فهم المؤثرات التي تؤثر أولاً على سلوك الطفل، وثانيًا على اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة، وثالثًا على إعاقة الاصطحاب. إن الوعي بوجود سياقات متعددة تؤثر على سلوك الأطفال واصطحابهم يحفز على فهم وتحليل الاختلافات التي يعيش فيها الطفل (مثل: عمر الوالدين، ومكان عملهما، ومدى قرب أو بُعد المدرسة عن المنزل أو مكان العمل، ووجود سياسات مرنة في أماكن عمل الوالدين).

٢.٢.٢ نظرية أنظمة الأسرة (Family Systems Theory)

هي نظرية لفهم السلوك البشري الذي ينظر إلى الأسرة بوصفها وحدة عاطفية، ويستخدم طريقة تفكير الأنظمة لوصف التفاعلات المعقدة داخل وحدة الأسرة. فهذه النظرية تؤكد أن جميع الأعضاء

في الأسرة مرتبطون عاطفياً وهذا الترابط يؤثر على أفراد الأسرة من ناحية أفكارهم ومشاعرهم وأفعالهم بشكل عميق، وأن هناك اعتماداً متبادلاً فيما بينهم. وتوضح هذه النظرية أيضاً أن الترابط العاطفي بين أفراد الأسرة يعزز التماسك والتعاون اللذين تطلبهما العائلة من ناحية حماية أفراد الأسرة وإيوائهم وإطعامهم (Kerr, 1981).

ويشير مصطلح «أنظمة» في هذه النظرية إلى السلوك التلقائي الذي يمكن التنبؤ به بين أعضاء الأسرة، وفهم السلوك البشري على أنه نتاج لتوازن القوى في الأسرة، ورؤية أوسع لوظيفة الإنسان أكثر من كونه فرداً. حيث يؤكد الدكتور «موراي بوين»، مؤسس نظرية أنظمة الأسرة، أن الأفراد لا يمكن فهمهم وهم بعيدون بعضهم عن بعض، بل كجزء من الأسرة، فالأسر عبارة عن منظومة من الأفراد المترابطين ولا يمكن فهم أيٍّ من هؤلاء الأفراد بمعزل عن النظام. وبالنسبة إلى «بوين» فالأسرة نظامٌ، لكل فرد فيه قواعد يحترمها وأدوار يلعبها (Papero, 1983).

ومن خلال توظيف هذه النظرية في هذه الدراسة، سنتمكن من فهم العلاقة العاطفية بين الأطفال ووالديهم أو أشقائهم أو أفراد أسرته الذين يصطحبونهم إلى المدرسة، حيث تطرقت أسئلة المقابلات التي اعتمدت في الدراسة إلى سؤال المبحوثين عن كيفية قضائهم للوقت في أثناء الرحلة إلى المدرسة، ونوع الأحاديث التي تدار فيما بينهم، ورُصدت أجوبة متعددة ستناقش في الفصول التالية.

ومن خلال التطرق إلى نظرية أنظمة الأسرة سنتمكن من فهم تأثير هذه الأحاديث، وتأثير الوقت الذي يقضيه أفراد الأسرة في أثناء الرحلة إلى المدرسة، فالأسرة بوصفها كياناً واحداً يؤثر أفرادها بعضهم في بعض، وهذه الرحلات التي تكون باصطحاب من الوالدين أو الأشقاء الكبار تؤثر في الأطفال عاطفياً وفكرياً وحتى سلوكياً، كما أن وجود أفراد الأسرة معاً داخل السيارة وفي رحلتهم إلى المدرسة يعزز من شعور الأمان والحماية والتعاون لديهم، فقضاء وقت ذي جودة مع الأطفال داخل السيارة وتبادل الأحاديث من شأنهما أن يعززا الروابط الأسرية ويسهما في نمو الطفل بشكل صحي.

وفي الوقت نفسه يمكن للوالدين اللذين لا يصطحبان أبناءهما إلى المدرسة، بسبب ظروف العمل أو ظروف أخرى، فهم التأثير النفسي والعاطفي على نشأة الطفل، والتعرف على مدى تأثير هذه الرحلات إيجابياً في أبنائهما. فعندما يكون الوالدان على وعي بأن نظام الأسرة الكلي يساهم في تكوين السلوك البشري الذي يعبر عنه الطفل أو المراهق أو حتى الشاب في المستقبل، يمكن أن يجتهد الوالدان لقضاء وقت أطول مع أبنائهما. وهذا ما تحاول الدراسة توضيحه من خلال تقديمها التوصيات إلى الوالدين ورؤساء العمل وصناع القرار، بأن أفراد الأسرة يجب أن يكونوا مترابطين، وأن انعدام هذا الترابط يؤثر سلبياً في جميع أفراد الأسرة من نواحٍ عدة.

٣.٢.٢ نظرية التعلق (Attachment Theory)

توضح نظرية التعلق أن العلاقة بين الأطفال ومقدمي الرعاية، وفي الغالب الأم، تؤثر على نمو شخصية الطفل وعلاقاته الشخصية اللاحقة في مرحلة البلوغ والنضج. حيث يؤكد عالم النفس «جون بولبي» و«ماري إينسورث» أن هناك ثلاثة أنواع من تعلق الأطفال بأمهاتهم: النوع الأول هو التعلق الآمن، حيث يعيش الطفل في بيئة محبة مع أم حساسة ومستجيبة لحاجاته. والنوع الثاني هو التعلق المضطرب، وهو يعبر عن الطفل الذي فقد الاتصال الجسدي مع أمه. أما النوع الثالث فهو التعلق

المتناقض أو القلق، الذي يشمل الأم البطيئة التي تنفر من بكاء طفلها ولا تستجيب له (Jacobsen et al., 2004, p. 36). وفي السنوات اللاحقة، طوّر الباحثون نمط تعلق رابعًا، وهو التعلق المشوش وغير المنظم الذي يشير إلى الأطفال الذين ليس لديهم سلوك معين يمكن التنبؤ به (Cherry, 2018).

وتؤكد نظرية التعلق أن تكوين العلاقات وتقويتها في مرحلة البلوغ تتوازي مع نوع التعلق الذي مر به الطفل خلال فترة نموه، حيث يكون البالغون ذوو التعلق الآمن بوالديهم في فترة طفولتهم أكثر ثقة بأنفسهم وأكثر ثقة وأمانًا في علاقاتهم، بينما نمط التعلق المضطرب الذي عاش فيه الطفل يجعله يميل إلى أن يصبح في فترة بلوغه منفصلاً عن مشاعره وعلاقاته، أما التعلق المتناقض أو القلق فينشئ أطفالاً خائفين وعصبيين. وتشدد النظرية على أهمية أدوار الوالدين، وخصوصاً الأم، في نمو الأطفال وعلاقاتهم كبالغين في وقت لاحق (Jacobsen et al., 2004, p. 36-38).

تري عالمة النفس «ماري إينسورث» أن الأطفال يحتاجون إلى بناء وتطوير اعتماد آمن على والديهم قبل تعرضهم لمواقف غير اعتيادية، مثل ابتعادهم عن والديهم في فترة لاحقة من حياتهم. وأكدت أيضًا أن التعلق بالوالدين أو بمقدمي الرعاية يبدأ في التطور خلال الأشهر الثمانية عشر الأولى من حياة الطفل (Cherry, 2018).

ستوظف هذه النظرية في هذه الدراسة من خلال ربطها بمدى تأثير الوالدين على أبنائهما، حيث نُوجّهنا إلى فهم أعمق لطبيعة الطفل الذي يتعلق تعلقًا آمنًا بوالديه، وخصوصًا أمه. ومن خلال ما ستزودنا به مراجعة الأدبيات من معلومات حول أثر الوقت ذي الجودة الذي يقضيه الوالدان مع أبنائهما، وأثر وجود رابطة آمان بين الطفل ووالديه، يمكن لنا افتراض آثار عدم توفر هذا الوقت وهذه الرابطة على الطفل. فعلاقة الطفل بوالديه هي القاعدة الآمنة التي ينطلق منها لاكتشاف العالم وتكوين علاقاته. وكلما كانت هذه الرابطة صحية، ساعدت الطفل على تكوين علاقات صحية في مراحل حياته المختلفة مع الأشخاص المختلفين الذين يتعامل معهم. وكلما اختلت هذه الرابطة، نشأ الطفل مع أنماط سلوك قلقة وعصبية وغير واثقة. وهذا ما ستحاول الدراسة مناصرتها، حيث إن اصطحاب الوالدين أبناءهما وقضاء وقت أطول معهم في رحلة التنقل إلى المدرسة أو حتى في الرحلات خارج المدرسة يؤثران بشكل إيجابي وعميق في مشاعر الطفل وسلوكه ونموه.

٤.٢.٢ نظرية التوازن بين العمل والأسرة (Work Family Balance Theory)

عُرِّفت هذه النظرية تاريخيًا من قبل الباحثين بأنها انعدام التداخل والتضارب بين العمل والأسرة، واستطاعة الفرد أن يوفّق بين مسؤولياته في العمل ومسؤولياته مع أسرته بلا تضارب وتداخل بين الطرفين (Grzywacz, 2007: 543). إضافةً إلى ذلك، أشار بعض الباحثين إلى أن التوازن هو تقييم عالمي يؤكد أن موارد العمل تلبي متطلبات الأسرة، وموارد الأسرة تلبي متطلبات العمل، على أن تكون مشاركة الأفراد فعّالة في كلا المجالين (Grzywacz, 2007: 457). ويعني التوازن أن يؤدي الفرد مسؤولياته وأدواره المطلوبة منه والمتوقعة، سواء في عمله أو مع أسرته، من دون أن يحدث تضارب فيما بينهما، وغالبًا ما تكون هذه المسؤوليات والأدوار مفروضة على الفرد من المجتمع الذي يعيش فيه (Grzywacz, 2007: 466). وقد نشأت هذه النظرية لتساعد في التغلب على الصراع الموجود

بين تلبية متطلبات الأسرة وتلبية مهام العمل، فتحقيق التوازن يؤثر إيجابياً على الفرد من جهة زيادة إنتاجية العمل، ومن جهة تحقيق الاستقرار النفسي والأسري (Grzywacz, 2007: 454-455).

وفي دراسة بعنوان «التوافق بين العمل والأسرة: رؤية مؤسسة العمل» (السويدي، ٢٠١٧) نشرها معهد الدوحة الدولي للأسرة، اتضح أن سياسات التوازن بين العمل والأسرة تسعى إلى حماية سبعة مجالات أساسية عند الأسر، وهي: رعاية الطفل، ورعاية الأمومة، وتطوير المسار الوظيفي، وتطوير الأنشطة المجتمعية، ورعاية كبار السن في الأسرة، وترتيبات العمل، والعناية بأسر الموظفين (السويدي، ٢٠١٧). وقد لخص السويدي دراسته في أنه ليست هناك سياسات متكاملة فيما يتعلق بالتوازن بين الأسرة والعمل، وحتى في حال وجودها فإنها تُعد غير كافية لتحقيق نتائج مجتمعية إيجابية للأسر، حيث يؤكد أنه يجب أن تكون هناك رغبة عند منظمات العمل في مساعدة الموظفين على تحقيق التوازن، لما له من أثر إيجابي على زيادة الإنتاجية في العمل والأسرة (السويدي، ٢٠١٧).

إن التطرق لهذه النظرية مهم جداً، حيث إن أغلب الإجابات التي حصلنا عليها من خلال المقابلات مع الآباء والأمهات الذين لا يمكنهم اصطحاب أبنائهم إلى المدرسة تعزو هذا إلى عدم وجود سياسات عمل مرنة تساعدهم على اصطحاب أبنائهم، وسنرى ذلك بصورة أعمق في الفصول التالية. لذلك، فبتوظيف هذه النظرية في هذه الدراسة، يمكن للقارئ ولصناع السياسات أن يروا مدى تأثير التوازن بين العمل والأسرة على حياة الفرد من نواحٍ عدة كما شرحها السويدي. فلا بد من وجود سياسات تدعم تحقيق التوازن بين أداء مهام العمل وتلبية متطلبات الأسرة التي تتمثل في اصطحاب الوالدين أبناءهما وقضاء وقت ذي جودة معهم، لما لذلك من تأثير إيجابي على الطفل وعلى الوالدين أيضاً، حيث يتولد لدى الوالدين شعور بالتوازن ويغيب الشعور بالذنب أو التقصير في المهام الأسرية، وهذا التوازن يأتي من خلال تقديم تسهيلات من مؤسسات العمل وصُنع السياسات للآباء والأمهات، تتمثل في إنشاء آلية تعاون بين مؤسسات العمل والموظفين لتحديد سياسات من شأنها تقليل هذا التضارب، والنظر إلى هذه القضية بوصفها مسؤولية مجتمعية هدفها تحقيق رفاه المجتمع (السويدي، ٢٠١٧).

٥.٢.٢ نظرية جغرافيا الوقت (Time-geography Theory)

يشدّد مؤسس هذه النظرية، عالم الجغرافيا «هاجرستراند»، على عامل الوقت في أنشطة الأفراد في البيئة المكانية والزمانية، ويؤكد أن هناك قيوداً زمانية ومكانية مفروضة على الأفراد تحدُّ من حرية تحركاتهم، وتتمركز هذه النظرية حول شرح هذه القيود (Hagerstrand, 1970). وتنقسم هذه القيود إلى ثلاثة أنواع: القيود الفردية، والقيود التجميعية، والقيود المجتمعية. فبالنسبة إلى القيود الفردية فهي تشير إلى الحاجات والضرورات البيولوجية والفسولوجية، أما القيود التجميعية فتشير إلى متى وأين وإلى متى يجب أن ينضم الفرد إلى الآخرين، أما القيود المجتمعية فتشير إلى إمكانية الوصول إلى نطاقات محددة في أوقات تحددها القوانين والقواعد والحواجز الاقتصادية (Hagerstrand, 1970).

ويشير عالم الجغرافيا «هارفي ميلر» إلى أن هناك قيوداً أخرى مفروضة على الأفراد تحدُّ من قدرتهم على التنقل والمشاركة في الأنشطة، على سبيل المثال: قدرات الشخص على مقايضة وقته مقابل

المساحة في أثناء حركته، مثل الوصول إلى وسائل النقل العامة أو الخاصة (Miller, 2004). وتتميز نظرية جغرافيا الوقت بين الأنشطة المرنة والأنشطة الثابتة بناءً على درجة المرونة في المكان والزمان على المدى القصير، فالأنشطة الثابتة مثل أوقات العمل لا يمكن أن تُعاد جدولتها أو نقلها بسهولة، أما الأنشطة المرنة مثل الذهاب للتسوق فتُعد أكثر سهولة في إعادة جدولتها. فحاجة الفرد إلى أن يكون موجوداً في مكان معين وفي فترة زمنية محددة تُعد قيوداً من قيود «الاقتران» التي تضبط الفرد وتقيدته عن أداء عمليين مهمين في وقت واحد. وعلى الرغم من أن الحدود بين الأنشطة المرنة والثابتة قد تكون غامضة، فإن الأنشطة الثابتة قد تفرض قيوداً صارمة على «الاقتران»، بينما الأنشطة المرنة تسمح بمزيد من الاقتران في المكان والزمان (Miller, 2004).

يمكن ربط هذه النظرية بفهم القيود الزمانية والمكانية التي تخضع لها الرحلات المدرسية. فمن خلال المقابلات التي أُجريت مع الوالدين استطعنا التوصل إلى نسبة كبيرة يقترن وقت بدء عملها بوقت بدء مدرسة الأبناء، أو وقت نهاية عملها بوقت نهاية المدرسة. لذلك، فهذا الاقتران يُعد من الثوابت التي يتوازى فيها وقت ذهاب الأطفال إلى المدرسة مع وقت ذهاب والديهم إلى العمل، والتي تُعد إعادة جدولتها أمراً صعباً مقارنةً بالأوقات الأخرى مثل الذهاب إلى حديقة أو مجمع تجاري. وغالباً ما تكون قيود هذا الاقتران مؤسساتية، بالنسبة إلى العمل والمدرسة، حيث إن منظمة عمل الوالدين هي المتحكم في أوقات العمل (He & Giuliano, 2015). وبالنسبة إلى أوقات المدارس في دولة قطر، فتتكفل وزارة التعليم والتعليم العالي بتحديداتها، سواء للمدارس الخاصة أو المدارس الحكومية (جريدة الشرق، ٢٠٢٠).

هذه القيود المؤسساتية يكون من الصعب تغييرها، لذلك يمكننا أن نقدم توصيات من خلال التحليل، اعتماداً على هذه النظرية بأن يجري تغيير القيود الأخرى التي يمكن للوالدين التحكم فيها واختيارها، مثل ترتيبات عمل الوالدين أو موقع العمل أو موقع المنزل، بحيث يختار الوالدان مدرسة قريبة من أماكن عملهما أو قريبة من منزلهما، حتى يكون الاصطحاب أسهل وأكثر مرونة بالنسبة إليهما.

٣.٢ مراجعة الأدبيات حول التنقل

ازداد التركيز مؤخراً في دراسات المواصلات والتنقل تحديداً على تنقل الأطفال إلى المدرسة، وذلك لمعالجة عدة أوجه وتحديات صحية واجتماعية ونفسية وبيئية. فمن الناحية الصحية، يواجه الأطفال تحديات، مثل السمنة وضعف المهارات الحركية والتطور المعرفي، تُعزى إلى قلة الحركة والافتقار إلى التنقل النشط (المشي وركوب الدراجة الهوائية) بسبب نمط الحياة. ومن ناحية ثانية، فإن نمو الطفل وتطوره ليصبح مستقلاً وعارفاً ببيئته المحيطة بات في انخفاض بسبب اصطحابه وتنقله المتزايد بالسيارة مع الوالدين وغيرهما. أما من الناحية البيئية والاجتماعية والمالية، فهناك قلق متزايد حول عواقب اختيار المدرسة وما يرافقه من ازدياد المسافة إليها مما يستدعي استخدام السيارة، الذي يزيد بدوره من الاختناقات المرورية ومشكلات أمان الطريق، خصوصاً في مواقع المدارس. كما أن الاهتمام السياسي بمشكلات الأسرة التي تتضمن الوقت المتاح لأفراد الأسرة وأنماط تنقلها وأثرها عليها، قد أصبح من بين الأولويات نظراً إلى تبعاته على وحدة الأسرة وتماسكها (Scheiner, 2016).

ونلاحظ أن تركيز الدراسات على فهم ظاهرة اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة يأتي في إطار فهم الأسباب من أجل استحداث سياسات وتهيئة البيئة العمرانية المحيطة لتشجيع الأطفال على التنقل النشط لمعالجة هذه التحديات، وليس من أجل تشجيع الوالدين على اصطحاب أبنائهما بشكل أكبر. فعلى سبيل المثال: ارتفعت نسبة اصطحاب الأبناء إلى المدارس من ٢٢% في عام ١٩٦٩ في الولايات المتحدة الأمريكية إلى ٥٥% في عام ٢٠٠١، وانخفضت نسبة المشي إلى المدرسة من ٤١% إلى ١٣% في الفترة نفسها (McDonald & Aalborg, 2009).

ثمة عوامل عدة تلعب دورًا فيما إذا كان تنقل الأبناء سيكون بشكل مستقل أو باصطحاب الوالدين لهم، مثل:

١. خصائص الرحلة، كطول المسافة.
٢. خصائص البيئة العمرانية المحيطة، مثل: وجود نظام تنقل ومواصلات يخدم المناطق السكنية والمدرسية، وإذا ما كانت البيئة مهيأة لاستخدام وسائل التنقل النشط، مثل المشي وركوب الدراجات، إضافةً إلى مستويات التلوث في الجو.
٣. خصائص المدرسة، حيث ترتبط وسيلة التنقل بنوع المدرسة، على سبيل المثال: التنقل إلى المدارس الحكومية بالسيارة يكون أقل من التنقل بها إلى المدارس الخاصة.
٤. خصائص الطفل، وهي من أكثر العوامل التي تحدد نوع التنقل وشكله، فمثلاً: كلما زاد عمر الطفل زادت نسبة تنقله بشكل مستقل.
٥. خصائص الوالدين والأسرة، مثل: النوع الاجتماعي، والمستوى الاقتصادي-الاجتماعي المتمثل في دخل الوالدين، والمستوى التعليمي، وامتلاك منزل، إضافةً إلى الخلفية العرقية وكون الأسرة من الأقليات (Scheiner, 2016).

يهدف هذا الجزء من الفصل إلى مراجعة أثر هذه العوامل من خلال تسليط الضوء على عدد من الدراسات التي تناولت موضوع التنقل واصطحاب الأبناء من عدة جوانب في دول مختلفة. وسنسعى إلى تحليل الدراسات السابقة التي تناولت قضية الاصطحاب بغية فهم العوامل والأسباب التي سمحت باصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة والمعوقات أمام الاصطحاب. وسناقش هنا دراسات تناولت موضوعات مثل: اختيار وسائل التنقل وارتباطه بمجموعة من خصائص الأسرة من النوع الاجتماعي، والخصائص الديموغرافية، مثل عمل الوالدين ومستوى الدخل وتركيب الأسرة والخلفية العرقية، إضافةً إلى البيئة العمرانية المحيطة والمسافة إلى المدرسة. يلي ذلك عرض بعض الدراسات التي ناقشت التنقل والوقت ذا الجودة وأهميته لرفاه الطفل. وسيجري ربط هذه الدراسة بأدبيات سابقة تناولت قضية العنف والتحرش بالأطفال من قبل العمالة المنزلية، وتحليلها مع نتائج الدراسة في فصل المناقشة، كونها من أهم الأسباب التي تجعل الوالدين يختاران اصطحاب أبنائهما إلى المدارس بنفسيهما.

ويجدر التنويه إلى أن هناك ندرة في الدراسات الأكاديمية التي تناولت قضية اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة، خصوصاً في المنطقة العربية ودول الخليج، لذلك فهذه الدراسة تسعى إلى أن تكون إضافة من خلال تطرقها إلى عدة موضوعات ترتبط بالاصطحاب.

١.٣.٢ وسائل النقل

هدفت دراسة «ماكدونالد وألبورج» (٢٠٠٩) إلى بحث موضوع اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدارس في الولايات المتحدة الأمريكية، وزيادة معدله، حيث ناقشت قضية زيادة معدل اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدارس باستخدام السيارة، الذي أدى بدوره إلى انخفاض معدل تنقل الأبناء إلى مدارسهم مشياً أو باستخدام الدراجات الهوائية. وكان الهدف الأساسي من هذه الدراسة معرفة الأسباب التي دفعت الوالدين إلى اصطحاب أبنائهما إلى المدارس، حتى في حال كانت المسافة إلى المدرسة قصيرة، إضافةً إلى معرفة الآثار المترتبة على البرامج الحكومية التي تشجع على زيادة المشي وركوب الدراجات الهوائية إلى المدارس. وتوصلت الدراسة إلى أن الراحة والأمان هما السببان الرئيسيان اللذان يدفعان الوالدين إلى اصطحاب أبنائهما إلى المدرسة، حتى مع وجود المدرسة على مقربة من المنزل. وهذا ما أكدته ٣٠٪ من المبحوثين، حيث إن خوف الوالدين على الأبناء من التعرض للغرباء يفوق خوفهما من حركة المرور. لذا نجد أن ٧٥٪ من الآباء والأمهات يصطحبون أبنائهم إلى المدرسة التي تبعد بمسافة أقل من ميلين باستخدام السيارة لحفظ الوقت، و٤٦٪ لا يسمحون لأطفالهم بالمشي إلى المدرسة من دون إشراف من الكبار لضمان حمايتهم (McDonald & Aalborg, 2009).

اعتمدت هذه الدراسة على جمع المعلومات عن طريق الاستبيان المفتوح من خلال عمل مقابلات بالهاتف مع عينة عشوائية مكونة من ٤٠٣ من الوالدين لأطفال من عمر ١٠ إلى ١٤ سنة متعددي الأعراق، ومنقسمين بالتساوي إلى ذكور وإناث في منطقة خليج سان فرانسيسكو (McDonald & Aalborg, 2009).

وتوصلت الدراسة إلى أن ٤٦٪ من الأطفال يجري اصطحابهم إلى المدرسة باستخدام السيارة، ونحو ٣٠٪ من الطلاب يتنقلون مشياً إلى المدرسة سواء برفقة أحد أو بشكل مستقل، بينما يستخدم نحو ١٠٪ من الطلاب مواصلات النقل العامة، ونصف هذه النسبة يتنقلون بشكل مستقل من دون رفقة أحد (McDonald & Aalborg, 2009).

واكتُشف أن ٤٠٪ من العينة المدروسة يعيشون بالقرب من المدرسة بنحو ميل، وعلى الرغم من ذلك فإن هناك نسبة كبيرة تتمثل في ٧٥٪ تقريباً يصطحبون أبنائهم إلى المدارس لحفظ الوقت، بينما نصف عدد الوالدين أكدوا أنهم يصطحبون أبنائهم بأنفسهم، لعدم رغبتهم في أن يذهبوا إلى المدارس وحدهم من دون إشراف. وأثبتت الدراسة أيضاً أن اصطحاب الأبناء إلى المدرسة يزيد من الوقت الذي يقضيه الوالدان مع الأسرة، وبالتالي تؤكد الدراسة على أهمية البرامج الحكومية التي تشجع على تشييد طرق آمنة للأطفال للمشي إلى المدرسة، وتكون تحت إشراف شخص بالغ غير الوالدين، لكي تساهم في حفظ وقت الوالدين (McDonald & Aalborg, 2009).

وأوضحت الدراسة أن عدد الآباء والأمهات الذين يصطحبون أبنائهم من المدرسة في فترة الظهيرة يقل عن الفترة الصباحية، وأغلب الطلاب يعودون إلى المنزل من المدرسة مشياً برفقة أصدقائهم أو أشقائهم، ويرجع ذلك إلى عدم توافق ساعات انصراف الطلاب مع ساعات عمل الوالدين في فترة الظهيرة (McDonald & Aalborg, 2009).

وأثبتت الدراسة أيضًا أن نحو ٤٢٪ من الطلاب الذين تقع منازلهم على بُعد ميلين من المدرسة يذهبون إليها سيرًا على الأقدام أو باستخدام الدراجة الهوائية، وتشير الدراسة إلى أن هناك ترابطًا سلبيًا بين المسافة والمشى، فعلى الرغم من أن المسافة إلى المدرسة بعيدة نسبيًا، فإن نسبة كبيرة من الطلاب ينتقلون إليها مشيًا. ونحو ثلاثة أرباع عينة الطلاب المدروسة الذين يعيشون على بُعد أقل من نصف ميل عن المدرسة يذهبون مشيًا على الأقدام أو باستخدام الدراجة. وأكدت الدراسة أن الوالدين لا يرغبان في أن يذهب أطفالهما إلى المدرسة مشيًا من دون إشراف من الكبار (McDonald & Aalborg, 2009).

ومن أجل تشجيع المشى إلى المدرسة أو استخدام الدراجة الهوائية وتقليل استخدام السيارات، أنشأت الحكومة الفدرالية الأمريكية برنامج «Safe Routes to School» (SRTS) في الولايات الخمسين إضافةً إلى مقاطعة كولومبيا، وهو يهدف إلى إنشاء طرق آمنة للأطفال للذهاب إلى المدرسة، وتشجيع الأطفال والوالدين على التنقل من خلالها، ويبنى البرنامج على عدة مبادئ، من أهمها تحسين السلامة المرورية لتشجيع الوالدين والأطفال على المشى واستخدام الدراجة. وأكدت الدراسة أن تطوير الحماية المرورية في سبيل زيادة معدل المشى إلى المدرسة والحد من الإصابات، ليس كافيًا لإقناع الأهالي بالسماح لأبنائهم بالتنقل مشيًا، بل لا بد من توفير الإشراف والأمان، مثل تقديم خدمات المشى الجماعي للمدرسة بإشراف أحد الآباء أو أحد البالغين المتطوعين، وذلك من شأنه أن يخفف وقت الوالدين الذي يقضونه في مرافقة الأبناء في أثناء تنقلهم (McDonald & Aalborg, 2009).

٢.٣.٢ التنقل وخصائص الأسرة

١.٢.٣.٢ النوع الاجتماعي للوالدين

عمدت بعض الدراسات إلى النظر في أثر النوع الاجتماعي للوالدين والطفل في اختيار نوع وطريقة تنقل الأبناء إلى المدرسة وأنماط الاصطحاب، كاختيار أيٍّ من الوالدين سيؤدي مهمة الاصطحاب. وبالاستناد إلى الدراسات السابقة التي تشير إلى أن الأمهات في الغالب يبدن قلقًا أكبر تجاه الازدحام وسلامة الطريق فيما يخص تنقلهن الشخصي، فإن «هسو وسافورز» (٢٠١٤) افترضوا أن الأمهات في الغالب هن الأكثر قلقًا تجاه تنقل أبنائهن بشكل نشط، سواء مشيًا أو ركوبًا للدراجة الهوائية للذهاب إلى المدرسة. وبالتالي فإن وجهة نظر الأمهات تلعب دورًا رئيسيًا في تحديد طريقة ووسيلة تنقل الأبناء، ولا ينفي ذلك أن تحديد وسيلة تنقل الأبناء وأنماط اصطحاب الوالدين يكون من قبل الوالدين معًا. وعلى الرغم من ذلك، فإن الدراسات تشير إلى أن الأمهات في الغالب هن من تقع عليهن عادةً مسؤولية اصطحاب الأطفال ومرافقتهم، ويُعزى ذلك في بعض هذه الدراسات إلى دور النوع الاجتماعي التقليدي للمرأة في تقسيم العمل داخل المنزل وتجاه الأسرة (Hsu & Saphores, 2014).

اعتمد «هسو وسافورز» (٢٠١٤) في دراستهما على بيانات ولاية كاليفورنيا من المسح الوطني لتنقل الأسر لعام ٢٠٠٩، مع التحكم في مجموعة من المتغيرات التي تميز الوالدين، وأطفالهما، وأسرها، ومنازلهما، والبيئة العمرانية المحيطة. طبقت هذه الدراسة على ٢٨٥٧ من المبحوثين، يسكن ١٦٤٢ شخصًا منهم فقط على بُعد ميلين من المدرسة، وجرى التركيز عليهم بما أن التنقل النشط يبدو غير عقلائي في حال

كانت المدرسة أبعد من ذلك. وركزت الدراسة على ولاية كاليفورنيا نظراً إلى أنها أكبر ولاية من ناحية السكان، إضافةً إلى طبيعتها وتركيبها العرقية ونسيجها الاجتماعي الذي يتسم بالتنوع، مما يسمح بقياس أثر هذه الخصائص على سلوكيات واتجاهات الوالدين (المرتبطة بالمسافة إلى المدرسة، وخصائص حركة المرور، والجريمة)، وطرق تنقل الأطفال، وسلوكيات الوالدين كسائقين.

بينت النتائج أن ٤٦٤ طفلاً من بين ٧٢٩ طفلاً من الذين كتبوا مذكرات تنقل (travel diaries) كان يجري اصطحابهم إلى المدرسة بالسيارة، بينما ٢٢٩ طفلاً كانوا يذهبون مشياً، و٣٦ طفلاً استخدموا طرق تنقل أخرى. إذن، فأكثر الأطفال ينتقلون باستخدام السيارة، و٣٢٪ ينتقلون باستخدام طرق تنقل نشط، و٥٪ باستخدام مواصلات أخرى كالحافلات المدرسية. كما أن نسبة ٥٧٪ من الأطفال الذين ذهبوا إلى المدرسة بالسيارة جرى اصطحابهم من قبل والديهم الذين أُجري المسح معهم، و٤٪ من الأطفال الذين تنقلوا بطرق نشطة جرت مرافقتهم من قبل والديهم، بينما لا أحد من الأطفال الذين استقلوا إحدى وسائل النقل الأخرى كالحافلات أو القطارات جرت مرافقته من قبل والديه. وعلى الرغم من أن الأطفال الذين لا يجري اصطحابهم من قبل والديهم قد يُرافقون من قبل أفراد آخرين من المنزل أو الأصدقاء أو الجيران، فإن ذلك لا يشكّل أهمية كبيرة لهدف الدراسة (Hsu & Saphores, 2014).

واستناداً إلى أن ٦٢٪ من المبحوثين الذين استكملوا الأسئلة حول سلامة الطريق إلى المدرسة كانوا من الإناث، فإن ذلك يدعم نتائج الدراسات السابقة التي تؤكد أن الأمهات هن «مقدم الرعاية الأساسي» لأطفالهن، وغالباً المسؤولات عن اصطحابهم (Hsu & Saphores, 2014).

ووجدت الدراسة أنه من المرجح أن تكون لدى الأمهات مخاوف أكبر بشأن حجم حركة المرور والازدحام، مما يقلل من فرص تنقل أبنائهن بطرق نشطة مثل المشي أو ركوب الدراجة الهوائية للذهاب إلى المدرسة. وحتى عندما رصدت النتائج أن الوالدين تساورهما هذه المخاوف بشكل متساوٍ، فلا تزال احتمالية أن الأمهات يصطحبن أبناءهن إلى المدرسة أكثر من الآباء قائمة. وبالتالي فإنه من أجل تحقيق التدخلات التي تستهدف زيادة تنقل الأطفال مشياً أو باستخدام الدراجات الهوائية يجب أن تركز هذه التدخلات على تقليل مخاوف الأمهات، خصوصاً أنها تتعلق بخصائص حركة المرور والازدحام. وأكدت الدراسة أهمية فهم كيفية تفاعل النوع الاجتماعي مع سلوكيات الوالدين كسائقين، لما لذلك من أهمية في صياغة سياسات ذات فاعلية أكبر لتشجيع المشي أو ركوب الدراجة الهوائية من قبل الأطفال للذهاب إلى المدرسة (Hsu & Saphores, 2014).

وفي دراسة «شينر» (٢٠١٦) التي هدفت أيضاً إلى فهم ممارسات الوالدين المبنية على النوع الاجتماعي في مرافقة الأبناء واصطحابهم إلى المدرسة، جرى الاستناد إلى بيانات المسح الوطني لتنقل الأسر في ألمانيا لعام ٢٠٠٨. أُجري المسح على ٢٥٩٢٢ أسرة و٦٠٧١٣ فرداً اختيروا عشوائياً من المقيمين الذين يتحدثون اللغة الألمانية. وقد جُمعت مذكرات تنقل يوم واحد من جميع أفراد الأسرة بغض النظر عن العمر. واقتصرت هذه الدراسة على رحلات التنقل إلى المدرسة التي قام بها الأطفال واليافعون تحت سن الثامنة عشرة، وكان عددها ١٠٢٣٨ رحلة قام بها ٤٧٩٣ فرداً، ثم قُلص عدد الرحلات لإقصاء الأسر ذات العائل الواحد، والأسر التي لم تستكمل الإجابة عن جميع بيانات المسح، ليتقلص عدد الرحلات إلى ١٩٣٧ رحلة تتضمن الرحلات التي جرت بمرافقة الأم فقط أو الأب

فقط. وانقسمت رحلات اصطحاب الأبناء بشكل غير متساوٍ بين الوالدين، فتكفلت الأم بما يقرب من ٢٥٪ من مجموع رحلات تنقل الأبناء إلى المدرسة، بينما وصلت نسبة الأب إلى ٧٪ فقط. وبالتالي فإن نسبة الأمهات تصل إلى ٧٨٪ من مجموع رحلات اصطحاب الأبناء إلى المدرسة التي يقوم بها أحد الوالدين.

وهذه النتائج وُجدت في دراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥)، حيث بيّنت نتائجها أن الرحلات التي تكون بصحبة الأمهات وحدهن أكثر بثلاث مرات من الرحلات التي تكون بصحبة الآباء وحدهم، حيث كان عدد الرحلات التي تصطحب فيها الأم الأبناء إلى المدرسة ١٢٨٨ رحلة، مقارنة بعدد ٣٧٠ رحلة فقط للآباء، في عينة تكونت من ٢٠٣٩ أسرة (He & Giuliano, 2015). أما بالنسبة إلى الأسر التي يعمل فيها كلا الوالدين، والتي تمثل عدد ٧٩٩ من إجمالي العينة المبحوثة، فإن الأمهات هن الأكثر اصطحابًا للأبناء من الآباء باستخدام السيارة بنسبة ٣٩٪، بينما كانت نسبة الآباء ١٥٪ فقط (He & Giuliano, 2015). أما في ألمانيا، فإن الآباء ساهموا في اصطحاب أبنائهم إلى المدرسة فقط بنسبة ٢٧٪ في الصباح و١٨٪ بعد الظهيرة (Manz et al., 2015). وبشكل عام تتضمن تنقلات الوالدين بهدف اصطحاب الأبناء إلى المدرسة ١٦٪ من مجمل تنقلاتهما في ألمانيا، وتزيد هذه النسبة عند الآباء المنفصلين عن زوجاتهم (١٨٪)، وعند الوالدين ممن يكون أبنائهما في عمر عشر سنوات أو أقل (٢٢٪) (Scheiner, 2016).

٢.٢.٣.٢ الخصائص الديموغرافية

خصائص الطفل

أكدت دراسة «شينز» (٢٠١٦) ارتباط عمر الطفل بأنماط اصطحاب الوالدين له، فبينت النتائج أن التنقل المستقل يزداد كلما زاد عمر الطفل، ويقل اصطحاب الوالدين ومرافقتهم أطفالهما. أما الأطفال في عمر ما قبل المدرسة، فإن ٩٠-٩٥٪ منهم تجري مرافقتهم من قبل الوالدين أو في بعض الحالات أحد من خارج المنزل مثل الأجداد أو الجيران.

وتتفق هذه النتيجة مع دراسة «يارلاغادا وسرينيفاسان» (٢٠٠٨) التي أكدت أن نمط اصطحاب الأطفال في عمر ما قبل المدرسة يكاد يكون معتمدًا مع جميع أنواع التنقل، سواء المشي أو استخدام الدراجة الهوائية أو استخدام الحافلة أو السيارة.

كما أنه من المرجح أن يصطحب الأب الأبناء في الفئات العمرية ١٠-١٣ سنة و١٤-١٧ سنة، وليس الفئات الأصغر سنًا، لكن تبين أنه تقل احتمالية اصطحاب الأب للطفل من عمر ١٤-١٧ سنة إذا ما كان فتاة. وتبين أن الإناث يجري اصطحابهن بشكل أكبر من الذكور، خصوصًا في المرحلتين الابتدائية والإعدادية (٦-١٣ سنة)، مما يفترض أيضًا وجود علاقة بين النوع الاجتماعي للطفل والعمر وأنماط اصطحاب الوالدين. وتماشت نتائج دراسات في النرويج والبرتغال وأستراليا مع الاتجاه الذي يرجح أثر النوع الاجتماعي على التنقل المستقل، فالإناث كن يتنقلن بشكل مستقل بنسبة أقل من الذكور، وقد يُعزى ذلك إلى مخاوف الوالدين من تعرضهن للتحرش. بينما لم يبدُ ذلك عاملًا مؤثرًا في تنقل الإناث وحدهن أو المشي بمفردهن في كاليفورنيا (Scheiner, 2016).

وتأتي هذه النتائج بشكل متسق مع ما سبقها من نتائج في دراسة «زويرتس وآخرين» (٢٠١٠)، التي

بينت أثر النوع الاجتماعي في اختيار وسيلة تنقل الطفل إلى المدرسة، فالوالدان أكثر خوفًا وحماية لأطفالهما الإناث عن الذكور، مما يعني عدم السماح للإناث بالتنقل بشكل مستقل مثل الذكور.

كما أشارت دراسة «هسو وسافورز» (٢٠١٤) إلى أنه من المرجح أن الأطفال الأكبر سنًا يعتمدون المشي أو ركوب الدراجة للذهاب إلى المدرسة (Hsu & Saphores, 2014)، لكن ذلك لا يفترض بالضرورة ألا يكون بمرافقة أحد الوالدين. وبالنظر إلى نوع المدرسة، فقد رجحت إحدى الدراسات أن الأطفال الذين يرتادون مدارس حكومية سيعتمدون وسائل تنقل نشط للذهاب إلى المدرسة (Babey et al., 2009)، بينما بدا أن توفير وسائل خدمة الحافلات المدرسية قد يكون له تأثير معاكس (Zhu & Lee, 2009).

تركيبة الأسرة

أوضحت الدراسات أن تركيبة الأسرة، كونها مرؤوسة من الوالدين أو ذات عائل واحد، وعدد الأبناء، قد يساهمان في اختيار طرق تنقل الأبناء أو أنماط اصطحاب الوالدين. فدراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥) توصلت إلى أن نحو ٦٠٪ من الرحلات التي جرت بمرافقة الوالدين كانت في الأسر التي يترأسها كلا الوالدين، بينما كانت أغلب الرحلات التي جرت بشكل مستقل أو بمرافقة الأبناء في الأسر التي يترأسها أحد الوالدين دون الآخر. وفي الأسر التي يترأسها كلا الوالدين، فإن الأمهات يمثلن النسبة الأعلى في اصطحاب الأبناء. وعند مقارنة الأسر التي يترأسها أحد الوالدين دون الآخر، فإن الأم تصطحب أبناءها بنسبة أعلى من الأب. أما في الأسر التي يترأسها الأب دون الأم فتقل نسبة اصطحاب الأب للأبناء، ويُعزى ذلك إلى أن الآباء العاملين قد يعتمدون على الآخرين في توصيل أبنائهم باستخدام السيارة، أو قد يعتمد الأبناء التنقل النشط بشكل مستقل أو برفقة الأشقاء أو باستخدام الحافلة الأخرى.

وفي الدراسة السابقة نفسها، أُجري بحث في خمس مقاطعات من ولاية كاليفورنيا بالولايات المتحدة الأمريكية (لوس أنجلوس، أورانج، ريفيرسايد، سان بيرناردينو، فينتورا)، وتضمن هذا العدد ١٤١٩ أسرة يترأسها كلا الوالدين، و١١٥ أسرة يترأسها الأب فقط، و٤١٨ أسرة ترأسها الأم فقط، و١٥ أسرة من أنواع أخرى (He & Giuliano, 2015)، وكانت النتيجة أن هناك أكثر من ٦٠٪ من هذه الأسر يتنقل أبنائها إلى المدرسة باستخدام سيارة خاصة، ونحو ٢٤٪ يتنقلون مشيًا أو باستخدام الدراجة الهوائية، وأكثر من ١١٪ يستخدمون حافلة المدرسة. كما تبين أن نحو ٥٣٪ من الرحلات إلى المدرسة جرت بمرافقة الوالدين، وفي الغالب الأم، بينما تنقل الأبناء بشكل مستقل أو بمرافقة أحد الأشقاء إلى المدرسة بنسبة ٤٠٪ (He & Giuliano, 2015).

واستنتجت الدراسة أن ٩٠٪ من الرحلات التي يتنقل فيها الأبناء مع آبائهم كانت باستخدام السيارة. وهناك نحو ٢٣٪ من الرحلات التي يذهب فيها الطفل وحده إلى المدرسة من دون الوالدين، ونحو ٤٦٪ من هذه الرحلات كانت مشيًا، بينما ما يقرب من ٣٣٪ باستخدام الحافلة. إضافةً إلى ذلك، استنتجت الدراسة أن الرحلات التي تكون بصحبة الآباء وحدهم من دون الأمهات تكون ٩٦٪ منها باستخدام السيارة و٣٪ مشيًا، بينما عند اصطحاب الأمهات الأبناء إلى المدرسة فإن نسبة التنقل مشيًا تصل إلى ١٣٪ (He & Giuliano, 2015).

كما وجدت إحدى الدراسات أن فرص التنقل النشط تزداد في ظل وجود أخ أكبر، نظرًا إلى أن تنقل الطفل مع الأشقاء الأكبر قد يقلل من مخاوف الوالدين (pabayo et al., 2012). وأكدت دراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥) دورَ هيكل الأسرة في تحديد طرق التنقل، فالطفل الذي لديه أشقاء يكون أقل عرضة للتنقل بمفرده، مما ينعكس على زيادة التنقل النشط، لأن الأشقاء الأكبر يمثلون دور الراعي للأشقاء الأصغر سنًا، ويثق بهم الوالدان. وتوصلت الدراسة إلى أنه عندما يكبر الطفل يصبح أكثر استقلالًا عن والديه، وبالتالي يستخدم وسائل مختلفة للتنقل إلى المدرسة. إضافةً إلى أن الفئة العمرية للوالدين قد تكون ذات تأثير، ففي دراسة «هسو وسافورز» (٢٠١٤) تبين أن الوالدين من الفئات العمرية الأصغر (١٨-٢٩ سنة) يصطحبان أبناءهما إلى المدرسة بشكل أقل مقارنةً بالفئات العمرية.

العرق والتركيب السكانية

أوضحت الدراسات أن الكثافة السكانية لها تأثير إيجابي على تنقل الأطفال إلى المدرسة، فغالبًا الأحياء المكتظة بالسكان تتمتع بالنشاط والمراقبة من قبل الجيران وفي الشوارع، مما يؤدي إلى استقلال الأطفال في التنقل إلى المدرسة، حيث إن الطرق تكون أكثر أمانًا (He & Giuliano, 2015).

أما بالنسبة إلى العرق، فالأطفال ذوو الأصل الإسباني يلجأون إلى التنقل النشط واستخدام الحافلة أكثر من غيرهم (McDonald, 2008). ورجحت دراسة «هسو وسافورز» (٢٠١٤) أن الأبناء في الأسر الأمريكية ذات البشرة السوداء واللاتينية، أو الأسر ذات مستوى الدخل المنخفض، أو الأسر التي لا تمتلك سيارة، سيتنقلون بشكل نشط إلى المدرسة سواءً مشيًا أو باستخدام الدراجة الهوائية، على عكس الأبناء البيض والآسيويين، وأبناء الأسر ذات الدخل المرتفع، وأبناء الأسر التي تمتلك عدة سيارات، فمن المتوقع أن يجري اصطحابهم إلى المدرسة باستخدام السيارة (Hsu & Saphores, 2014). وأثبتت دراسة «ماكدونالد وألبورج» (٢٠٠٩) أيضًا أن الفئة الأغلب من الطلاب الذين يتنقلون إلى المدرسة مشيًا يكونون من الأقليات، سواء من السود أو من أصل إسباني، ومن ذوي الدخل المنخفض، بمعدل ضعفين إلى ثلاثة أضعاف الطلاب البيض (McDonald & Aalborg, 2009). بالتالي يمكن القول إن طرق التنقل إلى المدرسة تختلف حسب الجماعات العرقية، مع استخدام أقل للسيارات الخاصة عند الأسر من غير البيض.

عمل الوالدين وأثره على أنماط الاصطحاب

بحثت مجموعة من الدراسات تعدد وسائل التنقل وعوامل اختيارها وفقًا للقيود المكانية والزمانية التي تقيّد الوالدين، وخصوصًا أماكن وأوقات العمل. فعمل الوالدين يُعد أمرًا مهمًا في اختيار نمط الاصطحاب، واختيار وسيلة تنقل الأبناء واصطحابهم إلى المدرسة، سواء بالسيارة، أو المشي، أو باستخدام الدراجة الهوائية، أو باستخدام الحافلة. وبناءً على البُعد المكاني والزمني المرتبطين بعمل الوالدين، تُحدّد أنماط الاصطحاب، مثل أن يصطحب أحدهما الطفل إلى المدرسة، أو يُوكّل هذه المهمة إلى أحد آخر، أو يترك الطفل للتنقل بشكل مستقل، فالوالدان اللذان يكون عملهما قريبًا من المدرسة يميلان إلى اصطحاب أبنائهما إما مشيًا وإما بالسيارة في طريقهما إلى العمل، أما الوالدان اللذان يكون مكان عملهما بعيدًا عن المدرسة، فإما أن يوكّل أحدهما آخر لاصطحاب أبنائهما، وإما أن يذهب أباؤهما وحدهم إلى المدرسة باستخدام الدراجة الهوائية أو مشيًا على الأقدام (He & Giuliano, 2015).

واختلفت نتائج الدراسات فيما يتعلق بتأثير عمل الوالدين على أنماط الاصطحاب، حيث أثبتت مجموعة من الباحثين أن وظيفة الوالدين وساعات عملهما المرنة تمثلان عاملين مهمين في اصطحاب الأبناء إلى المدرسة، وتؤثران في اختيار وسيلة الاصطحاب إلى المدرسة (McDonald, 2008; Vovsha et al., 2004; Vovsha & Petersen, 2005; Yarlagadda & Srinivasan, 2008). واتفقت عدة دراسات أجريت في ألمانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية على أنه من المرجح أن تصطحب الأمهات أبناءهن إلى المدرسة بدلاً من الآباء، حتى عندما يكون كلا الوالدين يعملان (Scheiner, 2016). وبينت دراسة «يارلاغادا وسرينيفاسان» (٢٠٠٨) أن اصطحاب الأمهات أبناءهن كان فقط في الفترة الصباحية، ولا يتضمن ذلك اصطحابهم إلى المنزل بعد انتهاء الدوام المدرسي، حيث أوضحت الدراسة أن وقت انتهاء الدوام المدرسي يتعارض مع أوقات انتهاء عمل الوالدين أكثر من أوقات بدء الدوام صباحاً (Yarlagadda & Srinivasan, 2008).

توصلت دراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥) إلى أنه عندما تتمتع الأمهات بساعات عمل مرنة، تكون نسبة الطلاب الذين يصطحبهم آخرون أقل، وكذلك تقل نسبة التنقل النشط وحدهم أو مع أشقائهم، حيث يجري اصطحابهم بالسيارة. وفي حال كان عمل الأب يسمح بساعات عمل مرنة، فإن ذلك يتيح وقتاً أطول لاصطحاب الأبناء إلى المدرسة بالسيارة. وبالتالي فإن نتائج الدراسة تؤكد أن ساعات العمل المرنة تتيح فرصاً أكبر لاصطحاب الأبناء من قبل والديهم (He & Giuliano, 2015). وأوضحت الدراسة أيضاً أن هناك مسؤولية تشاركية داخل الأسرة في رعاية الطفل. فإذا كان عمل الأب يتضمن ساعات مرنة، أو إذا كان مكان عمله قريباً من مدرسة الطفل ومكان عمل الأم بعيداً عن المدرسة، فهناك احتمالية كبيرة بأن يصطحب الأب وحده، أو كلا الوالدين، الطفل إلى المدرسة. وإذا كانت الأم تعمل لساعات طويلة فذلك يزيد من احتمالية اللجوء إلى بدائل أخرى، مثل أن يصطحب الأب أو أشخاص آخرون الأطفال، أو أن ينتقل الأطفال بالحافلة أو بشكل مستقل نشط، بينما إذا كان الأب يعمل لساعات طويلة فإنه يلجأ إلى بديل واحد وهو أن يصطحب الأطفال أشخاص آخرون بسيارة خاصة (He & Giuliano, 2015). وبالتالي فإن نتائج الدراسة تؤكد أن ساعات العمل المرنة تتيح فرصاً أكبر لاصطحاب الأبناء من قبل والديهم.

وأكدت دراسة في الولايات المتحدة الأمريكية مدى ارتباط العمل سلباً باصطحاب الأبناء إلى المدرسة، مما يرجح أن ترتيبات وأوقات العمل قد تكون عائقاً أمام الاصطحاب، على عكس ما يُتوقع بأن تكون رحلة الوالدين للعمل صباحاً فرصة لاصطحاب الأبناء إلى المدرسة (McDonald, 2008). ورجحت أيضاً دراستا «يارلاغادا وسرينيفاسان» (٢٠٠٨) و«ليو موراي وشويتزر» (٢٠١٢) أن الوالدين اللذين لا يعملان، أو يعملان بشكل جزئي، أو يتمتعان بمرونة في العمل، أو يسكنان بالقرب من أماكن العمل، يصطحبان أبناءهما إلى المدرسة. وبيّنت دراسة أخرى أن ترتيبات العمل المرنة تميل إلى زيادة اصطحاب الأبناء إلى المدرسة من قبل آبائهم مقارنةً بأفراد آخرين من خارج المنزل، لكنها لا تؤثر على فرص التنقل المستقل للأبناء (He, 2013). ويبدو أن التنقل المستقل والاصطحاب من قبل أفراد آخرين من غير الأسرة يزدادان في فترة ما بعد الظهيرة بشكل أكبر.

وأوضحت دراسة أخرى أن عدم مرونة ساعات عمل الأم يقلل فرص اصطحابها طفلها إلى المدرسة (Yarlagadda & Srinivasan, 2008). وقد رصدت دراسة في الولايات المتحدة قلة احتمالية تنقل الطفل بشكل نشط إلى المدرسة، إما مشياً وإما بالدراجة الهوائية، إذا كانت الأم تذهب إلى العمل

في الصباح (McDonald, 2008). وأكدت ذلك دراسة «يارلاغادا وسرينيفاسان» (٢٠٠٨)، حيث تبين أن هناك تأثيرًا كبيرًا لعمل الأم والأب وساعات عملهما على استخدام الأولاد للسيارات الخاصة للذهاب إلى المدرسة. بينما وجدت دراسة في أستراليا أن اصطحاب الطفل إلى المدرسة يزداد إذا ما كان أحد الوالدين على الأقل لا يعمل بدوام كامل (Carver, Timperio & Crawford, 2013)، وتتفق هذه النتيجة مع دراسة «فوفشا وبيترسن» (٢٠٠٥) التي وجدت أيضًا أن الآباء الذين يعملون بدوام جزئي أو الذين لا يعملون لديهم فرص أكبر في اصطحاب أبنائهم عن الآباء الذين يعملون (Vovsha & Petersen, 2005).

إذن، فعمل الوالدين وسلوكياتهما في التنقل قد يكون لهما أثر مباشر على تنقل الأطفال واصطحابهم، فإذا ما كان الوالدان غير متاحين في الصباح بسبب مواعيد العمل فإن ذلك قد يكون حافزًا لتنقل الأطفال بشكل مستقل (Mitra & Buliung, 2012). وكلما كانت ساعات عمل الوالدين مرنة أو تتوافق مع مواعيد بدء المدرسة، كانت مهمة اصطحاب الوالدين أبنائهما إلى المدرسة أسهل (Scheiner, 2016).

عمل الوالدين واختيار موقع المدرسة

يؤثر عمل الوالدين بشكل كبير على اختيار موقع المدرسة الخاصة بالأبناء، حيث تؤكد دراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥) على قضية القيود المكانية التي تتعلق بالوالدين والأطفال، وكيف أن الأطفال يُجبرون على الالتحاق بمدرسة قريبة من عمل والديهم بدلًا من أن تكون قريبة من منازلهم حتى يصبح اصطحابهم أسهل من قبل الوالدين باستخدام السيارة. اختارت الباحثتان خمسة أنواع من الأسر لدراستها، وهي: الأسرة المرووسة من كلا الوالدين، وما يتفرع منها: الأسرة ذات الدخل المزدوج، والأسرة ذات الدخل المفرد. والأسرة ذات الوالد الواحد، سواء التي يرأسها الأب وحده أو الأم وحدها. والنوع الأخير هو الأسرة من دون آباء التي يرأسها أشخاص آخرون. وجرى التركيز على اختيار العينة من الأطفال من عمر ٥ سنوات حتى عمر ١٨ سنة. وتوصلت الباحثتان إلى أن عاملي الوقت والمكان يؤثران بشكل كبير على اصطحاب الآباء أبنائهم إلى المدرسة، حيث إنه كلما كان موقع المدرسة بعيدًا عن عمل الوالدين، قلّت نسبة اصطحابهما للأبناء (He & Giuliano, 2015).

وربطت «هي وجوليانو» (٢٠١٥) هذه الدراسة بنظرية جغرافية الوقت، من ناحية أن رحلات المدرسة تخضع لقيود الوقت والمكان التي ترتكز حول المنزل والمدرسة وأماكن العمل. وهناك ارتباط بين موقعي المدرسة والمنزل وأوقات بدء المدرسة والعمل والتعاون داخل الأسرة، حتى إن كانت هناك متغيرات، مثل وقت الرحلة إلى المدرسة أو نوع الرحلة أو وقت الانطلاق، فهذه الأمور ترتبط بشكل أساسي بالأوقات المؤسساتية للمدرسة والعمل (He & Giuliano, 2015).

مستوى الدخل

يلعب مستوى دخل الأسرة دورًا مهمًا في تحديد أنماط التنقل والاصطحاب من عدة نواحٍ. ففي دراسة «هسو وسافورز» (٢٠١٤)، تبين أن الأسر التي تتمتع بدخل شهري يتراوح بين ٣٠ و٥٠ ألف دولار هي الأكثر قابلية لاصطحاب الأبناء إلى المدرسة باستخدام السيارة (Hsu & Saphores, 2014). كما أوضحت دراسة «شينر» (٢٠١٦) أن تساوي مستوى دخل الوالدين في الأسرة ارتبط

بشكل إيجابي باصطحاب الوالدين أبناءهما، مما يرجح أيضًا أن الوالدين في الأسر ذات الدخل المرتفع يصطحبان أبناءهما.

وقد وجدت دراسات في أمريكا وكندا وألمانيا، أن الأطفال الذين يعيشون في مستوى مرتفع و/أو ليسوا ضمن أسر من الأقليات لا ينتقلون في الغالب بشكل مستقل أو وحدهم (Scheiner, 2016). وبحسب السياقين المحلي والوطني، فقد تسكن الأسر ذات الدخل المرتفع في مناطق أبعد، مما يطيل المسافة إلى المدارس، وبالتالي تزداد الحاجة إلى اصطحاب الأبناء باستخدام السيارة. كما أن الأسر قد تميل إلى اختيار مدارس الأبناء بناءً على الجودة وليس القرب من محل السكن. وكذلك فإن الوالدين في هذه الأسر غالبًا ما يكونان عاملين ويمتلكان أكثر من سيارة، مما يسهل عملية اصطحاب الطفل إلى المدرسة في أثناء تنقلهما إلى العمل (Scheiner, 2016). وبالنظر إلى نوع المدرسة، فقد رجحت إحدى الدراسات أن الأطفال الذين يرتادون مدارس حكومية يعتمدون وسائل تنقل نشط للذهاب إلى المدرسة (Babey et al., 2009)، بينما بدا أن توفير وسائل خدمة الحافلات المدرسية قد يكون له تأثير معاكس (Zhu & Lee, 2009).

وتؤكد هذه النقطة دراسة الباحثين «هي وجوليانو» (٢٠١٥)، التي أشارت إلى أن الأسر ذات الدخل المرتفع تتوفر لديها مصادر للتنقل أكثر من الأسر ذات الدخل المنخفض، ويكون أفرادها أكثر عرضة للعيش بعيدًا عن مكان عملهم مما يؤدي إلى زيادة قيود المكان، وبالتالي يلجأون إلى استخدام السيارة الخاصة في رحلات الاصطحاب، على العكس من الأسر منخفضة الدخل، فهي أكثر احتمالًا لاستخدام الدراجة الهوائية والمشى واستخدام الحافلة عن استخدام السيارة (He & Giuliano, 2015). وأوضحت دراسات أخرى أن أفراد الأسر في الطبقة الوسطى لديهم احتمالية أكبر لاقتناء سيارات خاصة، لذلك فهم يستخدمونها للتنقل بدلًا من التوجه إلى التنقل النشط (Vovsha & Petersen, 2005; Yarlagaadda & Srinivasan, 2008).

٣.٢.٣.٢ البيئة العمرانية المحلية والمسافة إلى المدرسة

ترجع الدراسات أن وجود بيئة عمرانية محلية آمنة ومهيأة لدعم وسائل التنقل المختلفة، مثل: خطوط المشاة، وخطوط الدراجات الهوائية، والأرصفة، إلخ، قد يساهم بشكل كبير في تشجيع التنقل النشط. ففي الدراسات التي بحثت اتجاهات الأطفال حول التنقل النشط، رجحت النتائج أنه يمكن أن يتنقل الأطفال مشيًا أو باستخدام الدراجة الهوائية عندما يدركون أن البيئة العمرانية المحيطة أكثر أمانًا وجاذبية (Hsu & Saphores, 2014). إضافةً إلى أن وجود شوارع مهيأة ومخططة بشكل ينظم حركة المرور جيدًا، ويقلل من الاختناقات المرورية والازدحام قد يشجع الأهالي على السماح للأبناء بالتنقل النشط. فقد تبين في دراسة «هسو وسافورز» (٢٠١٤) أن الوالدين يميلان إلى اصطحاب أبنائهما بالسيارة عندما يكون لديهما قلق أكبر حول حركة المرور والازدحام.

يساهم أيضًا تخطيط الشوارع بشكل يسهل حركة المرور، مثل وجود الجسور والطرق السريعة والأنفاق، في تقليص الوقت الذي يقطعه الأهالي لاصطحاب الأبناء، مما قد يرفع من هذه النسبة نظرًا إلى سهولة التنقل. على سبيل المثال: ناقشت دراسة «ماكدونالد وألبورج» (٢٠٠٩) قضية الوقت في الولايات المتحدة الأمريكية من خلال دراسة ٤٠٣ مبحوثين من الوالدين، ووجدت أن رحلات المشى التي يقوم بها الوالدان مع أبنائهما إلى المدرسة تستغرق وقتًا أطول مقارنةً بالرحلات التي

تُستخدم فيها السيارة، حيث إن الوالدين غالبًا ما يصطحبان أبناءهما إلى المدرسة في طريقهما إلى العمل، مما يحفظ الوقت، على العكس من مرافقتهم الأبناء إلى المدرسة مشيًا، مما يستغرق ضعف المدة الزمنية ذهابًا وإيابًا (McDonald & Aalborg, 2009).

يؤثر طول المسافة بين المدرسة والمنزل في تقليص إمكانية المشي أو استخدام الدراجة الهوائية إلى المدرسة، وكذلك إذا كانت المسافة بعيدة بين مكان العمل والمدرسة فإن احتمالية اصطحاب الأبناء من قبل الوالدين تقل، والعكس صحيح. وأكدت دراسة «شينر» (٢٠١٦) أن المسافة تلعب دورًا في اصطحاب الأبناء، وأن رحلة العودة إلى المنزل ارتبطت بعدم الاصطحاب بشكل أكبر. وأثبتت نتائج دراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥) أنه إذا اصطحبت الأم طفلها إلى المدرسة بالسيارة، فهناك احتمالية أكبر لأن تكون مدرسة الطفل في طريق عملها. أما بالنسبة إلى الآباء فإنهم لا يتشاركون مسؤولية اصطحاب الأبناء بشكل مساوٍ للأمهات، لذلك فكنوعٍ من التعويض لقضاء وقت أطول مع الأبناء، هناك احتمال أكبر لأن يصطحب الآباء أبناءهم حتى إن كانت المدرسة ليست في طريق عملهم (He & Giuliano, 2015).

٣.٣.٢ الوقت ذو الجودة

تطرت دراسات قديمة، مثل دراسة «برادشاو» (١٩٩٥) ودراسة «جوشي وماكلين» (١٩٩٥) في إنجلترا، إلى موضوع اصطحاب الأبناء وارتباطه بالوقت ذي الجودة. وأكدت هذه الدراسات أن السبب الأول لاصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة هو الرغبة في قضاء وقت مع أبنائهما في أثناء هذه الرحلة (Bradshaw, 1995; Joshi & MacLean, 1995). وفي دراسة لـ«سولومون» (١٩٩٣) أثبتت أن الرحلات إلى المدارس التي تكون بصحبة الوالدين، سواء بالسيارة أو مشيًا، تنتج عنها إيجابيات في تعميق التواصل بين الوالدين والأبناء، خصوصًا من ناحية المحادثات التي تُجرى في أثناء الرحلة، فهي تنم عن تواصل جيد بين الوالدين والأبناء (Solomon, 1993). وأكدت هذه النقطة دراسة أخرى لـ«جوشي وآخرين» (١٩٩٩)، حيث أوضحت أن هذه المحادثات بين الوالدين والأطفال تزداد في حال وجود معالم في أثناء رحلة الاصطحاب، سواء كانت مباني أو آثارًا على جانبي الطريق، حيث يزيد النقاش بينهم في هذه الحالة. إضافةً إلى ذلك، بيّنت نتائج الدراسة أن هذه المحادثات عادةً ما تتضمن تحذيرات من الأهالي للأبناء فيما يتعلق بخطر التحديث مع الغرباء، والتذكير اليومي بالتعليمات والإرشادات التي يجب عليهم فعلها في المدارس أو في حياتهم الاجتماعية (Joshi et al., 1999). إذن، فاستثمار وقت الاصطحاب في تعزيز علاقة الوالدين بأبنائهما يُعد عاملًا قويًا في إيجاد الصلة والترابط، مما يسمح للوالدين بغرس القيم والمفاهيم، وتوجيه النصح والإرشاد، ومعرفة طرق تفكير الأبناء، والتعرف عليهم بشكل أكبر.

جرى ربط العوامل الديموغرافية للأم بمقدار الوقت الذي تقضيه مع أطفالها، فتبين دراسة «بوث وآخرين» (٢٠٠٢) أن تعليم الأم على سبيل المثال، يرتبط بكمية ونوعية التفاعل الإيجابي ذي الجودة بينها وبين أبنائها. وأشارت دراسة «برادلي وآخرين» (١٩٩٧) إلى أن الخصائص النفسية للأم تؤثر في الوقت الذي تقضيه مع أبنائها، حيث توصلت الدراسة إلى أن الأمهات المنفصلات يقضين وقتًا أطول ذا جودة مع أبنائهن عندما لا يكن في العمل، ويستثمرن أكثر عاطفيًا واجتماعيًا في أطفالهن.

مما لا شك فيه أن أهمية دور الأب لا يقل أهمية عن دور الأم في المساهمة في تطور الطفل بشكل صحي اجتماعياً وعاطفياً ومعرفياً، فكل جهد يبذله الأب يُعدّ مكماً للجهود التي تبذلها الأم، والتي تعني مخرجات أفضل لدى الطفل (Lamb, 2010). فعلى سبيل المثال: عندما يتحدث الآباء مع الأبناء فإنهم يميلون إلى استخدام تراكيب لغوية أكثر تعقيداً من تراكيب الأم، وتتضمن توجيهات وطلبات للتوضيح، والإشارة إلى أحداث ماضية، والحديث عن حقائق، وكل ذلك يسهم في تحدي وتحفيز قدرات الطفل اللغوية (Lamb, 2010). ومن خلال عدم ميل الآباء إلى إظهار قدر كبير من الحماية المفرطة للأبناء مثل الأمهات، فإن ذلك قد يساعد على تعزيز الاستقلالية لديهم (Baxter & Smart, 2010). كما أن دور الآباء كداعم عاطفي للأمهات يعزز جودة علاقة الأم بالطفل، مما يكون له دور مباشر إيجابي في تطور الطفل (Lamb, 2010). إضافةً إلى أن مساهمة الآباء في الأعمال المنزلية ورعاية الأطفال تُري الأبناء نموذجاً للمساواة بين الجنسين داخل المنزل، مما يغرس هذه القيمة في نفوسهم (Li & Pollmann-Schult, 2016). لكن تنقل الآباء لمسافات طويلة من أجل العمل قد يحد من دورهم في تطور الأبناء، وذلك بسبب الضغوط والتعب والغياب لساعات طويلة عن المنزل، مما يقلل من كمية وجودة الوقت الذي يقضونه في التفاعل مع الأبناء (Li & Pollmann-Schult, 2016). وقد استقصت الدراسات أثر الوقت ذي الجودة الذي يقضيه الوالدان مع الطفل على رفاهه في سياقات مختلفة، وأثره على نمو الطفل وتطوره، وبحثت بعض العوامل التي يمكن أن تقوض من هذا الوقت وأثرها على الطفل من نواح نفسية. ولم يجر بحث أثر الوقت الذي يُقضى في أثناء اصطحاب الوالدين أبناءهما، لكن جرى التطرق مثلاً إلى أثر تنقل الوالدين لمسافات طويلة على رفاه الطفل بشكل عام.

هدفت دراسة «لي وبولمان-شلت» (٢٠١٦) إلى تقصي آثار تنقل الآباء للعمل، بغض النظر عن عدد ساعات العمل، على الرفاه الاجتماعي والعاطفي للأطفال الصغار في ألمانيا، وركزت هذه الدراسة على الآباء تحديداً، نظراً إلى أن نسبة كبيرة من الآباء يقضون أوقاتاً أطول في التنقل للعمل مقارنةً بالأمهات. وتأتي أهمية هذه الدراسة في أن العديد من الدراسات الحديثة حول أنماط عمل الوالدين ورفاه الطفل ركزت على قياس أثر ساعات العمل للأم والأب، لكنها لا تولي اهتماماً كافياً لساعات التي يقضيها الوالدان في التنقل لمسافة طويلة من المنزل إلى العمل، والذي يعد أحد أوجه تجربة الوالدين في سوق العمل، ولا تقيس أثر هذا الوقت على الأطفال. فعلى سبيل المثال: يستغرق الذهاب إلى العمل في بريطانيا في المتوسط ٤٢ دقيقة، ويقضي الموظفون في ألمانيا في المتوسط ٤٢ دقيقة في ذلك، أما في دول أوروبية أخرى فيتراوح هذا المتوسط بين ٢٩ دقيقة و٥١ دقيقة (Li & Pollmann-Schult, 2016). وترى هذه الدراسات أن وقت التنقل يختلف بقوة بحسب الجنس وحالة الوالدين الاجتماعية، فالآباء ينتقلون لمسافات أطول من الأمهات، والذكور الذين يشغلون وظائف بدوام كامل ولديهم أبناء ينتقلون لمسافات أطول من نظرائهم الذين ليس لديهم أطفال (Li & Pollmann-Schult, 2016).

كما ناقشت كثير من الدراسات آثار التنقل على رفاه العاملين، ومنها: الانخفاض في التفاعلات الاجتماعية، والانخفاض في مستوى الرضا عن الحياة، وزيادة هرمون التوتر، والأداء الأقل فاعلية للمهام المنوطة بالشخص، وازدياد خطر انهيار الزواج. وأوضحت الدراسات أن تنقل العاملين الذكور لمسافات طويلة لا يسمح بقضاء وقت أطول مع الزوجات والأبناء. وأفاد الوالدان اللذان ينتقلان

لمسافات طويلة ويقضي أبنائهما أوقاتاً طويلة بعد المدرسة من دون إشراف، بأن ثمة مخاوف عديدة تراودهما، وهذه المخاوف ترتبط بمستويات عالية من عدم التركيز والتشتت في العمل. ووجدت دراسة (Dunifon, Kalil & Bajracharya, (2005), Li & Pollmann-Schult, 2016: 489) أن تنقل الأمهات العاملات لمسافات طويلة ارتبط بمستويات أعلى من السلوكيات الداخلية السلبية التي يمارسها الطفل تجاه نفسه بسبب الضغوط الخارجية التي يمر بها، مثل الشعور بالوحدة والاكتئاب والذنب (internalized behaviors)، والتي قد لا تكون ظاهرة، إضافةً إلى مستويات أدنى من السلوكيات الإيجابية في الفئة العمرية بين 5 و 10 سنة، على عينة مكونة من 372 طفلاً.

استخدمت هذه الدراسة عينة مماثلة من دراسة اللجنة الاجتماعية الاقتصادية الألمانية (SOEP) التي تجمع معلومات حول التنقل للعمل ومتوسط ساعات العمل الأسبوعية بشكل سنوي منذ الثمانينيات في دراسات طويلة الأمد. كما اختبرت هذه الدراسة ما إذا كان دخل العائلة يعوّض أثر التنقل السلبي على رفاه الطفل والوقت الذي يقضيه الوالدان مع الأبناء. وبدأت «SOEP» تركز على جمع بيانات حول رفاه الطفل منذ سنة 2008، لكنها تقدم بيانات عرضية (cross-sectional data) حول الرفاه العاطفي والاجتماعي فقط للأطفال في عمر 5-6 سنوات في أثناء كل موجة من الدراسة سنوياً. جُمعت عينة من 871 طفلاً على مدى أربع سنوات (2008-2011)، لكن أقصي الأطفال من الأسر ذات العائل الواحد (single-parent households) والأطفال الذين لا يعمل أبائهم، فكانت العينة النهائية 509 طفلاً (Li & Pollmann-Schult, 2016: 491). ويأتي قصور قياس «SOEP» في أنه عند قياس الوقت الذي يُقضى في أنشطة العناية بالطفل، فإنه يركز فقط على كمية الوقت وليس جودته، حيث إنه لا يضع في الحسبان الأنشطة الترفيهية التي تلعب دوراً في رفاه الطفل وصحته النفسية والعاطفية، مثل: التنزه في الحدائق، واللعب خارج المنزل، والموسيقى، والأنشطة الرياضية المختلفة، والقراءة. وبالتالي لضمان دقة قياس هذا الوقت يجب وضع مثل هذه الأنشطة في الحسبان (Li & Pollmann-Schult, 2016).

تبين من نتائج هذه الدراسة أنه بغض النظر عن عدد ساعات العمل، ومستوى تعليم الوالدين، ونوع الوظيفة، وعمر الأم وتنقلها للعمل، فإن تنقل الأب للعمل يومياً لمسافة تقدر بأربعين كيلومتراً أو أكثر ارتبط بمستويات منخفضة من التفاعلات الاجتماعية عند الأطفال في هذه الفئة العمرية، بينما ارتبط التنقل لمسافات أبعد (60 كيلومتراً أو أكثر) بمشكلات مع الأقران. وفي تقصي أثر تنقل الأب على فرط النشاط عند الأطفال، تذكر النتائج أنه يجري تعويضه بالزيادة الكبيرة في دخل الأسرة نتيجة عمل الأب، مما قد يسمح للعائلة بإشراك الأطفال في أنشطة وفعاليات ترفيهية ورياضية بشكل منتظم، مما قد يساهم بدوره في تقليل سلوكيات النشاط المفرط لديهم. لكن النتائج أكدت أن الآثار النفسية السلبية الناجمة عن تنقل الأب للعمل لم تعوّض بزيادة الدخل، وقد يتطلب تخفيفها ومعالجتها توظيف مصادر عائلية أخرى (Li & Pollmann-Schult, 2016). وتأتي النتائج لتتوافق مع نظرية «برونفينبرينر»، التي تفترض أن نمو الطفل يحدث داخل ثلاث بيئات حاضنة، ونتيجة للتفاعلات بين هذه البيئات، وهي: البيئة الدقيقة (Microsystem)، مثل الأسرة والمدرسة ودور رعاية الطفل، ومصادر العائلة مثل الدخل. والبيئة التي تؤثر بشكل غير مباشر على الطفل (Exosystem)، مثل سوق العمل ومكان عمل الوالدين. والبيئة الكلية (Macrosystem)، مثل المجتمع والسياق المحلي الذي يعيش فيه الطفل. فما يجلبه الوالدان من سوق العمل سواء كان

إيجابياً، كالدخل المادي والسعادة والرضا الوظيفي والثقة بالنفس، أو سلبياً، كالضغوط والتعب وعدم إيجاد وقت للعائلة وعدم الرضا الوظيفي، جميعها يكون لها تأثير على جودة ونوعية المصادر العائلية التي تسهم في عملية تطور الطفل (Li & Pollmann-Schult, 2016).

٤.٣.٢ حماية الأبناء

يتكفل الوالدان باصطحاب أبنائهما إلى المدرسة لأسباب عدة، من أهمها حماية أبنائهما من التنقل مع الغرباء، سواء مع العمالة المنزلية، أو في الحافلة، أو في مواصلات النقل المختلفة. وإحدى أهم القضايا التي يرغب الوالدان في حماية أبنائهما منها هي العنف والتحرش الجنسي، حيث تشير إحصائيات منظمة الصحة العالمية (WHO) لعام ٢٠١٩ على الصعيد العالمي، إلى أن هناك نحو مليار طفل في المرحلة العمرية من ٢-١٢ سنة قد تعرضوا للعنف، سواء أكان عنفاً جنسياً أو بدنياً أو نفسياً (Violence against Children, 2020).

وثمة تقرير نشره معهد الدوحة الدولي للأسرة في عام ٢٠١٨، تضمن مراجعة نقدية لمجموعة من الدراسات التي ناقشت موضوعات الأسرة القطرية في مختلف المجالات، وركز في فصل من فصوله على الأسرة القطرية والعمالة المنزلية، وسلط الضوء على قضية العنف الممارس ضد الأطفال من قبل العمالة المنزلية. ومن خلال مراجعة دراسة «المريخي والمريخي» (٢٠١٠) استنتج أن نحو ٥٨% من العنف الممارس ضد الأطفال يصدر من الخادمت، و٢١% يصدر من السائقين. وتتمثل صور العنف في: العنف النفسي بنسبة ٧٢%، مثل الصراخ والتهديد والتخويف والإهمال، والعنف الجسدي بنسبة ٢٠%، وتأتي الخادمت في الصدارة من حيث ممارسة العنف الجسدي ضد الأطفال بنسبة ٥٥%، ويمثل السائقون الممارسون للعنف الجنسي نسبة تتعدى ٤٢% (خليفة وآخرون، ٢٠١٨). ووفقاً لنتائج التقرير، فقد بلغت نسبة العنف الممارس من قبل العمالة المنزلية ضد الأطفال أكثر من ١٤% في عام ٢٠١٠، أي بمعدل طفل واحد من كل عشرة أطفال (خليفة وآخرون، ٢٠١٨).

وسلط التقرير الضوء على تحليل الأدبيات السابقة التي تناولت قضية آثار العنف الممارس على الأطفال من قبل العمالة المنزلية، واستنتج أن الأطفال الذين يمارس ضدهم العنف من قبل العاملات أو السائقين يكونون انطوائيين ويميلون إلى العزلة والعدوان، ويميلون أيضاً إلى الابتعاد عن أمهاتهم (خليفة وآخرون، ٢٠١٨). وقد فحص التقرير أيضاً الدراسات التي تناولت قضية تدخل العاملات في الجانب التربوي والتعليمي للأطفال، مثل متابعة دروسهم وأداء واجباتهم المنزلية، وأظهرت النتائج ابتعاد الأم والأب عن هؤلاء الأبناء وعدم قيامهما بممارسة مهامهما الوالدية تجاه أبنائهما (خليفة وآخرون، ٢٠١٨). واستنتج التقرير نفسه لمعهد الدوحة الدولي للأسرة أن هناك فجوة في مجال البحث العلمي للدراسات المتعلقة بالعنف الممارس ضد الأطفال من قبل العمالة المنزلية، خصوصاً في الدول العربية. وأوصى التقرير بضرورة وجود دراسات تتناول الموضوع بأبعاده المختلفة، مثل مراجعة التقارير الطبية وتقارير الشرطة والقضاء حول مشكلات العنف الممارس ضد الأطفال من قبل العمالة المنزلية، ومحاولة إيجاد حلول ووضع توصيات لها (خليفة وآخرون، ٢٠١٨).

أما بالنسبة إلى قضية العنف الجنسي، ففي دراسة حديثة لـ«إيمان العبادي» (٢٠٢١)، أكدت أن الطفل في سن صغيرة، من عمر سنتين حتى خمس سنوات، غالباً ما يكون أكثر عُرضة للتحرش ممن

يتولون رعايته، مثل الخدم أو المربية أو السائق، أما الأطفال الأكبر سنًا، من عمر الخامسة حتى الثانية عشرة، فيكونون أكثر عرضة للتحرش ممن يختلطون بهم من دون رقابة، كالجيران والأقارب والخدم والسائقين. وتؤكد «العبادي» أن التحرش بالطفل في هذا العمر يكون مصحوبًا بالتهديد، سواء بالضرب أو العقاب أو القتل، في حال أفشى الأمر لأي شخص، أو التخويف بأن والديه سيعاقبانه إذا علما بالأمر. وفي دراسة أخرى (شاكر، ٢٠١٢) أكد الباحث أن ما يقرب من ٨٠% من المتحرشين بالأطفال يكونون من الأشخاص الذين يعرفهم الطفل جيدًا والمقربين منه، لأن الطفل يثق بهم أكثر. ومن أهم التوصيات التي طرحها الباحث في الدراسة نفسها لتجنب التحرش بالأطفال، عدم السماح للطفل بالخروج وحده مع السائق.

وفي دراسة للدكتور «محمد مرسي» (٢٠٠٧)، أوضح أهم الأسباب التي تؤدي إلى التحرش بالأطفال، واستنتج من خلال دراسته أن الطفل الذي يعيش في أسرة علاقاتها مختلة يكون أكثر عرضة للتحرش، إذ إن الأدوار تكون فيها غير محددة للأم والأب، مع انشغالهما المستمر، واعتمادهما على الخدم والسائقين، ووجود خدم وسائقين متحرشين في الأساس (مرسي، ٢٠٠٧).

وأوضح الدكتور «خالد الرقاص»، أستاذ علم النفس في جامعة الملك سعود بالمملكة العربية السعودية، في تصريحه لوزارة الداخلية السعودية، خطورة التحرش الجنسي بالأطفال، خصوصًا عند اقترانه بالعنف، وأكد أن الأطفال بطبيعتهم يميلون إلى الثقة، فينفذون الأوامر المعطاة إن كان ذلك سيمنحهم الحب والقبول، أما العنف فهو تخويف وتهديد وعدم قبول. وأشار إلى أن التحرش الجنسي بالأطفال يُعد ظاهرة مستترة، حيث تميل أغلب الأسر إلى عدم التبليغ عنها خوفًا من الفضائح. وذكر الدكتور «الرقاص» أن الطفل ذا السن الصغيرة يتأثر سلبًا بشكل أكبر من الطفل الأكبر سنًا (وزارة الداخلية السعودية، ٢٠١٣).

وثمة دراسة أجرتها جامعة الملك عبد العزيز في جدة بالمملكة العربية السعودية في عام ٢٠١٦ بعنوان: «دور البيئة السكنية للأسرة في ممارسة العنف ضد الأطفال»، استنتجت أن الخادمت في المنازل هن الفئة الأكثر ممارسة للعنف ضد الأطفال، وتتمثل أشكال العنف في إيذاء الطفل جسديًا، مثل ضربه وإصابته بالجروح التي تؤثر بدورها عليه نفسيًا واجتماعيًا، وقد تؤدي إلى عزله عن محيطه وتسبب له صعوبات في التعلم (الهاللي، ٢٠١٦).

وفي دراسة للدكتورة «إيناس عليما»، أستاذة التربية الخاصة في جامعة الكويت، سلطت الضوء على قضية التحرش الجنسي بالأطفال في المجتمع الأردني، وركزت على دراسة عينة مكونة من ٢٥٠ فردًا من المجتمع الأردني، وأظهرت نتائج دراستها أن من أهم أسباب التحرش الجنسي بالأطفال: غياب الرقابة الأسرية، وفقدان الحوار بين الطفل ووالديه، والثقة الزائدة بالخدم والأقارب، وعدم مراقبة سلوك الخدم. واستنتجت الدراسة أن معظم أفراد العينة اتفقوا على أنهم لا يتقبلون قضية التحرش بالأطفال، ويفضلون التستر عليها على أن يبلغوا عنها (عليما، ٢٠١٩).

الفصل الثالث: التحليل

يتضمن هذا الفصل تحليلاً للخصائص الأساسية للعينة، فيعطينا صورة واضحة عن توزيع أفراد العينة حسب عدة متغيرات مهمة تُسهم في رسم صورة لواقع الاصطحاب والعوامل المؤثرة فيه، وهذه المتغيرات تبين لنا تقسيم العينة إلى ثلاث فئات: الفئة الأولى تشمل المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم من وإلى المدارس، وإلى أماكن أخرى أيضاً. والفئة الثانية تشمل المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً. والفئة الثالثة تشمل المبحوثين الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً. يأتي هذا التقسيم في ظل تعدد قنوات واتجاهات المبحوثين فيما يتعلق بموضوع اصطحاب الأبناء، فمنهم من لديه فئاعة تامة بأن اصطحاب الأبناء إلى المدارس والأماكن الأخرى مسألة ضرورية ومهمة في جميع الحالات، سواء كانت الظروف المعيشية تسمح بذلك أو أنهم اضطروا إلى تقديم بعض التنازلات فيما يتعلق بالعمل والالتزام به حتى يتسنى لهم أداء مهمة الاصطحاب. وقد يتبنى هذه القنوات والاتجاهات أيضاً بعض المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، وقد فعلوا ذلك جزئياً إما لأن ظروف العمل، مثل أوقات الدوام الصارمة وعدم وجود سياسات مرنة، حدّت من قدرتهم على الاصطحاب بشكل دائم، وإما لأن هناك ترتيبات أخرى، مثل أن يُوكّلوا هذه المهمة إلى شخص آخر، تتناسب مع ظروفهم المعيشية بشكل أكبر. وكذلك المبحوثون الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً ربما ينطبق عليهم بعض مما سبق.

حُلّلت جميع محاور الدراسة استناداً إلى هذه الفئات الثلاث، وتأثرها بالمعطيات الديموغرافية للعينة، التي قد تكون عاملاً مؤثراً في اصطحاب الأبناء من عدمه، مثل: الجنس، والجنسية، والحالة الوظيفية، والعمر، وقطاع العمل، والدخل، وعدد الأطفال، وقرب المدرسة من محل الإقامة.

وحُلّلت البيانات الكيفية التي جُمعت في سبعة محاور أساسية: يناقش المحور الأول أنماط اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة من حيث الكيفية والأهمية. أما المحور الثاني فيستعرض الدعم الذي يُقدّم إلى الأسرة في اصطحاب أبنائها سواء من الأفراد أو الخدمات المتاحة. ويستكشف المحور الثالث الإجراءات التي تتخذها الأسرة من أجل حماية أبنائها في أثناء عملية الاصطحاب إلى المدارس أو الأماكن الأخرى. ويناقش المحور الرابع جانب الأمن والسلامة الجسدية والنفسية للأبناء في أثناء أوقات الاصطحاب. ويبحث المحور الخامس التحديات التي تواجه الأسرة وتتعوق اصطحاب الأبناء إلى المدرسة، والسياسات المتبعة في أماكن العمل في الدولة وأثرها على عملية الاصطحاب. ويستعرض المحور السادس جودة الوقت الذي يقضيه الوالدان مع الأبناء وطرق استثماره في أثناء أوقات الاصطحاب سواء إلى المدرسة أو غيرها. ويسلّط المحور السابع الضوء على أثر حملة «وصل عيالك» التي أطلقها مركز «أمان» وتقييمها من وجهة نظر المبحوثين.

١.٣ التحليل الديموغرافي للعينة

تشكلت عينة البحث من ١٤٠ مبحوثاً ومبحوثة، وبلغ فيها عدد الإناث ٩٤، وعدد الذكور ٤٦، وبلغت نسبتهم على التوالي: ٦٧,١٤٪، ٣٢,٨٦٪. ويوضح لنا «جدول ١» أن:

عدد القطريين المشاركين في المقابلات بلغت نسبتهم ٥٠,٧٢% من إجمالي العينة: بلغت نسبة الإناث القطريات المشاركات في العينة القطرية ٧٧,٤٦%، بينما بلغت نسبة الذكور القطريين ٢٢,٥٢% في العينة نفسها.

عدد غير القطريين المشاركين بلغت نسبتهم من إجمالي العينة ٤٨,٥٧%: بلغت نسبة الإناث غير القطريات ٥٥,٨٨% في عينة غير القطريين، بينما بلغت نسبة الذكور غير القطريين ٤٤,١١% في العينة نفسها، ومشارك واحد في المقابلة غير محدد الجنسية وبلغت نسبته ٠,٧١%.

ونسبة الإناث المشاركات في المقابلات من القطريات وغير القطريات بلغت ٦٧,١٤%، بينما بلغت نسبة الذكور المشاركين من القطريين وغير القطريين ٣٢,٨٦%.

العينة	تقسيم العينة		العدد الكلي
	ذكور	إناث	
القطريون	٢٢,٥٢%	٧٧,٤٦%	٥٠,٧٢%
غير القطريين	٤٤,١١%	٥٥,٨٨%	٤٨,٥٧%
غير محدد	-	٠,٧١%	٠,٧١%
عدد العينة الإجمالي (قطريون + غير قطريين)	٣٢,٨٦%	٦٧,١٤%	١٠٠%

جدول ١: تقسيم أفراد العينة حسب الجنسية والجنس

يوضح لنا «جدول ٢» تقسيم العينة حسب الفئات التي تصطب الأبناء، والتي تصطبهم أحياناً، والتي لا تصطبهم إطلاقاً:

نجد الذين يصطبون أبناءهم بلغت نسبتهم من مجموع العينة ٤٥%، وتوزعوا بين قطريين بنسبة ٤٧,٦١%، وغير قطريين بنسبة ٥٢,٣٨%.

والذين يصطبون أبناءهم أحياناً بلغت نسبتهم من مجموع العينة ٣١,٤٣%، وتوزعوا بين قطريين بنسبة ٧٠,٤٥%، وغير قطريين بنسبة ٢٩,٥٥%.

والذين لا يصطبون أبناءهم إطلاقاً بلغت نسبتهم من مجموع العينة ٢٣,٥٧%، وتوزعوا بين قطريين بنسبة ٣٠,٣٠%، وغير قطريين بنسبة ٦٦,٦٦%، وهناك فرد من العينة من الذين لا يصطبون أبناءهم إطلاقاً غير محدد الجنسية بلغت نسبته ٣,٠٣%.

الفئة	تقسيم العينة			العدد الكلي
	القطريون	غير القطريين	غير محدد	
يصطبون الأبناء	٤٧,٦١%	٥٢,٣٨%	-	٤٥%
يصطبون الأبناء أحياناً	٧٠,٤٥%	٢٩,٥٥%	-	٣١,٤٣%
لا يصطبون الأبناء إطلاقاً	٣٠,٣٠%	٦٦,٦٦%	٣,٠٣%	٢٣,٥٧%
العدد الكلي	٥٠,٧٢%	٤٨,٥٧%	٠,٧١%	١٠٠%

جدول ٢: تقسيم أفراد العينة حسب الفئات الثلاث

يوضح لنا «جدول ٣» توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية والحالة الوظيفية:

نجد في الفئة الأولى الذين يصطحبون أبناءهم أن نسبة القطريين العاملين بلغت ٨٦,٦٦٪، بينما بلغت نسبة القطريين غير العاملين ١٣,٣٣٪، أما نسبة غير القطريين العاملين فبلغت ٧٢,٧٢٪، ونسبة غير القطريين الذين لا يعملون بلغت ٢٤,٢٤٪، وهناك حالة واحدة من غير القطريين لم يُحدد عملها من عدمه وبلغت نسبتها ٣,٠٣٪.

أما الفئة الثانية الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً فقد بلغت فيها نسبة القطريين العاملين ٨٣,٨٧٪، ونسبة القطريين غير العاملين بلغت ١٢,٩٠٪، وحالة واحدة من القطريين لم يحدد عملها من عدمه وبلغت نسبتها ٣,٢٢٪، أما نسبة غير القطريين العاملين فبلغت ١٠٠٪.

أما الفئة الثالثة الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً فقد بلغت فيها نسبة القطريين العاملين ٧٠٪، ونسبة القطريين غير العاملين بلغت ٢٠٪، وحالة واحدة من القطريين لم يحدد عملها من عدمه وبلغت نسبتها ١٠٪، أما غير القطريين العاملين في هذه الفئة فجاءت نسبتهم ١٠٠٪. وجاءت حالة واحدة غير محددة الجنسية عاملة ونسبتها ١٠٠٪.

الحالة الوظيفية	يعمل	لا يعمل	غير محدد	
يصطحبون الأبناء	القطريون	٨٦,٦٦٪	١٣,٣٣٪	-
	غير القطريين	٧٢,٧٢٪	٢٤,٢٤٪	٣,٠٣٪
يصطحبون الأبناء أحياناً	القطريون	٨٣,٨٧٪	١٢,٩٠٪	٣,٢٢٪
	غير القطريين	١٠٠٪	-	-
لا يصطحبون الأبناء إطلاقاً	القطريون	٧٠٪	٢٠٪	١٠٪
	غير القطريين	١٠٠٪	-	-
	جنسية غير محددة	١٠٠٪	-	-

جدول ٣: توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية والحالة الوظيفية

يوضح لنا «جدول ٤» توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية والعمر:

نجد في الفئة الأولى الذين يصطحبون أبناءهم أن القطريين تركزت أعلى نسبة لديهم في الفئة العمرية ٤٠-٣٠ سنة وبلغت ٤٠٪، وتساوت النسبتان في الفئتين العمريتين ٣٠-٢٠ سنة و٤٠-٥٠ سنة حيث سجلتا ٢٦,٦٦٪، وأيضاً تساوت الفئتان ٦٠-٥٠ سنة وغير محدد حيث سجلتا ٣,٣٣٪. أما بالنسبة إلى غير القطريين في هذه الفئة الأولى، فنجد أن أعلى نسبة سجلت في الفئة العمرية ٤٠-٣٠ سنة، حيث بلغت ٤٨,٤٨٪، تلتها الفئة العمرية ٥٠-٤٠ سنة ونسبتها ٤٢,٤٢٪، وأتت الفئة العمرية ٣٠-٢٠ سنة في المرتبة الثالثة حيث سجلت ٩,٠٩٪.

أما بالنسبة إلى الفئة الثانية الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً فقد وجدنا أن القطريين تركزت أعلى نسبة لديهم في الفئة العمرية ٤٠-٣٠ سنة حيث بلغت ٥٤,٨٣٪، تلتها الفئة العمرية ٣٠-٢٠ سنة

بنسبة بلغت ٣٥,٤٨٪، وفي الفئة العمرية ٤٠-٥٠ سنة بلغت النسبة ٩,٦٩٪. وتبيّن نسب غير القطريين في هذه الفئة الثانية أن أعلى نسبة تركزت في الفئة العمرية ٣٠-٤٠ سنة حيث بلغت ٤٦,١٥٪، تلتها الفئة العمرية ٤٠-٥٠ سنة ونسبتها ٣٨,٤٦٪، وأتت بعدها الفئة العمرية ٢٠-٣٠ سنة بنسبة بلغت ١٥,٣٨٪.

وفيما يتعلق بالفئة الثالثة الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً، وجدنا أن القطريين في الفئة العمرية ٤٠-٣٠ سنة شكلوا النسبة الأعلى حيث بلغت ٦٠٪، تلتها الفئة العمرية ٤٠-٥٠ سنة وسجلت نسبتها ٣٠٪، وسجلت نسبة الفئة العمرية ٢٠-٣٠ سنة ١٠٪. أما بالنسبة إلى غير القطريين في هذه الفئة الثالثة فنجد أن الفئتين العمريتين ٤٠-٣٠ سنة و٥٠-٤٠ سنة قد تساوتا في النسبة حيث سجلتا ٤٥,٤٥٪، وفي الفئة العمرية ٥٠-٦٠ سنة سجلت النسبة ٩,٠٩٪. وجاءت حالة واحدة غير محددة الجنسية في الفئة العمرية ٤٠-٣٠ سنة بنسبة ١٠٠٪.

الفئة العمرية	٣٠-٢٠ سنة	٤٠-٣٠ سنة	٥٠-٤٠ سنة	٦٠-٥٠ سنة	غير محدد
يصطحبون الأبناء	القطريون	٢٦,٦٦٪	٤٠٪	٢٦,٦٦٪	٣,٣٣٪
غير القطريين	٩,٠٩٪	٤٨,٤٨٪	٤٢,٤٢٪	-	-
يصطحبون الأبناء أحياناً	القطريون	٣٥,٤٨٪	٥٤,٨٣٪	٩,٦٩٪	-
غير القطريين	١٥,٣٨٪	٤٦,١٥٪	٣٨,٤٦٪	-	-
لا يصطحبون الأبناء إطلاقاً	القطريون	١٠٪	٦٠٪	٣٠٪	-
غير القطريين	-	٤٥,٤٥٪	٤٥,٤٥٪	٩,٠٩٪	-
جنسية غير محددة	-	١٠٠٪	-	-	-

جدول ٤: توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية والعمر

يوضح لنا «جدول ٥» توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية وقطاع العمل:

بالنسبة إلى الفئة الأولى الذين يصطحبون أبناءهم من وإلى المدارس، فقد توزعت نسبهم على النحو التالي: تركزت نسب القطريين العاملين في القطاعين الحكومي وشبه الحكومي، والقطاع الخاص، حيث سجلت على التوالي: ٧٦,٩٢٪، ٣,٨٤٪، ١٩,٢٣٪. أما بالنسبة إلى غير القطريين فنجد أن النسبة الأعلى تركزت في القطاع شبه الحكومي، حيث سجلت ٣٦٪، وتساوت نسب الذين يعملون في القطاعين الحكومي والخاص، حيث سجلت النسبة لكل قطاع منهما ٢٨٪، ويوجد فرد واحد من غير القطريين يعمل في المجتمع المدني بلغت نسبته ٤٪، وأيضاً لدينا حالة لم يبيّن فيها قطاع العمل بنسبة بلغت ٤٪.

وبالنسبة إلى الفئة الثانية الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، فنجد أن أعلى نسبة للقطريين تركزت في القطاع الحكومي حيث بلغت ٦٩,٢٣٪، وبلغت نسبة الذين يعملون في القطاع شبه الحكومي ٧,٦٩٪، أما الذين يعملون من القطريين في القطاع الخاص فقد بلغت نسبتهم ١٩,٢٣٪، ويوجد فرد واحد

فقط من القطريين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً يعمل في قطاع الهيئات وبلغت نسبته ٣,٨٤٪. أما بالنسبة إلى غير القطريين في هذه الفئة فنجد أن نسبة الذين يعملون في القطاع الحكومي هي الأعلى حيث سجلت ٦١,٥٣٪، تلتها نسبة الذين يعملون في القطاع شبه الحكومي وبلغت ٢٣,٠٧٪، والذين يعملون في القطاع الخاص وبلغت نسبتهم ١٥,٣٨٪.

وبالنسبة إلى الفئة الثالثة الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً، فنجد أن القطريين الذين يعملون في القطاع الحكومي بلغت نسبتهم ٥٠٪، ونجد أن الذين يعملون في القطاعين شبه الحكومي والخاص وفي المجتمع المدني أتت نسبهم واحدة حيث بلغت ١٢,٥٠٪، وهناك حالة لم يبيّن فيها قطاع العمل وبلغت نسبتها ١٢,٥٠٪. أما بالنسبة إلى غير القطريين في هذه الفئة، فنجد أن النسبة الأعلى تركزت في القطاع الحكومي حيث سجلت ٦٣,٦٣٪، والذين يعملون في القطاع الخاص بلغت نسبتهم ٢٢,٧٢٪، أما الذين يعملون في المجتمع المدني فقد بلغت نسبتهم ١٣,٦٣٪، ولدينا حالة واحدة غير محددة الجنسية وتعمل في المجتمع المدني وبلغت نسبتها ١٠٠٪.

قطاع العمل	حكومي	شبه حكومي	خاص	مجتمع مدني	هيئة	غير محدد
يصطحبون الأبناء	القطريون	٧٦,٩٢٪	٣,٨٤٪	١٩,٢٣٪	-	-
	غير القطريين	٢٨٪	٣٦٪	٢٨٪	٤٪	٤٪
قطاع العمل	حكومي	شبه حكومي	خاص	مجتمع مدني	هيئة	غير محدد
يصطحبون الأبناء أحياناً	القطريون	٦٩,٢٣٪	٧,٦٩٪	١٩,٢٣٪	-	٣,٨٤٪
	غير القطريين	٦١,٥٣٪	٢٣,٠٧٪	١٥,٣٨٪	-	-
قطاع العمل	حكومي	شبه حكومي	خاص	مجتمع مدني	هيئة	غير محدد
لا يصطحبون الأبناء إطلاقاً	القطريون	٥٠٪	١٢,٥٠٪	١٢,٥٠٪	١٢,٥٠٪	-
	غير القطريين	٦٣,٦٣٪	-	٢٢,٧٢٪	١٣,٦٣٪	-
	جنسية غير محددة	-	-	-	١٠٠٪	-

جدول ٥: توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية وقطاع العمل

يوضح لنا «جدول ٦» توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية والدخل:

بالنسبة إلى الفئة الأولى الذين يصطحبون أبناءهم، نجد أن النسبة الأعلى من القطريين تركزت في فئة دخل ٤٠ ألف ريال فأكثر حيث بلغت ٥٠٪، وفي فئات الدخل ٢٠-٣٠ ألف ريال و٣٠-٤٠ ألف ريال نجد أن النسبتين تساوتا حيث سجلت كل منهما ٢٣,٣٣٪، وهناك واحد فقط من القطريين دخله يقع في فئة ١٠-٢٠ ألف ريال بنسبة ٣,٣٣٪. ونجد أن الصورة انعكست بالنسبة إلى غير القطريين، حيث إن أعلى نسبة تركزت في فئة الدخل ١٠-٢٠ ألف ريال حيث سجلت ٣٩,٣٩٪، تلتها الفئة ٢٠-٣٠ ألف ريال وسجلت ٣٣,٣٣٪، وفئة ٣٠-٤٠ ألف ريال وسجلت ٩,٠٩٪، وحالة واحدة فقط أتت في فئة الدخل ٤٠ ألف ريال فأكثر ونسبتها ٣,٠٣٪، وهناك عدد من غير القطريين لم يحددوا دخلهم وبلغت نسبتهم ١٥,١٥٪.

أما بالنسبة إلى الفئة الثانية الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، فنجد أن النسبة الأعلى من القطريين

تركزت في فئة دخل ٤٠ ألف ريال فأكثر حيث بلغت ٥٨,٠٦٪، تلتها فئة الدخل ٢٠-٣٠ ألف ريال وبلغت نسبتها ٢٢,٥٨٪، تلتها فئة ٣٠-٤٠ ألف ريال وسجلت نسبتها ٩,٦٧٪، وفي فئة الدخل ١٠-٢٠ ألف ريال بلغت النسبة ٦,٤٥٪، وهناك حالة واحدة من القطريين لم تصرح بدخلها وبلغت نسبتها ٣,٢٢٪. وبالنسبة إلى غير القطريين في هذه الفئة الثانية، فنجد أن فئة الدخل ٢٠-٣٠ ألف ريال سجلت أعلى نسبة حيث بلغت ٣٨,٤٦٪، تلتها فئة الدخل ١٠-٢٠ ألف ريال وبلغت نسبتها ٣٠,٧٦٪، وأتت في المرتبة الثالثة من حيث النسبة فئة ٣٠-٤٠ ألف ريال وسجلت ١٥,٣٨٪، والفئة الأخيرة من حيث النسبة ٤٠ ألف ريال فأكثر، نجد أنها حالة واحدة وسجلت ٧,٦٩٪، وهناك حالة من غير القطريين غير مبين دخلها وبلغت نسبتها ٧,٦٩٪.

وبالنسبة إلى الفئة الثالثة الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً، فنجد أن النسبة الأعلى من القطريين تركزت في فئة دخل ٤٠ ألف ريال فأكثر حيث بلغت ٤٠٪، تلتها فئة الدخل ٣٠-٤٠ ألف ريال حيث بلغت نسبتها ٣٠٪، وأتت فئة الدخل ١٠-٢٠ ألف ريال بنسبة ١٠٪، وبلغت نسبة القطريين الذين لم يحددوا دخلهم الشهري ٢٠٪. أما بالنسبة إلى غير القطريين فقد سجلت فئة الدخل ١٠-٢٠ ألف ريال أعلى نسبة حيث بلغت ٥٠٪، تلتها فئة ٣٠-٤٠ ألف ريال بنسبة ١٨,١٨٪، وتساوت فئتا الدخل ٢٠-٣٠ ألف ريال و٤٠ ألف ريال فأكثر حيث سجلتا نسبة ١٣,٦٣٪، وتوجد حالة واحدة فقط من غير القطريين لم تحدد دخلها وبلغت نسبتها ٤,٥٤٪. وتوجد حالة واحدة غير محددة الجنسية في فئة دخل ٣٠-٤٠ ألف ريال وبلغت نسبتها ١٠٠٪.

مستوى دخل الأسرة	٢٠-١٠ ألفاً	٣٠-٢٠ ألفاً	٤٠-٣٠ ألفاً	٤٠ ألفاً فأكثر	غير محدد	
يصطحبون الأبناء	القطريون	٣,٣٣٪	٢٣,٣٣٪	٢٣,٣٣٪	٥٠٪	-
	غير القطريين	٣٩,٣٩٪	٣٣,٣٣٪	٩,٠٩٪	٣,٠٣٪	١٥,١٥٪
يصطحبون الأبناء أحياناً	القطريون	٦,٤٥٪	٢٢,٥٨٪	٩,٦٧٪	٥٨,٠٦٪	٣,٢٢٪
	غير القطريين	٣٠,٧٦٪	٣٨,٤٦٪	١٥,٣٨٪	٧,٦٩٪	٧,٦٩٪
لا يصطحبون الأبناء إطلاقاً	القطريون	١٠٪	-	٣٠٪	٤٠٪	٢٠٪
	غير القطريين	٥٠٪	١٣,٦٣٪	١٨,١٨٪	١٣,٦٣٪	٤,٥٤٪
	جنسية غير محددة	-	-	١٠٠٪	-	-

جدول ٦: توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية والدخل

يوضح لنا «جدول ٧» توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية وعدد الأبناء:

بالنسبة إلى الفئة الأولى الذين يصطحبون أبناءهم، فنجد أن النسبة الأعلى لدى القطريين تركزت في فئة من لديهم طفلان حيث بلغت ٢٦,٦٦٪، تلتها فئة من لديهم ثلاثة أطفال وستة أطفال حيث تساوت النسبتان ١٦,٦٦٪، تلتها فئة من لديهم أربعة أطفال وستة أطفال فأكثر حيث تساوت النسبتان ١٣,٣٣٪، تلتها فئة من لديهم طفل واحد بنسبة ٦,٦٦٪، تلتها حالة واحدة لديها خمسة أطفال بنسبة ٣,٣٣٪،

وتوجد حالة واحدة فقط لم يُحدد فيها عدد الأطفال ونسبتها ٣,٣٣٪. أما بالنسبة إلى غير القطريين في هذه الفئة الأولى فنجد أن النسبة الأعلى تركزت في فئة الذين لديهم طفلان حيث سجلت ٣٦,٣٦٪، تلتها فئة الذين لديهم ثلاثة أطفال بنسبة ٣٠,٣٠٪، ثم تلتها فئة الذين لديهم خمسة أطفال بنسبة ١٥,١٥٪، والذين لديهم طفل واحد سجلت نسبتهم ٩,٠٩٪، وتساوت النسبة لدى من لديهم أربعة أطفال وستة أطفال فأكثر حيث بلغت ٣,٠٣٪، ولدينا حالة واحدة لم يُحدد فيها عدد الأطفال بلغت نسبتها ٣,٠٣٪.

أما بالنسبة إلى الفئة الثانية الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، فنجد أن النسبة الأكبر عند القطريين تركزت في فئة الذين لديهم طفلان حيث بلغت ٣٥,٤٨٪، تلتها فئة الذين لديهم ثلاثة أطفال بنسبة ٢٥,٨٠٪، تلتها فئة الذين لديهم ستة أطفال بنسبة ١٢,٩٠٪، وتساوت نسبة من لديهم طفل واحد ومن لديهم أربعة أطفال فبلغت ٩,٦٧٪، وبلغت نسبة الذين لديهم خمسة أطفال ٦,٤٥٪. أما بالنسبة إلى غير القطريين في هذه الفئة الثانية فنجد أن النسبة الأعلى تركزت في فئة الذين لديهم ثلاثة أطفال حيث بلغت ٣٨,٤٦٪، تلتها فئة الذين لديهم طفلان وبلغت نسبتهم ٣٠,٧٦٪، تلتها فئة الذين لديهم طفل واحد وبلغت نسبتهم ٢٣,٠٧٪، وأخيراً فئة الذين لديهم خمسة أطفال وبلغت نسبتهم ٧,٦٩٪.

وبالنسبة إلى الفئة الثالثة الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً، فنجد أن القطريين تساوت نسبتهم في فئات من لديهم أربعة أطفال وخمسة أطفال وستة أطفال فأكثر، حيث بلغت ٢٠٪. ونجد أيضاً أن هناك تساوياً في النسبة في فئات من لديهم طفل واحد وطفلان وثلاثة أطفال وستة أطفال حيث بلغت ١٠٪. أما غير القطريين في هذه الفئة الثالثة فنجد أن الذين لديهم ثلاثة أطفال بلغت نسبتهم ٣٦,٣٦٪ وهي النسبة الأعلى بين النسب، تلتها فئة من لديهم أربعة أطفال حيث بلغت نسبتهم ٣٠,٣٠٪، تلتها نسبة من لديهم خمسة أطفال ١٢,١٢٪، بينما تساوت نسبة من لديهم طفل واحد وطفلان وستة أطفال فأكثر، حيث بلغت ٦,٠٦٪. وبلغت نسبة من لديه ستة أطفال ٣,٠٣٪ وهي النسبة الأقل. وتوجد حالة واحدة ضمن الفئة الثالثة غير محددة الجنسية لديها خمسة أطفال وبلغت نسبتها ١٠٠٪.

عدد الأطفال	طفل	طفلان	٣ أطفال	٤ أطفال	٥ أطفال	٦ أطفال	٦ أطفال فأكثر	غير محدد	يصطحبون الأبناء	
القطريون	٦,٦٦٪	٢٦,٦٦٪	١٦,٦٦٪	١٣,٣٣٪	٣,٣٣٪	١٦,٦٦٪	١٣,٣٣٪	٣,٣٣٪		
غير القطريين	٩,٠٩٪	٣٦,٣٦٪	٣٠,٣٠٪	٣,٠٣٪	١٥,١٥٪	-	٣,٠٣٪	٣,٠٣٪		
عدد الأطفال	طفل	طفلان	٣ أطفال	٤ أطفال	٥ أطفال	٦ أطفال	٦ أطفال فأكثر	غير محدد	يصطحبون الأبناء أحياناً	
القطريون	٩,٦٧٪	٣٥,٤٨٪	٢٥,٨٠٪	٩,٦٧٪	٦,٤٥٪	١٢,٩٠٪	-	-		
غير القطريين	٢٣,٠٧٪	٣٠,٧٦٪	٣٨,٤٦٪	-	٧,٦٩٪	-	-	-		
عدد الأطفال	طفل	طفلان	٣ أطفال	٤ أطفال	٥ أطفال	٦ أطفال	٦ أطفال فأكثر	غير محدد	لا يصطحبون الأبناء إطلاقاً	
القطريون	١٠٪	١٠٪	١٠٪	٢٠٪	٢٠٪	١٠٪	٢٠٪	-		
غير القطريين	٦,٠٦٪	٦,٠٦٪	٣٦,٣٦٪	٣٠,٣٠٪	١٢,١٢٪	٣,٠٣٪	٦,٠٦٪	-		
جنسية غير محددة	-	-	-	-	١٠٠٪	-	-	-		

جدول ٧: توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية وعدد الأبناء

يوضح لنا «جدول ٨» توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية وقرب المدرسة من محل الإقامة:

بالنسبة إلى الفئة الأولى الذين يصطحبون أبناءهم، فنجد أن القطريين الذين أجابوا بـ«نعم» على قرب المدرسة بلغت نسبتهم ٧٣,٣٣٪، أما الذين أجابوا بـ«لا» فقد بلغت نسبتهم ١٦,٦٦٪، والذين أجابوا بـ«تقريباً» بلغت نسبتهم ١٠٪. أما غير القطريين فقد تقاربت نسبهم مع نسب القطريين حيث تبين أن الذين أجابوا بـ«نعم» بلغت نسبتهم ٧٢,٧٢٪، أما الذين أجابوا بـ«لا» فقد بلغت نسبتهم ١٥,١٥٪، والذين أجابوا بـ«تقريباً» بلغت نسبتهم ١٢,١٢٪.

وبالنسبة إلى الفئة الثانية الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، فنجد أن القطريين الذين أجابوا بـ«نعم» بلغت نسبتهم ٦٤,٥١٪، أما الذين أجابوا بـ«لا» فقد بلغت نسبتهم ١٢,٩٠٪، والذين أجابوا بـ«تقريباً» بلغت نسبتهم ١٩,٣٥٪، وهناك حالة واحدة أشارت إلى أن المدرسة قريبة من العمل وبلغت نسبتها ٣,٢٢٪. أما غير القطريين في هذه الفئة الثانية فقد بلغت نسبة الذين أجابوا بـ«نعم» ٦١,٥٣٪، ونسبة الذين أجابوا بـ«لا» ٣٠,٧٦٪، ونسبة الذين أجابوا بـ«تقريباً» ٧,٦٩٪.

أما بالنسبة إلى الفئة الثالثة الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً، فنجد أن القطريين الذين أجابوا بـ«نعم» بلغت نسبتهم ٦٠٪، والذين أجابوا بـ«لا» بلغت نسبتهم ٢٠٪، والذين أجابوا بـ«تقريباً» بلغت نسبتهم ٢٠٪ أيضاً. أما غير القطريين الذين أجابوا بـ«نعم» فقد بلغت نسبتهم ٧٧,٢٧٪، والذين أجابوا بـ«لا» بلغت نسبتهم ١٣,٦٣٪، والذين أجابوا بـ«تقريباً» بلغت نسبتهم ٩,٠٩٪. وتوجد حالة واحدة غير محددة الجنسية أجابت بـ«تقريباً» وبلغت نسبتها ١٠٠٪.

هل المدرسة قريبة من محل إقامتك؟	نعم	لا	تقريباً	قريبة من العمل
يصطحبون الأبناء	القطريون	٧٣,٣٣	١٦,٦٦	١٠
	غير القطريين	٧٢,٧٢	١٥,١٥	١٢,١٢
يصطحبون الأبناء أحياناً	القطريون	٦٤,٥١	١٢,٩٠	١٩,٣٥
	غير القطريين	٦١,٥٣	٣٠,٧٦	٧,٦٩
لا يصطحبون الأبناء إطلاقاً	القطريون	٦٠	٢٠	٢٠
	غير القطريين	٧٧,٢٧	١٣,٦٣	٩,٠٩
	جنسية غير محددة	-	-	١٠٠

جدول ٨: توزيع نسب الفئات الثلاث حسب الجنسية وقرب المدرسة من محل الإقامة

٢.٣ التحليل

١.٢.٣ المحور الأول: أنماط الاصطحاب - الكيفية والأهمية

يبحث هذا المحور أنماط اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة، لمعرفة ما إذا كانا هما من يتكفلان بهذه المهمة، أم يساندهما فيها أحد، مثل الأهل أو العمالة المنزلية، أو وسائل النقل مثل حافلات المدرسة. كما أنه يستكشف آراء المبحوثين حول أهمية أن يكون الوالدان هما من يصطحبان أبناءهما، وفي حال تعذر اصطحاب الأبناء إلى المدرسة فهل يحرص الوالدان على اصطحاب الأبناء إلى أي أماكن أخرى خلال اليوم؟

بيّنت الاستجابات أن الذين يصطحبون أبناءهم من وإلى المدارس هم الفئة الأكبر من العينة المدروسة، بنسبة ٤٥% من مجمل أفراد العينة، وتشمل هذه النسبة القطريين وغير القطريين، حيث بلغت نسبة غير القطريين الذين يصطحبون أبناءهم دائماً ٥٢%، وبلغت نسبة القطريين نحو ٤٨%.

أما بالنسبة إلى الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً فقد شكلوا ثلث العينة تقريباً، بنسبة أعلى من ٣١,٤٣%، وكانت نسبة القطريين فيها هي الغالبة، بنحو ٧٠%، و ٣٠% لغير القطريين.

أما الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً فقد شكّلوا أكثر من خمس العينة بقليل، بنسبة ٢٣,٥٧% من مجمل أفراد العينة، وكانت الفئة الأكبر هي فئة غير القطريين بنسبة تقرب من ٦٧%، وبلغت نسبة القطريين ٣٠% تقريباً، وكانت هناك عينة واحدة غير محددة الجنسية ممن لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً بنسبة بلغت ٣% تقريباً وتمثل نحو ٠,٧% من العدد الإجمالي للعينة.

وعلى الرغم من تعدد أنماط الاصطحاب، فإن أغلبية العينة من جميع الفئات اتفقت على أهمية الاصطحاب وأثره البالغ على الأبناء، وصحتهم الجسدية، والنفسية، وأمانهم، وعلاقتهم بوالديهم. وفيما يلي نستعرض الجوانب المختلفة من خلال آراء المبحوثين.

أكد البعض أهمية الاصطحاب لارتباطه بعنصر الأمان الجسدي والنفسي، فتقول أم فيصل: «نعم، من ناحية الحفاظ على أمنهم بوضعهم في مقاعد السيارة بطريقة صحيحة والتأكد من دخولهم إلى المدرسة. ومن ناحية نفسية فإن لذلك أثراً على نفسية الطفل». وتشير ملاحظة أحد المبحوثين إلى حدوث بعض المواقف التي تستدعي حرص الوالدين، فيذكر: «نعم، رأيت مناظر في المدارس من السائقين غير مهذبين للأمانة». وذكرت هيا أن أهمية الاصطحاب لا تكمن فقط في التأكد من سلامة الأبناء، لكن في استثمار أوقات التنقل معهم، فتقول: «نعم، لعدة أسباب منها: استغلال وقت السيارة بما هو مفيد كالتحدث والنقاش أو سرد القصص أو لعب بعض الألعاب الجماعية، والحرص على أمان الأبناء داخل السيارة، والإشراف على اتباع إرشادات الأمان من عدم الشجار وغيره، وفي النهاية ليس هناك من يكون أحرص من الأم على أبنائها». وتؤكد الجملة الأخيرة على عنصر الرعاية والحرص الذي لا يقدمه أحد للأبناء كما يقدمه لهم الوالدان.

أكدت نجلاء على أهمية الاصطحاب خصوصاً إذا كان الأطفال صغاراً في السن، فتقول: «نعم مهم، وخاصة بالنسبة للأبناء الصغار ممكن أن يحصل أي شيء مثل حادث لا يسمح الله، يفضل الأهالي يقومون باصطحاب أبنائهم للمدرسة». ويقول أحد المبحوثين: «نعم، لزيادة الترابط والتماسك

الأسري، ولما له من آثاره النفسية على الطفل». وهذا القول يشير إلى مسألة غاية في الأهمية وهي أن اصطحاب الأبناء من قبل الآباء يعزز الترابط الأسري. وتدعم شيخة هذا الرأي وتضيف إليه جانب التواصل والحوار: «نعم، مهم أن يقوم الوالدان باصطحاب الأبناء للمدرسة لأنه يخلق رابطاً بين ولي الأمر والابن، ولأنه فرصة ذهبية للحوار ليكون حواراً بينهم، والطفل يحس بالأمان أكثر، وترابط أكثر». وتضيف شيخة أهمية أخرى وهي الحوار مع الأبناء في أثناء اصطحابهم إلى المدارس، وهذا يعني استثمار الوقت جيداً مع الأبناء والاستفادة منه. ويؤكد مباحث آخر على هذا التعزيز من خلال الحوار بقوله: «نعم، مهم جداً للتواصل مع الأبناء ومعرفة مشاكلهم ومعرفة رغباتهم».

وذكرت نور أن اصطحاب الأبناء فرصة للتواصل مع المدرسة يومياً، وهذا بدوره يعزز العملية التعليمية المبنية على أسس ثلاثة مهمة جداً، وهي الأسرة والمدرسة والطفل: «نعم، لأنني بالصباح أقابل مديرة المدرسة وأنا أدخلهم، وأستطيع الاستفسار والتواصل، وأقابل معلمة الصف التي تكون بانتظارهم، وقد نتواصل عن أي شيء حدث باليوم السابق لا يستدعي استدعاء ولي الأمر. قد تخبرني بأحداث وفعاليات قادمة، ويمكنني رؤية ابني يدخل بالصف، ومعرفة أصدقائه». ويؤكد أحد المبحوثين على تعدد فوائد الاصطحاب بقوله: «نعم، مهم جداً، لأن هذا الأمر يزيد من الترابط الأسري، ويتيح لك فرصة التعرف على الأجواء التعليمية لأبنائك، بالإضافة إلى زيادة ثقتهم بأنفسهم». وهذا القول يشير إلى تعزيز الجانب النفسي عند الأطفال من خلال زيادة ثقتهم بأنفسهم عندما يصطحبهم الوالدان إلى المدارس.

وبيّنت استجابات المبحوثين أن أغلب أفراد العينة يتكفلون باصطحاب أبنائهم إلى أماكن أخرى مثل الزيارات العائلية والأنشطة الخارجية، فتقول نورة: «أنا وزوجي نقوم بتوصيل أبنائنا لكل مكان، نحن الذين نصطحبهم من وإلى المكان، وهناك مرات نادرة أوافق أنهم يركبون السيارة مع الخادمة في حال كانوا مع أقربائهم الذين من أعمارهم وكانوا مجموعة، بشرط أن يكون المشوار لبيت قريب». ويذكر أحد المبحوثين أيضاً: «نعم، وخاصة للتسوق أو التوصيل إلى الدروس الخصوصية أو لزيارة أصدقائهم». وتذكر أم حسين: «أصطحبهم للمدرسة وأيضاً للزيارات العائلية والأنشطة الخارجية». وتشاركها سمر أيضاً: «نعم، أقوم أنا وزوجي باصطحاب أبنائنا لقضاء احتياجاتهم المختلفة كالتسوق والزيارات العائلية». وتشير إحدى المبحوثات إلى أن الاصطحاب إلى بقية الأماكن خلال اليوم هو محاولة لتعويض انشغال الوالدين في العمل خلال النهار، وفترات الغياب عن الأبناء: «في زيارات عائلية وأنشطة، نعم نحاول أن نعوض قدر الإمكان الفراغ الحاصل بيننا وبين الأطفال لطول مدة ساعات العمل». وهنا إشارة في غاية الأهمية إلى أثر ساعات العمل الطويلة على حضور الوالدين وانخراطهما مع أبنائهما، والجهد الذي يحتاج الوالدان إلى بذله من أجل تخفيف أثر غيابهما على الأبناء.

نستنتج مما سبق أن أهمية الاصطحاب، سواء إلى المدرسة أو غيرها من أماكن أخرى، تتجلى في نواحٍ متعددة، وهي: الأمان والاطمئنان على الأبناء، والحوار معهم، وتعزيز الثقة لديهم، والتواصل مع المدرسة يومياً، والترابط الأسري بين الآباء والأبناء، واستثمار الوقت بشكل جيد مع الأبناء. وهذا ما يمثل الوقت ذو الجودة الذي سنتحدث عنه بشكل مفصل في المحاور التالية.

٢.٢.٣ المحور الثاني: الدعم المقدم إلى الوالدين في عملية اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة

يلجأ الوالدان إلى إسناد عملية اصطحاب الأبناء إلى أشخاص آخرين في حال تعذر أدائهما هذه المهمة، إما لاعتبارات متعلقة بساعات العمل، أو لوجود عدد من الأبناء ملتحقين بمدارس مختلفة، أو لأسباب شخصية أخرى. ويستند اختيار الأشخاص الذين يُقدمون الدعم إلى الوالدين في عملية اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة إلى عدة اعتبارات، منها: علاقة الشخص بالعائلة، وقربه مكانياً في أثناء أوقات الاصطحاب. وبناء على ذلك قد تلجأ العائلة إلى إسناد هذه المهمة إلى أحد الأقارب أو العمالة المنزلية من مريبات وسائقين، أو قد يُعتمد على وسائل النقل التي توفرها مؤسسات الدولة، مثل حافلات المدرسة. وسنستكشف في هذا المحور أهم مقامي الدعم إلى المبحوثين في عملية الاصطحاب.

أكدت إجابات الفئة الذين يصطحبون أبناءهم إلى المدرسة دائماً، أنهم لا يتلقون الدعم في عملية الاصطحاب. لكن ثلاثة من المبحوثين أشاروا إلى أنه يمكن تلقي الدعم في حال حدوث ظرف طارئ، ويكون باللجوء إلى أحد الأقارب. فتذكر إحدى المبحوثات مثلاً على الظروف الطارئة: «إذا مثلاً ناموا ببيت أبوي ليلة، أو ما قدرت مثلاً أخذهم من بيت والدي الليلة اللي قبل، فخواتي قالوا خلاص إحنا بنوصلهم، هالشي صار يمكن مرتين في حياتي بس».

ويعتمد أغلب المبحوثين من فئتي من يصطحبون أبناءهم أحياناً ومن لا يصطحبونهم إطلاقاً، في المساعدة في عملية الاصطحاب على أحد أفراد العائلة كشريك الحياة أو الجدة، أو المربيات والسائقين، أو أصدقاء العائلة. فتقول آمنة عن تناوبها مع المساندين في عملية الاصطحاب: «غالباً أصطحب ابنتي للمدرسة لقرب مدرستها من مقر عملي، وفي حال عدم قدرتي يقوم الأب أو السائق مع الخادمة بإيصالها. أما ابني فغالباً يقوم السائق والخادمة بإيصاله، وفي بعض الأحيان الأب، بناءً على وقت استيقاظه للذهاب للحضانة». وقد يتعدد المساندون في هذه العملية للأسرة الواحدة من أقارب وعمالة منزلية وأصدقاء، فتقول مروة: «غالباً يتم التنسيق والتواصل بيني وبين والدهم لتحديد من الذي سيقوم باصطحاب الأبناء إلى المدرسة، وفي بعض الأحيان نلجأ إلى الجدة أو العم، أو السائق والخادمة في بعض الأوقات». وتقول أم أحمد: «أنا، وأحياناً صديقتي». وتشاركها نور: «أقوم فقط بإيصالهم صباحاً، وتقوم أمي وزوجي بالتناوب على أخذهم مساءً». وكذلك يقول أبو محمد: «تساعدني جدتهم في توصيلهم أو السائق الخاص بهم». بينما ذكر أحد المبحوثين أن أبناء عمه يقومون بمساعدته.

وتلعب سن الأطفال دوراً أيضاً في تحديد مقامي المساندة، فتذكر شذى: «أبنائي الكبار يقوم بتوصيلهم السائق، والصغار تذهب الخادمة معهم برفقة السائق». إذن فمن الممكن الاستغناء عن المساندة الإضافية مثل وجود الخادمة في حال كان الأبناء في عمر يسمح لهم بالاهتمام بأنفسهم. ونلاحظ أن خيار اللجوء إلى المساندة في عملية الاصطحاب من العمالة المنزلية ليس الخيار الأكثر تفضيلاً لدى بعض المبحوثين، فيعبر أحدهم: «للأسف! السائق والخادمة يتوليان إعادة أبنائي من المدرسة». ويتضح لنا هنا أن الظروف قد تتغلب على رغبة الوالدين في اصطحاب الأبناء مما يضطرهما إلى اختيار بدائل أخرى لكنها غير محبذة بشكل كبير. وقد يُعتمد على وسائل النقل

الحكومية مثل حافلة المدرسة، إن لم تتوفر للأسرة عناصر مساندة من المحيطين. فبالنسبة إلى عاطف يعتمد جميع أبنائه على هذا الخيار: «يذهب أبنائي عمر ومحمد بباص المدرسة، وعمار بباص الحضانة». لكن هاني يحكي لنا عن إحدى الإشكاليات مع هذه الوسيلة من ناحية مادية فيما يتعلق باصطحاب ابنه إلى المدرسة: «عندما كان يستخدم الباص كانت لديّ فرصة أن أقوم باصطحابه الصباح ويعود بعد ذلك من المدرسة بالباص، ولكن للأسف الشديد الباص يكلف مثلاً مبلغ ٥ آلاف ريال قطري في حال ذهب الطفل للمدرسة وعاد من المدرسة بالباص، ولكن لو ذهب فقط وقام أحد باصطحابه بعد ذلك من المدرسة، يعني أن تكون الرحلة ذهاباً فقط أو عودة فقط، تكون التكلفة أقل بـ ٢٠٠ ريال، فتصبح مثلاً التكلفة ٤٨٠٠ أو ٤٧٠٠ ريال، بمعنى أن نصف الرحلة اليومية طوال السنة تقل ٢٠٠ ريال في السنة، لذلك فليس هناك فرق أن أقوم أنا باصطحابه ذهاباً فقط أو عودة فقط. وليس هناك تنوع في شركات الباص، حيث تكون هناك شركة باص واحدة وتتعاقد مع ٥ أو ٦ مدارس، وتكون هذه هي القواعد للباصات». إذن فالإجراءات المتبعة عند شركات الحافلات التي تتعاقد مع المدارس يمكن أن تسبب ضغطاً مالياً على الوالدين، ولا تراعي بشكل كافٍ من ناحية الأسعار اختيار الوالدين ليتنقل أبنائهما في رحلة واحدة إما ذهاباً إلى المدرسة أو عودةً منها.

يتبين لنا هنا أن الأهالي القطريين الذين لا يستطيعون اصطحاب أبنائهم إلى المدرسة يستعينون أكثر بالسائق والخدمة في عملية الاصطحاب، بينما غير القطريين غالباً ما يستعينون بحافلة المدرسة. وتشير الإحصائيات في «جدول ٧» بالأعلى إلى أن وجود أكثر من طفل في الأسرة الواحدة لا يشكّل عائقاً أمام عملية الاصطحاب، فقد بيّنت نتائج الدراسة أن هناك نحو ٧٪ من القطريين لديهم طفل واحد فقط ويؤدون عملية الاصطحاب دائماً، وهناك نحو ٩٪ من غير القطريين لديهم طفل واحد أيضاً، وباقي العينة من القطريين وغير القطريين لديهم أكثر من طفل، ومع ذلك فهم يصطحبون أبنائهم دائماً. وفي الوقت نفسه، ففي الفئة التي تصطحب أبنائها أحياناً والفئة التي لا تصطحبهم إطلاقاً نجد النسبة الأكبر لمن لديهم أكثر من طفل. ويرجع السبب في ذلك إلى أن أغلب الأشقاء يكونون في مدرسة واحدة، وفي حال وجود طفل في مدرسة أخرى، يحظى الطفل الأصغر سنّاً بالفرصة الأكبر لاصطحابه من قبل أحد الوالدين من وإلى المدرسة.

٣.٢.٣ المحور الثالث: الإجراءات المتبعة من قبل الوالدين اللذين يصطحبان أبنائهما أحياناً أو لا يصطحبانهم إطلاقاً

تُعدّ الإجراءات المتبعة من قبل الوالدين في حال إسناد مهمة الاصطحاب إلى أحد سواهما محاولةً لتأمين أكبر قدر من الحماية للأبناء في أثناء عدم وجود الوالدين. وهي إجراءات وقائية أيضاً لتجنب وقوع أي مشكلات أو أذى جسدي أو نفسي للأبناء، قد تتطلب جهداً لاحقاً لمعالجتها أو تدخلاً من مؤسسة علاجية في الحالات القصوى. وقد اتفق المبحوثون من الفئتين على عدد من الإجراءات التي يتخذونها لضمان رحلات تنقل آمنة لأبنائهم. وتنقسم هذه الإجراءات إلى نوعين: توجيهية، وتطبيقية.

تعتمد الإجراءات التوجيهية على تقديم التوجيهات والنصائح إلى الأشخاص المساندين في عملية الاصطحاب أو إلى الأبناء والمتابعة معهم. فتؤكد مروة على أهمية التواصل خلال وقت الاصطحاب مع العمالة المنزلية التي تساندها: «في حال اضطررنا إلى اللجوء للخدمة والسائق فإنني أطلب من السائق أو الخادمة سرعة موافاتي بأي ملاحظات تتعلق بسلوك الأطفال داخل السيارة، مثل طلب

تغيير الأغاني من السائق، وذلك منعاً لإزعاج وتشتيت انتباه السائق، أو الذهاب لأماكن أخرى من دون استئذان، وذلك حفاظاً على سلامة جميع من هم داخل السيارة». فيركز هذا التوجيه على توفير بيئة هادئة تسمح للسائق بالقيادة بشكل آمن وتمنع تشتتته.

وتحرص سارة على تقييم أداء السائق والتزامه بقوانين القيادة، فتقول: «نقوم بالذهاب معهم للتأكد من تمكن السائق من القيادة الآمنة وتقيده بقانون السير وعدم السرعة». ويساعد مثل هذا التقييم على بث الطمأنينة في نفوس الوالدين. وتشاركها في هذا الإجراء التقييمي أمينة التي تقول: «نعم، فمن فترة لأخرى أقوم بتقييم قيادة السائق، لذلك أحياناً أذهب معه عندما يوصل طفلي للمدرسة». وكذلك روضة تعتمد على خطة متابعة شهرية: «أحياناً مرّة في الشهر، وإذا كنت في إجازة أذهب معهم لأرى كيف يوصلونهم للمدرسة وكيف يتعاملون مع أبنائي».

لكن بيّنت الاستجابات أن هناك عدداً كبيراً من الأهالي لا توجد لديهم خطة لمتابعة الأبناء داخل السيارة في بعض الأحيان، وإنما تكون المتابعة من خلال استخدام الهاتف الجوال فقط. مثل علي الذي يؤكد متابعته لمسار الرحلة من خلال معرفته الدقيقة بالمواعيد الواجب وصول الأبناء فيها: «آه أكيد، يعني إحنا عارفين إن الولاد بيخرجوا من المدرسة الساعة ٢، يبقوا حوالي الساعة ٢ وثلث وصلوا بالكثير، لو ما وصلوش بالوقت ده مامتهم بتكلمني وأنا باتواصل معاه إنتو فين، فين مكانكم بالضبط، إيه سبب تأخيرك، في أيام كنت الساعة ٢ باكلمه إنت وصلت المدرسة ولا لأ، دايمًا كان يبقى في متابعة مستمرة يعني».

وبالنسبة إلى التوجيهات الموجهة إلى الأبناء وسلوكهم، فتتكرر النصائح حول: عدم التحدث مع السائق والغرباء، والالتزام بالجلوس هادئاً داخل السيارة، ووضع حزام الأمان. فتذكر نوف: «أقول لهم أحياناً بأن يلبسوا الحزام، ولكن أحياناً لا يكون هناك مجال، لأن السيارة تكون ممتلئة بالأطفال، لذلك لا يكون هناك مجال للأطفال جميعهم أن يلبسوا الحزام، ولكن أحرص عليهم وأنبههم باستمرار بالأداء يدعوا أحداً أن يمسخهم أو يمسخ بنطالهم، ولا يجلسوا في حضن أحد، وعندما يريدون الذهاب لدورة المياه أعطيتهم أسماء أشخاص معينين ليذهبوا معهم فقط دون غيرهم». فتتعدى التوجيهات حدود السيارة لتشمل تعاملاتهم في أي مكان سيوجدون فيه من دون إشراف الوالدين، لضمان عدم تعرضهم إلى أي أذى أو تحرش. وتحرص سارة أيضاً على أن يكون أبنائها متيقظين خلال فترة تنقلهم من حيث نوع الأحاديث التي يديرونها فيما بينهم والطريق الذي يسلكونه: «أقوم بتبنيهم بعدم مناقشة المواضيع الخاصة في السيارة، وأحذرهم إذا كان السائق يغير طريقه بالاتصال بي مباشرة، أو عند أي عملية تحرش بالقيام بالاتصال بالشرطة». ويساعد ذلك الأبناء على استيعاب خطورة الموقف وأهميته. وتنصح ندى أبنائها بمجموعة أمور: «أهم نصيحة بأن يربطوا أحزمة الأمان، وبأن لا يفتحوا النوافذ، ولا يقوموا بمسك الأبواب، والكبيرة تنتبه للصغيرة، ولا يتحدثوا مع أحد، وقمت بتبنيهم بتأمين أبواب السيارة». وكذلك أم عبد الوهاب: «حزام الأمان لازم، ولازم يديرون بالهم ربما يسرع، وطبعاً أشياء الأمان الثانية ما حد يتحرش فيهم وجدي». كما يحرص الأهل الذين يتنقل أبنائهم باستخدام حافلة المدرسة على نصح أبنائهم بالالتزام بالإرشادات الموضوعية من قبل المدرسة.

أما الإجراءات التطبيقية، فتتعلق بإجراءات السلامة المتعارف عليها، مثل: وضع حزام الأمان، ووضع الطفل في مقعد السيارة المخصص للأطفال، واستخدام التقنيات الحديثة مثل كاميرا المراقبة

التي تسمح بمراقبة رحلة التنقل وكل ما يجري داخل السيارة. وتخبرنا عائشة: «الخدمة تحط لهم الـ«carseat» دائماً، والكاميرا، حاطة كاميرا في سيارة الدريول، ما تسجل بس اللي تشوف أون لاين يعني ما تحفظ، أقدر وأنا رايحة الدوام أشوف».

يتضح لنا مما سبق تعدد الإجراءات المتبعة من قبل الوالدين لضمان رحلات تنقل آمنة للأبناء، وتشمل الإجراءات التوجيهية والتطبيقية التي تطبق بحسب ما يتناسب مع ظروف الاصطحاب من وسيلة تنقل أو الأشخاص المساندين لهذه العملية. اعتمدت في الجانب التوجيهي على تقديم النصائح لكل من: الأشخاص المساندين، مثل توجيههم إلى طريقة التصرف مع الأبناء أو في حال وقوع أي ظرف طارئ أو متابعة سير الرحلة عن طريق الهاتف الجوال، والأبناء، مثل: توجيههم إلى التأكد من جلوسهم هادئين، والالتزام بإجراءات السلامة كحزام الأمان أو مقعد السيارة المخصص، والتعاطي بشكل محدود مع مقدمي المساندة خصوصاً من العمالة المنزلية والغرباء. ومن الجانب التطبيقي، فقد تعددت الاحتياطات، مثل: استخدام حزام الأمان، ومقعد السيارة المخصص، والاستعانة بكاميرا للمراقبة.

٤.٢.٣ المحور الرابع: الأمن والسلامة الجسدية والنفسية

يُمثل تحقيق الأمن والسلامة الجسدية والنفسية للأطفال هاجساً لدى الوالدين، فيحاولون توفير ذلك لأبنائهم. وقد استعرض المحور الثالث أنواع الإجراءات التي يتبعها الوالدان في سبيل تحقيق ذلك. ويستطلع هذا المحور تجارب الوالدين في وضع حدود للأشخاص المساندين في عملية الاصطحاب، واستكشاف ما إذا مر الأشخاص المساندون أو الأبناء بتجارب سلبية بعضهم مع بعض في أثناء وقت الاصطحاب، إضافةً إلى البُعد النفسي والأثر الذي يحققه اصطحاب الوالدين الأبناء والذي يعد عاملاً مهماً في دعم الصحة النفسية.

١.٤.٢.٣ التعامل مع الأشخاص المساندين

اتجه أغلب المبحوثين إلى تقديم التوجيه إلى الأشخاص المساندين، خصوصاً السائق فيما يمكن أن يؤديه، وكيفية تعامله مع الأبناء خلال وجودهم معه في وقت الاصطحاب، وكذلك توجيه الأبناء إلى كيفية التعامل مع السائق. فتقول لولوة: «أنبهه بأن لا يسمح لابني بالجلوس في الكرسي الأمامي للسيارة، ولا يقود السيارة إلا إذا كان ابني جالساً في الخلف». وتؤكد إحدى المبحوثات: «نعم، وضعت حدوداً لا يتعداها السائق مع الأبناء، وذلك لسلامة الأبناء والحفاظ عليهم من أي مخاوف قد يتعرضون لها في حالة عدم احترام السائق لهذه الحدود وتجاوزها». وتحرص جمانة على أن توصي أبناءها بالتصرف بطريقة معينة حتى يحافظ السائق على تركيزه: «يعرف السيارة ما يقدر يتكلم معاهم، والجهال أنا موصيتهم ما يتكلمون عشان هو ما يتأثر، لأن ممكن يركز معاهم وما ينتبه حق السواعة، بعدين إحنا ما عطينه خبر إن الكاميرا موجودة، فهو ما يتجرأ أن يتكلم أو شي يعني». ويتضح لنا أن وجود الكاميرا يزيد من اطمئنان الوالدين على عدم حدوث أي تجاوزات، خصوصاً في ضوء علم الأشخاص المساندين بإشراف الوالدين.

وقد أشار بعض المبحوثين إلى أنه لا حاجة إلى إعطاء التنبيهات والحدود إلى السائقين، وذلك لأنهم يؤدون عملهم بالتزام وتفانٍ، ويتعاملون بأدب واحترام مع العائلة، خصوصاً أولئك الذين يعملون

لسنوات طويلة مع العائلة نفسها. وكذلك بالنسبة إلى الأبناء الذين يستقلون حافلة المدرسة، فإن التوجيه يُترك لمشرفي المدرسة وإدارتها، فتخبرنا نور: «لا، لم يحصل موقف من أجل أن أضع له حدودًا، يتعامل بشكل طيب مع ابني، ولا يوجد تواصل كبير بينهما، أما الخادمة فتقوم بدوري إذا قام ابني بأي إزعاج، تقوم بتنبيهه وإجلاسه ومنعه من المشاغبة في السيارة». إذن، تُعطى المسؤولية أيضًا إلى المريية لضبط سلوك الأبناء داخل السيارة حتى لا يتشتت السائق. وكذلك تؤكد شيخة: «لا، لم أحدد، وبالنسبة لولدي اجتماعي، ولا توجد لدينا مشاكل مع السائق من هذه الناحية، وكل شخص يعرف حدوده». ويتفق أبو محمد بالتزام السائق: «كلًا، وهو على معرفة بأن يتم جلوسهم في الخلف وربط الحزام، وتكون معهم الخادمة». والأمر سيان بالنسبة إلى فائن التي يستقل أبنائها حافلة المدرسة: «لا، لم نقم، هذا متروك للمدرسة، لم نقم أبدًا بالتواصل مع السائق».

ولفتت نوف النظر إلى حساسية وضع الحدود أحيانًا مع الأشخاص المساندين في عملية الاصطحاب، خصوصًا إذا كانوا من الأقارب، فتذكر: «أنا لا أوصي الجاهل بخصوص شيء له دخل في التحرش الجنسي، هالشي مستحيل أكلّم الشخص البالغ اللي مع ولدي أن لا تمسكه مثلاً، لأن طبعًا بيتحسس حتى لو إخواني، بس مثلاً أقولهم لا تصرخون عليهم، طولوا بالكم عليهم، إذا سألوا وايد عادي يجاوبونهم... لا تشترون لهم حلويات، لا تدلعونهم وايد أقولهم». إذن، فقد يشعر بعض الأهالي بالحرَج من مناقشة بعض المسائل، خصوصًا أن الأشخاص المساندين يقدمون خدمة للوالدين، ومناقشة بعض الحدود قد تُستقبل من قِبل الأطراف الآخرين على أنها عدم ثقة بهم، ويمكن تدارك ذلك بتثقيف الأبناء كما فعلت نوف، لضمان عدم وقوع أي إشكالية.

٢.٤.٢.٣ الأمن والسلامة الجسدية والنفسية

شكاوى الأشخاص المساندين والأبناء

أكدت استجابات نصف المبحوثين من فئة من يصطحبون أبناءهم أحيانًا، وثلاثي المبحوثين من فئة من لا يصطحبون أبناءهم إطلاقًا، عدم تقدّم أبنائهم بأي شكوى ضد الأشخاص المساندين الذين يصطحبونهم. فتؤكد ريهام: «لا، صراحة الحمد لله، ما في أي مشاكل، مرتاحين، هذا الخيار جيد بالنسبة لنا، كنا في الأول في خوف وفي قلق بسبب ما نسمعه، ولكن الحمد لله لم تواجهنا أي مشكلة». بينما تذكر روضة حادثة واحدة: «مرّة واحدة اشتكى ابني بأن الخادمة ضربته، ولكن قالت لي بأنه هو من يبدأ الشجار مع إخوته».

وذكرت بعض المواقف التي حدثت فيها شكوى إلى الوالدين من قِبل الأشخاص المساندين بخصوص الأبناء. فتذكر عائشة: «أي طبعًا وايد، عزيز يضرب، ولّا مثلاً يبي يمر الدكان، هالأشياء». وعلي يقول: «الأولاد أساسًا مشاكلهم كثير، بيتأخروا عليه». وتذكر أمل أيضًا: «مرّة واحدة عندما كان الولد يجري على السائق ليفتح الباب سريعًا، اشتكى خوفًا منه على الولد». وروضة تقول: «السائق ولا مرّة، أما الخدمات لا يستطيعون ضبط بناتي الكبار، فيأتون منزعات بسبب عدم سماع كلامهم». وبيّنت أيضًا الاستجابات أن هناك عددًا قليلًا جدًّا قال إنه تحدث شكوى أحيانًا لكن من دون ذكر نوعها.

وفي مقابل إيجابية تجارب أغلب المبحوثين مع الأشخاص المساندين في وسائل النقل الخاصة، توجد تجارب على درجة من السلبية لرُبع العينة أو أقل بقليل ممن يستقل أبنائهم حافلة المدرسة. فتذكر

مها شكوى أبنائها من الوضع داخل الحافلة: «نعم، مضايقات بتكون من الطلاب أو من المشرفة نفسها، وأنا كلمت المشرفة بس المشرفة تغيرت، أنا اتصلت في المدرسة وكلمت المشرفة نفسها، بعدين المشرفة تغيرت».

ويلفت هاني النظر إلى قضية مهمة تتعلق بالتنمر اللفظي أو الجسدي الذي قد يواجهه الأبناء من قبل زملائهم، فيذكر: «كان يحصل نوع من التنمر من الأولاد اللي أكبر منه، بيضايقوه في الباص، ممكن الاثنين جسدي ولفظي، بمعنى أن يقوم أحد بركل الحقيبة برجليه، أو أن يقوم أحد بدفعه مثلاً، وممكن أن يتكلم عليه بعض الأولاد ويتنمرون عليه ويستهنون منه، أو أنه أول ما وصل لم يكن قوي، فكانوا يضايقونه. وكان فيه نوع من التنمر اللفظي وهو لم يكن فاهم طبعاً». تؤكد لنا هذه الحادثة ظاهرة التنمر في المجتمعات الطلابية التي لا بد من معالجتها، وذلك لأثرها النفسي الشديد الذي يمكن أن يقع على الضحية. ويستكمل هاني الإشكالية الأخرى التي تواجهها فيما يتعلق بمواعيد حافلة المدرسة التي لا تكون عادلة في توزيعها بشكل مناسب على الطلاب: «الأمر الثاني هو كان يحصل مع كل الباصات التابعة للمدارس هنا، أن الباص لو أخذ ابني مثلاً لا يكون هناك التزام بمواعيد الباص بشكل كبير، كان الباص يأخذ ابني أول واحد ويقوم بإرجاعه آخر واحد، وكانت هذه مشكلة كبيرة».

شعور الأبناء تجاه الأشخاص المساندين في عملية الاصطحاب

يساهم شعور الراحة والاطمئنان لدى الأبناء تجاه الأشخاص الذين يصطحبونهم في جعل عملية الاصطحاب آمنة وهادئة، مما يُشعر بدوره الوالدين بالطمأنينة أيضاً.

أشار أقل من نصف عينة المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً إلى أن أبناءهم يشعرون بالسعادة والراحة والاطمئنان والمحبة تجاه من يصطحبهم. فتخبرنا فاطمة عن تجربة ابنتها مع جدتها والمربية: «دائماً أشعر بأنها مرتاحة، هي مرّة من المرات قالت لي أنا لا أريد جدتي تأخذني من المدرسة، الفترة الأولى كانت جدتها تأخذها، وبعد ذلك أصبحت العاملة هي من تذهب، لأن الوضع أصبح صعباً قليلاً، يعني جدول أم زوجي صعب إن هي تذهب دائماً، فقامت بنتي قالت لي أنا أريد العاملة تأخذني لأن كل أصدقائي العاملات يأخذونهم، من المفترض أن يكون العكس أعرف، لكن هي تحبها». وأشارت أمينة أيضاً إلى شعور طفلها الإيجابي: «يشعر طفلي بأمان». وكذلك أكد أغلب المبحوثين الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً على الشعور الآمن ذاته تجاه الأشخاص الذين يصطحبون أبناءهم. فتقول إحدى المبحوثات: «بالأمان والاحترام المتبادل». وذكرت مبحوثة أخرى: «يحبونهم ويمدحونهم». تشير هذه الاستجابات إلى أن عدم اصطحاب الوالدين أبناءهما والاستعانة بأشخاص مساندين لا يعني بالضرورة حدوث مشكلات أو توترات، بل على العكس قد تكون عملية آمنة يكتنفها الهدوء والمودة.

وفي مقابل ذلك، أشارت إجابات أقل من نصف المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً إلى مشاعر الأبناء السلبية تجاه من يصطحبهم. فتقول شيخة: «لا يحب أن يحضروه من المدرسة، ويقول لنا لماذا لا تذهبون بدلاً منهم، كل الطلاب أهاليهم يحضرونهم ويوصلونهم للمدرسة». وكذلك تشير نورة إلى انزعاج أبنائها: «أشعر بأنهم ينزعجون عندما يذهبون مع السائق، يقولون لنا لماذا لا توصلوننا أنتم، يحبون أن نوصلهم أكثر من السائق، ولكن هم متفهمون لماذا لا نوصلهم، بسبب الدوام، شرحنا لهم ذلك». ونرى هنا انزعاج الأبناء نظراً إلى رغبتهم في أن يصطحبهم والداهم.

وكذلك الحال مع أبناء روضة: «أبنائي يفضلون أن أقوم باصطحابهم للمدرسة، ويقولون لماذا لا تصطحبوننا للمدرسة، ولكن طبيعة الدوام تمنعنا». وتشير إجابة أحد المبحوثين إلى أن مشاعر اصطحاب الوالدين للأبناء تغمرهم بالسعادة أكثر: «ليسوا سعيدين كسعادتهم مع والديهم». وهناك مجموعة من المبحوثين عبّروا عن حيادية مشاعر الأبناء تجاه من يصطحبهم، فهم لا يشعرون بفرحة أو بانزعاج، فالأمر لا يتعدى كونه عادياً.

سلبيات أو مشكلات مع الأشخاص المساندين

أكد نصف المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، وثلثا المبحوثين الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً، عدم وجود سلبيات أو مشكلات. فذكرت هالة: «لا توجد سلبيات أو مشاكل مع السائق».

بينما تعرّض ربع عينة المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً لبعض السلبيات أو المشكلات، وكذلك خمس عينة المبحوثين الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً. فتذكر سارة موقفاً شاهدته في أثناء اصطحاب بناتها إلى المدرسة: «كنت أقوم بتوصيل بناتي إلى المدرسة... للأسف شاهدت السائق يقوم بإنزال بنت من السيارة ويجبرها على تقبيله من خده». ويمكن أن يكون هذا أحد مشاهد التحرش الجنسي الذي قد يتعرض له الأطفال في حال استغلال الأشخاص المساندين للثقة التي منحها الوالدان لهم.

وتُعد قضية التحرش الجنسي بالأطفال، والعنف الممارس ضدهم من قبل الخادمت أو السائقين، أحد أهم الأسباب التي تدفع الوالدين إلى اصطحاب أبنائهما إلى المدرسة بنفسيهما خوفاً عليهم، بعيداً عن العمالة المنزلية وترك أبنائهما مع السائقين بمفردهم. وقد ذكرت إحدى المبحوثات: «من السلبيات التي رأيتهما بعض الأهالي يرسلون بناتهم لوحدهم مع السائق، هذا الشيء أزعجني». وأضافت مشاركة أخرى بخصوص القضية نفسها: «عدم الأمان مع الخدم، وذهاب البنات مع السائق يسبب حالات التحرش، كانت هناك طفلة أمها مدرسة وتذهب مع الخادمة والسائق، والخادمة سافرت، وطالبت الأهل بمبلغ مالي، فرفض أهل البنت دفع المبلغ لها، فقالت للأهل افحصوا ابنتكم إذا كانت بكرًا، فالأم عاجت الموضوع بطريقة غلط، وضربت ابنتها بقوة بدون أن تفهم من ابنتها الموضوع، فقامت البنت بالانتحار، وكان على الأم السماع لابنتها قبل أن تتصرف هذا التصرف باعتبارها مدرسة مربية أجيال». وهذا ما أكدت عليه الدراسات السابقة، حيث يلجأ أغلب المجتمعات العربية إلى التستر على موضوع التحرش الجنسي بالأطفال خوفاً من الفضائح، لذلك واجه الباحثون صعوبة في الحصول على إحصائيات وأرقام عن نسب التحرش بالأطفال في المجتمعات العربية، وكانت هناك فجوة في الدراسات التي تتناول هذا الموضوع. وحتى التقرير المقدم من مركز «أمان» لم يتضمن أي بيانات حول قضية التحرش بالأطفال، وليس لديهم أي إحصائيات حول هذا الموضوع، كما أخبرتنا مسؤولة من مركز «أمان» بذلك.

أما بالنسبة إلى موضوع العنف الممارس ضد الأبناء من قبل العمالة المنزلية، فقد قالت مشاركة: «هناك مواقف تستفزني، فهناك من تضرب الفتاة، وهناك من تسحب حقيبتها بقوة، وهناك سائق لا ينتبه على الفتاة ويكاد أن يصطدم بها... وعندما أحاول أن أتكلم مع أم الفتاة وصاحبة السيارة أجد عدم قبول منها، فتقابلني بألفاظ مثل «لا دخل لك»، «لا تتدخل في ما لا يعينك»، ولكن أنا قلبي يؤلمني عند رؤية هذه المناظر وأذهب لمخاطبة الخادمة والصراخ عليها للدفاع عن الفتاة، وأجد الفتاة فيها خوف». وأضاف مشارك آخر: «العاملات يصرخون على الأطفال».

ومن جانب آخر، هناك بعض الأمور الأخرى التي قد تحدث مع السائق، مثل الحوادث وغيرها، فقد تسبب عدم تركيز السائق في حادث سير كانت له نتائج سلبية كما تحكي لنا زهراء: «حصل أن السائق دائماً ينشغل على الجوال فحصل له حادث وتضرر الأطفال».

وعندما يكون الشخص المساند من الأهل المقربين، يمكن ألا يلتزم بتوجيهات الوالدين في مسألة اصطحاب الأبناء ورغبتهم في تحقيق تنقل آمن، كما هي الحال مع ندى: «قمت بإحضار كراسي لبناتي للجلوس بالسيارة، ولكن والدي كان يرفض لأنه يقود بهدوء، وعقليتهم غير عقليتنا، ويقول لم نُجلسكم بكراسي خاصة، لكن الأم تبقى مختلفة وتخاف أكثر على أولادها».

ولا تختلف الحال مع الأبناء الذين يتنقلون باستخدام حافلة المدرسة، فيذكر أبو محمد: «مشاهدة الأطفال في الباص دون الانتباه في بعض الأحيان، ذات مرة أخبرني ابني بأنه حدثت مشاجرة بين طالب قام بالاعتداء على طفل أصغر منه مما سبب نزيفاً من أنفه، وكان الأطفال في المقاعد الأخيرة بالباس، ولم تنتبه المشرفة عليهم في آخر الوقت». وتحدث لنا أيضاً عن سلبية استخدام هذه الوسيلة التي واجهتها: «نعم، تأخير الباص يأخذ وقتاً طويلاً، لكن في النهاية هو أمان لأن الأبناء لا يكونون لوحدهم في السيارة خاصة أنهم بنات». وتؤكد هذه الاستجابة على جانب التنازلات التي يمكن أن يقدمها الوالدان في سبيل الحصول على رحلة تنقل آمنة للأبناء.

شعور الأبناء تجاه اصطحاب والديهم لهم

عبّر جميع المبحوثين تقريباً عن شعور السعادة والأمان والراحة الذي يشعر به الأبناء عند اصطحاب الوالدين لهم. فيقول أسامة: «إحساس الأمان، ويعتبر هذا وقتاً لطيفاً، الطفل مهما كبر أو صغر يحتاج لهذا الوقت كدعم نفسي ومعنوي له». وتؤكد أم فيصل: «يُشعرهم ذلك بالراحة والأمان، حيث يقضون معظم الوقت في الحديث عن تجاربهم الشخصية في المدرسة، أو عن ماذا سيفعلون عند العودة للمنزل». وتقول دارين: «يفرحون طبعاً، يفرحون لأن أنا وأبوهم نذهب معهم وليس السائق، وحدث ذلك منذ فترة، منذ حوالي سنة وأكثر». وتشاركها فاتن: «شعرت بالفرح الكبير والسعادة، وكانت تركض باتجاهي لتحتضني، هذا الشعور صعب أن تحصل عليه من غير الأم والأب». وتذكر أم نواف: «أکید يفرحون، بمجرد زيارة مجلس الأمهات للمدرسة هو يفرح، ولا يريدني أن أخرج، فكيف لو كنت أنت التي تصطحبه كل يوم فسوف يفرح». وتقول أمينة: «بالسعادة والفرح». وتقول إحدى المبحوثات: «فرحة لا مثيل لها». وتقول أم ناصر: «بالفرح والاطمئنان والأمان». وتشير هذه الاستجابات إلى انعكاس اصطحاب الوالدين أبناءهما على مشاعر الأبناء التي يغمرها الفرح والفخر أمام زملائهم الطلاب، ويثبت ذلك أن الوقت الذي يقضيه الأبناء مع والديهم في هذه الفترة يؤثر بشكل نفسي إيجابي على مشاعرهم.

٥.٢.٣ المحور الخامس: تحديات السياسات والإجراءات التي تحول دون اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة

يسلّط هذا المحور الضوء على جملة التحديات والعوائق التي تواجه أفراد العينة في اصطحاب أبنائهم إلى المدرسة من الفئات الثلاث، وأهم الحلول المقترحة من قبلهم لمعالجة هذه التحديات، ومساعدتهم ليتمكنوا من أداء هذه المهمة. وعلى الرغم من تمكّن فئة من اصطحاب أبنائهم دائماً،

سواء بالتناوب بين الوالدين أو بتكفُّل أحد الوالدين بعملية الاضطحاب، فإن بعضهم يواجه تحديات أيضًا في سبيل إتمام هذه المهمة.

١.٥.٢.٣ تعارض أوقات عمل الوالدين مع أوقات المدرسة

تركزت استجابات المبحوثين على التحديات الناتجة عن السياسات المتبعة داخل العمل. وتمثَّل التحدي الأول في أوقات العمل التي قد تسمح باضطحاب الأبناء صباحًا، لكن امتدادها إلى ما بعد وقت انتهاء المدرسة يعوق اضطحاب الأبناء من المدرسة. فتقول لنا آمنة: «لا مشكلة في اضطحاب الأبناء صباحًا، حيث إن المدرسة تبدأ قبل موعد الدوام الرسمي، لكن موعد انتهاء ساعات الدراسة يكون قبل انتهاء العمل، مما يعوق أخذهم من المدرسة ظهرًا». وتوافقها أم حامد في أن الإشكالية الأكبر تكون في وقت الاضطحاب من المدرسة: «نحن الاثنين، أنا دوامي من الساعة ٨ حتى الساعة ٥، وزوجي عمله من الساعة ٧ حتى الساعة ٢، لكن في رأس لفان، يعني ليس باستطاعته التوصيل، فهو يخرج من المنزل الساعة ٥:٣٠ أو ٦، فيكون الوقت مبكرًا جدًا ليقوم باضطحابهم، أنا الصباح ممكن أضطحابهم، لأن أنا دوامي يبدأ ٨ وهم ٧ من المفترض أن يكونوا في المدرسة، فممكن أن أقوم بتوصيلهم إلى المدرسة وبعد ذلك أذهب إلى المكتب، لكن العودة تكون هي المشكلة». ونتيجة لهذا أيضًا، قد يضطر الوالدان إلى ترتيبات غير مريحة، خصوصًا في حال عدم قدرة أحدهما على المساهمة في عملية الاضطحاب، كما تخبرنا نور: «نعم، زوجي يعمل في كلية الشرطة وهي تعتبر قريبة من الحدود، ويجب الحضور الساعة ٦، حيث لا يستطيع إيصالهم. أنا أستطيع إيصالهم صباحًا، لكن عليَّ الخروج قبل موعد حصصهم ساعة وإيصالهم لساحة المدرسة فقط، حيث يكون الفصل موصدًا ولا يفتح قبل الساعة ٦:٤٥، وأتركهم ينتظرون مع الخادمة لحين فتح باب الفصل وأتجه لعملي حتى أستطيع الوصول قبل الساعة ٧». وهنا من أجل اطمئنان الأسرة، يشارك أحد الوالدين في عملية الاضطحاب إضافةً إلى العمالة المنزلية، ويستهلك ذلك موارد الأسرة، مثل الوقت والجهد فضلًا عن الموارد البيئية، فبدلًا من استخدام سيارة واحدة تُستخدم سيارتان.

ويضطر هاني إلى اللجوء إلى شركات النقل المتاحة أو وسائل النقل العامة مثل «أوبر» والمترو لعدم توافق جدولته مع جدول ابنه، فيقول: «أهم سبب هو أنني لا أستطيع أن أضطحبه إلى المدرسة وأرجعه إلى المنزل بعد ذلك، حيث يكون لديَّ عمل ومحاضرات وقت الخروج من المدرسة، فبالتالي لا أحد يستطيع أن يرجعه إلى المنزل بالسيارة، وأنا ليس لديَّ سائق خاص، فيضطر ابني أن يعود للمنزل مع أوبر أو المترو. ولو أنا كنت مثلًا تعبان، ولا أستطيع أن أضطحبه للمدرسة في الصباح، فأنا أقوم بإيقاظه من النوم ويقوم بطلب أوبر ويذهب معه إلى المدرسة ويعود معه إلى المنزل أيضًا».

وتُحدِثنا عائشة عن عدم وجود مرونة من قِبَل جهة العمل التي سمحت لها بالاستئذان لفترة بسيطة ثم عدلت عن هذه الخطوة، فتقول: «في البداية كنت أقوم بالاستئذان من دوامي ساعة فقط، وبعد ذلك أخبروني بأنني لا أستطيع الاستئذان أكثر من ساعة، وقالوا إنه ليس لديَّ عذر للاستئذان، وإنني فقط أريد أن أضطحب أبنائي إلى المدرسة، وإن جميع الناس يريدون أن يضطحبوا أبناءهم إلى المدرسة في الصباح، فذلك غير ممكن، وإنهم سوف يعطونني شهرًا واحدًا فقط لكي أداوم من أول السنة. وزوجي أيضًا نفس حالتي، فلم تسمح له جهة العمل أن يستأذن، هو يعمل في إسباير».

٢.٥.٢.٣ بُعد المدرسة عن محل الإقامة

تمثل التحدي الثاني في بُعد المدرسة عن محل الإقامة، فالمسافة من المنزل إلى المدرسة تُعد عاملاً مهماً أيضاً في تحديد أنماط الاصطحاب، خصوصاً عندما يكون كلا الوالدين عاملين. فتخبرنا فاطمة عن وضعها مع ابنتها: «أنا ما بين منزلي وبين دوامي فقط ٥ دقائق، ولكن ما بين مدرسة ابنتي والمنزل تقريباً ٢٠ دقيقة، فأنا لا أستطيع أن أقوم باصطحابها وإرجاعها إلى المنزل وأعود للدوام بعد ذلك، وزوجي أيضاً أبعد بكثير، فطريق زوجي إلى المدرسة تقريباً ساعة، فما قمت بالاستفادة منه في فترة من الفترات أنه كانت لديّ ساعات رضاعة، فكنت أخرج من ساعات الرضاعة بوقت مبكر وأذهب أنا لكي أصطحبها إلى المدرسة في وقت ساعات الرضاعة، لأن ساعات العمل كانت مخفضة، فكان هذا الحل قمة الروعة بالنسبة لي، حيث أنا كنت من يقوم باصطحابها في الصباح إلى المدرسة، وبعد ذلك وأنا خارجة من العمل أرجعها إلى المنزل، كان الحل ممتازاً بالنسبة لي، ولكن بعد أن انتهت ساعات الرضاعة أصبحت لا أستطيع أن أرجعها إلى المنزل، فأصبحت الخادمة هي من تفعل ذلك». يتضح لنا الأثر الإيجابي لتخفيض ساعات العمل على إمكانية اصطحاب الأبناء، والذي ينعكس إيجابياً على الراحة النفسية للوالدين عند تمكّنهما من توفير الرعاية للأبناء في كل الأوقات. وتواجه أم نواف ذات الإشكالية في بُعد المدرسة: «أول نقطة شي المدرسة بعيدة جداً، بعيدة جداً عن دواماتنا وعن البيت، ثاني نقطة إنه لدينا نظام البصمة طبعاً، إذا قمنا بالتأخر يوماً أو يومين سوف نتحاسب، فصعبة». فيجتمع لدى عدد من المبحوثين تحدي عدم مرونة العمل وبُعد المسافة.

٣.٥.٢.٣ السياسات المتبعة في العمل

تؤثر السياسات المتبعة في أماكن العمل بشكل أساسي على أنماط اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة وقدرتهما على أداء ذلك. ويبرز هذا التأثير من خلال التحديات التي يعانها الأفراد وتواجههم يومياً في اصطحاب أبنائهم إلى المدرسة. وقد بيّنا فيما سبق أن العمل من بين التحديات التي تقف عائقاً أمام عملية الاصطحاب. وستنقضي فيما يلي حقيقة وجود سياسات عمل مرنة وبيئة عمل مناسبة تتيح للأباء أن يصطحبوا أبناءهم إلى المدرسة.

نجد من خلال استجابات عينة الأفراد الذين يصطحبون أبناءهم أن أقل من نصف العينة أكدوا وجود سياسات عمل مرنة تساعدهم على اصطحاب الأبناء من وإلى المدارس. فتقول أم أحمد مثلاً: «نعم، لديّ أنا ساعة من عملي». ويقول أحدهم: «الحمد لله، موجودة». بينما أكد ثلث العينة عدم وجود سياسات عمل مرنة تسمح لهم بالخروج مبكراً من العمل لاصطحاب الأبناء. فتقول بدرية: «نعم، عملي لا يسمح بالخروج مبكراً، مما يجعلني متأخر. أقترح أن يتم إخراج الأمهات بوقت مبكر». وتوافقها أم فيصل: «لا يوجد، مما يجعلنا نضطر للاستئذان أو التأخر على العمل أو الخروج مبكراً». ويقول محمد: «لا توجد أي سياسة إن أنا أصطحب ابني أو أرجع ابني من المدرسة، بل على العكس، هناك مرّة تضايقت فيها جداً جداً والله، كنت مستيقظاً في الصباح ومتأخراً، وكنت أريد أن أصطحب ابني إلى المدرسة، وابني كان جالساً وبيده حقيبة المدرسة وجاهزاً، وقلت له بأنه لن يتمكن من الذهاب إلى المدرسة اليوم لأنني متأخر على العمل، وتركته وذهبت إلى العمل وأنا متضايق وهو متضايق أيضاً... ويحدث تأخير لي في حال قمت بالتأخر». يؤكد لنا هذا أن عدم وجود سياسات عمل مرنة، ووجود صرامة في الالتزام بمواعيد العمل الثابتة، قد يتسببان في اضطراب الأهل إلى

اتخاذ قرارات، مثل السماح للأبناء بالغياب وتركهم في المنزل، فقط لكي يتجنبوا التأخر عن عملهم والمساءلة التي يمكن أن يواجهوها بسبب عدم الالتزام بمواعيد العمل. ولهذا انعكاسات على الطفل وعلى أدائه في المدرسة، خصوصًا في حال تكرار هذا السيناريو.

ويتمتع بعض أفراد العينة بامتياز يسمح لهم باصطحاب الأبناء، ويجعلهم بلا حاجة إلى سياسات عمل مرنة، إما لكونهم أصحاب أعمال خاصة، وإما لكونهم غير عاملين. فنجد أن أقل من سدس العينة لديهم أعمال خاصة، ويقول أحد المبحوثين: «أنا مدير نفسي. المرونة عندي». وأكد عدد قليل من المبحوثين أنهم يستطيعون اصطحاب أبنائهم لعدم التزامهم بعمل، فيذكر أحد المبحوثين: «أنا لا أعمل، وأقوم بتوصيله إلى المدرسة». ويشاركه مبحوث آخر: «أنا لا أعمل، لذلك عندي المرونة».

أما بالنسبة إلى بقية أفراد العينة الذين يصطحبون أبناءهم أحيانًا، والذين لا يصطحبونهم إطلاقًا، فاتفقت أغلب إجاباتهم على عدم وجود سياسات عمل مرنة. فتؤكد روضة: «لا، لا توجد سياسات مرنة معنا أبدًا». وذكر عدد قليل من المبحوثين أن المرونة التي يتمتعون بها لا تأتي من سياسات العمل، بل من رئيس العمل. فتذكر إحدى المبحوثات: «نعم، هناك مرونة من قبل رئيس العمل ورؤية واضحة بأهمية توصيل الأبناء من وإلى المدرسة، وذلك بالتنسيق مع جهات العمل والوالدين». وكذلك الحال مع منى: «والله الحمد لله متعاونين، مديري متعاون، فقبل أن يكون لدي رضيع كان يقول لي إنني سوف أخرج من العمل كل يوم في الساعة ١٢:٣٠ لكي أتمكن من توصيل أبنائي في حوالي الساعة ١٢:٥٠، فتكون من المدير». إذن، فتعاطف المدير مع وضع الموظف قد يكون سببًا في السماح بمرونة في أوقات الدوام لمناسبة الظروف العائلية التي تتطلب وجود أحد الوالدين بقرب الأبناء بشكل مكثف، مثل وجود طفل رضيع. ويقدم كل من عمل مرونة ومسؤولها نوعًا من الدعم، فتخبرنا: «ظروف عملي مرنة بعض الشيء، ومسؤولي دائم الاستماع لي ويحترم ظروفه في حال اضطرت لتغيير جدول عملي بما لا يعرقل سير العمل».

٤.٥.٢.٣ الحلول المقترحة من قبل المبحوثين

في محاولة لمعالجة هذا التحدي، تقترح آمنة حلين: «أن تكون هناك أنشطة ما بعد المدرسة لجميع المدارس، وأن تكون هناك سياسات عمل مرنة، مثل تقليل ساعات العمل حتى لو انعكس ذلك على الراتب». ونستشف من ذلك أنه يمكن للوالدين أن يقبلوا بأن يتأثر الراتب نسبيًا إذا كان ذلك سيسمح لهما باصطحاب أبنائهما، مما يعكس مستوى المسؤولية والأهمية التي يوليها الوالدان لهذه المهمة. ويقترح أبو محمد لتجاوز التحدي أن يُستثنى أحد الوالدين من قبل جهة العمل. وتشدد فاتن على أهمية المرونة في ساعات العمل: «نعم، هناك معوقات، توقيت دوامنا مع دوام أبنائنا في المدرسة، يجب أن نكون بدوامنا بنفس الوقت الذي يجب أن يكون أبنائنا في مدارسهم، لتجاوز هذه العقبات يجب أن يكون هناك نظام مرن لمواعيد الدوام لنستطيع إيصال أبنائنا لمدارسهم». وتؤكد سارة على أهمية دعم الأم العاملة: «نعم، توجد معوقات بسبب الارتباط بالعمل وعدم القدرة على الاستئذان دائمًا من العمل، وحتى نتجاوزها يجب وضع سياسات تدعم الأم العاملة، وتساعد على العمل بطريقة تتوافق مع عملها وتربية وتعليم أبنائها». ويقترح أحدهم: «لا يوجد. أقترح إعطاء رخصة للموظفين بنهاية الدوام وبدأته بوقت، تتماشى مع بُعد مقر العمل مع المدرسة أو مدارس الأطفال». وتقترح العنود: «لا، لا توجد سياسات مرنة بخصوص هذا الموضوع. وأقترح أن يقللوا عدد ساعات

الدوام، أو تخفيض الراتب مقابل السماح لنا بإيصال أبنائنا وإحضارهم من المدرسة، يجب أن تكون هناك مرونة بخصوص هذا الموضوع».

يتبين من خلال الاستجابات السابقة أن التحدي الأكبر أمام الأسر يتمثل في ظروف العمل والسياسات المتبعة فيه وعدم وجود مرونة في أوقات الدوام، إضافةً إلى إشكالية بُعد المسافة من المنزل إلى المدرسة ومن المدرسة إلى مقر عمل الوالدين.

ويوضح «جدول ٨» بالأعلى أن نحو ٧٣٪ من عينة المبحوثين القطريين وغير القطريين الذين يصطحبون أبناءهم تكون المدرسة قريبة من محال إقامتهم. وأن نحو ٦٥٪ من القطريين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً تقع منازلهم بالقرب من المدرسة، و٦٢٪ تقريباً من غير القطريين في هذه الفئة تقع منازلهم أيضاً بالقرب من المدرسة. وأن ٦٠٪ من القطريين الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً تقع منازلهم بالقرب من المدرسة، و٧٧٪ تقريباً من غير القطريين في هذه الفئة تقع منازلهم أيضاً بالقرب من المدرسة.

وعلى الرغم من النسب العالية التي تشير إلى قرب المدرسة من محل الإقامة في فئات العينة الثلاث، فإن هناك ما يشير إلى وجود معوقات أخرى تمنع بعضهم من الاصطحاب على الرغم من قرب المسافة، تمثلت في تضارب أوقات عمل الوالدين مع أوقات المدرسة، كما بين المبحوثون بالأعلى، والأهم من ذلك عدم وجود سياسات عمل مرنة تسمح لهم بالاستئذان، وتقليص ساعات العمل. واقترح المبحوثون لمعالجة هذا التحدي أن تُطبق سياسات عمل صديقة للأسرة، مثل: ساعات العمل المرنة، أو تقديم استثناءات لأحد الوالدين بالسماح له بالتأخر أو الخروج مبكراً لاصطحاب الأبناء.

ونستنتج أيضاً مما سبق أنه من الضروري مراعاة ظروف عمل الأفراد، وتطبيق سياسات عمل مرنة تساعدهم على اصطحاب أبنائهم من وإلى المدرسة، وعدم ترك هذا الأمر للمبادرات الفردية من المسؤولين لأنها لا تعالج الأمر بشكل عام، وذلك تحقيقاً للعدل بين جميع الموظفين لئلا نكون من أداء هذه المهمة. ويجب مراعاة الآثار السلبية الناجمة عن عدم اتخاذ مثل هذه الإجراءات على الآباء والأبناء معاً، وهذا ما أشار إليه كثير من المبحوثين. خصوصاً أننا وجدنا أن الغالبية العظمى من المبحوثين أكدوا رغبتهم الكبيرة في اصطحاب أبنائهم من وإلى المدارس خوفاً عليهم من التعرض لأي مشكلات.

ويتبين لنا في «جدول ٥» بالأعلى أن نحو ٧٧٪ من القطريين الذين يصطحبون أبناءهم يعملون في جهات حكومية، والنسبة الأكبر لغير القطريين الذين يصطحبون أبناءهم يعملون في جهات شبه حكومية، بنسبة ٣٦٪، وهذا يدل على أن العاملين في القطاعين الحكومي وشبه الحكومي لديهم مرونة أكبر من الذين يعملون في جهات عمل خاصة، وسناقش ذلك باستفاضة في الفصل التالي.

٦.٢.٣ المحور السادس: جودة الوقت

تتجه أنماط التربية الوالدية الحديثة إلى التركيز على جودة الوقت الذي يقضيه الوالدان مع الأبناء، وتفوق نوعية الوقت أهمية الكمية. ونظراً إلى تسارع نمط الحياة وانشغال الوالدين في وظائف قد تأخذ ساعات طويلة خلال اليوم، فإن الوقت الذي يستطيع الوالدان قضاءه مع الأبناء قد يكون محدوداً. ويمكن أن يستغل الوالدان فترة الاصطحاب من وإلى المدرسة في قضاء وقت ذي جودة

مع الأبناء، من خلال تبادل الأحاديث والنقاشات للتقرب منهم، وتعميق الروابط فيما بينهم، ورفع الوعي بمسائل معينة.

بيّنت النتائج أن أغلب المبحوثين يقضون وقت الاصطحاب في الحوار مع أبنائهم. فتخبرنا أم مبارك: «نعم، هناك حوار بيني وبين أبنائي، وأنا من تبدأ، فأسألهم كيف كان يومهم في المدرسة». وكذلك يبادر هاني بالحوار: «الشغل وأصدقائه، وماذا يفعل في عطلة نهاية الأسبوع، وأحياناً هو يبدأ بالتكلم من نفسه، ودائماً يكون نفس الموضوع، إما أن الأستاذ قال له كذا أو الأستاذ سعيد بكذا، أو هناك مشكلة مع الأستاذ الفلاني، أو المواعيد مثلاً، سوف يخرج اليوم، أو لن يعود إلى المنزل، وسوف يذهب إلى النادي مع أصدقائه وهكذا». وإضافةً إلى الحديث عن المدرسة يستغل عدد من المبحوثين الوقت في مناقشة موضوعات متعلقة بما حولهم، أو احتياجات الأبناء، أو تعزيز الوازع الديني، فتذكر نور: «طبعاً هناك أنواع كثيرة من الحوارات، ويبدأ بها الطرفان أنا والأولاد، والأحاديث تتنوع ما بين أحداث بالمجتمع أو منظر شاهدناه بالطريق أو الجو وشكل السماء، وحتى بعضها يتطرق للخيال أو ما يمكننا فعله في نهاية اليوم، أو أي طلب يريدون مني تجهيزه لهم، وغيرها الكثير، ونردد فيها أذكار الصباح ونقرأ الفاتحة أو أي سورة كان مطلوب منهم حفظها». وكذلك تشاركهم إحدى المبحوثات نوعية ما يُتداول من حوارات: «دعاء، أذكار الصباح، الواجبات واليوم المدرسي». وتركز نوف على نشاط تسميع سور قرآنية: «بالنسبة لي في فترة الذهاب والعودة لا بد أن أقوم بالتسميع لهم، لكل واحد منهم سورة واحدة، وهم يختارون السورة». وتتنوع أنشطة أم سعيد مع أبنائها: «ألعاب أسئلة، أغاني، رقص، تصوير». إذن، ليس بالضرورة أن تتجه جميع الأنشطة إلى تحقيق فائدة تعليمية، إنما يلعب الجانب الترفيهي أيضاً دوراً مهماً في صناعة ذكريات سعيدة ولحظات يملأها الضحك بين الوالدين وأبنائهم، مما يساعد في صنع حالة نفسية إيجابية من خلال تقليل الضغوط وتخفيف الرسمية بين الوالدين والأبناء وتقريبهم بعضهم من بعض.

ويسمح هذا الوقت بالتخطيط لليوم والحياة مع الأبناء، فتقول بدرية: «نعم، هناك حوار بين جانبيين، ونتحدث عن مستوى ودرجات أبنائنا، أو نتحدث عن ماذا سنفعل لهم اليوم من خطط، ويخبروننا ماذا حدث معهم». ويركز عاطف في حواراته على تعزيز بعض المفاهيم من خلال الممارسة، مثل مفهوم الديمقراطية، من خلال إعطاء كل ابن فرصة لاختيار شيء معين، فيقول: «أحاول أن أستفيد من الوقت، ممكن أن أقول لهم تحدث لنا يا عمر ماذا عملت، ماذا فعلت، أو ماذا يحدث لو، دائماً أنا أبدأ معهم بماذا يحدث لو، وأبدأ بعمل تخيلات لهم، ماذا يحدث لو نحن الآن كنا في مصر... حسناً المرّة الأخرى أين نذهب، أو المرات القادمة نذهب على حسب اختيار محمد، أو اختيار عمر، أو هذه المرّة عمار هو الذي سوف يخبرنا ماذا نفعل، أو ماذا سوف نجلب لنا من الأكل، أو هل نخرج للأكل أو نأكل في المنزل، يعني ليست جميع الأمور نتشارك فيها مع الأولاد ونأخذ رأيهم فيها، لكن أنت تحاول أن تعمل الأمور المتاحة، فأنا أخذت المسألة بروح ديمقراطية». يعزز هذا النوع من التواصل بين الأهل والأبناء، الذي يعطي الأبناء مساحة ليعبّروا عن اختياراتهم للعائلة، ثقة الأبناء بأنفسهم، ويُسعرهم بأهمية آرائهم، مهما كانت بسيطة أو متعلقة بالأكل أو اختيار أماكن الزيارة للأسرة.

ونرى الانعكاس الإيجابي لهذا الوقت على الوالدين والأبناء، فيقول أحد المبحوثين: «الوقت ممتع جداً، توجد حوارات متعددة». وتؤكد منى على ذلك: «من أجمل الأوقات التي أقضيها مع أبنائي عند

إحضارهم من المدرسة، لما لديهم من أخبار وأحاديث عن يومهم في المدرسة». هذه المشاعر التي تتولد من أوقات التواصل الحقيقي بين الوالدين والأبناء من دون مشتتات لها انعكاسات على جودة العلاقة بين الوالدين وأبنائهما، ويمكن استغلالها لزرع قيم ومفاهيم ترسخ في نفوس الأبناء. ويتفق معهم مبحوث آخر: «حوار مرح وجميل عن أشياء تخصهم».

وتلفت انتباهنا هيا إلى أهمية مراعاة الحالة النفسية للأبناء في فترات اليوم المختلفة، التي تحدد نوع النشاط الذي يمارس، أو تمرير الفترة بلا أي حديث أو نشاط: «تختلف حسب النفسيات والمزاج، جميع الأحاديث واللعب والقصص متنوعة». وكذلك نورة: «في بعض الأحيان نتحدث أو يقرأون قصة من القصص التي أتركها لهم في السيارة، أو نسمع قرآنًا. وأوقات لا نفعل شيئًا، ودائمًا أحاول أن أجعل مزاجي حلواً في الصباح لهم». وتقدم لنا تجربة أم الجوهرة لمحبة عن واقع هذا الوقت، خصوصاً في حال وجود عدد من الأبناء، مما قد لا يسمح أن يكون وقتاً ذا جودة، ولكنه أقرب إلى تعبير الأبناء عن توترات وضغوط اليوم المدرسي: «توتر، كل هذا الوقت توتر في توتر، لأنهم خارجين من المدرسة بجوع، ولديهم أمور عديدة يتحدثون فيها، كل واحدة ترغب في قول الموضوع الذي لديها، يعني نفسياتهم تكون متضاربة، هناك واحدة بسبب كلمة المعلمة تأتي فرحانة وتريد أن تتحدث معي طوال اليوم عن ماذا فعلت، والأخرى تكون متخاصمة مع صديقتها فتقوم بالتنكيد على جميع الموجودين، وضروري أن يسمعها الجميع، وتُخرج ما بها من غضب على إخوتها وتقوم بضربهم، وتأتي الثالثة لم تحصل على كفايتها من النوم، فيوقظونها في الحضانة من النوم لكي تتركب السيارة، فانظري كيف يكون مزاجها. من غير الخادما في السيارة أنا وأبوهم فقط، فلك أن تتخيلي كيف يكون الجو في الخلف، فعلياً يومياً، نادراً أن يكونوا في حالة روقان، أو يبدؤون بالنعيب للذهاب إلى السوبرماركت، يعني أحاديث حتى وصولنا إلى المنزل، مع الحر والزحمة». أما بالنسبة إلى وليد، فهو يحاول كسر صمت الأطفال في الصباح بدء الحديث حتى يتشجع الأبناء من بعده، فيقول: «بالنسبة لي أنا دائماً من يبدأ بالحوار، فمثلاً هم يركبون السيارة ويفضلون البقاء صامتين في الصباح، لأنهم يكونون مستيقظين للتو، فأنا من الممكن أبدأ معهم في الحديث، كيف حالكم، ماذا ستفعلون في المدرسة، كيف حال الأستاذ الفلاني والأستاذة الفلانية، وأي حصة لديكم اليوم، هل تحبون التعامل مع هذا الأستاذ أو تحبون الأستاذ الآخر، يعني هكذا يبدأ الحوار، وبعد ذلك هم يبدأون في الانطلاق بالكلام، وفي الغالب الأحاديث أكاديمية، لكن أنا أكيد أقوم بالتطرق لأمر آخرى، ولكن في الغالب أنا عندما أشاهد ابني صامتاً طوال الطريق أشعر بالقلق فأحاول أن أتحدث معه، وسما أيضاً تحب أن تتحدث وتشارك أكثر، بلال دائماً يحب أن يبقى صامتاً في الصباح. الذي يعملونه طوال اليوم في المدرسة يبقى لا زال مؤثراً فيهم أكثر، فمن الممكن لو أنا الذي أقوم بالقيادة يكونون هم الذين يتشاركون أكثر ويتحدثون أكثر عن ماذا فعلوا اليوم، واشتركوا في كذا، وعندهم كذا، مثلاً «يوم البجامة»، ويتحدثون مع والدتهم في الأشياء التي يعملونها».

وذكر عدد من المبحوثين أن الأبناء يستغلون هذا الوقت للتحدث مع الوالدين بلا مشتتات، فيكون مساحة حرة للتعبير عن مشاعرهم ومناقشة ما يواجههم من مشكلات أو مشاعر سلبية يمرون بها. فتقول مها: «الاثنين يحبون أن يتحدثوا، أين يريدون الذهاب وماذا يريدون أن يشتروا، كلها تكون طلبات، وفي بعض الأحيان يسردون قصصاً، وفي نص الحديث يقولون قصة قد حصلت، القصص مرتبطة بالمدرسة أو أمر شاهدوه على اليوتيوب. مثلاً إذا كنا ذاهبين إلى مكان هم يريدون الذهاب

له، أو يكون هناك اختلاف على المكان الذي نكون ذاهبين إليه، هناك أحد يكون فرحان وآخر لا، لأنهم مختلفون بالأعمار، والأمور التي يعملونها مختلفة تمامًا». وفي تجربة أم يوسف، يحدثها أبنائها عن مدرستهم ويومهم الدراسي، ثم يتحدثون كعائلة عن علاقاتهم بشكل شخصي، وما يشعرون به بعضهم تجاه بعض، أو يحلون بعض الإشكاليات العالقة فيما بينهم: «طبعًا في أول الأمر أسألهم كيف كان يومهم، وكيف كانت المحاضرة، وكيف كانت الحصص، فكل واحد منهم طبعًا يريني الذي لديه، وطبعًا الأغلبية تكون إذا كان هناك أمر مثلًا متضيق منه، أو انتهوا من حاجاتهم، قاموا بتسليم واجباتهم في وقتها، عملتوا كذا وعملتوا كذا، مهم إنني أراجع معهم الأمور هذه يعني. الأمر الثاني إذا كانت هناك شكاوى عندنا، مثلًا كم مشكلة حصلت، مثلًا أنا تضايقت، أنا مثلًا نسيت أعمل له عقاب، أنا تصرفت هكذا، يعني هذه الحياة التي تكون بعد الدراسة بعد ما أسألهم عن مواضيع الدراسة بعد الشكاوى طبعًا تأتي في النهاية، فهذا الحوار الذي يكون، بعد أن تنتهي أقوم وأروي لهم أنا ماذا عملت في يومي، وعندما نصل إلى المنزل ماذا سيكون على الغداء، هذا يكون الحوار الدائم».

وكذلك اختلاف مواعيد اصطحاب الأبناء بعد المدرسة يمكن أن يسمح لبعض الأهل بقضاء وقت ذي جودة مع أحد الأبناء لحين انتهاء مدرسة الإخوة، فأم عبد الوهاب لديها ساعة بعد انتهاء مدرسة ابنتها تسمح لهما بقضاء بعض الوقت في المرافق العامة المجاورة للفسحة أو لقضاء بعض الاحتياجات: «نحن نذهب لاصطحاب البنت أولاً لأنها تخرج مبكرًا في الساعة ١٢:٣٠، والولد ١:٣٠، فبينهما ساعة، فتحدث أحيانًا، وهناك حديقة بجانب مدرسة الولد، فإذا الجو كان جميلًا نذهب إلى الحديقة، وطبعًا أغلب الأوقات نذهب إلى الميرة في هذه الساعة، وبعد ذلك عندما نذهب لاصطحاب الولد لدينا مسلسل نسמע من خلال الهاتف الجوال، فنقوم بإذاعته ونقوم جميعنا بسماع المسلسل، هو عبارة عن قصص، كويتي أبو طلال، هذا نذيعه كل يوم. طبعًا مراحب ابنتي يكون لديها تلوين في السيارة وألعاب».

ويستخدم بعض المبحوثين الجوال كإحدى الوسائل، لاستثمار الوقت بشكل تعليمي، أو للترفيه عن الأبناء بعد يوم مدرسي طويل، أو للتقليل من انزعاجهم في الفترة الصباحية أو ما بعد المدرسة، أو كوسيلة إضافية لقضاء الوقت حتى الوصول إلى الوجهة. فتخبرنا فاطمة عن قراءة القصص الورقية، أو مشاهدة مقاطع تعليمية ودينية عن طريق اليوتيوب: «بعض الأوقات لدينا قصص تخص المدرسة نفسها، فنستعيرها وأتركها في السيارة لكي لا تضيع، لأنها لا بد أن تقوم بإرجاعها، فأتركها في السيارة في هذا الوقت لتقرأها، أو إن هي ممكن تشاهد في اليوتيوب مقاطع الفيديوهات التعليمية، فيه قرآن وهكذا، فنجلس مع بعض نشاهدها، أو نشاهد القصة مثلًا، كان هناك فترة تشاهد مقاطع التي تكون فيها سور قرآن قصيرة مع تفسير، تفسير للأطفال، فكان جميل أن تجلس وتشاهد وتتعلم وتحفظ قرآنًا». وتذكر مبحوثة أخرى استخدام الجوال أيضًا: «في حوار خفيف مع وجود الموبايل». أما بالنسبة إلى إحدى المبحوثات، فالهدف الأساسي هو تخفيف الحالة المزاجية للأبناء، فتقول: «نعم، تذكير بالأذكار، يدعون. يكونون منزعجين أعطيهم الجوال قليلًا».

يتجلى لنا تنوع الحوارات والأنشطة التي يؤديها الوالدان مع أبنائهما خلال فترة اصطحابهم، ومن المتوقع أن ينعكس هذا الوقت الجيد على تربية الأبناء وصحتهم النفسية إيجابيًا، وكذلك بالنسبة إلى الوالدين. وهنا يكون تجسيد للوقت ذي الجودة الذي تركز عليه الدراسة كمفهوم رئيسي لها، وكيف أن هذا الوقت مهم ويؤثر نفسيًا على الطفل ونموه السليم، وسناقش ذلك باستفاضة في الفصل التالي.

٧.٢.٣ المحور السابع: حملة «وصل عيالك»

يركّز هذا المحور على استكشاف آراء المبحوثين من الفئات الثلاث تجاه حملة «وصل عيالك»، لتقييم مدى وصولها إليهم وأثرها عليهم.

أشارت استجابات عينة الأفراد الذين يصطحبون أبناءهم إلى أن نصفهم تقريباً لم يسمعوا عن الحملة قَطُّ. فيقول محمد: «لم أسمع عنها بصراحة، لا أعرف أين عملوا الإعلان لها، ولا أعرف أي شيء عن مركز «أمان»، كنت أتمنى لو أنني أعرف عن مواقع التواصل الاجتماعي التي تخصهم». وتقول أم يوسف: «والله هذه أول مرّة أسمع بها، الأمر بحد ذاته يعني أكيد سوف يكون معناها إيجابي في هذا الأمر، وخوفهم على سلامة الأطفال يعني».

وبيّنت أيضاً استجابات عينة الأفراد الذين يصطحبون أبناءهم، أن أقل من نصفهم بقليل سمعوا بحملة «وصل عيالك». فمثلاً أم أحمد تقول: «نعم، حملة يُشكرون عليها، فبسببها تم منحي ساعة». وأم مبارك تقول: «نعم، وأرى أنها فكرة رائعة». ويقول أحدهم: «نعم، هي جيدة، لكن المحتوى ممكن أن يتحسن».

وأظهرت الاستجابات أن رُبُع أفراد العينة ممن سمعوا بالحملة من هذه الفئة شجعتهم الحملة على اصطحاب أبنائهم إلى المدارس والأماكن الأخرى. فمثلاً يقول أحدهم: «نعم، تزيد من التحفيز والمشاركة في الحوار أثناء الذهاب والعودة من المدرسة». وتقول إحداهن: «شجعتني زيادة». وتقول أخرى: «نعم، جميلة جدّاً، وفيها تفاعل».

وبيّنت الاستجابات أيضاً أن أقل من رُبُع العينة بقليل ممن سمعوا بالحملة من هذه الفئة أجابوا بأن الحملة لم تشجعهم على اصطحاب الأبناء إلى المدارس والأماكن الأخرى، لأنهم يفعلون هذا الأمر ويهتمون به من قبل إطلاق الحملة. فيؤكد أحد المبحوثين: «أنا أصطحبهم من البداية ومقتنع بالموضوع». وتقول إحداهن: «أنا أصطحب أولادي أصلاً، ويمكن تحفيز الآخرين». وتقول أخرى: «أنا أصلاً من يقوم باصطحبهم، وقدمت استقالتني وعملت خاص». وتشير هذه الاستجابة إلى أنه قد يضطر أحد الوالدين، وغالباً الأم، إلى أخذ قرار مصيري مثل ترك العمل، من أجل مرافقة الأبناء واصطحبهم. ولكن خطوة مثل هذه قد تعصى على العديد من الأسر، مما يستوجب معالجة هذه المشكلة عن طريق وضع سياسات مناسبة توفّق بين العمل والمسؤوليات الأسرية مثل اصطحاب الأبناء من وإلى المدارس.

وأشارت استجابات عينة الأفراد الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، إلى أن أقل من نصف العينة بقليل لم يسمعوا بحملة «وصل عيالك»، فمثلاً تقول ليلى: «لا، لم أسمع، لكن ما هي هذه الحملة؟». ويقول هاني: «لا للأسف، أعتقد أن الناس محتاجة أن يكون لديها الفكرة هذه، وصل عيالك، مسألة مهمة جدّاً في بناء شخصية الطفل، ولو أحد عمل له أمر في المدرسة ممكن يحكي للذي يقوم باصطحابه».

وبيّنت أيضاً استجابات عينة الأفراد الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، أن أكثر من رُبُع العينة بقليل سمعوا بحملة «وصل عيالك»، فمثلاً آمنة تقول: «نعم، سمعتها من أختي، ولكنني لم أر الحملة في أي مكان». وتقول إحداهن: «نعم، حملة ممتازة، وتحتاج لتطبيقها بشكل رسمي». وتقول نور: «شاهدت بعض الفيديوهات فقط، حملة جميلة، جيد أنهم يوعون الناس، ومهمة جدّاً لأن هناك آباء

كثيرين متغافلون عن هذا الشيء، عن توصيل أبنائهم للمدرسة». وتقول العنود: «نعم، سمعت بها، أحسست أنها مخيفة، أخافتنا أكثر تجاه أبنائنا، ولكن نحن مضطرون لذلك، كانت رسالتهم خطأ». هذه الاستجابة تشير إلى أن هذه الحملة قد زادت من مخاوف بعض الأمهات على أبنائهن، خصوصاً اللاتي تجبرهن الظروف على عدم اصطحاب أبنائهن من وإلى المدرسة.

وأظهرت استجابات العينة أن أقل من رُبع العينة بقليل ممن سمعوا بالحملة من هذه الفئة أجابوا بأن الحملة شجعتهم على اصطحاب أبنائهم إلى المدارس والأماكن الأخرى، فمثلاً تقول إحدى المبحوثات: «نعم طبعاً، لتعزز أي أفكار وتزيد الرغبة في توصيلهم». وتقول مروة: «فكرة الحملة جعلتني أشعر بالاطمئنان، وأكدت لي أنني أتعامل مع أبنائي ومع والدهم بطريقة سليمة حتى بعد الطلاق، وأن تواصلنا الفعال والتنسيق فيما بيننا ينصب بالتأكيد في صالح أسرتنا وأبنائنا».

وبيّنت الاستجابات أيضاً أن أقل من ثُمن العينة بقليل ممن سمعوا بالحملة من هذه الفئة أجابوا بأن الحملة لم تشجعهم على اصطحاب أبنائهم، فمثلاً تقول سارة: «هناك انتقادات كثيرة لهذه الحملة بسبب عدم قدرة الأهل على اصطحاب الأبناء إلى مدارسهم وإحضارهم منها، بسبب ارتباطهم بالدوام». وتقول شيخة: «لا يوجد منها فائدة، لأن الوالدين موظفان».

وأشارت استجابات عينة الأفراد الذين لا يصطحبون أبنائهم إطلاقاً، إلى أن أقل من ثلثي هذه العينة بقليل لم يسمعوا عن حملة «وصل عيالك»، فمثلاً تقول سمر: «لا، لم أسمع بها». وجميع الإجابات أتت بهذا السياق.

وأظهرت استجابات عينة الأفراد الذين لا يصطحبون أبنائهم إطلاقاً، أن ثلث أفراد العينة، سمعوا بحملة «وصل عيالك»، فمثلاً تقول أم سعيد: «نعم، غير عملية وبعيدة عن الواقع». وتقول إحدى المبحوثات: «نعم، دائماً، وما زلت مستفيدة منها». وتقول أخرى: «نعم، حملة جيدة، ويجب أن تتكرر بشكل مستمر ويتم تطويرها بغرض الوصول إلى أوسع شريحة في المجتمع».

وفيما يتعلق بسؤال أفراد العينة ممن سمعوا بالحملة من هذه الفئة عن مدى تشجيع الحملة لهم لاصطحاب أبنائهم إلى المدارس أو الأماكن الأخرى، نجد أن عدداً قليلاً جداً أجابوا بـ«نعم»، فمثلاً تقول إحداهن: «نعم، تم ذلك أنا مثمنة لتلك الجهود المبذولة من قبل القائمين على الحملة». وتقول أخرى: «نعم، ونتمنى ذلك في المستقبل». أما الذين أجابوا بأنها لم تشجعهم فعددهم قليل جداً، والجميع أجابوا فقط بـ«لا». وبيّنت الاستجابات أن ثلثي أفراد هذه العينة ممن سمعوا بالحملة لم يجيبوا عن السؤال المطروح عليهم بخصوص ما إذا كانت حملة «وصل عيالك» شجعتهم أم لا.

تباينت الآراء حول حملة «وصل عيالك»، فمن المبحوثين من سمع بها، ومنهم من شجعتهم على الاصطحاب، ومنهم من عززت توجهاته السابقة حول الاصطحاب وأكدت له أهمية ما يفعله. ومن المبحوثين من لم يتفق مع محتوى الحملة وطريقة العرض، ومنهم من لم تصل إليه الحملة ولم يسمع عنها. وطالب البعض باستمراريتها لأنها مهمة، وتطبيقها على أرض الواقع يحقق الأمان والسلامة والراحة والشعور الجيد. وسناقش باستفاضة تأثير الحملة على الأهالي في الفصل التالي.

ولا بد من الإشارة إلى أن الحملة أطلقها مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان» قبل فترة وجيزة من تفشي جائحة كورونا التي أجبرت المدارس على الإغلاق، وأصبحت العملية التدريسية تتم عن بُعد، مما كان سبباً في توقف الحملة وعدم وصولها بشكل كبير إلى أفراد العينة.

الفصل الرابع: المناقشة

إن منظومة الأسرة المعاصرة محكومة بالعديد من القيم التي تنعكس على طبيعة العلاقات بين أفرادها والمعاملات فيما بينهم، لكنها تتأثر بشكل مباشر وغير مباشر بكثير من العوامل والظروف الداخلية والخارجية التي يمكن أن تحدد أنماط هذه المعاملات والاختيارات التي تقوم بها الأسرة فيما يتعلق بالأبناء، وتملي طريقة استيفاء أفراد الأسرة لمسؤولياتهم بعضهم تجاه بعض. ونستعين هنا ببعض النظريات المتسقة التي تساعدنا على فهم هذه الظواهر في سياقاتها الاجتماعية والبيئية والاقتصادية المتداخلة. قدمت إلينا نظرية الأنظمة البيئية لمحة عن الأنظمة المتعددة التي تحدث بداخلها التفاعلات بين الطفل ومحيطه، والتي تلعب دوراً في تطوره ونموه. فهناك النظام المنزلي، والنظام المدرسي، والأنظمة الشمولية التي تتضمن جوانب مثل: الثقافة المحلية، والمجتمع، وعمل الوالدين. ويمكن الانطلاق من هذه النظرية وتفكيكها وربطها ببعض النظريات التي تفسر جوانب معينة في حياة الأسرة، مثل نظرية أنظمة الأسرة، ونظرية التعلُّق، ونظرية التوازن بين العمل والأسرة، ونظرية جغرافيا الوقت.

يناقش هذا الفصل خمسة موضوعات أساسية برزت من خلال استجابات المبحوثين: يتمثل الموضوع الأول في أنماط الاصطحاب والأشخاص المساندين للوالدين في عملية الاصطحاب، وسنرى إذا ما كان هناك أثر للعوامل الجغرافية والبيئية والديموغرافية، مثل مستوى الدخل، على هذه الأنماط. ويتناول الموضوع الثاني حماية الطفل وجوانب الأمن والحماية المتبعة من قبل الوالدين اللذين لا يصطحبان أبناءهما. أما الموضوع الثالث فيتطرق إلى أثر الاصطحاب من ناحية العلاقات الأسرية والوقت ذي الجودة. ويتضمن الموضوع الرابع تحديات وعوائق الاصطحاب بالتركيز على العمل وسياساته. وأخيراً يستعرض الموضوع الخامس مدى تأثير حملة «وصل عيالك» على واقع الاصطحاب في قطر.

١.٤ أنماط الاصطحاب

برز من خلال البيانات التي حُلِّت أن هناك ثلاثة أنماط أساسية للاصطحاب: اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة، واصطحاب الوالدين أبناءهما أحياناً، ويساندهما في ذلك أحد أفراد العائلة أو العمالة المنزلية أو الأصدقاء أو وسائل النقل الأخرى مثل حافلة المدرسة، وعدم اصطحاب الوالدين أبناءهما إطلاقاً، وهنا يجري الاعتماد على الأفراد المساندين أو وسائل النقل الأخرى.

وبيّنت النسب أن أغلب أفراد العينة، من القطريين وغير القطريين، منخرطون بشكل نشط في عملية اصطحاب الأبناء إلى المدرسة، سواء كان ذلك باصطحابهم في جميع الرحلات من وإلى المدرسة، أو باصطحابهم أحياناً. وبمقارنة هدف هذه الدراسة المتمثل في تشجيع الوالدين على اصطحاب أبنائهما، مع أهداف دراسات التنقل التي أُجريت، يمكننا أن نرى اختلاف التوجهات. فالتوجه العام في الدراسات التي جرت مناقشتها هو تشجيع اعتماد وسائل التنقل النشط، مثل المشي واستخدام الدراجة الهوائية، في ظل ارتفاع نسبة اصطحاب الأهل أبناءهم إلى المدرسة باستخدام السيارات (McDonald & Aalborg, 2009). لكن بحسب الاعتبارات الثقافية والاجتماعية والبيئية والعمرانية فإنه من غير المرجح اعتماد هذه الوسائل في قطر، حتى إن كانت متاحة. وتتيح لنا نظرية الأنظمة

البيئية رؤية أثر البيئات المختلفة على قرارات الأسرة المتعلقة بأبنائها، فالنظام البيئي الخارجي (Exosystem) الذي يُعدّ الحي الذي يعيش فيه الطفل أحد أوجهه، قد يحدد توجهات الوالدين في السماح لأبنائهما بالتنقل النشط من عدمه، وكذلك النظام الكلي (Macrosystem) الذي يتضمن الأنماط والقيم الثقافية السائدة التي تشكل وتؤثر على اتجاهات الوالدين فيما يتعلق بالتربية، وقراراتهما فيما يخص حياة الأبناء، حيث إنها جميعًا تتشابك مع عدة عوامل أخرى، مثل عمل الوالدين والمسافة إلى المدرسة ووسائل النقل المتاحة وعمر الأبناء وجنسهم، تنتج قرارات الوالدين.

١.١.٤ الأشخاص المساندون في عملية الاصطحاب

إن عدم قدرة الوالدين على اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة دائمًا أو إطلاقًا يضعهما أمام خيار واحد، وهو إيجاد وسيلة للمساندة في هذه العملية. وعلى الرغم من أن أغلب العينة يؤمنون بأهمية اصطحاب الأبناء، فإنه لا تتوفر لدى العديد منهم الظروف المناسبة لأداء هذه المهمة دائمًا. وتوضح «نظرية جغرافيا الوقت» كيف أن القيود الزمانية والمكانية، التي تتمثل في عامل الوقت وأثره على تحديد أنشطة الفرد في مكان معين، قد تحد من اختيارات الأفراد وحريرتهم. يشكل الالتزام بأوقات العمل والقدرة على اصطحاب الأبناء في أوقات بدء الدوام المدرسي تحديًا يصعب معالجته في ظل توازي هذه الساعات وغياب سياسات العمل المرنة في العديد من القطاعات. وبالتالي يلجأ الوالدان إلى الحصول على دعم في هذه العملية، إما من العمالة المنزلية، أو الأهل والأقارب، أو الأصدقاء، أو استخدام مواصلات النقل العام مثل حافلات المدرسة. فيحاول الوالدان التناوب مع الأفراد المساندين في أحد مشاوير الاصطحاب صباحًا أو بعد المدرسة، أو تُوكل المهمة كليًا إلى المساندين إذا لم تكن ظروف العمل تسمح بذلك. وعلى الرغم من أن أغلب العينة لم تواجههم مشكلات عديدة أو تحديات مع الأفراد المساندين، فإنه يبقى دورًا يُفضّل أغلب الوالدين أداءه إذا أتاحت لهما الفرصة، بسبب أن هذا الوقت يعوض عن الأوقات التي ينشغل فيها الوالدان عن الأبناء خلال اليوم.

وأكدت دراسة «ماكدونالد وألبورج» (٢٠٠٩) انخفاض عدد الوالدين اللذين يصطحبان أبنائهما بعد المدرسة، وعودة أغلب الطلاب مشيًا برفقة أصدقائهم أو أشقائهم، والسبب في ذلك يعود غالبًا إلى عدم قدرة الوالدين على تنسيق أوقات خروجهم بعد الدوام المدرسي مع ساعات عملهما في فترة الظهيرة. ويبدو هذا الوضع مطابقًا لحال الكثيرين، فيتمكن الأهل بشكل أكبر في معظم الأحيان من تنسيق اصطحاب أبنائهم في الفترة الصباحية إلى المدرسة، لكن يصعب تنسيق الاصطحاب في فترة ما بعد الظهيرة. والتغلب على هذا العائق صعب إذا لم توفر جهات العمل ما يساعد الوالدين في هذه المسألة، لذا لا يمكن للوالدين إلا اختيار إحدى وسائل المساندة، من الأفراد أو وسائل النقل مثل حافلة المدرسة.

٢.١.٤ أثر النظام البيئي على أنماط الاصطحاب

إن اختيار الأسرة حصولها على أي نوع من المساندة يأتي نتيجةً لأثر النظام البيئي الخارجي الذي تشكّل البيئة العمرانية المحيطة وعمل الوالدين أحد أوجهه. فبالنسبة إلى البيئة العمرانية وطبيعة المناخ الذي يكون حارًا في أغلب أوقات السنة، فإنه من الصعب التنقل بشكل نشط، كالمشي وركوب الدراجة الهوائية، إضافةً إلى عدم وجود خطوط مشاة وخطوط للدراجة الهوائية في الشوارع،

مما يتيح خيارات محدودة فيما يتعلق بالتنقل إلى المدرسة، كاعتماد الأغلبية على سيارات خاصة أو حافلة المدرسة، إضافةً إلى أن الوالدين في اختيارهما لمدارس الأبناء قد لا يلتزمان دائمًا باختيار مدارس قريبة، إنما يمكن أن يضجيا بعامل قُرب المسافة في سبيل اختيار مدارس تقدّم تعليمًا يناسب احتياجاتهما وتطلعاتهما لأبنائهما. وعلى الرغم من أن أكثر من نصف عينة المبحوثين الذين يصطحبون أبناءهم إلى المدرسة أحيانًا والذين لا يصطحبونهم إطلاقًا، أوضحوا أن المدرسة تقع قريبة من محل سكنهم، فإن ذلك لم يكن عاملاً مساعدًا دائمًا في قدرتهم على اصطحاب أبنائهم دائمًا إلى المدرسة. كما أن الثقافة المحلية تلعب دورًا في تحديد اتجاهات الوالدين فيما يتعلق باستخدام السيارة الخاصة أو حافلة المدرسة، فأغلب أفراد العينة يستعينون بسياراتهم الخاصة، وقد يكون ذلك لإحساسهم بالاطمئنان أكثر على أبنائهم. وفي ظل ذلك، يمكن التنبؤ بأنه حتى لو توفرت فرص للتنقل النشط فإن خوف الوالدين وحرصهما على أبنائهما يمكن أن يكون عائقًا أيضًا أمام هذا النوع من التنقل، لكن يمكن أن تتغير هذه الثقافة نوعًا ما في ظل اتجاه قطر إلى توفير بيئات مستدامة، تتمثل في استحداث وسائل نقل عامة بديلة عن السيارة مثل المترو.

ونرى مما سبق من الدراسات أن خوف الوالدين وتوجهاتهما بشأن أمان مسارات التنقل النشط، من بين المحددات المهمة للسماح للأبناء بالتنقل من خلالها أو عدم التنقل. فعلى سبيل المثال: ناقشت دراسة «صالح الدين وآخرين» (٢٠١٦) كيف أن منظور الوالدين إلى البيئة الاجتماعية في الحي، ودرجة التماسك الاجتماعي فيه، يحددان وجهة نظرهما حول سلامة وأمان الحي المتصورة وتنقل أبنائهما بشكل نشط من وإلى المدرسة. وتبيّن من خلال الدراسة أنه كلما زاد إحساس الوالدين بالتماسك الاجتماعي للحي ارتفع إحساسهما بعامل الأمان في الحي، مما يعني سماحهما للأبناء الذكور بالتنقل داخل الحي بشكل نشط، مثل المشي وركوب الدراجة. أما بالنسبة إلى الإناث، فقد لوحظ أن هناك ارتباطًا سلبيًا بين التماسك الاجتماعي المتصور في الحي والتنقل النشط. وتفترض الدراسة أنه بناءً على هذه النتيجة يمكن القول إن المجتمعات التي ترتفع فيها درجات التماسك الاجتماعي قد تحول العادات فيها دون السماح للإناث بالتنقل مشيًا أو باستخدام الدراجة الهوائية، نظرًا إلى عدم إيمانهم بسلامة وأمان الطرقات والأحياء للإناث بالتحديد، بينما يختلف ذلك للذكور. ومن خلال السياق الثقافي في المجتمع القطري، من المرجح أن تتوافق النتيجة مع الدراسة السابقة، فالمجتمعات المحافظة تحاول حماية الفتيات بشكل أكبر حتى عند بلوغهن أعمارًا كبيرة، مما يعني أنه حتى لو توفرت فرص للتنقل النشط فيمكن ألا تسمح الأسرة لفتياتها باعتماده، في حين أنه كلما زاد عمر الذكور زادت فرصتهم في التنقل بأشكال متعددة.

٣.١.٤ أثر العوامل الجغرافية على أنماط الاصطحاب

بالنظر إلى العامل المكاني الذي تفترض فيه النظرية أن قُرب المدرسة من محل الإقامة يسهّل من عملية اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة، فنجد أنه لا ينطبق على هذه الدراسة، فقد أثبتت نتائج الدراسة أن نحو ٧٣٪ من القطريين وغير القطريين في الفئة التي تصطحب أبناءها تقع المدرسة بالقرب من محال إقامتهم، لكن هناك ٦٠٪ من القطريين، ونحو ٧٧٪ من غير القطريين، أكدوا أن المدرسة تقع بالقرب من محال إقامتهم ومع ذلك لا يصطحبون أبناءهم إليها إطلاقًا، وهناك نحو ٦٥٪ من القطريين، ونحو ٦٢٪ من غير القطريين، أكدوا أن المدرسة تقع بالقرب من محال إقامتهم، ومع ذلك يصطحبون

إليها أبناءهم أحياناً. لذلك أثبتت لنا الدراسة أن العامل الجغرافي المكاني لا يشكل قيداً للاصطحاب في قطر، فعلى الرغم من قُرب المدرسة من أماكن إقامة الأسر فإنهم ما زالوا يواجهون قيوداً وعوائق في الاصطحاب، تتمثل غالباً في القيود الزمانية. وهذه النتائج تخالف نتائج الدراسات السابقة، التي أكدت أن بُعد المسافة بين المنزل والمدرسة يقلل من نسبة اصطحاب الوالدين أبناءهما إلى المدرسة، وتزيد نسبة الاصطحاب في حال كانت المدرسة قريبة من المنزل.

٤.١.٤ أثر مستوى الدخل على أنماط الاصطحاب

تناولت الدراسات السابقة تحليلاً لمستوى الدخل للأسر التي تصطحب أبناءها، واستنتجت أن الأسرة ذات الدخل العالي في الغرب تميل إلى اصطحاب أبنائها إلى المدرسة، وذلك بسبب وجود سيارة خاصة لديها تمكنها من اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة، أما الأسرة منخفضة الدخل فيكون الأبناء فيها أكثر ميلاً إلى الذهاب بشكل مستقل إلى المدرسة، سواء بالتنقل النشط أو باستخدام حافلة المدرسة. لكن في هذه الدراسة أشارت النتائج إلى أن عنصر الدخل لا يؤثر بشكل مباشر في خيارات الوالدين فيما يتعلق بعملية الاصطحاب. فبيّن تحليل البيانات الديموغرافية أن ٥٠% من القطريين الذين يصطحبون أبناءهم كان دخلهم مرتفعاً، في فئة دخل ٤٠ ألف ريال فأكثر شهرياً. وبالنسبة إلى غير القطريين الذين يصطحبون أبناءهم، فقد تركزت الغالبية بنسبة ٣٩% تقريباً في فئة دخل ١٠-٢٠ ألف ريال شهرياً، مما يوضح أن أغلب الأسر لديها سيارة خاصة. وبالنسبة إلى القطريين، ففي الغالب يكون لديهم أكثر من سيارة وسائق وخدمة يساعدهم في عملية الاصطحاب، لذلك نجد في عينة القطريين الذين يصطحبون أبناءهم أحياناً، أن أعلى نسبة وهي ٥٨% في مستوى الدخل تركزت في فئة دخل ٤٠ ألف ريال فأكثر، وغير القطريين من الفئة نفسها بنسبة ٣٨,٥% تركزت في فئة دخل ٢٠-٣٠ ألف ريال شهرياً. أما عينة الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقاً فتركزت فيها نسبة ٤٠% من القطريين في فئة دخل ٤٠ ألف ريال فأكثر، وغير القطريين كانت أعلى نسبة لهم وهي ٥٠% في فئة دخل ١٠-٢٠ ألف ريال شهرياً.

٢.٤ حماية الطفل: الأمن والسلامة في أثناء الاصطحاب

١.٢.٤ العنف والتحرش

إضافةً إلى حرص الأهالي على قضاء وقت مثمر مع أبنائهم خلال عملية الاصطحاب من وإلى المدرسة، فهناك أيضاً قضية تطرق إليها بعض المبحوثين، وتُعد من أهم الأسباب التي تدفعهم إلى اصطحاب أبنائهم بأنفسهم إلى المدرسة، وهي قضية التحرش والعنف ضد الأطفال. فقد أكدت نواف حرصها وخوفها من موضوع التحرش، فقالت: «أحرص عليهم وأنبههم باستمرار ألا يدعوا أحداً أن يمسخهم أو يمسخ بنطالهم، ولا يجلسوا في حضن أحد، وعندما يريدون الذهاب لدورة المياه أعطيهم أسماء أشخاص معينين ليذهبوا معهم فقط دون غيرهم».. وتؤكد أم عبد الوهاب: «وطبعاً أشياء الأمان الثانية ما حد يتحرش فيهم وجذي». ولم يتطرق عدد كبير من المبحوثين في الحديث بشكل معمق عن قضية التحرش بالأطفال، بوصفها قضية حساسة خاصة في المجتمعات العربية. واستنتجت دراسة الدكتور «إيناس عليّمات» التي أجرتها على المجتمع الأردني أن أغلب العينة اتفقوا على أنهم يفضلون عدم التحدث، والتستر على قضايا التحرش على أن يُبلغوا عنها (عليّمات، ٢٠١٩).

ومن خلال ملاحظة وتحليل أجوبة المبحوثين في هذه الدراسة، أشارت النتائج إلى أن عددًا قليلًا جدًا منهم ذكر موضوع التحرش بالأطفال كسبب أساسي لاصطحاب الوالدين أبناءهما بنفسيهما إلى المدرسة وعدم الاعتماد على السائق والخدمة. والجدير بالذكر أنه لا توجد أي إحصائية رسمية من قبل أي مركز في دولة قطر تتحدث عن قضايا التحرش بالأطفال، ولا حتى مركز «أمان»، وهذا يثبت ما توصلت إليه دراسة «عليقات» من تستر الأهالي في الدول العربية على هذا الموضوع خوفًا من العار (عليقات، ٢٠١٩). وبسبب طبيعة المجتمع القطري التقليدي، فإنه من غير المقبول التحدث عن هذه الأمور علنيًا، فالأسر ترى أن هذه الأمور شخصية وتجلب العار، لذا تفضل عدم التحدث عنها. لكن على الرغم من العدد القليل الذي تطرق إلى قضية التحرش، فإنها ذُكرت ولم يجرِ تجاهلها. ونظرًا إلى أهميتها فقد ركزت عليها هذه الدراسة كأحد أهم الأسباب التي تدفع الوالدين إلى اصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة، خصوصًا أن الأطفال في سن صغيرة من عمر سنتين إلى خمس سنوات يكونون أكثر عرضة للتحرش من قبل الخدم، كما أثبتت دراسة «إيمان العبادي» (٢٠٢١).

أما بالنسبة إلى قضية العنف ضد الأطفال، فقد أكدت نتائج دراسة «المريخي والمريخي» (٢٠١٠) أن ٥٨٪ من العنف الممارس ضد الأطفال يصدر من الخادمتين، و٢١٪ يصدر من السائقين. وهذا العنف له آثار سلبية على الأطفال، فقد أكدت النتائج أن الأطفال الذين يتعرضون للعنف من قبل العمالة المنزلية يميلون إلى العزلة والانطوائية والعدوان والابتعاد عن أمهاتهم (خليفة وآخرون، ٢٠١٨). ولهذا الأسباب كان التركيز حول قضية العنف الممارس ضد الأطفال بوصفها أحد أهم الأسباب التي تجعل الوالدين يصطحبان أبناءهما إلى المدرسة بنفسيهما بدلًا من الاعتماد على السائق والخدمة. وسُئل المبحوثون عما إذا كان أبنائهم قد تعرضوا لإحدى المشكلات السلبية من قبل السائق أو الخادمة، أو إذا كانوا قد سمعوا أي قصة أو مشكلة تعرض لها أطفال آخرون، وكانت هناك أجوبة قليلة جدًا من المبحوثين ذكروا فيها قصصًا وتجارب مرتبطة بقضية العنف الممارس ضد الأطفال، حتى الأطفال الذين يستخدمون الحافلة يتعرضون أيضًا للضرب والتنمر من قبل الأطفال الأكبر سنًا.

أثبتت نتائج الدراسات السابقة أن العنف والتحرش ضد الأطفال في عمر صغير يؤثران على نموهم بشكل سليم، والطفل الأصغر سنًا يتأثر بشكل أكبر من الطفل الأكبر سنًا، لذلك فإن أهم ما تدعو إليه نظرية أنظمة الأسرة المستخدمة في هذه الدراسة هو ارتباط أفراد الأسرة بعضهم ببعض، لما له من أثر مهم على نمو الطفل، فحتى الأحاديث التي تدور بينهم في السيارة لها تأثير كبير، وذلك ما أكد عليه عدد كبير من المبحوثين من خلال ملاحظتهم لمشاعر أطفالهم عندما يصطحبونهم بأنفسهم، وكذلك الوقت ذو الجودة الذي يقضونه معهم ومدى تأثيره في عقل ومشاعر الطفل، إذ تؤكد نظرية أنظمة الأسرة أن أفراد الأسرة مترابطون فكريًا ونفسيًا وتلك الأمور تزيد من الترابط العاطفي فيما بينهم (kerr, 1981).

وجدير بالذكر أن الباحثين في معهد الدوحة الدولي للأسرة لم يحصلوا على أي إحصائيات متعلقة بقضية التحرش بالأطفال لدى الجهات الرسمية في قطر، فقد جرت الاستعانة بمركز «أمان» وطلبت سجلات ووثائق وإحصائيات منهم حول قضية العنف والتحرش بالأطفال من قبل العمالة المنزلية، وأكدوا عدم وجود أي تقارير أو دراسات تناولت قضية التحرش والعنف الممارس ضد الأطفال من قبل السائقين والخدم في أوقات الاصطحاب أو حتى في أوقات أخرى. لذا يوصي المعهد بأهمية وجود مثل هذه الدراسات، لأنها تعد قضية مهمة جدًا ويجب دراستها واحتواؤها. وهناك دراسات في

دول الخليج والدول العربية تناولت مثل هذه القضية، لكن ليست هناك أي دراسات في دولة قطر، ما عدا التقرير الذي نشره المعهد في عام ٢٠١٨، والذي ركز بشكل أساسي على العنف الممارس ضد الأطفال وليس التحرش.

٢.٢.٤ الإجراءات الوقائية المتبعة من قبل الوالدين

بيّنت النتائج أن أغلب الأمهات والآباء الذين لا يصطحبون أبناءهم إلى المدرسة أكدوا أنهم يضعون قوانين للسائق والخادمة وللأطفال أيضًا، تتمثل في نصح أبنائهم بعدم احتكاكهم بالسائق، ووضع كاميرا مراقبة لسير الرحلة، أو الاتصال المستمر بالخادمة للاطمئنان على الأطفال، وذلك يؤكد حرصهم واهتمامهم بحماية أبنائهم، بمعنى أن عدم اصطحابهم أبناءهم إلى المدارس ليس بسبب الإهمال، بل بسبب وجود ظروف قاهرة تمنعهم من ذلك. وهنا يمكننا التفاعل مع نظرية أنظمة الأسرة التي تؤكد أن الأسرة وحدة عاطفية، يهتم جميع أفرادها بعضهم ببعض.

وقد استنتجنا أن هناك علاقة قوية تربط بين الآباء والديه الذين يصطحبهم دائمًا، وذلك لتخصيص الوالدين وقتًا للأبناء في الصباح والنهار، وحرصهما على أن يكون وقتًا ذا جودة معهم، ورغبتهم في تعزيز نموهم النفسي وإحساسهم بالأمان من خلال المحادثات التي يجرونها في السيارة. أما بالنسبة إلى الوالدين الذين لا يصطحبان أبناءهم إلى المدارس، فقد وجدنا أن هناك علاقة ترابط أيضًا، تمثلت في حرصهما على أبنائهما من خلال استخدام طرق بديلة، مثل التأكيد على أنهما سيخرجان معهم في غير أوقات المدرسة، وحرصهما على قضاء وقت معهم عند عودتهم من المدارس. وهذا يثبت لنا أن الأسرة كيان واحد، يسعى جميع أفرادها إلى تعزيز الروابط فيما بينهم بشكل صحي وسليم. وهنا يأتي تأكيد للنظرية المستخدمة في الدراسة، وهي نظرية أنظمة الأسرة، التي تؤكد ترابط أفراد الأسرة عاطفيًا وعقليًا، وكيف يساهم هذا الترابط في حمايتهم، فهذه الأحاديث التي تدور بين الوالدين وأبنائهم تساهم في بناء شخصية الأطفال العاطفية، وتعزز شعور الأمان لديهم، وتجعلهم يرتبطون بأسرتهم بشكل أعمق. وتضيف إلى ذلك نظرية التعلق المستخدمة في الدراسة، حيث تؤكد أهمية وجود الطفل مع أمه وأبيه في المواقف غير الاعتيادية التي يتعرض لها الطفل، مثل فترة انفصاله عن والديه وذهابه إلى المدرسة، فلا بد من وجود الوالدين معه في هذه المرحلة، والتحدث معه، وجعله يشعر بالأمان، لكي يتوفر لديه الإحساس بالثقة والأمان حتى في مرحلة بلوغه. لذا، نستنتج هنا أن الوقت الذي يقضيه الوالدان في عملية اصطحاب يُعد من أكثر الأمور التي تؤثر على نمو الطفل العاطفي والنفسي، كما أثبتت النظريات.

وقد أثبتت الدراسة أيضًا أن أعداد الأبناء لا تؤثر بشكل مباشر على عملية اصطحاب، فأغلب العينة التي تصطحب أبناءها لديها ٣ أبناء فأكثر، وأيضًا العينة الأكبر التي تصطحب أبناءها أحيانًا أو لا تصطحبهم إطلاقًا لديها ٣ أبناء فأكثر، وهذا يثبت أن عدد الأبناء لا يشكل عائقًا أمام اصطحاب، فقد تلجأ الأمهات أو الآباء إلى اصطحاب نصف أبنائهم بأنفسهم، خصوصًا الأبناء الأصغر سنًا، ويذهب أبناؤهم الأكبر مع السائق أو في الحافلة بصحبة أشقائهم الأكبر سنًا، فيكون الوالدان مطمئنين عليهم مع وجود أشقائهم معهم. وهذا ما تؤكدته الدراسات السابقة عن الموضوع نفسه، فوجود أخ أكبر مع أشقائه الآخرين الأصغر في عملية اصطحاب داخل السيارة نفسها يقلل من المخاوف لدى الوالدين، ويزيد من شعور الأطفال بالأمان. لذلك أكدت النتائج أن وجود أكثر من طفل لدى الأسرة الواحدة

لا يشكّل عائلاً أمام عملية الاصطحاب من وإلى المدرسة، وذلك لأن أغلب الأشقاء يكونون في المدرسة نفسها. وهذا ما تدعمه دراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥) التي أكدت أن الأطفال الذين يذهبون إلى المدرسة برفقة أشقائهم الأكبر سنّاً يكونون أقل عرضة للخوف وأكثر شعوراً بالأمان، حيث يكون الأخ الأكبر بمنزلة الراعي للأخ الأصغر (He & Giuliano, 2015).

ويتبين حرص الوالدين على تقديم الحماية إلى الأبناء من خلال التوجيهات التي يوجهانها إلى الأفراد المساندين أو الأبناء، كالتزام بحزام الأمان، ووضع كاميرا للمراقبة للاطمئنان على سير رحلة التنقل، والتواصل عبر الهاتف الجوال، وعدم التحدث مع السائق حتى لا يتشتت، والبقاء هادئين داخل السيارة. وتهدف هذه التوجيهات التي أشارت إليها العينة إلى حماية الطفل، والمحافظة عليه، وتحقيق الحماية له، وتوفير بيئة آمنة له.

٣.٤ أثر الاصطحاب على الأبناء

انطلاقاً من نواة نظرية الأنظمة البيئية المتمثلة في البيئة الدقيقة، والتي يُعدّ المنزل فيها هو البيئة الأساسية، فإن جودة العلاقات فيها وطبيعتها، وطريقة عناية الأفراد بعضهم ببعض، والخيارات التي يتخذونها، توضح القيم التي يتبناها أفراد الأسرة، والمبادئ التي تُبنى عليها جميع التعاملات.

١.٣.٤ العلاقات الأسرية

بيّنت استجابات المبحوثين أن أغلب أفراد العينة على وعي واقتناع بأهمية اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة، لما يحققه ذلك من زيادة الترابط وتقوية العلاقة بين الوالدين والأبناء، وتوفير الحماية لهم، وزيادة الشعور بالاطمئنان عليهم، وشعور الأبناء أنفسهم بالأمان والاطمئنان، وتعزيز ثقة الأبناء بأنفسهم، واستثمار الأوقات بشكل جيد. فتؤكد نظرية أنظمة الأسرة على تكاملية أدوار أفراد العائلة، كونهم يشكّلون منظومة واحدة، يعتمد بعضهم على بعض فيها لتحقيق وتوفير جميع الاحتياجات العاطفية والنفسية والجسدية. لذلك فإن تنشئة الطفل بشكل صحي وحمايته من جميع النواحي تُعدّ أولوية للأسرة. وبيّنت لنا استجابات المبحوثين أن الوالدين يحاولان بشتى الوسائل تحقيق ذلك بنفسيهما، أو اللجوء إلى المساندة من أفراد آخرين، أو تطبيق إجراءات لضمان هذه الحماية. ومن خلال تعبير الوالدين عن مشاعرهما الشخصية بالاطمئنان عند اصطحاب الأبناء، والسعادة بالأحاديث التي تدور بينهم، والأوقات التي يقضيانها معهم، وشعور الأبناء بالسعادة والفخر عند اصطحاب الوالدين لهم، يمكننا أن نرى الفائدة المتبادلة لهذه الممارسة على الطرفين، والتي تحقق الأمان الجسدي والنفسي والعاطفي.

٢.٣.٤ الوقت ذو الجودة

تحدد نظرية التعلّق أنماط التعلّق بين الأطفال ومقدّمي الرعاية، والتي تلعب الأم غالباً الدور الرئيسي فيها، وتوضح كيف أن نمط التعلّق في مرحلة الطفولة له تبعات تمتد من الطفولة حتى مرحلة البلوغ والنضج. فخلق رابطة تعلّق آمنة بين الطفل ووالديه، من خلال توفير بيئة آمنة ومحبة والاستجابة الحساسة لاحتياجات الطفل، هو الأساس الذي ستنطلق وستُبنى عليه تفاعلات وتعاملات الطفل مع

محيطه. ويساهم الوقت ذو الجودة الذي يقضيه الوالدان مع الأبناء في تعميق هذا التعلُّق، من خلال التفاعل مع الطفل والاستجابة لاحتياجاته المتعددة. وفي ظل النظام التعليمي الحالي الذي ينخرط فيه الأطفال في عمر مبكر يبدأ من سن الثالثة، فإن بدء انفصال الطفل عن والديه لعدد طويل من الساعات صباحًا قد يؤثر بشكل ما على الحالة النفسية للطفل إذا لم تعوّض احتياجاته النفسية عند عودته إلى المنزل.

وبالنظر إلى الوقت الذي تستغرقه رحلات التنقل إلى المدارس ذهابًا وإيابًا، نجد أن الرحلة تستغرق ما لا يقل عن ٢٠ دقيقة يوميًا، وتزداد حسب بُعد المسافة، وهذه المدة يمكن أن تكون ذات جودة وذات أثر عالٍ على الأبناء إذا ما استثمرها الوالدان. فقد أكدت دراسة «برادشاو» (١٩٩٥) ودراسة «جوشي وماكلين» (١٩٩٥) في إنجلترا، أن دافع الوالدين الأساسي في اصطحاب أبنائهما هو الرغبة في قضاء وقت ذي جودة معهم، ومن المرجح أن يكون هذا أحد الأسباب التي تدفع الوالدين في عينة المبحوثين في هذه الدراسة إلى اصطحاب الأبناء، إضافةً إلى دافع توفير الحماية لهم والتأكد من سلامتهم.

وقد بيّن المبحوثون طرقهم المتعددة في استثمار الوقت خلال رحلات الاصطحاب، التي تنوعت بين أحاديث حول موضوعات تشغل الوالدين والأبناء، وتوجيهات في موضوعات معينة، وحفظ لآيات قرآنية وغيرها. وبالتالي يمكن للوالدين غرس القيم الإيجابية في نفوس الأبناء، والحث على الأخلاق الحميدة في التعاملات مع الآخرين، التي أساسها الإحسان والود والتواصل والحب بين أفراد الأسرة، إضافةً إلى تعزيز الوازع الديني ومتابعة تطورات الأبناء أكاديميًا.

وتتفق محادثات الوالدين مع الأبناء في دراسة «جوشي وآخرين» (١٩٩٩) مع ما ناقشه مبحوثو العينة، فالمحادثات تتضمن أن يوصي الوالدان أبناءهما بالحدز وعدم التحدث مع الغرباء، وتذكيرهم باتباع التعليمات والإرشادات في المدرسة، أو تدور حول حياتهم الاجتماعية وعلاقاتهم. ويعبر ما سبق عن مفهوم الوقت ذي الجودة الذي تبنته الدراسة كأحد المفاهيم الأساسية، فمن خلال الأحاديث الحميمية والتفاعلية التي تدور بين الأبناء والوالدين في السيارة ينمو لدى الطفل شعور بالأمان، وتنشط عملية نموه من الناحية الاجتماعية واللغوية والعاطفية والمعرفية. وقد أكد أغلب أفراد العينة، حتى من لا يصطحبون أبناءهم، أهمية هذا الوقت بالنسبة إلى الطفل.

٤.٤ تحديات وعوائق الاصطحاب: أثر العمل وسياساته على أنماط الاصطحاب

١.٤.٤ أوقات العمل (جغرافيا الوقت والمكان)

تؤكد لنا نظرية جغرافيا الوقت أن القيود الزمانية تؤثر بشكل كبير على الرحلات المدرسية، وقد أثبتت الدراسة هذه النظرية التي اتضح فيها أن القيود الزمانية هي العامل الأساسي الذي يمنع الوالدين من اصطحاب أبنائهما إلى المدرسة، والعكس صحيح، حيث أثبتت الدراسة أن الوالدين اللذين يصطحبان أبناءهما غالبًا ما تكون لديهما تسهيلات في عملهما، تتمثل في وجود ساعات عمل مرنة، أو يكون المسؤولون في الدوام متفهمين لظروف عملهما، وأن أغلب أفراد العينة الذين يصطحبون أبناءهم إلى المدرسة دائمًا يعملون في القطاع الحكومي، فهناك نسبة ٧٧٪ من القطريين

الذين يصطحبون أبناءهم دائماً يعملون في القطاع الحكومي، وبالنسبة إلى غير القطريين فالفئة الأكبر منهم تعمل في وظائف شبه حكومية بنسبة ٣٦٪، وهذا يؤكد لنا أن هناك تسهيلات عمل مرنة وتفهمًا من قبل المسؤولين والمديرين في القطاعين الحكومي وشبه الحكومي أكثر منها في القطاع الخاص. وغالبًا ما تكون هذه المرونة مقدّمة من المديرين بطريقة غير رسمية، حيث أثبتت إجابات عدد من المبحوثات أن المديرين يتعاطفون مع ظروفهن، خصوصًا اللاتي لديهن أطفال، ويسمحون لهن بالخروج مبكرًا. فتقول منى: «والله الحمد لله متعاونين، مديري متعاون، فقبل أن يكون لديّ رضيع كان يقول لي إنني سوف أخرج من العمل كل يوم في الساعة ١٢:٣٠ لكي أتمكن من توصيل أبنائي في حوالي الساعة ١٢:٥٠، فتكون من المدير». وتؤكد أخرى: «نعم، هناك مرونة من قبل رئيس العمل ورؤية واضحة بأهمية توصيل الأبناء من وإلى المدرسة، وذلك بالتنسيق مع جهات العمل والوالدين».

٢.٤.٤ سياسات العمل

أكدت دراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥) أن وجود سياسات عمل مرنة يتيح فرصة أكبر للوالدين لاصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة، خصوصًا مع وجود القيود الزمانية أو الوقتية التي تُحدث تصادمًا، وتشير إليها هذه الدراسة بأنها قيود اقتران مؤسساتية، بمعنى أن أوقات العمل وأوقات المدرسة تحكمها قوانين المؤسسات، ويكون من الصعب تغييرها (He & Giuliano, 2015). وأكدت النتائج أن وجود سياسات عمل مرنة في أماكن عمل الوالدين تمكنهما من أداء عملية الاصطحاب، وأغلب القيود التي تمنع الوالدين من اصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة تكون بسبب عدم وجود مثل هذه السياسات.

أما بالنسبة إلى القيود المكانية، فقد أخبرتنا النتائج أن العنصر المكاني لا يشكّل عائقًا أمام عملية الاصطحاب، على عكس ما جاءت به دراسة «هي وجوليانو» (٢٠١٥) بأن قُرب المدرسة من المنزل يعطي فرصة أكبر للاصطحاب. حيث أثبتت الدراسة أن موقع المدرسة لا يؤثر على عملية الاصطحاب، فهناك أمهات وآباء يصطحبون أبناءهم إلى المدرسة حتى وإن كانت المدرسة بعيدة، وهناك من لا يصطحبون أبناءهم حتى وإن كانت المدرسة قريبة، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى عدم وجود سياسات عمل مرنة في وظائفهم تمكنهم من التأخر في فترة الصباح أو الخروج مبكرًا في فترة الظهر.

تؤكد نظرية التوازن بين العمل والأسرة ما توصلنا إليه من نتائج في الفقرات السابقة، ويمكننا من خلال هذه النتائج أن نرصد التداخل بين أوقات عمل الوالدين وأوقات أداء مهامهما الوالدية، وبالتالي فليس هناك توازن بين العمل والأسرة، بسبب تداخل وقت بدء المدرسة مع وقت بدء العمل، وتضارب وقت انتهاء المدرسة مع وقت انتهاء العمل، مما يسبب خللاً في الموازنة بين المهام الوظيفية والمهام الوالدية، أدى إلى وجود صراع بين هذين العالمين، خصوصًا مع عدم وجود تسهيلات وساعات عمل مرنة في أماكن العمل تقدّم إلى الوالدين.

أما بالنسبة إلى عمل الوالدين، فالطفل لا يتفاعل مباشرة مع هذه البيئة، لكن انعكاساتها على الوالدين وخياراتهما تؤثر مباشرة على حياته. وتؤكد لنا نظرية التوازن بين العمل والأسرة أهمية أن يحقق الوالدان هذا التوازن لما له من أثر إيجابي على صحة الفرد النفسية وقدرته على الإنتاجية في

العمل. فعندما يتمكن الوالدان من تحقيق مهامهما الأسرية تجاه أبنائهما، من توفير ظروف معيشية مناسبة جسدياً ونفسياً وتأمين الحماية لهم، فإن ذلك يساعدهما على التركيز في مهامهما الأخرى خارج المنزل. ووجود تضارب بين هذين العالمين، قد يدفع أحد الوالدين في سبيل اصطحاب الأبناء إلى تقديم تنازلات، مثل التوقف عن العمل أو تحمّل تبعات عدم الالتزام بأوقات العمل كالإندازات أو الخصم من الراتب. وكل ذلك يمكن معالجته من خلال الدعم المؤسسي الذي يضع مصلحة الموظف وصحته النفسية ركيزة أساسية في تحديد سياسات العمل، ومن خلال تحويل العمل من نشاط ثابت إلى نشاط أكثر مرونة عن طريق جعل ساعات العمل مرنة، مما يمكن الوالدين من تحقيق نوع من التوازن بين مسؤولياتهما الأسرية ومسؤوليات العمل.

٥.٤ أثر حملة «وصل عيالك» على واقع الاصطحاب

بيّنت بعض نتائج الدراسة أن هناك نسبة من الأسر، التي لا تصطحب أبنائها ولا توجد لديها أي مشكلة في ذهاب أبنائها مع السائق والخدمة إلى المدرسة، ليس لديها علم كافٍ بأهمية الوقت الذي تقضيه في السيارة مع الأطفال، خصوصاً مع تأكيد تلك الأسر أنها لم تواجه أي مشكلات مع الأشخاص الذين يساندون في عملية الاصطحاب، حتى السائق والخدمة. إضافةً إلى أن أغلب أفراد العينة لم يسمعوها بحملة «وصل عيالك» التي أطلقها مركز «أمان» على الإطلاق، وهناك من أكدوا أن الحملة أثرت بشكل كبير عليهم، وشجعتهم على عملية الاصطحاب، وهناك آخرون قالوا إنهم لم يتفقوا مع أجنده الحملة، حيث وجدوا أنها تشوّه صورة السائقين والخدم بشكل مبالغ فيه، وأنها عززت لديهم الإحساس بالذنب، في حين أن لديهم ظروفًا قاهرة تمنعهم من اصطحاب أبنائهم إلى المدرسة، وهي عدم وجود سياسات عمل مرنة تدعمهم في ذلك.

لذا فمن أهم ما توصلت إليه نتائج الدراسة عدم وجود وعي كافٍ لدى الوالدين بأهمية الوقت ذي الجودة الذي يقضيه مع أبنائهما عند اصطحابهم، فهما لا يعيان أن هذه الفترات البسيطة في الصباح والظهيرة تؤثر إيجابياً على نمو الطفل عاطفياً وعقلياً، وتعزز لديه الشعور بالأمان كما أكدت نظريتنا التعلّق وأنظمة الأسرة. لذلك فمن أهم ما توصي به الدراسة عمل حملات توعوية كبيرة للأهالي بشأن أهمية هذا الوقت في التأثير إيجابياً على نمو الأطفال، إلى جانب التأكيد على وجود تسهيلات ومرونة في أوقات العمل، حيث إنها تشكّل العائق الأهم والأساسي أمام اصطحاب الوالدين أبنائهما إلى المدرسة.

الفصل الخامس: أفضل الممارسات

نستعرض فيما يلي أهم الممارسات العالمية في هذا الإطار، والتي يمكنها أن تساعد الوالدين على اصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة بشكل لا يتعارض مع التزامهما بمسؤولياتهما المتعلقة بالعمل، وتساهم في تحقيق التوازن بين العمل والأسرة.

لقد خلق التنقل لمسافات طويلة من وإلى مكان العمل مزايا وقيودًا تؤثر على التوازن بين العمل والأسرة. وأظهرت الأبحاث المتزايدة أن هناك حاجة إلى مراعاة تأثير وقت التنقل على رفاه الأسرة (StGeorge & Fletcher, 2012: 2). كما بيّنت الأبحاث أن وسائل النقل وبيئات التنقل (الطرق والقطارات المزدحمة) قد تؤثر سلبياً على الصحة الجسدية والعقلية للأفراد، وقد يمتد هذا الأثر ليصل إلى بقية أفراد الأسرة في صورة ضغوط. وفي الوقت نفسه، يرى آخرون أن فترات التنقل الممتدة إيجابية لكونها تخلق فرصاً للراحة، والاستعداد لتلبية مهام العمل أو السماح بوقت شخصي. ومع ذلك، فإن مقدار ونوعية الوقت الذي يقضيه الوالدان مع أطفالهما يقعان في صميم الضغوط التي تسببها ضغوط التنقل. وتُظهر نظرية «دالي» حول وقت الأسرة، أن التفكير المستمر في جودة وقت الأسرة مفيد في بناء روتين يراعي حالة الفرد ورفاه الأسرة (StGeorge & Fletcher, 2012).

ونتيجة لذلك، اعتمد كثير من الحلول الفردية استجابةً للضغوط الزمنية التي يواجهها الوالدان في أثناء التنقل من وإلى المدرسة. على وجه التحديد، اختار بعض الآباء والأمهات تقليل عدد ساعات العمل من أجل تحقيق توازن أفضل بين العمل والأسرة، مثل العمل بدوام جزئي، خصوصاً أن البعض يؤدي عدة أدوار بجانب العمل، مثل العناية بالمنزل والأطفال في وقت واحد، بينما يقسم بعض الأزواج العمل بينهم لتوفير وقت ذي جودة لأبنائهم (StGeorge & Fletcher, 2012: 2).

في الواقع، أدت السياسات التي وُضعت لتسهيل الانتقال من وإلى المدرسة إلى زيادة الوقت الذي يقضيه الأبناء والوالدان معاً، مما يُظهر آثاراً إيجابية على نمو الطفل بشكل عام، إضافةً إلى جودة الأبوة والأمومة، فللوالدين دور مهم في تنمية الطفل من خلال توفير الرعاية التنموية (التي تضمن الرفاهية العامة، والأكل الصحي، والاستجابة لاحتياجات الأطفال، وتوفير الأمن والسلامة، وكذلك المساهمة في الرفاه الاجتماعي والعاطفي والتعليم المبكر). وقد أثبتت الأنشطة بين الأطفال والوالدين أنها تقوي بشكل إيجابي ودائم القدرة على التعلم، مع إمكانية تغيير وظائف الدماغ مدى الحياة (UNICEF, 2017). وأدت زيادة الوقت ذي الجودة بين الوالدين وأطفالهما، من حيث أداء الأنشطة الجذابة والداعمة عاطفياً، مثل ممارسة الألعاب واستكشاف مواد القراءة والغناء معاً، إلى نتائج إيجابية على صحة الأطفال ورفاههم بشكل عام (StGeorge & Fletcher, 2012). وقد ظهرت الأبوة والأمومة اليقظتان من خلال الاهتمام الواعي، والاهتمام بالأطفال، والاهتمام الكامل (StGeorge & Fletcher, 2012: 10).

وُضعت سياسات حول العالم لتسهيل التوازن بين العمل والأسرة، بما في ذلك التنقل من وإلى المدرسة. وسنقدم فيما يلي نظرة عامة على السياسات المختلفة وأفضل الممارسات التي تدعم اصطحاب الوالدين أبنائهما من وإلى المدرسة، مثل: اعتماد ترتيبات عمل مرنة، وتنسيق أوقات بدء العمل وانتهائها مع أوقات الدوام المدرسي، ورعاية الأطفال في مكان العمل أو بالقرب منه، وتأمين

حلول مبتكرة لمعالجة الازدحام وتنظيم حركة المرور لتلبية احتياجات الوالدين العاملين، واعتماد حملات التوعية التي تشجع الوالدين على اصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة.

١.٥ ترتيبات العمل المرنة

النوع الأول من السياسات التي تدعم اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة هو ترتيبات العمل المرنة، بما في ذلك المرونة في أوقات العمل، وفرص التوقف لفترة ممتدة خلال يوم العمل لإنجاز بعض المهام الشخصية، والقدرة على العمل من المنزل لتلبية المسؤوليات العائلية. حيث يجد الموظفون الذين لديهم أطفال أن ترتيبات العمل المرنة تسمح بتنسيق جداول عملهم مع مواعيد اصطحاب الأبناء إلى مراكز الرعاية أو المدارس، مما يساهم في تحسين رضا الموظفين عن جداول حياتهم المهنية (OECD, 2016).

ووفقاً لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، يتمتع ٣ من كل ٤ موظفين في أوروبا بشكل ما بالمرونة في جدول عملهم، ويصلون إلى ٩٠٪ من الموظفين في هولندا وفي بلدان الشمال الأوروبي (OECD, 2016). وفي الواقع، يتمتع الموظفون في دول الشمال بإمكانية الوصول إلى مزيد من ترتيبات العمل المرنة المتنوعة مقارنةً ببقية أوروبا، مما يؤدي إلى ارتفاع معدلات مشاركة الإناث في العمل من دون وجود تفاوت كبير بين الجنسين في متوسط عدد ساعات العمل في الأسبوع. وفي الوقت نفسه، يرتبط اعتماد ساعات العمل المرنة وسياسات العمل من المنزل بمستويات عالية من المشاركة في العمل بدوام جزئي، وبالتالي، التفاوتات الكبيرة بين الجنسين في عدد ساعات العمل (OECD, 2016).

لا يتعلق توفير ترتيبات العمل المرنة بفعاليتها فحسب، بل أيضاً بالعدالة في تخصيصها. فقد تكون ترتيبات العمل المرنة ذات أهمية للموظفين الذين يتقاضون رواتب منخفضة ولا يستطيعون العمل على أساس عدم التفرغ، إضافةً إلى أنه إذا تُركت مجموعة من الوالدين غير مستهدفة من ناحية عدم وجود سياسات تضمن حقوقها أو تلبى احتياجاتها، فقد تُعزل عن العمل، أو تواجه صعوبات في المنزل والعمل أو أحدهما، مما قد يؤدي إلى الغياب وانخفاض معدلات الإنتاجية بشكل متزايد. ومن المهم ملاحظة أنه على الرغم من أن الاتفاقات الجماعية أو العقود على مستوى المنظمة عادةً ما تنسّق ترتيبات العمل المرنة، فإنها غالباً ما تنظّم من خلال اللوائح غير الرسمية لصاحب العمل، خصوصاً في الشركات الصغيرة. ويبدو أن طلب فترات الراحة للوقت الشخصي أو العمل من المنزل، هو الترتيب الأكثر شيوعاً من الموافقة على أوقات مخصصة لبدء أو انتهاء العمل (OECD, 2016).

وبدلاً من ذلك، جرى اعتماد القوانين والسياسات لضمان أن يوفر أصحاب العمل ترتيبات عمل مرنة، بما في ذلك التي تستهدف الوالدين العاملين. على سبيل المثال: في دول مثل أستراليا وفنلندا والنرويج والسويد، يستهدف منح الحق في ترتيبات العمل المرنة مقدمي الرعاية أو الوالدين العاملين اللذين لديهما أطفال صغار. وفي الوقت نفسه، يُعطى جميع الموظفين الحق في طلب ساعات عمل مرنة، بغض النظر عن أسباب طلبهم لتلك الترتيبات، كما هو مطبق في بلجيكا وفرنسا وألمانيا ونيوزيلندا (OECD, 2016).

فضلاً عن ذلك، فإن إعادة التفكير في كيفية إدارة المؤسسات أمر مهم عند اعتماد ترتيبات عمل مرنة تدعم الوالدين اللذين يصطحبان أبناءهما من وإلى المدرسة. وتشمل الاستراتيجيات الرئيسية الاتفاق على ساعات عمل محددة تتوزع حسب رغبة الموظف طوال اليوم، مما يسمح للموظف بالعمل لساعات أطول في أيام أقل من الأسبوع، وتنظيم الترتيبات المرنة التي تسمح للزملاء من الفريق نفسه بأداء عمل زميلهم الذي في إجازة، وكذلك زيادة استخدام أنظمة تكنولوجيا المعلومات في العمليات اليومية للمنظمة (OECD, 2016).

يمكن رؤية مثال فعّال لسياسات ترتيبات العمل المرنة في مؤسسة قطر للتربية والعلوم وتنمية المجتمع، وهي مؤسسة غير ربحية تضم أكثر من 50 كياناً يعملون في التعليم والبحث وتنمية المجتمع في قطر. فساعات العمل العادية في مؤسسة قطر تبدأ من الساعة 7:30 صباحاً وتنتهي 3:30 مساءً، إضافةً إلى أنها وفرت مؤخراً نظام ساعات العمل المرنة للموظفين المؤهلين، كما يلي: بدء الدوام من الساعة 5 صباحاً حتى الساعة 9 صباحاً، وهي الفترة التي يمكن فيها للموظفين في برنامج الوقت المرن بدء يوم العمل. الوقت الأساسي من 9 صباحاً إلى 1 مساءً، وهي الفترة التي يُطلب فيها من الموظفين في برنامج الوقت المرن أن يكونوا داخل مباني مؤسسة قطر ما لم يتم التصريح بغير ذلك في أعمال مؤسسة قطر الخارجية. إنهاء الدوام من الساعة 1 مساءً حتى الساعة 7 مساءً، وهي الفترة التي يمكن فيها للموظفين في برنامج الوقت المرن إنهاء يوم عملهم (Qatar Foundation Human Resources, 2020: 2-3). يصل عدد ساعات العمل إلى 7,5 ساعة، إضافةً إلى نصف ساعة لاستراحة الغداء، بإجمالي 37,5 ساعة عمل من الأحد إلى الخميس (Qatar Foundation Human Resources, 2020).

يسمح نظام العمل هذا بمرونة عمل الموظف، خصوصاً فيما يتعلق بأوقات البدء والانتهاج، لاستيعاب أوقات اصطحاب الوالدين العاملين أبناءهما من وإلى المدارس الخاصة أو العامة في قطر.

وأخيراً، يمكن للحكومات أيضاً أن تشجع وتناصر النقاشات بين أفراد المجتمع حول اعتماد ترتيبات عمل مرنة. على سبيل المثال: في عام 2011، صدّقت الحكومة الفدرالية والشركاء الاجتماعيون في ألمانيا على ميثاق ساعات العمل الموجه نحو الأسرة الذي حث جميع «أصحاب المصلحة على السعي بنشاط لتوفير خيارات ساعات العمل الموجهة للأسرة ونماذج ساعات العمل المبتكرة بما يخدم المصلحة الألمانية» (OECD, 2016: 14). وأعقب ذلك «مذكرة المصالحة الجديدة» التي جرى إنشاؤها في شبكة شركة تُعرف باسم «الأسرة كعامل نجاح»، تضم تحتها أكثر من 1200 شركة، وقد شارك في رعايتها الصندوق الاجتماعي الأوروبي (OECD, 2016: 15)، وتقوم هذه الشبكة بنشر الحقائق وأفضل الممارسات بين الشركات المناصرة للأسرة والأطراف المعنية الأخرى، وتنظم المسابقات والتجمعات لتسليط الضوء على أهمية موضوعات مكان العمل المناصرة للأسرة (OECD, 2016).

٢.٥ تنسيق أوقات بدء العمل وانتهائه مع أوقات الدوام المدرسي

النوع الثاني من السياسات التي تمكّن الوالدين من اصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة هو تنسيق أوقات بدء العمل وانتهائه مع أوقات الدوام المدرسي. في الولايات المتحدة على سبيل المثال، يواجه الوالدان العاملان تحديات في تنسيق جدول عملهما مع جدول المدرسة. في الواقع «يعمل

كلا الوالدين، في نصف العائلات المرؤوسة من قبل الوالدين معًا، ويعمل ٧٠٪ منهم من الساعة ٨ صباحًا حتى ٥ مساءً، وهو واقع يترك معظم العائلات تتعامل مع فجوة ساعتين على الأقل بين انتهاء المدرسة ووقت انتهاء يوم العمل. ومع ذلك، فإن أقل من نصف المدارس الحكومية الأمريكية تقدّم برنامجًا ما بعد المدرسة...». هذا التحدي يجعل الوالدين يدفعان من أجل برامج ما بعد المدرسة ما لم تكن لديهما القدرات المالية لدفع أجور المربيات وبدائل رعاية الأطفال الأخرى (Vought, 2018).

ومع ذلك، فلقد جرى تطبيق أوقات مدرسية متفاوتة في جميع أنحاء الولايات المتحدة لتلبية احتياجات الوالدين العاملين، بما في ذلك تخصيص وقت لاصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة. وبحلول عام ٢٠١٦، نفذت ١٥٠٠ مدرسة في جميع أنحاء الولايات المتحدة جدول «وقت التعلم الممتد» الذي يمدد اليوم الدراسي لمدة ٩٠ دقيقة، حيث وجد البعض تحسنًا أكاديميًا ملحوظًا بين الطلاب، إلا أن المدارس لا تتلقى تمويلًا كافيًا لدعم استمرارية وقت التعلم الممتد، نظرًا إلى التكاليف التي تترتب عليه (Walker, 2016). إضافة إلى ذلك، يشجع مركز التقدم الأمريكي في الولايات المتحدة الولايات والأقاليم على اتباع «نموذج جديد للاختيار»: مدارس من التاسعة صباحًا إلى الخامسة مساءً، والتي ستتركز في المجتمعات منخفضة الدخل، مدعومة ببرامج منح تنافسية جديدة والالتزام بـ«إعادة التفكير في متطلباتهم في وقت التدريس، بما في ذلك زيادة الحد الأدنى لعدد الساعات التي يُطلب من الطلاب البقاء فيها في المدرسة» (Walker, 2016).

على الرغم من أن أول قانون للولايات المتحدة في ولاية كاليفورنيا والواجب تطبيقه على مدى ثلاث سنوات (الذي بدأ من أكتوبر ٢٠١٩)، ينص على أوقات بدء الدوام المدرسي في وقت لاحق، على سبيل المثال: يسمح ببدء الدروس في المدارس الثانوية قبل الساعة ٨:٣٠ صباحًا، ولا يسمح للمدارس المتوسطة ببدء الدراسة قبل الساعة ٨ صباحًا، قد جرى العمل به لتحقيق فوائد صحية مرتبطة بساعات الدراسة المتأخرة، وتتضمن هذه الفوائد خفض معدلات الاكتئاب نتيجة تحسن نوعية وكمية النوم، فإنه قد جرى إبراز العواقب الاقتصادية والاجتماعية المترتبة على تغيير جداول الوالدين والطلاب والمعلمين. على وجه التحديد، سُلط الضوء على واجب الوالدين في العثور على برامج أو مراكز رعاية للأطفال قبل بدء الرحلات الطويلة للمعلمين بين التحديات الأخرى (Einhorn, 2019) لاستيعاب التغيير في الجداول المدرسية التي تتداخل مع أوقات عمل الوالدين.

لذلك، هناك حاجة إلى جدول عمل وجدول مدرسي متناسقين يراعيان احتياجات الطفل، والوالد العامل، والخصائص الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع، وطول الرحلة لتسهيل اصطحاب الوالدين العاملين أبنائهما من وإلى المدرسة.

٣.٥ رعاية الأطفال في مكان العمل

ينطوي النوع الثالث من السياسات التي تسهّل اصطحاب الوالدين العاملين أبنائهما الصغار من وإلى المدرسة، على توفير رعاية الأطفال في مكان العمل أو بالقرب منه. ويجب أن تشمل تلبية احتياجات الموظفين لرعاية أطفالهم: تقديم الرعاية للأطفال الصغار حتى بلوغهم السن التي يمكنهم فيها الالتحاق بالمدرسة، وتقديم الرعاية للأطفال خارج المدرسة، مثل أوقات العطلات، وتقديم الرعاية في أثناء حالات الطوارئ لطفل في أي عمر، ويمكن أن تقدّم هذه الرعاية في مكان العمل نفسه،

أو مركز رعاية الأطفال المرتبط بمكان العمل أو بالقرب منه، كما يمكن تقديم المساعدة المالية للوالدين، مثل قسائم رعاية الأطفال، وتقديم المشورة لهما حول خيارات الرعاية المختلفة المناسبة للأطفال (Hein & Cassirer, 2010).

تتضمن خيارات رعاية الأطفال في مكان العمل مزايا وعيوب ممارسات تنقل الوالدين. من ناحية، يضمن توفر رعاية الأطفال في مكان العمل تعديل ساعات رعاية الأطفال حسب ساعات عمل الوالدين، ويستجيب لإشكالية العثور على رعاية الأطفال في مكان قريب، كما يقلل وقت التنقل إلى مرافق رعاية الأطفال. تسهل هذه المزايا للوالدين التنقل لأطفالهما الصغار، وتضمن قدرة الوالدين العاملين على تنظيم وقتيهما وفقاً لذلك. ومن ناحية أخرى، قد يواجه الوالدان تحديات في جلب أطفالهما إلى العمل إذا كانت الرحلة طويلة أو تفتقر إلى الأمان، خصوصاً إذا كانا يستخدمان وسائل النقل العام، وكذلك الوالدان اللذان لديهما خيارات أقل لرعاية الأطفال (Hein & Cassirer, 2010).

يمكن رؤية النموذج الناجح لدعم رعاية أطفال الوالدين العاملين الذي نفذته المنظمة في بنك طوكيو ميتسوبيشي (UFJ)، المحدودة في طوكيو، اليابان. إضافةً إلى إجازة والدية غير مدفوعة الأجر لمدة عام، يمكن للوالدين العاملين أن يقضياها مع أطفالهما قبل أعياد ميلادهم الثانية (بما في ذلك سنة الإجازة التي ترعاها الحكومة مدفوعة بثلاثي الراتب)، تقدّم برامج مستهدفة للنساء في أثناء الحمل وبعده، وإعانات رعاية الأطفال، وخدمات المشورة، وإجازة رعاية الأطفال لمدة ١٠ أيام عمل، وبدل عمل بدوام جزئي حتى يبلغ الطفل ٩ سنوات. وإضافةً إلى ساعات العمل المرنة، يسمح بنك طوكيو ميتسوبيشي (UFJ) للأمهات بالانتقال إلى فرع البنك الذي يكون على مقربة من منازلهن أو مرافق رعاية الأطفال التي يخرنها. وقد شاركت مديرة شؤون الأطفال في قسم إدارة فرع البيع بالتجزئة التجربة الإيجابية للموظفة: «تمكنت إحدى الأمهات التي أشرف عليها من الانتقال إلى فرع على بُعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من مركز رعاية الأطفال عندما عادت من إجازة الأمومة، وبسبب ذلك كانت قادرة على العمل حتى الساعة ٧ مساءً، وتنقل أطفالها مباشرة بعد العمل» (International Financial Corporation, 2017: 10-11). يؤكد هذا المثال التدخل الإيجابي الذي يطبقه مكان العمل لتسهيل تنقل الوالدين لأطفالهما الصغار من وإلى مراكز رعاية الأطفال الخاصة بهم، والسماح لهما بقضاء مزيد من الوقت مع أطفالهما من خلال تقليل مسافة ووقت التنقل.

إضافةً إلى ذلك، يمكن رؤية إحدى أفضل الممارسات لرعاية الأطفال في القطاع العام في دولة الإمارات العربية المتحدة. فمن خلال قرار مجلس الوزراء رقم ١٩ لعام ٢٠٠٦، كلف مجلس الوزراء الإماراتي جميع أقسام الحكومة الاتحادية والمحلية بتوفير رعاية للأطفال في مواقع العمل التي يكون فيها أكثر من ٥٠ موظفة إماراتية، أو التي يكون مجموع أبناء الموظفات الإماراتيات فيها أكثر من ٢٠ طفلاً بشكل كلي. ويهدف هذا القرار الرسمي إلى مساعدة الأمهات العاملات و«جعلهن أكثر إنتاجية من خلال شعورهن بالراحة النفسية لوجود أطفالهن بالقرب منهن في منشأة تكون آمنة وتوفر بيئة حاضنة» (UAE Government, 2020). ويسهل هذا النوع من الدعم للأمهات العاملات تنقل الأطفال الصغار من وإلى الحضانات في مكان العمل أو بالقرب منه، وبالتالي تمديد الوقت الذي يقضونه مع الوالدين في أثناء تنقلاتهم اليومية.

٤.٥ تأمين حلول مبتكرة لمعالجة الازدحام وتنظيم حركة المرور

النوع الرابع من السياسات التي تسهّل اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة هو تأمين حلول مبتكرة لمعالجة الازدحام، وتنظيم حركة المرور التي يمكن أن تخفف وتستوعب التنقل اليومي بكفاءة. فنظرًا إلى حقيقة أن أغلب النشاطات الاقتصادية والمدرسية عادةً ما تعتمد على أن الناس يؤدون وظائفهم، ويذهبون إلى المدرسة، ويضطلعون بمسؤولياتهم اليومية، خلال الساعات نفسها، فإن تنقل جميع السائقين في الوقت نفسه يسبب تفاقم الازدحام المروري، وذلك بسبب افتقار واضعي السياسات إلى وضع جميع العوامل في الحسبان (Downs, 2004). وعلى الرغم من أن الحكومات قد لا تكون قادرة على القضاء على الازدحام المروري، لكن يمكن للمدن والحكومات اعتماد بعض السياسات والممارسات التي تعالج هذا التحدي وتخفف من إشكاليات التنقل اليومي (Downs, 2004)، بما في ذلك تنقل الوالدين العاملين لاصطحاب أبنائهما من وإلى المدارس.

يمكن رؤية العديد من الممارسات الفعّالة لمعالجة ازدحام الطرق في قطر. وفقًا للرئيس التنفيذي لمركز قطر للابتكارات المتنقلة (QMIC) «انخفض الوقت الضائع لكل مسافر من ٩٨ ساعة في ٢٠١٨ إلى ٩٢ ساعة في ٢٠١٩، وهو تحسن كبير في ظروف حركة المرور» (Varghese, 2020). ويرجع التحسن الملحوظ في حركة المرور بشكل رئيسي إلى تطوير طرق جديدة من قبل أشغال «هيئة الأشغال العامة في قطر» وافتتاح مترو الدوحة (Varghese, 2020). وفي الواقع، أكد وزير النقل والاتصالات في قطر أن استخدام وسائل تنقل جديدة، بما في ذلك مترو الدوحة، قد قلل من ازدحام حركة المرور بمعدل ٢٠٪ إلى ٢٥٪، وأكد أيضًا على استمرار الجهود لبحث واستحداث طرق أخرى لمعالجة تحدي الازدحام (Government of Qatar, 2020). وهذه التطورات مفيدة لتحسين ظروف التنقل التي يواجهها الوالدان في نقل أبنائهما من وإلى المدرسة، وربما تشجعهما على اصطحاب أبنائهما إلى المدرسة وقضاء وقت ممتع معهم أيضًا.

وتشمل التدخلات والممارسات الأخرى التي قد تحد من زيادة الازدحام المروري، وتسهّل تنقل الوالدين من وإلى العمل، إنشاء طرق إضافية تستوعب عدد سيارات أكبر مقابل رسوم لمنح الركاب خيار سلك طرق متعددة، وتُفتح هذه الطرق الإضافية على الطرق السريعة والمعروفة التي يستخدمها الأفراد يوميًا، ويُطلق عليها «high occupancy toll (HOT) lanes» (Downs, 2004: 6)، مثل الطريق السريع ETR ٤٠٧ في منطقة تورونتو الكبرى وهاميلتون في أونتاريو، كندا، والتي تُيسر التنقلات في جميع أنحاء المنطقة، لتعزيز الحصول على الوظائف، والمساعدة في تحسين ترابط المناطق المختلفة، مما ينعكس على تسهيل تواصل الأفراد، وتسهيل نقل المنتجات من وإلى المناطق كافة. وقد أظهرت الأبحاث أن مستخدمي الطرق السريعة زاد عددهم منذ عام ١٩٩٩، ووصل الطريق السريع إلى ٤١٣٠٠٠ رحلة في المتوسط خلال أيام الأسبوع في عام ٢٠١٧ (Canadian Centre for Economic Analysis, 2019: 5).

وتشمل التدخلات الأخرى الاستجابة الفعّالة للحوادث بمجرد وقوعها على الطريق للحد من الازدحام، وإنشاء عدد متزايد من الطرق في المناطق ذات الكثافة السكانية المرتفعة، وإضافة تقنيات «قياس المنحدر» التي تنسق وتنظم دخول السيارات إلى الطرق السريعة والجسور في معدل ثابت لتفادي الاختناقات المرورية، واعتماد «أجهزة نظام النقل الذكية» التي تشير إلى ظروف الطرق التي يسير

السائقون عليها، إضافةً إلى تخصيص طرق للمركبات التي تنقل عدة ركاب، وذلك لتشجيع مزيد من الناس على تقليل عدد السيارات التي يركبونها، بما في ذلك الوالدان وأبناؤهما (Downs, 2004: 6-7).

وبشكل عام، من المهم تسليط الضوء على أن سياسات وممارسات النقل يجب أن تضع في الحسبان السياق اليومي للتنقلات من وإلى العمل والمدرسة، الذي لا يهتم فحسب بالمسافة إلى المدرسة، ومخاوف الوالدين بشأن أمن أبنائهما، وسلامة المجتمع، بل أيضًا بالبرنامج الذي تتبعه العائلات على أساس يومي والذي يُعدّ محددًا رئيسيًا (Easton & Ferrari, 2015). والهدف الرئيسي من تسليط الضوء على سياسات وممارسات النقل هو تسهيل تجارب التنقل للعائلات من وإلى العمل والمدرسة، من خلال تقديم طرق جديدة، وممرات مشتركة للسيارات، وطرق سريعة بتكلفة، وأمور أخرى، ستساعد في تنظيم الطرق التي يستخدمها الوالدان يوميًا للتنقل مع أبنائهما، وتشجيعهما على اصطحاب أطفالهما من وإلى المدرسة. لذلك، تحتاج أنظمة المرور إلى مراعاة السياق الاجتماعي والاقتصادي للمدينة التي يجري تنفيذها فيها.

٥.٥ حملات التوعية

يتضمن النوع الأخير من السياسات التي تسهّل اصطحاب الوالدين أبنائهما من وإلى المدرسة، تفعيل حملات التوعية لتشجيع الوالدين على اصطحاب أبنائهما ونقلهم. فحملة «وصل عيالك» التي أطلقها مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان» في قطر، هي حملة من خلال وسائل التواصل الاجتماعي، تتضمن زيارات مدرسية لتشجيع الوالدين على اصطحاب أبنائهما من وإلى المدرسة، وتهدف إلى تقليل الاعتماد على عاملات المنازل أو المربيات في اصطحاب الأبناء إلى المدرسة، وذلك من أجل استثمار وقت الاصطحاب في الحوار مع الأبناء، لتعزيز الأثر الإيجابي في نفسية الطفل، مثل شعوره بالأمان والفخر، وحث المسؤولين على مساعدة موظفيهم على اصطحاب أبنائهم من خلال التعاون وتنسيق ساعات العمل (Protection and Social Rehabilitation Centre, 2018). وقد استهدفت الحملة الوالدين، وأصحاب السياسات وأرباب العمل أيضًا، وكانت خطتها أن تستمر لمدة سنة، حيث بدأت في عام ٢٠١٩، لكن بسبب ظروف جائحة كورونا اضطرت إلى إيقاف عملها ثم استأنفت العمل في سبتمبر من عام ٢٠٢١. وقد ساهمت الحملة في نشر الوعي عن أهمية الاصطحاب عن طريق نشر فيديوهات ومنشورات في مواقع ومنصات التواصل الاجتماعي (تويتر وإنستغرام وفيسبوك)، وحظيت الحملة بتفاعل كبير في هذه المواقع، فوفقًا لإحصائية نُشرت في تقرير لمركز «أمان» في عام ٢٠١٩، وصل التفاعل في تويتر وحده إلى ما يقرب من ٥,٣ مليون تفاعل، ووصل التفاعل مع الومس الذي أطلقه المركز على تويتر إلى نحو ٢١ ألف تفاعل (مركز أمان، ٢٠١٩)، وهذا يدل على أن الحملة كانت مؤثرة، سواء بطريقة إيجابية أو سلبية، كما أوضح المبحوثون فيما سبق.

وبشكل عام، تشمل الحملة الدولية التي تهدف إلى زيادة جودة الوقت الإجمالي الذي يقضيه الأطفال وعائلاتهم، حملة «حان الوقت» التي تنظمها اليونيسف. وتتناول هذه الحملة السؤال البسيط المتمثل في: ما السياسات الصديقة للأسرة التي من شأنها أن تُحدث فرقًا في حياتك الأسرية؟ وتدعو الحكومات والشركات إلى زيادة الاستثمار في السياسات التي تمنح الآباء الوقت والدعم اللذين يحتاجون إليهما لتنشئة أطفال سعداء وأصحاء. وتدعو هذه الحملة إلى عشر طرق يمكن للشركات

من خلالها المساعدة في إنشاء مكان عمل أكثر صداقة للأسرة، بما في ذلك منح ترتيبات أوقات عمل مرنة من خلال سياسات العمل من المنزل والتدابير الأخرى، إضافةً إلى تعزيز السياسات الصديقة للأسرة مع الموردين وشركاء الأعمال الآخرين. والهدف من هذه الحملة الاستثمار في السياسات الصديقة للأسرة، مما يفيد أرباب العمل والأسر والمجتمع ككل (UNICEF, n.d.).

وبصورة عامة، يُعد اعتماد حملة التوعية لتشجيع اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة، مجرد مكون واحد من التدخل الفعّال والشامل الذي يشمل: ترتيبات عمل مرنة، وتنسيق أوقات بدء العمل وانتهائه مع أوقات الدوام المدرسي، ورعاية الأطفال في مكان العمل أو بالقرب منه، وتأمين حلول مبتكرة لمعالجة الازدحام وتنظيم حركة المرور.

الفصل السادس: خاتمة وتوصيات السياسات

١.٦ خاتمة

تبين لنا من خلال نتائج هذه الدراسة أن اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة ليس مجرد فعل جسدي يمارس، إنما هو فعل متعدّد يساهم في توثيق العلاقات الأسرية، ويحقق فوائد نفسية متعددة للأبناء والوالدين. وتحت الدراسة على استثمار أوقات اصطحاب الأبناء لتعزيز العلاقة، وجعلها أوقاتاً ذات جودة، لما لها من أثر في تحقيق الطمأنينة وتعزيز الثقة بالنفس لدى الأبناء. كما أن انخراط الوالدين في اصطحاب أبنائهما يوفر الحماية والأمن للأبناء خلال تنقلهم، ويحاول الوالدان الاستمرار في توفير هذه الحماية حتى عند اعتمادهما بشكل جزئي أو كلي على أفراد مساندين في عملية الاصطحاب، مثل الأقرباء أو العمالة المنزلية. وتتضمن أشكال الحماية توفير كاميرا مراقبة داخل السيارة، وتقديم توجيهات بالالتزام بوضع حزام الأمان وعدم إرباك السائق من خلال الحديث معه، والاطمئنان على سير رحلة التنقل من خلال الهاتف الجوال.

وبينما يؤمن أغلب المبحوثين بأهمية هذه الممارسة وأهمية أدائها شخصياً، نجد أن العوامل الخارجية، مثل عمل الوالدين وعدم توفر سياسات عمل مرنة في أغلب أماكن العمل، لا تزال العائق الأكبر. فقد اتضح من خلال تحليل العوامل الديموغرافية، كالجنسية ومستوى الدخل والعوامل البيئية والجغرافية، أنها جميعاً لا تؤثر بشكل كبير على واقع الاصطحاب في قطر.

وبناءً على ما سبق نؤكد أهمية اتخاذ الإجراءات والسياسات التي من شأنها تذليل العقبات التي تقف في وجه اصطحاب الوالدين أبناءهما من وإلى المدرسة. ونذكر فيما يلي جملة من التوصيات الداعمة للوالدين في هذه الممارسة.

٢.٦ توصيات السياسات

١. توفير سياسات عمل مرنة في أماكن عمل الوالدين (المنظمات العامة والخاصة)، بما في ذلك المرونة في أوقات العمل، وفرص التوقف لفترة ممتدة خلال يوم العمل لإنجاز بعض المهام الشخصية، والقدرة على العمل من المنزل لتلبية المسؤوليات العائلية.

بيّنت النتائج أن أغلب أفراد العينة يعملون في وظائف، وهذا يؤثر بشكل غير مباشر على عملية اصطحاب الأبناء من وإلى المدرسة. وأثبتت الدراسة أن عدم توفر سياسات مرنة في أماكن عمل الوالدين يُعدّ من أهم الأسباب التي تمنع الوالدين من اصطحاب أبنائهما، وبالتالي يؤثر على قضاء الطفل وقتاً ذا جودة مع والديه في أثناء الرحلة إلى المدرسة.

ويمكن معالجة هذه المسألة من خلال الدعم المؤسسي الذي يضع مصلحة الموظف وصحته النفسية ركيزة أساسية في تحديد سياسات العمل، ومن خلال تحويل العمل من نشاط ثابت إلى نشاط أكثر مرونة عن طريق جعل ساعات العمل مرنة، وتوفير فرص التوقف لفترة ممتدة خلال

يوم العمل لإنجاز بعض المهام الشخصية، والقدرة على العمل من المنزل في بعض الأحيان لتلبية المسؤوليات العائلية، مما يمكّن الوالدين من تحقيق نوع من التوازن بين مسؤولياتهما الأسرية ومسؤوليات العمل.

على سبيل المثال: أثبتت الدراسة أن الوالدين اللذين يصطحبان أبناءهما غالبًا ما تكون لديهما تسهيلات في عملهما، تتمثل في وجود ساعات عمل مرنة، أو يكون المسؤولون في الدوام متفهمين لظروف عملهما، وأن أغلب أفراد العينة الذين يصطحبون أبناءهم إلى المدرسة دائمًا يعملون في القطاع الحكومي، فهناك نسبة ٧٧٪ من القطريين الذين يصطحبون أبناءهم دائمًا يعملون في القطاع الحكومي، وعدد لا بأس به من القطريين وغير القطريين يعملون في وظائف شبه حكومية بنسبة ٤٠٪ تقريبًا، وهذا يؤكد لنا أن هناك تسهيلات عمل مرنة وتفهمًا من قبل المسؤولين والمديرين في القطاعين الحكومي وشبه الحكومي أكثر منها في القطاع الخاص، مما يشير إلى أهمية اعتماد مزيد من ترتيبات العمل المرنة في المنظمات الخاصة بطريقة مماثلة لتلك التي في القطاع العام.

٢. توفير أماكن لرعاية الأطفال دون سن المدرسة في أماكن العمل أو بالقرب منها.

يساعد توفير أماكن لرعاية الأطفال على إيجاد نوع من التوازن بين العمل والمنزل، وهذا بدوره يساعد على اصطحاب الأبناء إلى المدارس والأماكن الأخرى. يشتمل وضع السياسات لتسهيل اصطحاب الوالدين العاملين أبناءهما الصغار من وإلى المدرسة، على توفير رعاية الأطفال في مكان العمل أو بالقرب منه، ويجب أن تشمل تلبية احتياجات الموظفين لرعاية أطفالهم: تقديم الرعاية للأطفال الصغار حتى بلوغهم السن التي يمكنهم فيها الالتحاق بالمدرسة، وتقديم الرعاية للأطفال خارج المدرسة، في أوقات العطلات أو حالات الطوارئ، ويمكن أن تقدّم هذه الرعاية في مكان العمل نفسه، أو مركز رعاية الأطفال المرتبط بمكان العمل أو بالقرب منه، كما يمكن تقديم المساعدة المالية للوالدين، مثل قسائم رعاية الأطفال، وتقديم المشورة لهما حول خيارات الرعاية المختلفة المناسبة للأطفال (Hein & Cassirer, 2010).

٣. إقامة حملات إعلامية تستهدف الوالدين، تبين أهمية اصطحاب الأبناء إلى المدارس والأماكن الأخرى، وتركّز بشكل خاص على أهمية جودة الوقت واستثماره جيدًا في أثناء عملية الاصطحاب.

بيّنت الدراسة أن الذين يصطحبون أبناءهم من وإلى المدارس هم الفئة الأكبر من مجمل العينة حيث بلغت نسبتهم ٤٥٪، وتشمل هذه النسبة القطريين وغير القطريين، حيث بلغت نسبة غير القطريين ٥٢٪ تقريبًا، وبلغت نسبة القطريين ٤٨٪ تقريبًا. أما الذين يصطحبون أبناءهم أحيانًا فبلغت نسبتهم ٣١,٤٣٪، أي ثلث العينة تقريبًا، وكانت نسبة القطريين الأعلى حيث بلغت ٧٠٪، ونسبة غير القطريين ٣٠٪. أما الذين لا يصطحبون أبناءهم إطلاقًا فقد شكّلوا أكثر من خمس العينة بقليل، بنسبة ٢٣,٥٧٪ من مجمل أفراد العينة، وكانت الفئة الأكبر هي غير القطريين بنسبة ٦٧٪ تقريبًا، وبلغت نسبة القطريين نحو ٣٠٪، وبلغت نسبة غير محدد الجنسية في هذه الفئة نحو ٣٪. وعلى الرغم من تعدد أنماط الاصطحاب، فإن أغلب العينة من الفئات الثلاث اتفقوا على أهمية الاصطحاب، وأثره البالغ على صحة الأبناء الجسدية والنفسية، وتقوية الروابط الأبوية.

ولتحفيز الوالدين على اصطحاب أبنائهما من وإلى المدارس، يجب تفعيل حملات توعية. على سبيل

المثال: حملة «وصل عيالك» التي أطلقها مركز الحماية والتأهيل الاجتماعي «أمان» في قطر، وهي حملة من خلال وسائل التواصل الاجتماعي، تتضمن زيارات مدرسية لتشجيع الوالدين على اصطحاب أبنائهما إلى المدرسة.

لا شك أن حملات التوعية مهمة لزيادة الانتباه إلى عوامل الحماية والخطر الرئيسية المرتبطة باصطحاب الأطفال من وإلى المدرسة، وقد بيّنت الدراسة أن هناك علاقة قوية تربط بين الأبناء ووالديهم اللذين يصطحبانهم دائماً، وذلك لتخصيص الوالدين وقتاً للأبناء في الصباح، وحرصهما على أن يكون وقتاً ذا جودة معهم، ورغبتهما في تعزيز نموهم النفسي وإحساسهم بالأمان من خلال المحادثات التي يجرونها في السيارة. وهناك قضية تطرق إليها بعض المبحوثين، وتُعد من أهم الأسباب التي تدفعهم إلى اصطحاب أبنائهم بأنفسهم إلى المدرسة، وهي قضية التحرش والعنف ضد الأطفال. ولهذا السبب فإن حملات التوعية يجب أن تسلط الضوء على عوامل الخطر المتعلقة بالتحرش، وحماية سلامة الأطفال. فضلاً عن ذلك، تُعد حملات التوعية أساسية لزيادة الوعي بالمعايير والقيم الأساسية للثقافة وأفضل الطرق لاستخدامها في تحسين ممارسات التنقل بين الوالدين وأطفالهما. كما أن الثقافة المحلية تلعب دوراً في تحديد اتجاهات الوالدين فيما يتعلق باستخدام السيارة الخاصة أو حافلة المدرسة، فأغلب أفراد العينة يستعينون بسياراتهم الخاصة، وقد يكون ذلك لإحساسهم بالاطمئنان أكثر على أبنائهم.

٤. إجراء مزيد من الدراسات حول الموضوعات والقضايا المتعلقة باصطحاب الأبناء إلى المدارس.

أولاً، هناك حاجة إلى إجراء دراسات حول قضية التحرش الجنسي الذي قد يحدث في أثناء اصطحاب الأبناء إلى المدارس أو الأماكن الأخرى، وهي قضية مهمة جداً. فثمة دراسات في دول الخليج والدول العربية تناولت مثل هذه القضية، لكن ليست هناك أي دراسات متعمقة في دولة قطر.

ثانياً، هناك حاجة إلى أن يُجري معهد الدوحة الدولي للأسرة دراسة كمية - تتبع الدراسة الكيفية - على ظاهرة اصطحاب الوالدين أبنائهما من وإلى المدارس، وهذه الدراسة تطبق على عينة من كل بلديات دولة قطر الثماني، مع التركيز على تأثير جائحة كورونا على هذه الظاهرة.

وأخيراً، باستخدام بحث مكثف حول الآثار وأفضل الممارسات على المستوى الدولي، سيكون من المفيد إيجاد آليات تعالج مسألة التداخل بين بدء وقت العمل وبدء اليوم الدراسي وانتهائهما. وهناك بصورة أساسية حاجة ماسة إلى التأكد من تطبيقه على السياق الاجتماعي والاقتصادي والسياسي والثقافي لقطر. وهناك حاجة إلى جدول عمل وجدول مدرسي متناسقين يراعيان احتياجات الطفل، والوالدين العاملين، والخصائص الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع، وطول الرحلة، لتسهيل اصطحاب الوالدين العاملين أبنائهما من وإلى المدرسة.

المراجع

1. التعليم: بدء العام الدراسي على ٣ مراحل مطلع سبتمبر (٢٠٢٠). جريدة الشرق. تم النفاذ إليه بتاريخ ١٦ سبتمبر ٢٠٢٠، عبر الرابط:
<https://n9.cl/eb29q>
2. العبادي، إيمان (٢٠٢١). التحرش الجنسي بالأطفال. الطبعة الأولى. عمّان: مركز الكتاب الأكاديمي.
3. المريخي، نورة ناصر. المريخي، سارة إبراهيم (٢٠١٠). الإساءة والعنف ضد الطفل. من منشورات المجلس الأعلى لشؤون الأسرة في دولة قطر.
4. السويدي، عبد الله (٢٠١٧). التوافق بين العمل والأسرة: رؤية مؤسسة العمل. كلية الإدارة والاقتصاد جامعة قطر. نُشر على موقع معهد الدوحة الدولي للأسرة:
https://www.difi.org.qa/wp-content/uploads/2017/12/pres_4.pdf
5. النمر، هدى (١٤ أغسطس ٢٠١٧). ما وراء مصطلح وتطبيقات وقت الجودة مع الأطفال. تم النفاذ إليه بتاريخ ١٧ سبتمبر ٢٠٢١، عبر الرابط:
<https://n9.cl/e5917>
6. الهلالي، أحمد (٢٠١٦). الخدم يحتلون المركز الأول في العنف ضد الأطفال. صحيفة الرياض. تم النفاذ إليه بتاريخ ٢٤ أبريل ٢٠٢١، عبر الرابط:
<https://www.alriyadh.com/1515409>
7. تقرير مركز «أمان» حملة «وصل عيالك»، (٢٠١٩).
8. جريدة الشرق (٢٠١٩). «أمان» يطلق حملة «وصل عيالك» مع بداية العام الدراسي الجديد. تم النفاذ إليه بتاريخ ٢٣ سبتمبر ٢٠٢٠، عبر الرابط:
<https://n9.cl/7nv8k>
9. خليفة، بتول. بادحدح، عبد الله. عارف، أحمد (٢٠١٨). الفصل السابع: الأسرة القطرية والعمالة المنزلية. معهد الدوحة الدولي للأسرة (محرر). مراجعة نقدية للأدبيات حول موضوعات الأسرة القطرية (ص ص ٩٣-٩٧). الدوحة: دار جامعة حمد بن خليفة للنشر.
10. شاكر، بشرى (٢٠١٢). كيف تقي طفلك من التحرش الجنسي؟ مجلة الوعي الإسلامي: وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، الكويت، ٥٠، (٥٧٠)، ٧٢-٧٥.
11. عليمات، إيناس محمد عليان (٢٠١٩). اتجاهات أفراد المجتمع الأردني نحو قضية التحرش الجنسي بالأطفال: دراسة اجتماعية للأسباب والحلول. مجلة العلوم الاجتماعية، جامعة الكويت، ٤٧، (٢)، ٥٣-٧٥.
12. مرسي، محمد مرسي (٢٠٠٧). التحرش الجنسي بالأطفال، مجلة التربية، قطر، ٣٦، (١٦٢)، ١٩٨-٢١٩.

13. معهد الدوحة الدولي للأسرة (٢٠١٨). التوازن بين العمل والأسرة: التحديات والتجارب والآثار المترتبة على الأسرة في قطر. تم النفاذ إليه بتاريخ ٢٣ سبتمبر ٢٠٢٠، عبر الرابط:
<https://www.qscience.com/content/book/9789927137945>
14. وزارة الداخلية السعودية (٢٠١٣). د. الرقاص: الانزعاج والخوف من أعراض التحرش الجنسي عند الأطفال. تم النفاذ إليه بتاريخ ٢٣ أبريل ٢٠٢١:
<https://www.moh.gov.sa/Ministry/MediaCenter/News/Pages/News-2014-01-29-001.aspx>
15. Babey, S., Hastert, T., Huang, W., Brown, E.R., (2009). Sociodemographic, family, and environmental factors associated with active commuting to school among US adolescents. *J. Public Health Policy* 30, S203- S22.
16. Booth, C. L., Clarke-Stewart, K. A., Vandell, D. L., McCartney, K., & Owen, M. T. (2002). Child-Care Usage and Mother-Infant "Quality Time". *Journal of Marriage and Family*, 64(1), 16-26. doi:10.1111/j.1741-3737.2002.00016.x
17. Bradley, R. H., Whiteside-Mansell, L., Brisby, J. A., & Caldwell, B. M. (1997). Parents' socioemotional investment in children. *Journal of Marriage and the Family*, 59, 77-90.
18. Bradshaw, R. (1995). Why do parents drive their children to school? *Traffic Engineering and Control*, 36 (1), 16-19.
19. Carver, A.m Timperio, A., Crawford, D. (2013). Parental Chauffeurs: What Drives their transport choice? *Journal of Transport Geography* 26, 72-77.
20. Cherlin, A. (1992). Infant care and full-time employment. In: Booth, A. (ed.) *Child Care in the 1990s: Trends and Consequences*, pp. 209-214. Erlbaum, Hillsdale.
21. Cherry, K. (2018). The story of Bowlby, Ainsworth, and Attachment Theory: The importance of early emotional bonds. Retrieved from: <https://www.verywellmind.com/what-is-attachment-theory-2795337>
22. Chowdhury, T. A., Scott, D. M., & Kanaroglou, P. S. (2012). Urban Form and Commuting Efficiency: A Comparative Analysis across Time and Space. *Urban Studies*, 50(1), 191-207. doi:10.1177/0042098012452324
23. COMMUTING: Meaning in the Cambridge English Dictionary. (n.d.). Retrieved September 17, 2020, from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/commuting>
24. Daly, K. J. (1996b). Spending time with the kids: Meanings of family time for fathers. *Family Relations*, 45, 466-476.
25. Dunifon, R., Kalil, A., & Bajracharya, A. (2005). Maternal Working Conditions and Child Well-Being in Welfare-Leaving Families. *Developmental Psychology*, 41(6), 851-859.
26. Grzywacz, J. G., & Carlson, D. S. (2007). Conceptualizing Work—Family Balance: Implications for Practice and Research. *Advances in Developing Human Resources*, 9(4), 455-471. doi:10.1177/1523422307305487
27. Gray, A. (2006). The time economy of parenting. *Sociological Research Online*, 11(3).
28. Hagerstrand, T. (1970). "What About People in Regional Science? Papers of the Regional Science Association 24, 7-21.
29. He, S. Y., (2013). Will you escort your child to school? The effect of spatial and temporal constraints of parental employment. *Applied Geography*, 42, 116-123.

30. He, S. Y., Giuliano, G. (2015). Factors affecting children's journeys to school: a joint escort-mode choice model. *Springer Science+Business Media* 4, 199-224.
31. Hsu, Hsin-Ping., Saphores, Jean-Daniel. (2014). "Impacts of parental gender and attitudes on children's school travel mode and parental chauffeuring behavior: results for California based on the 2009 National Household Travel Survey," *Transportation*, Springer, 41(3), 543-565.
32. Jachimowicz, J. M., Lee, J. J., Staats, B. R., Menges, J. I., & Gino, F. (2018). *Between home and work: Commuting as an opportunity for role transitions*. Boston: Harvard Business School.
33. Jacobsen, V., Fursman, L., Bryant, J., Claridge, M., & Jensen, B. (2004). *Theories of the family and policy*. Wellington, N.Z.: New Zealand Treasury.
34. Joshi, M. S., & MacLean, M. (1995). Parental attitudes to children's journeys to school. *World Transportation Policy and Practice*, 1 (4), 18-22.
35. Joshi, M. S., MacLean, M. & Carter, W. (1999) Children's journey to school: spatial skills, knowledge and perceptions of the environment. *British Journal of Developmental Psychology*, 17, 125-140.
36. Kahneman, D., & Krueger, A. B. (2006). Developments in the Measurement of Subjective Well-Being. *Journal of Economic Perspectives*, 20(1): 3-24.
37. Kerr, M. E. (1981). Family systems theory and therapy. In A. Gurman & D. P. Kniskern (Eds.), *Handbook of family therapy*. New York: Brunner/Maze!
38. Li, J., & Pollmann-Schult, M. (2016). Fathers' commute to work and children's social and emotional well-being in Germany. *Journal of Family and Economic Issues*, 37(3), 488-501.
39. Liu, S., Murray-Tuite, P., Schweitzer, L.: Analysis of child pick-up during daily routines and for daytime nonotice evacuations. *Transp. Res. A* 46, 48-67 (2012).
40. Lamb, M.E. (2010). How do fathers influence children's development? Let me count the ways. In M.E. Lamb (Ed.), *The role of the father in child development* (5th ed., pp. 1-26). New Jersey: Wiley.
41. Manz, W., Bauer, U., Herget, H., Scheiner, J., (2015). *Familienmobilitat im Alltag*. Final report of the project "Determinanten und Handlungsansatze der Familienmobilitat," commissioned by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. BMVI, Berlin.
42. McDonald, N.C. (2008). Household interactions and children's school travel: the effect of parental work patterns on walking and biking to school. *Journal of Transport Geography*, 16 (5), 324-331.
43. Michail, N., Ozbil, A., Parnell, R., & Wilkie, S. (2021). Children's Experiences of Their Journey to School: Integrating Behaviour Change Frameworks to Inform the Role of the Built Environment in Active School Travel Promotion. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(9), 4992. MDPI AG. Retrieved from: <http://dx.doi.org/10.3390/ijerph18094992>
44. Milkie, M., Mattingly, M. J., Nomaguchi, K. M., Bianchi, S., & Robinson, J. P. (2004). The time squeeze: parental statuses and feelings about time with children. *Journal of Marriage and Family*, 66(3), 739-761.
45. Miller, H. J. (2004). A Measurement Theory for Time Geography. *Geographical Analysis*, 37(1), 17-45. doi:10.1111/j.1538-4632.2005.00575
46. Mitra, R., Buliung, R. N. (2012). Intra-Household travel interactions, the build environment

and school travel mode choice: an exploration using spatial models. In: Papers Presented at the Transportation Research Board 91st Annual Meeting, 22-26 January 2012, Washington, D.C.

47. Noreen C. McDonald & Annette E. Aalborg (2009) Why Parents Drive Children to School: Implications for Safe Routes to School Programs, *Journal of the American Planning Association*, 75:3, 331-342.
48. Novaco, R. W., Kliewer, W., & Broquet, A. (1991). Home environment consequences of commute travel impedance. *American Journal of Community Psychology*, 19: 881-909.
49. OECD. 2017. How's Life? 2017: Measuring Well-being. Paris: OECD Publishing.
50. Pabayo, R. A., Gauvin, L., Barnett, T. A., Morency, P., Nikiéma, B., & Séguin, L. (2012). Understanding the determinants of active transportation to school among children: evidence of environmental injustice from the Quebec Longitudinal Study of Child Development. *Health & place*, 18(2), 163-171. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2011.08.017>
51. Price, J. (2006). Parent-Child Quality Time: Does Birth Order Matter? *SSRN Electronic Journal*. doi:10.2139/ssrn.767444
52. Papero D.V. (1983) Family Systems Theory and Therapy. In: Wolman B.B., Stricker G., Framo J., Newirth J.W., Rosenbaum M., Young H.H. (eds) *Handbook of Family and Marital Therapy*. Springer, Boston, MA. https://doi-org.eres.qnl.qa/10.1007/978-1-4684-4442-1_8
53. Pocock, B., Skinner, N., & Ichii, R. (2009). *The Australian Work Life Index 2009. Work, life, and workplace flexibility*. Adelaide: University of South Australia.
54. QUALITY TIME: Meaning in the Cambridge English Dictionary. (n.d.). Retrieved September 17, 2020, from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/quality-time>
55. Rubin, O., 2015. "Contact between parents and adult children: The role of time constraints, commuting and automobility," *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 49(C), 76-84.
56. Ryan, J. (2001). Ecological systems theory. *Encyclopedia of Psychology*, Vol. 3., 129-133.
57. Salahuddin, M., Nehme, E., Ranjit, N., Young-Jae Kim, Oluyomi, A. O., Dowdy, D., Chanam Lee, Ory, M., & Hoelscher, D. M. (2016). Does Parents' Social Cohesion Influence Their Perception of Neighborhood Safety and Their Children's Active Commuting to and From School? *Journal of Physical Activity & Health*, 13(12), 1301-1309.
58. Sarl, S. (n.d.). قاموس معاجم عربي، معجم عربي. Retrieved September 17, 2020, from: <https://www.maajim.com/dictionary/>
59. Scarr, S. (1998). *American Child Care Today*. *Am. Psychol.* 53, 95-108.
60. Scheiner, J. (2016). School trips in Germany: Gendered escorting practices. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 94, 76-92.
61. Schwanen, T., Ettema, D., Timmermans, H. (2007). If you pick up the children, I'll do the groceries: spatial differences in between-partner interactions in out-of-home household activities. *Environ. Plan. A* 39, 2754-2773.
62. Solomon, J. (1993) Escorting: balancing the advantages and the disadvantages. In M. Hillman (Ed.) *Children, Transport and the Quality of Life*, London: Policy Studies Institute.
63. StGeorge, J., & Fletcher, R. (2012). Time for work, commuting, and parenting? Commuting parents' involvement with their children. *Community, Work & Family*, 15(3), 273-291. <https://doi-org.eres.qnl.qa/10.1080/13668803.2012.662802>

64. UNICEF. (n.d.). It's About Time. <https://www.unicef.org/parenting/its-about-time> Accessed 5 October 2021.
65. UNICEF. (2017). Standards for ECD Parenting Programs in Low and Middle Income Countries. 1-29.
66. Vanderbilt, T. (2008). Traffic: Why We Drive The Way We Do (and What It Says About Us). Knopf Doubleday Publishing.
67. Versantvoort, M.C. (2010). How work affects care—a comparative analysis for the Netherlands, Norway, and the United States. In: Taskforce Part-Time Plus (ed.) 24orMore—Increasing Female Labour Participation, vol. 22. Taskforce Part-Time Plus, Den Haag.
68. Violence against children. (2020). World Health Organization, 79(5), 7. [https://doi.org/10.1016/S0022-3476\(71\)80409-2](https://doi.org/10.1016/S0022-3476(71)80409-2)
69. Vovsha, P., Petersen, E., Donnelly, R. (2004). Impact of intrahousehold interactions on individual daily activity/travel patterns. *Transp. Res. Rec.* 1898, 87-97.
70. Vovsha, P., Petersen, E.: Escorting children to school: statistical analysis and applied modeling approach. *Transp. Res. Rec.* 1921, 131-140 (2005).
71. Yarlagadda, A.K., Srinivasan, S. (2008). Modeling children's school travel mode and parental escort decisions. *Transportation* 35, 201-218. <https://doi.org/10.1007/s11116-007-9144-6>
72. Zhu, X., Lee, C., (2009). Correlates of walking to school and implications for public policies: survey results from parents of elementary school children in Austin, Texas. *J. Public Health Policy*, 30, S177-S202.
73. Zwerts, E., Allaert, G., Janssens, D., Wets, G., Witlox, F., (2010). How children view their travel behaviour: a case study from Flanders (Belgium). *J. Transp. Geogr.* 18, 702-710.

www.difi.org.qa

www.difi.org.qa

ISBN 978-9927164224

9 0 1 0 0



9 789927 164224