

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

كلية أصول الدين والشريعة
والحضارة الإسلامية
قسم: الدعوة والإعلام والاتصال

جامعة الأمير عبد القادر

للعلوم الإسلامية

-قسنطينة-

الرقم الترتيبي:/2007

رقم تسجيل الطالب:

موضوع البحث

دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية
- دراسة تحليلية و ميدانية -

مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في علوم الإعلام

إشراف الأستاذ الدكتور:

عبد الله بوجلال

إعداد الطالبة:

هية شعوة

اللجنة	الاسم و اللقب	الرتبة	الجامعة الأصلية
الرئيس	د. نسيم بيومحمد	أستاذ محاضر	جامعة محمد السادس
المقرر	أ/د. عبد الله بوجلال	أستاذ التعليم العالي	جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية
العضو	د/أحمد عيسى	أستاذ محاضر	جامعة محمد السادس
العضو	د/الربيع بن جواهر	أستاذ محاضر	جامعة الكهوف بجمهورية الجزائر

السنة الدراسية: 1427/1428 - 2006/2007

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

جامعة الأميرة

الاسلامية

شكر و تقدير

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم ﴿ من صنع إليه معروفه فقال لفاعله

جزاك الله خيرا فقد أبلغ في الثناء ﴾

فالشكر أولا لله تعالى نحمده ونستعين به

ثم الشكر الخالص إلى الأستاذ الدكتور المشرف عبد الله بوجلال
الذي صنع فأفاد وسألناه فلم نجهده فكان نعم الربان، حفظه الله لخدمة
العلم.

شكر جزيل غير منقوص إلى الأستاذ الدكتور أبو بكر عواطي، ولا
أجد ما أقول له غير قول المتنبي: • أصبحت من قتلك بإحسان.

شكرا لكل الأساتذة الذين تتلمذت على يدهم، أخص بالذكر: أ/د
نصير بوعلي، أ/د. فضيل خليوبا، بن نوار الصالح و أ/د. محمد عظيمي.

شكرا للأستاذ طارق حسين من جامعة نايف للعلوم الأمنية على كل
المراجع التي أهديتمونيها، أدام الله جامعكم منارا للعلم.

شكرا للسادة: محمد العزوني، مراد عجيمي، حمدي عيسى و مصطفى

بلعاج

على كرم الضيافة وطيب الحديث.

إلى كل من قيادة الدرك و مديرية الشرطة في كل من ولايتي سطيف
و قسنطينة .

إلى مسؤولة المكتبة بوزارة النقل السيدة يسمينة.

إلى عاملات الدوريات و الانترنت أجمل التحية وجزيل الشكر لكن
كما لا أنسى شكر كل الصديقات و الزملاء الذين ساعدوني في توزيع

استمارات البحث أخص منهم: رضوان، إلياس، فتية، وهيبه.

الإهداء

إلى كل من يؤمن بقداسة العلم وبرسالة الإعلام .
إلى الأم العنون و الأب الطيب ،والدي الكريمين أحبهما .
إلى الإخوة المعترمين: الأستاذ مخلوف، سيف الدين، حمزة،
عبد الستار .

إلى أخواتي الأميرات الثلاث وأسرهن .

إلى النجمة المأدبة ،أختي حنان .

إلى الحبيبات: أحلام، بثينة، راضية، رزيقة، ريمة، سميرة،
مسعودة، ياسمينة .

إلى الصديقات: هدى، فتية، / رقية، / زكية، فريدة،
وحيدة، مريم .

إلى كل الزملاء و الزميلات بالسنة الثانية علوم إسلامية أخص
منهم قسم الاقتصاد الإسلامي .

إلى كل من يحملهم قلبي ولم يذكرهم قلبي .



جامعة الأميرة

عبد القادر العظم
حفظ

العلوم الإسلامية

مقدمة :

لقد شهد القرن العشرون الكثير من مظاهر التطور التكنولوجي الذي شمل اختراع الراديو والتلفزيون والحاسبات الالكترونية، والأقمار الصناعية وشبكات المعلومات الحديثة، وقد استخدمت هذه الوسائل في مختلف الأغراض الاقتصادية، السياسية، التجارية، الترفيهية، لتعليمية وحتى الأمنية منها.

والإذاعة كواحدة من هذه الوسائل لم تعد تلك الوسيلة المحصورة في مجال الترفيه فحسب بل إن الإذاعة اليوم صار بإمكانها معالجة مختلف المواضيع والتوجه لمختلف فئات المجتمع، فلقد أصبح بإمكانها مواكبة كل حدث وكل جديد يعرفه المجتمع .

ومن بين المواضيع التي يفترض أن تركز عليها الإذاعة وتوليها أهمية بالغة موضوع التوعية من مخاطر حوادث المرور ، فالخسائر المادية والبشرية الناجمة عن حوادث المرور على الطرق وداخل المدن تعد أكبر المعضلات في الحياة المعاصرة، فالتمدد وزيادة الثراء ساعد الناس على اقتناء السيارات وزيادة أعدادها، الأمر الذي ساهم في زيادة الحوادث وكثرة الوفيات، والإعاقات خصوصا في صفوف الشباب الذين يعتبرون عدة الأمة وعتادها الواقعي والمستقبلي .

ومعلوم أن المشكلة المرورية مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول، ولكن بنسب متفاوتة، والمتبع لإحصائيات حوادث المرور بالوطن يتبين خطورة المشكلة بالجزائر، فالمسؤولون بمجال المرور قد دقوا ناقوس الخطر نظرا للتصعيد الخطير الذي آلت إليه حوادث المرور في البلاد، مما يستدعي حالة تأهب قصوى فالكمل مسؤول والكل عرضة لخطر هذه الآفة وأثارها السلبية، وعلى هذا الأساس فإن الإذاعة الوطنية عليها أن تأخذ على عاتقها مسؤولية توعية الجماهير من مخاطر الطرقات وتحقيق أقصى شروط السلامة المرورية من خلال حملة البرامج الإرشادية و التحسيسية التي تعمل الإذاعة على برمجتها خلال فترات زمنية مختلفة على غرار الدور الفعال الذي تقوم به بقية القطاعات الأخرى كوزارة النقل، قيادة الدرك الوطني، المديرية العامة للأمن الوطني، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، والجمعيات وغيرها من القطاعات، ومن هنا جاء موضوع بحثنا حول دور الإذاعة الوطنية في التوعية المرورية عاملين فيه على إبراز الدور الفعلي الذي يمكن أن تقوم به الإذاعة في الرفع من مستوى الوعي المروري من خلال تحليل رسائل التوعية المرورية المقدمة بها وتقييم مدى فعاليتها، وكذا استبيان رأي السائقين ورجال الأمن من شرطة و درك لمعرفة مدى إقبالهم على برامج التوعية المرورية وتأثرهم بها، وكذا لأجل معرفة رأي رجال الأمن في مدى فعاليتها .

وقد اعتمدنا على المنهج الوصفي المسحي التحليلي الكشفي بغية الوصف الدقيق للموضوع والكشف عن حقيقته مستعينين بعدد من أدوات جمع البيانات وهي: الاستمارة الاستبائية وأسلوب تحليل المحتوى بالإضافة إلى المقابلة و الملاحظة البسيطة.

كما اعتمدنا على عدد معتبر من المراجع و المصادر التي يمكن تقسيمها إلى ثلاثة مجموعات أساسية هي كتب المنهجية، مجموعة المراجع الإعلامية ومجموعة مراجع عن المرور أخذ النصيب الأكبر فيها المراجع الصادرة عن جامعة نايف للعلوم الأمنية، زيادة على مجموعة رابعة تخص الإعلام الأمني.

ولمعالجة موضوع البحث صممنا خطة منهجية تركز على ستة فصول، ثلاثة منها تتبع الدراسة النظرية، وتناولنا فيها بداية الإطار المفهومي والمنهجي للدراسة، وتعرضنا في الفصل الثاني المشكلة المرورية بمختلف أبعادها وذلك من خلال ثلاثة مباحث هي ؛ تحديد المشكلة المرورية، الإحصاء المروري، ثم الأطراف المعنية بالوقاية من حوادث المرور، وختمنا الفصل بالحديث عن بعض التجارب الأجنبية في مجال تنظيم المرور و الوقاية من حوادث الطرق، أما الفصل الثالث فخصص لدور الإعلام في التوعية المرورية، وقد قسم الفصل إلى ثلاثة مباحث، الأول حول الإذاعة - تاريخها، خصائصها، وظائفها، برامجها، مكائنها وتأثيراتها-، أما المبحث الثاني فخص بالحديث عن الوعي المروري ودور وسائل الإعلام في التوعية، لنختم الفصل بمبحث ثالث تعرضنا فيه لنظريات الإقناع والاستراتيجيات الإعلامية للإقناع .

أما الفصول الثلاثة الأخرى فتخص الجانب الميداني للدراسة، وتمثل هذه الفصول في الدراسة التحليلية، ثم الدراسة الميدانية المتعلقة بعينة السائقين، ثم الدراسة الميدانية المتعلقة بعينة رجال الأمن، وقد ارتكز هذا الجانب من الدراسة على تحليل البيانات وتفسير النتائج. لنخلص في النهاية إلى عرض مجمل نتائج الدراسة.

الفصل الأول

مقدمة لآلة البحث و منهج

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

1- تحديد المشكلة :

تعد الإذاعة واحدة من بين الوسائل التي أحرزت فيها التكنولوجيا المعاصرة تقدماً كبيراً وهائلاً، فالراديو قد دخل كل بيت، يخاطب كل الفئات، ويستخدم حاسبة السمع ويلجأ إلى تطرق الجذابة والمشوقة والتقنيات البارعة، مما جعله يسيطر على العقول ويؤثر في الثقافات، واعتبره البعض الآخر من الوسائل الأولى للنفوذ إلى السلطات، هذا إلى جانب التلفزيون .

فلقد أثبتت الإذاعة مكانتها بين الوسائل الإعلامية الأخرى رغم المنافسة القوية للتلفزيون، ولم يعد هناك إمكانية للاستغناء عنها في أي دولة، وذلك نتيجة لدورها الهام والفعال حيث أصبحت الإذاعة أحد أهم نظم إرسال المعلومات، وغدت تشكل جزءاً حيوياً في مجال الاتصال الجماهيري، وبالموازاة مع تطور وتعدد المجتمع، صار من الضروري على الإذاعة مواكبة هذا التطور - من أجل الحفاظ على مكانتها - وبذلك فقد تعددت الوظيفة الاجتماعية للإذاعة، وأصبحت هذه الوظائف محل اهتمام الكثير من المهتمين والمتخصصين بوسائل الإعلام.

ولقد أثبتت الإذاعة قدرتها على التكفل بقدر كبير من التعليم، وبينت نجاعتها في مجال تعليم الكبار وتدريبهم على القراءة والكتابة، كما أصبح بإمكان الإذاعة أن تجيء بالتعليمات والنصح لأولئك الذين يحتاجون المعونة فيما يتعلق بالفلاحة أو الصحة أو السكن وغير ذلك من الأمور .

إن مجتمعات اليوم تسير نحو التحضر من خلال عناصر التطور التكنولوجي والصناعي الذي أدى إلى تحولات اجتماعية واقتصادية مختلفة رافقتها آفات ومشاكل اجتماعية متعددة كانتشار الأمية واستفحالها، انتشار أمراض خطيرة، زيادة نمو السكان، اكتضاض المدن و تعقد حركة المرور، وانتشار آفات جديدة مثل المخدرات وغيرها من المشاكل التي تقتضي الإسراع في معالجتها، الأمر الذي دفع بالظاهرة الاتصالية إلى الواجهة وجعل موضوع الإعلام مجالاً حيوياً لمحاربة هذه الآفات وإيجاد الحلول المناسبة لها ، ومن ضمن هذه الآفات المشكلة المرورية.

فحركة المرور باتت تعرف تعقدا رهيباً، إذ أن النمو الديموغرافي من جهة والتطور التكنولوجي من جهة أخرى كانا سببين أساسيين في تحسين و توسيع شبكة الطرق وظهور الطرق السريعة، كما أن المركبات عرفت تطوراً تقنياً مذهلاً، حيث أدخلت فيها تكنولوجيات عديدة لتنتقل المركبة من شكل العربة التي يسوقها حصان، إلى أنواع عديدة من سيارات آخر طراز، وبسرعات سير قوية جداً، إن مثل هذه التغيرات قد صاحبها تصعيد في حجم حوادث المرور، وارتفاع نسبة خطورتها على مستخدمي الطريق وبالأخص السائقين، نتيجة لتهورهم وسوء استعمالهم للمركبة والطريق ولهذا التكنولوجياً، هذا من جهة ومن جهة أخرى فقد يكون السائقون هم الأكثر معاناة من البضعية

2/ رأي رجال الأمن في دور الإذاعة :

ستتعرف من خلال هذا المطلب على فعالية برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية من خلال تقييم المبحوثين لها .

1- دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور:

جدول رقم (122) : يوضح رأي المبحوثين في دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور.

الفئات	الشرطة		الدرك		المجموع		ت
	ك	%	ك	%	ك	%	
جيد	7	20	19	54.28	26	37.14	3.8
متوسط	17	48.57	9	25.71	26	37.14	2.54
ضعيف	9	25.71	5	14.28	14	20	1.63
لا أدري	2	5.71	2	5.71	4	5.71	0
المجموع	35	100	35	100	70	100	-

يبدو من البيانات الواردة في الجدول أن آراء المبحوثين حول دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور تتراوح بين الجيد والمتوسط بنسبة (37.14%) لكل واحد منها، كما أن (20%) من مجموع المبحوثين - وهي نسبة لا تبعد كثيرا عن سابقتها - يرى المبحوثون فيها بضعف هذا الدور، و منه فإن الإذاعة تقوم بدور فوق المتوسط في التعريف بالقانون حسب رأي المبحوثين .

هذا، كما تدل البيانات الواردة في الجدول أن نسبة المبحوثين من الدرك تزيد عن نسبة المبحوثين من الشرطة في القول بأن دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور "جيد" بفارق نسبي دال إحصائيا، كون ت المحسوبة (ت = 3.8) أكبر من ت الجدولية عند مستوى الدلالة (0.01 = 2.66) و بدرجة ثقة تساوي (99%).

- يزيد المبحوثون من الشرطة عن المبحوثين من الدرك في القول بأن دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور "متوسط" بفارق نسبي دال إحصائيا، كون ت المحسوبة (ت = 2.54) أكبر من ت الجدولية عند مستوى الدلالة (0.05 = 2.00) وبدرجة ثقة تساوي (95%).

- يتفق كل من فئتي الدرك و الشرطة علي القول بأن دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور "ضعيف"، و في عدم معرفتهم به، حيث بلغت قيمة ت المحسوبة (=1.63) عند ضعيف و (=0) عند

غير أن هذه المهمة لا تقع على كاهل الدولة والجهاز الأمني فحسب ، بل إنها مسؤولية الجميع انطلاقاً من الفرد إلى المجتمع ككل وبمختلف مؤسساته، وعلى رأسها المؤسسات الإعلامية، ومنها الإذاعة الوطنية، هذه الأخيرة التي تحمل على عاتقها مهمة التوعية المرورية التي باتت تفرض نفسها كأحدى أهم موضوعات التوعية التي تقدمها وسائل الإعلام الجزائرية عامة والإذاعة الوطنية خاصة .

فما هو دور الإذاعة الوطنية- القناة الأولى- في التوعية المرورية ؟.

2- تساؤلات البحث :

تدرج هذه الدراسة في إطار الدراسات الوصفية الاستطلاعية، الميدانية والتحليلية لذا فضلنا طرح جملة من التساؤلات بدل صياغة فرضيات محددة .

أ / تساؤلات الجزء التحليلي :

1- ماهي برامج التوعية المرورية الموجهة عبر الإذاعة وما مدى صلاحيتها من حيث المحتوى، التوقيت والمدة الزمنية ؟

2- ما درجة الأولوية التي تقدمها الإذاعة الوطنية لبرامج لتوعية المرورية ضمن شبكة برامجها ؟

3- ماهي المواضيع الأكثر معالجة في هذه البرامج؟، ثم ماهي عوامل الجذب فيها ؟ وماهي الجماهير التي تستهدفها ؟ وما هي العناصر الفاعلة فيها ؟

4- ماهي أهداف برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ؟

5- ماهي الأساليب الإقناعية في رسالة التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ؟

6- ماهي الوظيفة الإعلامية لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ؟

ب / تساؤلات الجزء الميداني :

لكي نستطيع معرفة مدى فعالية برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية لا بد من معرفة مكانة هذا النوع من البرامج لدى جمهور المستمعين ، إذ هو المحدد الأول لمدى فعالية دور هذه البرامج في تغيير سلوك السائقين أو تعديله، والرفع من مستوى الوعي المروري .

1- فما مدى إقبال السائقين ورجال الأمن على برامج التوعية المرورية ؟

2- ما مدى أهمية برامج التوعية المرورية لدى السائقين ورجال الأمن ؟

3- ما مكانة الإذاعة كأحد المصادر التي يعتمد عليها السائقون في الحصول على معلومات مرورية ؟

4- ما مدى تأثير برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية على الجوانب المعرفية للسائقين ؟

5- ما تأثير برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية على الجوانب الوجدانية للسائقين؟

6- ما تأثير برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية على الجوانب السلوكية للسائقين ؟

7- ما هو رأي رجال الأمن في دور الإعلام عامة و الإذاعة خاصة في التوعية المرورية ؟

8- ما هي اقتراحات السائقين و رجال الأمن من أجل إنجاز برامج توعية مرورية ناجحة ؟

9- ماهي اقتراحات السائقين ورجال الأمن من أجل الوقاية من حوادث المرور؟

3- أسباب اختيار الموضوع :

يشبه إبراهيم إمام تدفق الإعلام في المجتمع بتدفق الدم في الشرايين ، وعندما يتوقف الإعلام وينعدم الاتصال يجف الدم في شرايين المجتمع⁽¹⁾، ومن هنا تأتي دراستنا الإعلامية العلمية حول دور الإذاعة الوطنية في التوعية المرورية وذلك للأسباب الآتية :

1- الرغبة الذاتية في تناول الموضوع .

2- إن تزايد خطر حوادث المرور وتعدد المشكلة المرورية وما يترتب عليها من زيادة في الوفيات والإصابات، وما يتبعها من أضرار متعددة تعد من أكبر المشاكل العالمية، حيث تفيد الإحصائيات العالمية المتخصصة في حوادث المرور أن حوالي (700 ألف) شخص يفقدون حياتهم سنويا وأن أكثر من (16 مليون) شخص يتعرضون للإصابات المختلفة ، ناهيك عن الخسائر الاجتماعية والاقتصادية التي تخلفها حوادث المرور⁽²⁾، والتي قد تضاهي الخسائر التي تخسرهما بعض الدول في حروبها .

3- صدور قانون المرور الجديد رقم 04-16 المؤرخ بـ 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم

للقانون رقم 01-14 المؤرخ بـ 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق

(1) - محمد نصر مهنا : الإعلام العربي في عالم متغير، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، ط 1، 1997، ص 185.

(2) - صالح محمد مالك : " الحوادث المرورية أسبابها وطرق الحد منها "، جريدة الجزيرة المسائية، ع 99307، (03-02-2000)، نقلا عن الموقع : www.jazirah.com (ديسمبر 2005).

وسلامتها وأمنها⁽¹⁾، خاصة في فصله المتعلق بالعقوبات، الأمر الذي دفعنا إلى البحث في هذا الموضوع لمعرفة آثار ونتائج تطبيق هذا القانون، وإذا ما كانت الصرامة القانونية أكثر فاعلية من عامل التوعية .

4- ويعود اختيارنا لعينة السائقين كونهم أحد المتسببين الأساسيين في حوادث المرور، إذ أن (86.78%)⁽²⁾ من هذه الحوادث يعود سببها إلى العنصر البشري في مقدمتها السائقين بسبب السرعة المفرطة، والتجاوزات الخطيرة .

5- كما كان اختيارنا لعينة رجال الأمن لكونهم الأكثر دراية بمجال المرور وكذا الأكثر دراية بسلوك السائقين وطبائعهم وهم المكلفون بتطبيق القانون على المخالفين، مما يمنحهم القدرة على التقييم الفعلي لدور برامج التوعية المرورية بالوسائل الإعلامية والإذاعة الوطنية بصفة خاصة .

6- وتم اختيارنا للإذاعة لكونها تعد من الوسائل الأكثر قربا من الجمهور فيما يتعلق بموضوع التوعية المرورية، كون أن جل المركبات مزودة بالراديو، مما يمكن السائقين- عينة بحثنا- من الاستماع لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية، هذه الأخيرة التي يصل بثها إلى كل نقاط الوطن .

7- بالإضافة إلى أن قلة الدراسات العلمية الوطنية، التي تربط بين الإذاعة والتوعية المرورية - إن لم نقل ندرتها - كانت دافعا قويا لنا في دراسة الموضوع .

4- أهداف البحث :

تسعى الدراسة إلى تحقيق الأهداف الآتية :

1- إبراز الدور الفعلي الذي يمكن أن يقوم به الإعلام عن طريق الإذاعة في التوعية المرورية، ومدى قدرة الإذاعة الوطنية على تعبئة الجماهير وتوعيتهم، بما تتضمنه تلك التوعية من حس أمني، اتخاذ الجمهور التدابير الوقائية وشرح الأسباب المؤدية لحوادث المرور خاصة مع تزايد حجم وخطر المرور في الجزائر.

2- معرفة دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور الجديد وشرح مواده، وكذا كيفية القيام بهذا الدور.

(1) - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : قانون المرور رقم 16/04، الجريدة الرسمية، ع 72، (13 نوفمبر 2004). ص 6.

(2) - إحصائيات مأخوذة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .

3- تحليل رسائل التوعية المرورية المقدمة بالإذاعة الوطنية للوقوف على مدى فعاليتها وطبيعتها المواضيع المعالجة بها، أهدافها، الأساليب الإقناعية بها ومحاولة معرفة الأسباب والعوامل التي قد تؤدي إلى نجاح مثل هذه البرامج .

4- معرفة الجمهور المستهدف بهذه البرامج .

5- معرفة درجة إقبال كل من السائقين ورجال الأمن على برامج التوعية المرورية ومدى أهمية هذه البرامج لديهم .

6- التعرف على رأي رجال الأمن في دور الإعلام و الإذاعة في الرفع من مستوي الوعي المروري .

7- وأخيرا التعرف على أهم مقومات نجاح عملية الإعداد لبرامج التوعية المرورية، و الوقاية من حوادث المرور.

5- تحديد مفاهيم البحث:

الدور :

لغة : الدور من فعل دار، يدور، دورا، أي تحرك باتجاهات متعددة في مكانه، وكلمة الدور مستعارة من حياة المسرح، وأول من استعملها بهذا المعنى هو نيتش " Nitché"، حيث أن الفرد يمثل مجموعة من السلوك على خشبة المسرح، وكأن التنظيم الاجتماعي مسرح حياة الجماعة، وأفرادها يملكون تلك الأدوار المتعددة والمختلفة حسب اختلاف مراكزه.(1)

اصطلاحا : بما أننا بصدد إعطاء مفهوم اصطلاحى للدور فإنه يمكن القول أن هناك العديد من الأبحاث التي تناولت مفهوم الدور، وتوصل عدد من العلماء إلى إعطاء تعاريف متباينة كل حسب تخصصه واتجاهاته العلمية .

فإذا ما نظرنا من زاوية التفاعل الاجتماعي، فالدور سياق مؤلف من مجموعة من الأفعال المكتسبة يؤديها شخص في موقف تفاعل اجتماعي، والمهم من وجهة نظر الجماعة هو مجموع الخدمات، والمهم من وجهة نظر الفرد هو الدوافع وكيف يمكن له أن يجد ما يرضه من خلال دوره.(2)

(1) - عصمت عدلي : علم الاجتماع الأمني - الأمن والمجتمع-، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، دط، 2001، ص 14.

(2) - إبراهيم مذكور وآخرون : معجم العلوم الاجتماعية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، مصر، دط، 1975، ص 267.

فالدور هو سلوك متوقع يرتبط بوضع اجتماعي معين، والدور معنى استاتيكي وآخر معياري، الأول ويقصد به ذلك المعنى الذي يرتبط به، مثال ذلك أن يرتبط دور معين بجنس معين باعتبار أن ذلك أمرا بديهيا أو شائعا داخل المجتمع، أما المعنى المعياري فهو الذي يتوقع الدور والدور المقابل ويتم تحديد هذا المعنى طبقا لما يعتقد أنه هو الوضع الصحيح الذي يجب أن يتبع.⁽¹⁾

فالدور بهذا هو مجموعة من الأفعال المكتسبة يؤديها شخص معين - سواء كان شخصا عينيا أو معنويا كهيئة مثلا - في وضع اجتماعي معين، ويتحدد هذا الفعل وفقا لتوقعات المجتمع من جهة ودوافع الشخص من جهة ثانية .

والدور - كذلك - هو مجموعة من النماذج الاجتماعية المرتبطة بمكانة معينة وتحمي على مواقف معينة وقيم وسلوكيات محددة من طرف المجتمع لكل فرد يشغل هذه المكانة، فهو كيفية التمتع بالحقوق وتحمل الواجبات التي يمنحها المركز، أي أن الدور هو الجانب الحركي للمركز.⁽²⁾

ويفرق لينتون "linton" بين المكانة والدور، حيث يعتقد أن المكانة هي مجموعة الحقوق والواجبات وأن الدور هو المظهر الديناميكي للمكانة، فالسير على هذه الحقوق والواجبات معناه القيام بالدور.⁽³⁾

إن الدور يرتبط بمصطلحين أساسيين هما :⁽⁴⁾

• الحقوق والواجبات : إذ أن كل دور يجر معه سلسلة أفعال ينجزها الآخرون وتنجز من أجل الآخرين، وتلك هي التوقعات المشتركة لدورنا نحن وللأدوار المقابلة التي نتصورها بعقولنا.

• إدراك الدور : وهو طريقة وأسلوب تفكير الشخص في دوره الاجتماعي، وفكرته عما ينبغي أن يفعله .

فالدور هو القيام بجملة الحقوق والواجبات بناء على مستوى إدراكه لها .

التعريف الإجرائي : بما أن دراستنا تندرج ضمن المنظور الوظيفي للإعلام فإننا سنعرف الدور على أنه الوظيفة التي تؤديها الإذاعة الوطنية من خلال القناة الأولى كمؤسسة إعلامية تقوم بمعالجة مختلف القضايا الاجتماعية التي منها موضوع المرور ومشكل حوادث المرور بالجزائر، بل إن

(1) - عصمت عدلي : المرجع السابق، ص 15.

(2) - قباري محمد إسماعيل : علم الاجتماع الجماهيري وبناء الاتصال - دراسة في الإعلام واتجاهات الرأي العام - منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د.ط، 1984، ص 76.

(3) - محمد عاطف غيث : قاموس علم الاجتماع، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، مصر، د.ط، 1995، ص 390.

(4) - عصمت عدلي : المرجع السابق، ص 18.

هذا الدور يعد من واجباتها الأساسية بناء على توقعنا بأن قيامها بهذا الدور سيؤثر على سلوك السائقين ومستخدمي الطرق عامة، بحيث ستزيد من مستوى الوعي المروري لديهم بما يسهم في التخفيف من حجم وخطر حوادث المرور.

الإذاعة :

لغة : نقول إذاع ، يذيع، إذاعة الخبر، أي نشره، وإذاعة السر أي إفشاؤه .⁽¹⁾

أما اصطلاحاً: فيعرفها محمد نصر مهنا بأنها " نشر عن طريق الاتصال اللاسلكي بصرف النظر عن استخدام الفن الإذاعي، لأنها تقوم على الإرسال ونقل الصوت عبر موجات لا سلكية (متوسطة الطول، قصيرة، متناهية القصر) والتي تسمى بموجات الميكروفون المستمرية " .⁽²⁾

وتعرف على " أنها ما يثبت عن طريق الأثير باستخدام موجات كهرومغناطيسية بإمكانها اجتياز الحواجز الجغرافية والسياسية وربط مستمعيها برباط مباشر وسريع " .⁽³⁾

إن هذين التعريفين على أهميتهما، إلا أنهما يركزان على تعريف الإذاعة في جانبها التقني وأهملتا الجانب الفني التنظيمي.

وهناك من التعاريف ما تركز على الإذاعة كهيكل ومؤسسة، من ذلك تعريف عبد العزيز شرف "هي عبارة عن تنظيم مهيكلي في شكل وظائف وأدوار، تقوم بيث مجموعة من البرامج ذات طابع ترفيهي وتثقيفي وإعلامي، وذلك لاستقبالها في آن واحد من طرف جمهور متنثر يتكون من أفراد وجماعات بأجهزة استقبال مناسبة " .⁽⁴⁾

التعريف الإجرائي: حيث نبنى التعريف الإجرائي الآتي :

هي بث للبيان باللسان الذي يقوم على مشاركة الجمهور وإحساسه بالاقتراب الشخصي، فضلاً على أنها تصل إلى جماهير عريضة من الكبار، الصغار، المثقفين، قليلي الحظ من الثقافة والمعلمين والأمينين⁽⁵⁾، وتتخذ الإذاعة للوصول إلى جماهيرها أشكالاً اتصالية مختلفة مثل التمثيلية،

(1) - إبراهيم إمام : الإعلام الإذاعي والتلفزيوني، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، ط2، 1985، ص256.

(2) - محمد نصر مهنا : النظرية العامة للمعرفة الإعلامية للفضائيات العربية والعولمة الإعلامية والمعلوماتية، المكتبة الجامعية، الإسكندرية، مصر، د.ط، 2003، ص120.

(3) - فضيل دليو : مقدمة في علوم الاتصال بالجماهير، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ط، 1998، ص135.

(4) - عبد العزيز شرف : المدخل لوسائل الإعلام، دار الكتاب المصرية، القاهرة، مصر، ط 2، 1989، ص103.

(5) - محمد نصر مهنا : النظرية العامة للمعرفة الإعلامية للفضائيات العربية والعولمة الإعلامية، المرجع السابق، ص120.

الريورتاج الإذاعي، الإعلان والأغنية، وباستعمال الموسيقى والمؤثرات الصوتية يمكن تهيئة ذهن الجمهور لتلقي الرسالة الإعلامية وخلق الجو النفسي المناسب لتقبل الفكرة والاقناع بها. (1)

وتعد التوعية المرورية واحدة من ضمن الرسالة التي تقوم الإذاعة الوطنية من خلال القناة الأولى بالتوجه من خلالها إلى مستخدمي الطريق من أجل توعيتهم وإقناعهم بشروط السلامة المرورية، وتوجيههم إلى السلوك السليم، مستعينة في ذلك بمختلف الأشكال الاتصالية والأساليب الإقناعية والمؤثرات الصوتية .

التوعية المرورية :

أ / الوعي :

لغة : نقول وعى، يعي، وعيا فهو واع، ووعت الأذن الحديث أي سمعته وحفظته وفهمته، ومنها قولنا وعى فلان فلانا أي قام بفعل التوعية فهي بمعنى النصح وحمل المستمع على إدراك الموضوع. (2)

فالوعي خاص بالفرد وحده، أما التوعية فهي خاصة بالجماعة والمجتمع، فهما نفس المعنى عدا أن الوعي داخلي والتوعية عملية خارجية.

ويرجع أصل كلمة الوعي إلى كلمة "conscientia" اللاتينية وهي كلمة مركبة من "con" و"scianta" وهذا المصطلح لا يعني معرفة الموضوع من طرف الفاعل فقط، بل أن الموضوع يعد مرجعا للفاعل نفسه. (3)

وأول من تبني الكلمة في الإنجليزية هو فرنسيس بيكون "francise bacon" وتحدث عنها القيصر الإمبراطوري "أغسطس" Augustus في حديثه عن الوعي بالذات، وقد استخدم جون لوك "John Locke" هذه الكلمة في مناقشاته الفلسفية بنفس المعنى، فيقول : "هم يقولون دائما أن الإنسان يعي بذاته ما يفكر". (4)

(1) - محمد منير حجاب : الموسوعة الإعلامية، مج1، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، د.ط، 2003، ص 182.

(2) - أحمد العايد وآخرون : المعجم العربي الأساسي للناطقين بالعربية ومتعلميها، المنظمة العربية للتربية والثقافة لاروس، باريس، 1989، د.ط، ص 1321.

(3) - عبد الله بوجلal : " إشكالية تحديد مفهوم الوعي الاجتماعي " ، المجلة الجزائرية للاتصال ، معهد علوم الإعلام والاتصال بجامعة الجزائر، ع4 ، (خريف1990)، ص43

(4) - محي الدين عبد الحليم : " التوعية الاجتماعية في المواضيع الأمنية " في الإعلام الأمني العربي قضايا ومشكلاته ، مركز دراسات والبحوث، أكاديمية تاييف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ط1، 2001، ص 13.

أما اصطلاحاً : فالوعي مصطلح عام يشمل على إحاطة أفراد المجتمع بمحمل القضايا السياسية والاجتماعية والاقتصادية، وحتى العلمية منها، ومن ثم فإن للوعي الاجتماعي أنواعاً كثيرة، كالوعي الأخلاقي، الوعي الديني، الوعي الصحي ... والوعي المروري .

إن الوعي هو أعلى أشكال انعكاس الواقع الموضوعي، وهو كامن في الإنسان وحده، والوعي هو المحمل الكلي للعمليات العقلية التي تشترك إيجاباً في فهم الإنسان للعالم الموضوعي ولوجوده الشخصي، ويرجع في الأصل إلى نشاط الناس الإنتاجي الاجتماعي.⁽¹⁾

يعرف الوعي كذلك على أنه اتجاه عقلي انعكاسي يمكن الفرد من الوعي بذاته وبالبيئة الطبيعية به بدرجات متفاوتة من الوضوح والتعقيد، ويتضمن ذلك وعي الفرد بالوظائف العقلية والجسمية ووعيه بالأشياء وبالعالم الخارجي وإدراكه لذاته، والقيام بدور الآخرين.⁽²⁾

وهذا الاستدماج للآخر يعد شرطاً أساسياً لظهور الوعي طالما أنه يتضمن عملية انعكاسية.

وتستخدم الماركسية الوعي الطبقي للإشارة إلى إدراك الفرد لذاته ولصالح طبقاته الاجتماعية.⁽³⁾

غير أنه لا ينبغي النظر إلى مفهومي الوعي والنفس (الشعور) على أنهما متطابقان أي أن علينا ألا نعتبر أن كل العمليات العقلية في كل لحظة معينة متضمنة في الوعي، فإن عدداً من الانفعالات الذهنية يمكن أن يكون لوقت محدد وراء عتبة الوعي، ومعنى أن يدرك الفرد الواقع بطريقة مثلى، فيصنع أهدافاً ومهاماً بطريقة إبداعية حيث يقول لينين " lenine " «الوعي الإنساني لا يعكس فحسب العالم الموضوعي وإنما يخلقه».⁽⁴⁾

وعلى كل فإننا نميز بصفة أساسية بين مستويين للوعي أحدهما فردي خاص والثاني عام اجتماعي، وتوصف العلاقة بينهما بأنها علاقة جدلية ذلك لأن الوعي الفردي وإن كان يعبر عن العالم الخاص للفرد فإنه يؤثر في الوعي الاجتماعي إلا أن هذا الأخير ليس مجرد جمع بسيط لمجموع وعي الأفراد لأنه يكسب وعي الأفراد خصائص المرحلة التاريخية للبناء الاجتماعي.

(1) - عبد الله بوجلjal : " إشكالية تحديد مفهوم الوعي الاجتماعي "، المرجع السابق، ص 56.

(2) - م. روزنتال - ب. يودين : الموسوعة الفكرية، دار الطليعة، بيروت، د.ط، د.ت، ص 586.

(3) - محمد عاطف غيث : المرجع السابق، ص 87.

(4) - م. روزنتال - ب. يودين : المرجع السابق، ص 587.

هذا ، ونميز كذلك بين وعي اجتماعي عام يشير إلى مجمل القضايا والأمور التي لا تخص فئة اجتماعية معينة ولكن تخص المجتمع ككل، والثاني وعي اجتماعي يخص فئة اجتماعية معينة . ارتباط مصالحها وتصوراتها وطموحها المستقبلية. (1)

ب /التوعية المرورية :

إن المقصود بالوعي المروري بمفهومه الشامل هو اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام بأوضاع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة⁽²⁾، ويربط الوعي المروري قبل كل شيء باحترام القانون والاحتكام إليه والدفاع عنه، كما يدخل الوعي المروري في باب الوقاية من حوادث المرور لذلك فإنه يكتسي أهمية قصوى علما بأن الطمأنينة والارتياح والشعور بتوفير الأمن المروري تمثل أرضية ضرورية للمجتمع. (3)

ويعرف برنامج الوعي المروري على أنه جهد الشرطة نحو جعل المواطن يطبق تعليمات المرور والذي يتضمن مايلي: (4)

- 1- التعرف على مشاكل وأخطار المرور.
- 2- إعطاء التفسير القانوني للمواقع التي تكثر فيها الحوادث .
- 3- تعزيز النشاطات وتقديم الخدمات في الأماكن الآهلة بالسكان .
- 4- إبراز قيمة الحيطة والحذر بشكل أكبر في كل الظروف من أجل قيادة ومشاة بلا حوادث.
- 5- نشر قواعد المعرفة المرورية وأسس السلوك البشري حسب أوضاع حركة المرور .

(1) - عبد الله بوجلال : " إشكالية تحديد مفهوم الوعي الاجتماعي "، المرجع السابق، ص58.

(2) - صالح عبد العزيز النصر : " الوعي المروري " جريدة الجزيرة المسائية ، السعودية، ع 10280، (24 أوت 2000) نقلاً عن الموقع : www.jazirah.com (أفريل 2005)

(3) - مجلة " دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور " ، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، عدد خاص، (25 نوفمبر 2000)، ص9.

(4) - " حوادث المرور ... سرطان يتغلغل في جسد الطريق " : مجلة الشرطة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، 51، (مارس 1995)، ص15.

التعريف الإجرائي: نتبنى التعريف الآتي :

فالتوعية المرورية هي جهود إعلامية تثقيفية تربوية لجعل الناس يلتزمون بقواعد وقوانين المرورية، وكذلك لتحدد من فداحة الخسائر البشرية بتنمية الشعور بمسؤولية تجنب أخطاء تجاوز المرور لتفادي الأثر السيئ لحوادث المرور.(1)

فالتوعية تعد من بين الوسائل التي لها نجاعة كبيرة في الوقاية من حوادث المرور، شريطة أن تعتمد على منهجية حديثة وعملية باستغلال المساحات الإشهارية وتخصيص حصص إعلامية وتلفزيونية حول الموضوع، الذي هو لأجل الوقاية من حوادث المرور.(2)

مفهوم الإقناع :

لغة : الإقناع من مصدر أقنع، يقنع قناعة و قنوعا، الشخص إذا رضي بما أعطي ورضى أو جعل الشخص يقنع بالحجة والدليل.(3)

وللإقناع معان كثيرة ؛ المقنع بفتح الميم تعني العدل، والقنع بكسر القاف، هو ما بقي من شيء في قرب الجبل، والقناع ما تقنع به المرأة.(4)

اصطلاحا: يعرف بيرك " Burk" الإقناع " بأنه استخدام للألفاظ والكلمات والإشارات وكل ما يحمل معنا عاما لبناء الاتجاهات والتصرفات أو تغييرها"(5)، أي أن الإقناع هو جملة الوسائل والأساليب المعتمدة لبناء أو تعديل اتجاهات و سلوكيات الغير.

أما إبراهيم إمام فيعرفه بأنه " اقتناع شخص بفكرة ما، لا باعتبارها فكرتك أنت، ولكن أصبحت فكرته هو الخاصة به.(6)

وقد كان علم البلاغة القديم يهتم بفن الإقناع، بل أن البلاغ كمفهوم هو من له قدرة على التأثير من خلال ما يملكه من فصاحة اللسان.(7)

(1) - " حوادث المرور ... سرطان يتغلغل في جسد الطريق " : المرجع نفسه ، ص 15.

(2) - مجلة " دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور " : المرجع السابق ، ص 9.

(3) - أحمد العايد وآخرون : المرجع السابق ، ص 1010.

(4) - جمال الدين ابن منظور : لسان العرب ، مج5، دار المعارف، بيروت، لبنان، دط، دت، ص ص 3753-3754.

(5) - فنون الإقناع(1) : نقلا عن الموقع؛

(6) - (2006 جانفي 17). http://www.sinalif.net/s_forum1/archive/index.Php/t-79727.html.

(7) - عبد الله محمد العوشن: كيف تقنع الآخرين، دار العاصمة للنشر و التوزيع، الرياض، السعودية، 1996، ص 79.

(8) - صالح خليل أبو صعب : لاتصال الجدهيري، دار الشروق عمان، الأردن ، ص 01 ، 1999، ص 79.

كما أن الإقناع عند السفسطائيين كان بمثابة آلهة قوية، إذ يشبه قورجيا "Corgias" الكسبات بالعقاقير الطبية، فهي قادرة على إحداث الصحة و العافية، كما أنها قادرة على إحداث السقم. وقد عرف أرسطو فن الإقناع (الخطابة) على أنه القدرة على اكتشاف جميع الوسائل التي تساهم بالتصديق في شتى المواضيع. (1)

أما المفهوم العلمي للإقناع، هو " عمليات فكرية وشكلية يحاول فيها أحد الطرفين التأثير على الآخر و إخضاعه لفكرة ما " (2)، فالإقناع هو جزء من التأثير كما يقول فرون " Front"، كما أنه حالة من حالات السيطرة على الآخرين، وهو بهذا المفهوم قريب من الدعاية والإغراء والتضليل. فالإقناع محاط بممارسات مشبوهة (الحرب النفسية) تقوم على التأثير في العقول و الضمائر لأنه يصطدم بحرية الرأي و الاختيار. (3)

إن الإقناع علم تطبيقي يعتمد على تقنيات ضمانية يستعملها القائم بالاتصال كالتحليل والمراوغة، الذكاء و القدرة على الإيحاء، و الدبلوماسية، فنجد أن الملك أختاتون وصى ابنه فقال له "كن دبلوماسيا فذلك يساعدك في كسب محبتك". (4)

المفهوم الإجرائي للإقناع : نستخدم الإقناع ضمن إطار العملية الاتصالية، أي بمعنى الاتصال الإقناعي الذي يحدث عندما يوجه المرسل (القائم على البرامج المرورية الإذاعية) عن قصد رسالته الإعلامية (المرورية) لإحداث تأثير محسوس على الاتجاهات وسلوك مجموعات معينة من الجمهور (مستخدمو الطرق والمسؤولون علي التوعية المرورية)، وهذا بهدف التغيير أو التدعيم أو التعديل في الاتجاهات والسلوكات الحالية.

6- الدراسات السابقة:

إن نمو المعرفة وتشعبها يفرض على الباحث عندما يفكر في القيام بأية دراسة البحث أولا في المجالات التي سبقت دراسته، فالدراسات السابقة تكتسب أهمية كبرى في المساعدة على التحكم في موضوع البحث وفق تجربة سابقة، وابتداء من طرح الإشكالية، تلمس الباحث للخطوات المنهجية

(1)- نبيلة بوحيزة الاتصال الاجتماعي الصحي في الجزائر-دراسة ميدانية-، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علوم الإعلام

والاتصال، جامعة الجزائر، ديسمبر 1995، ص 13

(2)- عبد الله محمد العوشن: المرجع السابق، ص 18

(3)- نبيلة بوحيزة: المرجع السابق ص 13

(4)- فنون الحوار والإقناع(05): نقلا عن الموقع،

التي بتقيدها والأدوات التي يجب أن يستخدمها، ووصولاً إلى النتائج التي يريد الحصول عليها والصعوبات التي سيواجهها. (1)

إنه خلال بحثنا عن الدراسات السابقة التي تتعلق بموضوع دراستنا تحصلنا على عدد من الدراسات العربية التي كانت لنا عوناً كبيراً في تحديد الخطوط العريضة لبحثنا من خلال اطلاعنا على توبيقاتها، منهجها، وكذا من خلال المعلومات الهامة التي حوتها فصولها .

غير أننا لم نوفق في الحصول على دراسات أجنبية إلا من خلال بعض الإحالات المختصرة التي وجدناها في ثنايا الدراسات العربية المحصل عليها .

أما عن الدراسات الوطنية فإننا وجدنا العديد من الدراسات التي تتناول موضوع حوادث المرور كموضوع مستقل إلا أن الدراسات التي تتناول موضوع التوعية المرورية ودور وسائل الإعلام، فهي قليلة جداً و تكاد تنعدم كما أننا لم نحصل سوى على دراسة واحدة في هذا المجال .

الدراسة رقم (01) دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية . (2)

وهي عبارة عن رسالة ماجستير في علوم الإعلام، أنجزتها الباحثة بن عباس فتيحة سنة 2004 بجامعة الجزائر وهي دراسة وصفية استطلاعية نظرية تهدف إلى الكشف عن الموضوع أوالظاهرة ثم تفسيرها .

ولقد انطلقت الباحثة من كون حوادث المرور تعتبر من أخطر المشكلات التي تعاني منها الدول والجزائر خاصة، إذ تحتل حوادث المرور المرتبة التاسعة من أسباب الوفيات في العالم مما يستدعي تكاتف كافة الجهود من أجل الوقاية والتقليل من خطر هذه الحوادث، من ذلك دور وسائل الإعلام . وللمعالجة هذه المشكلة تطرح الباحثة مجموعة من الأسئلة حول حالة حوادث المرور بالجزائر، وكذا تساؤلات حول دور الإعلام في التوعية والوقاية .

ونظراً لطبيعة الدراسة النظرية اعتمدت الباحثة على لغة الأرقام والدلالة الإحصائية فيما أسنته الباحثة بالمنهج الوصفي الاستطلاعي .

(1) - ميلود سفاري : "الأسس المنهجية في توظيف الدراسات السابقة " ، مجلة العلوم الإنسانية، منشورات جامعة منتوري .

قسنطينة ، الجزائر، ع06، 1995، ص 38 .

(2) - فتيحة بن عباس : دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية - دراسة وصفية استطلاعية-، مذكرة ماجستير غير منشورة ، قسم علوم الإعلام و الاتصال، كلية العلوم السياسية، جامعة الجزائر، 2004

وقد استندت الباحثة على جملة من الإحصائيات تحصلت عليها من وحدات وسريات أمن الطرقات لقيادة الدرك الوطني باعتبار أن مجال دراستها يخص المناطق الريفية فقط، واعتمدت الباحثة على هذه الإحصائيات كعينة إجمالية مشكّلة بشكل قصدي.

ومن الأدوات التي اعتمدها الباحثة في جمع المعلومات المقابلة والملاحظة تناسباً مع نوعية المنهج المختار، كما اتبعت الباحثة خطة منهجية متمثلة في ستة فصول هي :

الإعلام ومفهومه، تأثير وسائل الإعلام، شبكة الطرق بالجزائر، قانون المرور، ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وأسباب وقوع حوادث المرور حسب قيادة الدرك الوطني، وقد خلصت الباحثة في نهاية دراستها إلى عرض بعض التوصيات والاقتراحات.

تقييم الدراسة :

ما يلاحظ على الدراسة أنها تعد وصفاً إحصائياً أكثر منه تحليلاً، ثم أنها لم تركز على موضوع الإعلام ودوره في التوعية والوقاية من حوادث المرور، بل أنها من خلال الأهداف التي ساقته الباحثة والمنهج والعينة المعتمدة نستشف أنها اهتمت فقط بوصف الحالة المرورية بالمناطق الريفية وحجم حوادث المرور بها وأسبابها، ولم تتناول دور وسائل الإعلام في التوعية المرورية بل تناولت دور الدرك والمركز الوطني والوزارات في التوعية والوقاية من خلال عمليتي؛ التشريع والاستعانة بمختلف وسائل الإعلام والاتصال إلى جانب تناولها لبعض نظريات التأثير في وسائل الإعلام .

وتجاوزاً لهذه النقائص حاولنا من خلال أهداف دراستنا التركيز أكثر على معرفة الدور الفعلي الذي يمكن أن تقوم به وسائل الإعلام عامة والإذاعة أساساً في التوعية، وهذا من خلال تقييمنا لعينة من برامج التوعية المرورية وكذا من خلال قياس رأي المبحوثين في هذه البرامج .

دراسة رقم (02) :تقييم برامج التوعية المرورية .⁽¹⁾

وهي عبارة عن دراسة ميدانية تحليلية قامت بها مجموعة بحث برئاسة الباحث خالد السيف بالمملكة العربية السعودية سنة 1990، وقد انطلقت مجموعة البحث من كون إحصائيات حوادث المرور بالمملكة العربية السعودية تشير إلى أن(77.84%) من أسباب الحوادث تعود إلى العنصر

(1) - خالد السف وآخرون : تقييم برامج التوعية المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية، الرياض، السعودية، ط3، .

البشري، وهذا ما يستدعي إعداد برامج عامة للتوعية المرورية تهدف إلى تغيير تلك العادات السيئة الخاطئة ونشر الوعي المروري السليم .

وبذلك كان هدف مجموعة البحث إجراء دراسة مسحية تحليلية ميدانية على وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقروءة لمعرفة ما يقدم خلالها من رسائل وبرامج للتوعية المرورية، وكذا رأي الجمهور والخبراء في هذه البرامج، ثم معرفة الكيفية التي توجه بها برامج التوعية المرورية، وقد أجرت مجموعة البحث الدراسة من خلال المباحث التالية والتي تمثل أهدافا للدراسة : - تحديد أهداف برامج التوعية المرورية.

- الكشف عن كيفية توجيه برامج التوعية المرورية.

- حصر وجمع نماذج التوعية التي تم تنفيذها فعلا.

- قياس فعالية رسائل التوعية المرورية وتأثيرها على الجمهور .

- تحليل رسائل التوعية المرورية.

ولتحقيق أهداف هذه الدراسة اعتمدت مجموعة البحث على المنهج الوصفي التحليلي وهذا من أجل وصف جزئيات الظاهرة موضع البحث وتفسير العلاقات فيما بينها، وقد استعانت مجموعة البحث بأداة الاستبيان وطريقة تحليل المحتوى في جمع المعلومات، وأعدت مجموعة البحث أربع استبيانات :

• استبيان رأي الإدارات والوزارات المعنية عن كيفية توجيه برامج التوعية المرورية .

• استبيان رأي الخبراء بشأن التوعية المرورية .

• استبيان رأي الجمهور في رسائل التوعية المرورية .

• استبيان رأي الجمهور بطريقة تجريبية (قبل وبعد التعرض) عن فعالية مادة التوعية المرورية.

كما اعتمدت مجموعة البحث في الجزء التحليلي على عينة من برامج التوعية المرورية التي تقدم بالصحافة والإذاعة والتلفزيون، أما بقية العينة فاقترنت على ما توفر في الإدارة العامة للمرور من تسجيلات لهذه البرامج، كما اقتضت استمارة تحليل المحتوى على فئة الأهداف مجزأة إلى 24 فئة فرعية، كما اعتمدت وحدة المادة السمعية البصرية على وحدة زمنية قدرها دقيقتان .

أما عن نتائج الدراسة، فإننا لم تتمكن من الحصول إلا عن نتائج الجزء التحليلي وذلك بسبب عدم توفر الدراسة بالجزائر، الأمر الذي كان عائقا لنا في الرجوع إلى الدراسة الأصلية، ومن نتائج التي تحصلنا عليها :

- كان التركيز على الاستجابات الحالية تدعيما أو تعديلا أكثر مما هو على تشكيل استجابة جديدة، مما يعني أن وسائل الإعلام تقوم على مسلمة مؤداها أن المواطن لديه كافة أنماط السلوك السليم ولا يحتاج لغرس سلوكيات مستجدة عليه.

- يهتم الإعلام الإذاعي والتلفزيوني بالسلوك الظاهر أكثر من اهتمامه بالنواحي الداخلية لهذا السلوك .

- يهتم الإعلام في الصحافة والإذاعة والتلفزيون بتغيير السلوك عند الرغبة في تغيير الاستجابة الحالية .

- يهتم الإعلام عند محاولة تدعيم وتقوية الاستجابات الحالية بالسلوك اللفظي، إذ يدفع الجمهور إلى ترديد كلمات تؤكد على قيمة السلوك وأهميته.

تقييم الدراسة :

إنه من خلال هذا الملخص للدراسة، يتضح أنها دراسة شاملة لمختلف الأوجه المتعلقة بقياس فعالية برامج التوعية المرورية مما يسمح بإعطاء نتائج معمقة وشبه دقيقة حول تقييم دور برامج التوعية المرورية في زيادة الوعي المروري لدى مستخدمي الطرق، وبذلك فالدراسة تمثل سندا منهجيا قويا لموضوع دراستنا سواء في جانبه النظري أو الميداني أو التحليلي، غير أن عدم تمكننا من الحصول على كامل الدراسة واكتفائنا ببعض الأجزاء المصورة فقط أنقص من أهمية هذه الدراسة بالنسبة لنا .

هذا، كما أن الدراسة على الرغم من توسعها في استخدام الأدوات المنهجية إلا أنها لم تتعمق في استخدام الأداة الواحدة، حيث اقتصرتم الاستمارة الاستبيان على عدد محدود من الأسئلة كما اقتصرتم استمارة التحليل على فئة واحدة وهي فئة الأهداف، ومع هذا فقد استفدنا من الدراسة من خلال اعتمادنا على جملة الدراسات السابقة التي اعتمدها مجموعة البحث .

كما كانت نماذج الاستمارات الاستبيان، وكذا استمارة تحليل المحتوى عوننا لنا في ضبط استمارات موضوع بحثنا المتعلق بتحليل عينة من برامج التوعية المرورية الإذاعية، وقياس رأي الجمهور من السائقين ورجال الأمن حول دور الإذاعة في التوعية المرورية .

الدراسة رقم (03) : دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري.(1)

وهي عبارة عن رسالة ماجستير في العلوم الاجتماعية، أعدها الباحث عبد الله حامد عبد الله الخلف بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية سنة 2005، وهي دراسة تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية .

وقد صاغ الباحث مشكلة بحثه في السؤال الآتي: ما دور أفلام التوعية المرورية في الرفع من مستوى الوعي المروري لدى الطلاب؟، وهذا من خلال محاولته التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية بين القياسين القبلي والبعدي، وكذا من خلال التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب الضابطة في القياسين القبلي والبعدي، ثم التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية متارنة بالمجموعة الضابطة في القياسين القبلي والبعدي، بحيث يدور القياس حول مدى المعرفة بأسباب حوادث المرور، المعروفة بقوانين المرور، الاتجاه نحو قانون المرور، السلوك العدواني وأخيرا سلوك القيادة .

وللتحقق من هذه الأهداف، اعتمد الباحث على المنهج الشبه التجريبي على 50 طالب مقسمين بطريقة عشوائية إلى مجموعتين متساويتين (تجريبية وضابطة) في القياسين القبلي والبعدي، وباستخدام الاستبانة المكونة من 68 عبارة.

و قد توصلت الدراسة إلي مايلي :

1- توجد فروق ذات دلالة إحصائية لدى المجموعة التجريبية في المعرفة بقوانين و أسباب الحوادث وسلوك القيادة بين القياسين القبلي و البعدي ولصالح القياس البعدي مما يؤكد على نجاح البرنامج .

(1) - عبد الله حامد عبد الله الخلف : دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري- دراسة تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية بمدينة الرياض - بحث مقدم استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاجتماعية ، قسم التأهيل والرعاية الاجتماعية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ، السعودية، 2005. نقلا عن الموقع : www.nauss.edu.sa/nauss/arabic/menu_elibrary/scletterresearch/master/year4/part4.ss22006. (19 جانفي 2006).

2- وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعتين التجريبية و الضابطة في كل من معرفة بالقوانين، أسباب الحوادث و سلوك السياقة، وذلك في القياس البعدي و لصالح المجموعة التجريبية، مما يؤكد على فعالية البرنامج في زيادة مستوى الوعي المروري لدى عينة الطلاب التجريبية.

تقييم الدراسة :

تشابه دراسة عبد الله مع دراستنا في البحث عن دور برامج التوعية المرورية التي تهدف إلى التقليل من ارتفاع الحوادث المرورية، و تختلف في كونها تبحث في تقييم فعالية برامج التوعية المرورية المتمثلة في الأفلام المرورية-من خلال رأي الطلاب الثانويين كعينة للدراسة-، بينما تبحث هذه الدراسة في تقييم دور برامج التوعية المرورية الإذاعية من خلال رأي السائقين و رجال الأمن .

كما تختلف دراسة عبد الله عن دراستنا من حيث نوع المنهج المعتمد، حيث اعتمد الباحث على المنهج الشبه التجريبي، بينما اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي المسحي التحليلي . ورغم هذه الاختلافات بين الدراستين إلا أن دراسة عبد الله حول دور أفلام التوعية المرورية تعد هامة كثيرا بالنسبة لموضوع بحثنا، إذ أسكننا الاستفادة من جانبها النظري وكذا الميداني في عملية تحليلنا للجداول .

الدراسة رقم (04) : تقييم فعالية حملات التوعية الأمنية المرورية في إمارة دبي.⁽¹⁾

وهي دراسة ميدانية قام بها جاسم خليل ميرزا، حيث انطلق الباحث من فكرة أن الإعلام الأمني يمكن أن يلعب دورا إيجابيا لدعم رسالة الشرطة في المجتمع من خلال التنسيق والتعاون مع مؤسسات الدولة المختلفة، ولما كانت مشكلة المرور من المشاكل الأمنية التي تسبب القلق لأجهزة الشرطة، فقد كان لشرطة إمارة دبي تجربة خاصة-حسب رأي الباحث- في مجال الإعلام الأمني فيما يتعلق بخفض معدلات حوادث المرور .

ونظرا لثراء تجربة إمارة دبي في مجال التوعية المرورية أراد الباحث نقلتم هذه التجربة من خلال مبحثين :

1- حملات التوعية المرورية في إمارة دبي .

2- قياس كفاءة حملات التوعية الأمنية المرورية بإمارة دبي .

(1) -جاسم خليل ميرزا: الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق ، مركز الكتاب للنشر ، القاهرة ، مصر، ط01. 2006.

وقد أجرى الباحث دراسته على عينة قوامها 650 مبحوث من قائدي المركبات من خلال عينة عشوائية، متبعا في دراسته المنهج الوصفي من أجل وصف الظاهرة وتفسيرها، كما استعان الباحث بأداة استمارة الاستبيان لجمع بيانات أساسية ومباشرة من العينة المختارة، وقد قسم الباحث محاور استمارته إلى :

- 1- السمات العامة لخصائص المبحوثين.
 - 2- الأسباب الرئيسية التي أدت إلى ارتفاع معدل حوادث المرور.
 - 3- وسائل الحد من ارتفاع معدلات حوادث المرور.
 - 4- تقييم كفاءة برامج التوعية المرورية .
- إنه من خلال تقييم الباحث لفعالية حملات التوعية المرورية في إمارة دبي توصل إلى التأكيد على نجاح وفعالية هذه الحملات وذلك وفقا للنسب الواردة في دراسته :

1- انخفضت نسبة حوادث المرور على الطرق السريعة بإمارة دبي من (96.5%) عام 1995 إلى (58.2%) عام 2000.

2- انخفاض نسبة حوادث المرور عند التقاطعات الرئيسية لمدينة دبي من (6.7%) في عام 1995 إلى (5.1%) عام 2000، وهي الفترة التي واكبت الاستمرار في حملات التوعية المرورية المكثفة التي قامت بها شرطة إمارة دبي .

3- ومن الاستبيان الذي أجراه الباحث جاءت النتائج دالة - كذلك - على نجاح حملات التوعية المرورية بحيث :

4- أجاب (70%) من عينة الدراسة بمعرفتهم الكاملة بحملات التوعية المرورية وأجاب (66.1%) من المبحوثين باستفادتهم، وزيادة الوعي المروري لديهم .

5- أما عن أفضل الوسائل لخفض معدلات حوادث المرور والحد من ارتفاعها فقد ارتفعت أهمية وسيلة " توعية الجمهور " بـ (67.8%) من إجابات المبحوثين، تليها وسيلة " تشديد العقوبة القانونية " بـ (55.4%)، ثم جاءت وسيلة " حجز مركبات المخالفين " بـ (41.2%)، ثم " الغرامات المالية " بـ (44.3%).

6- أما عن كفاءة برامج التوعية فقد كانت كالآتي : أن تلك البرامج تخاطب جميع شرائح المجتمع في الأغلب الأعم بنسبة (44.3%)، بينما انخفضت هذه النسبة إلى (39.1%) عند الإجابة عن سؤال هل حملات التوعية تخاطب جميع المستويات الثقافية.

تقييم الدراسة:

يتضح من خلال نتائج الدراسة مدى أهمية الدراسة، كما تظهر أهمية النتائج من خلال حجم العينة المعتمدة 650 مبحوث، وزيادة على أهمية الدراسة في حد ذاتها، فإن أهميتها تبدو أكثر بالنسبة لنا لكونها تناول موضوعا قريبا جدا من موضوع دراستنا وإن كان هناك فرق واضح من حيث المنهج، إذ اعتمدت الدراسة على تحليل إحصائيات حوادث المرور خلال فترة الحملة وملاحظة التغيرات في نسب حوادث المرور، وكذا الاستعانة باستبيان رأي السائقين، بينما عمدنا في دراستنا إلى تحليل عينة من برامج التوعية المرورية الإذاعية بالموازاة مع استبيان رأي كل من السائقين ورجال الأمن، إلا أنها تشترك معها في عدة نقاط كالأهداف و في بعض محاور الاستمارة، الأمر الذي ساعدنا كثيرا في ضبط وتحكيم الاستمارة ومقارنة النتائج التي ستوصل إليها بنتائج الدراسة مع العلم أن المجتمع الإماراتي غير المجتمع الجزائري.

الدراسة رقم (05) : الوعي المروري لدى الأطفال. (1)

وهي دراسة قام بها الباحث محمد مرسي من المعهد العالي للخدمة الاجتماعية بكفر الشيخ من جمهورية مصر، وذلك خلال سنة 2004، وتنتمي هذه الدراسة إلى الدراسات الوصفية الميدانية للتمكن من تقدير خصائص ظاهرة أو موقف.

وقد انطلق الباحث من أهمية قطاع الطفولة كنواة لمستقبل المجتمع والتعامل مع ما يتعرض له من مشكلات منها الحوادث المرورية، بحيث يتعرض الأطفال لحوادث السيارات سواء بسببهم أو بسبب أخطاء الآخرين فقد يترك الأطفال للعب أو السير أو قيادة دراجاتهم في الشوارع ... أو من خلال أخطاء الوالدين والسائقين مما يترك آثارا على الطفل وعلى أسرته .

وانطلاقا من هذه الإشكالية فالباحث حدد ثلاثة أهداف رئيسية لدرسته هي:

- التعرف على واقع الوعي المروري للأطفال .
- التعرف على مصادر حصول الأطفال على المعلومات المرورية .
- وضع برنامج مقترح لزيادة الوعي المروري للأطفال .

(1) - محمد مرسي : " الوعي المروري لدى الأطفال "، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف للعلوم الأمنية. الرياض، ع38، (أوت 2004).

وقد استخدم الباحث منهج المسح الاجتماعي بالعينة العشوائية البسيطة لمعالجة موضوع الدراسة، والكشف على الأوضاع القائمة المتصلة بالموضوع، مستعينا بأداة الاستبيان والمقابلات المقننة بغرض الحصول على المعلومات من أعداد كبيرة من المبحوثين.

وقد توصلت الدراسة إلى ما يلي :

1- بالنسبة لواقع الوعي المروري للأطفال فيما يتعلق بواجبات السائق قبل استخدام المركبة، فقد أثبتت الدراسة أنه لا بد من استخدام حزام الأمن عند ركوب السيارة خاصة للأطفال لتلافي وقوع حادث مروري مفاجئ .

2- وبالنسبة لواقع الوعي المروري للأطفال فيما يتعلق بواجبات السائق أثناء السير بالمركبة، فوجد أن الأطفال لديهم الوعي عند اختيار المسار المناسب خوفا من الحادث المروري المفاجئ، إلا أن الأطفال يحتاجون إلى المزيد من الوعي المروري خاصة عند تحرك السيارة إلى الخلف .

3- أما عن واقع الوعي المروري للأطفال فيما يتعلق بالتعامل مع المواقف الطارئة، وجد أن الأطفال لديهم الوعي عند استعمال منبه المركبة وبقواعد إيقاف المركبة وطرق التعامل في حالة تعطل إشارة المرور.

4- وعن مصادر حصول الأطفال على المعلومات المرورية، توصلت الدراسة إلى أن الوالدين داخل الأسرة هما المصدر الأساسي للمعلومات المرورية للأطفال تليها الوسائل الإعلامية المختلفة على رأسها التلفزيون، ويأتي زملاء ورجال الأمن في المرتبة الثالثة .

تقييم الدراسة :

إن هذه الدراسة وإن كانت لا تندرج ضمن الدراسات السابقة بالمعنى التام للكلمة، إلا أنها تقترب كثيرا من موضوع دراستنا، كون أن موضوع الوعي المروري يعد المتغير الجوهرى في موضوع دراستنا، فنحن إذ نتحدث عن دور الإعلام والإذاعة بصفة خاصة فإن ذلك يتم من خلال عملية التوعية المرورية، وبذلك سنستفيد من نتائج هذه الدراسة، كما سنستفيد منها كإحدى المراجع لدراستنا في جانبها النظري.

الدراسة رقم (06) حوادث المرور في الجزائر .⁽¹⁾

Les accidents de la circulation en Algérie

وهي دراسة ميدانية أجريت في فترة السبعينات بالجزائر من طرف الباحثين نور الدين دككار وعبد الجليل بوزعوشة، وقد دامت الدراسة حوالي عشرية كاملة (من 1970 إلى 1979)، وهي فترة معتبرة تعكس مدى أهمية النتائج المتوصل إليها.

وفي هذه الدراسة يتساءل الباحثان عن أهم العوامل المؤدية إلى ارتفاع حوادث المرور، ومن ثم اتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة للتقليل من حجم هذه الحوادث، لكن إذا كانت حوادث المرور خلال فترة السبعينات تشكل من الأهمية بحيث أصبحت محل دراسة واهتمام، فإننا نتساءل بموضوعية عن واقع الظاهرة اليوم بعد تضاعف حجم الحظيرة الوطنية للسيارات، زيادة إلى التحسن الكبير في وضعية الطرق السريعة، بالمقابل نتحدث عن قدم العمر الزمني للسيارات، وهي كلها مؤشرات تدل على ارتفاع حجم حوادث المرور اليوم.

وما يلاحظ على هذه الدراسة هو عدم وضوح الفرضيات التي انطلق منها الباحثان، والتي يمكن استنتاجها من خلال الأهداف التي حددها الباحثان وهي :

- تحسيس السكان والسلطات العمومية بخطورة الوضع .
- تحديد الأوضاع التي أدت إليها الظاهرة للفت الانتباه .
- السهر على تطبيق سياسة وقائية فعالة للتخفيف من عدد ضحايا الطرق .

وقد تضمنت هذه الدراسة عدة فصول، حيث خصص الفصل الأول للإطار المنهجي والمفهومي للدراسة، يليه فصل خاص بإحصائيات عامة حول حوادث المرور وطرق الوقاية منها، ليصلا في الأخير إلى عرض نتائج الدراسة .

كما اعتمد الباحثان على المنهج الوصفي التحليلي، حيث قام الباحثان بوصف وتحليل الإحصائيات- بالنسبة لتوزيع معدل الوفيات والإصابات خلال الفترة 1970/1979-، وتشكلت عينة الدراسة من جملة إحصائيات تم الحصول عليها من طرف المستشفيات، المديرية العامة للنقل الوطني، مصالح الدرك الوطني وكذا وزارة النقل والمعهد الوطني للصحة العمومية، وقد توصلت الدراسة إلى:

⁽¹⁾ - Dekkar Nourdine et Bezzauacha Abdeljalil : les accidents de la circulation en Algérie . CNED , Alger , 1983 .

- انتقل معدل الإصابات من 126.8 لكل مئة ألف ساكن سنة 1970 إلى 164.9 لكل مئة ألف ساكن في 1979، في حين نجد معدل الوفيات انتقل من 10 قتلى لكل مئة ألف ساكن إلى 17 قتيل لكل مئة ألف ساكن لسنتي 1970-1979.

- أما عن توزيع الضحايا حسب القطاع، فالمناطق الريفية سجلت 26 % قتيل و78% جريح.

- كما أن فئة الرجال هم أكثر عرضة لحوادث الطرق من النساء، وأن الأطفال أكثر عرضة لحوادث المرور بنسبة 41.6 % جريح و30.3% قتيل .

- أغلب حوادث المرور تتراوح بين سن 20 إلى 50 سنة .

- تعتبر أيام العطل والأعياد بمثابة أيام قاتلة، كما أن فصل الصيف (أوت، جويلية، سبتمبر) يعرف عدد مرتفع من حوادث المرور.

- ارتفاع نسبة وفيات حوادث المرور مقارنة بالوفيات العامة وذلك من 0.6 % إلى 1.2 %، كما تمثل ساعات الدخول والخروج من العمل والمدرسة ساعات خطيرة خاصة ما بين الساعتين 16-20.

- أن الإنسان هو المتسبب الأساسي في حوادث المرور بنسبة 82.1% .

تقييم الدراسة :

إن هذه الدراسة وإن طغى عليها جانب الإحصائيات، غير أنها أعطت لنا صورة عن حوادث المرور خلال فترة السبعينات، لكن يمكن القول أن هذه الدراسة تقترب إلى تحقيق صحفي منه إلى بحث علمي أكاديمي، كونها لا تعتمد على خطوات منهجية واضحة.

إن هناك اختلافا جوهريا بين هذه الدراسة التي هي حول حوادث المرور، وبين دراستنا التي هي حول دور الإذاعة الوطنية في التوعية المرورية، وبذلك فالاختلاف واضح سواء من حيث المجال الزمني أو المكاني أو المنهج أو العينة والموضوع، لكن هذا لا يعني استفادتها من نتائج هذه الدراسة والاستعانة بها في تحليل نتائج دراستنا .

ثانيا : الإطار المنهجي للبحث:

بما أن دراستنا تتناول دور الإذاعة الوطنية في التوعية المرورية، والتي نسعى من خلالها التوصل إلى إبراز هذا الدور والكشف عن حقيقته وإعطاء تفسيرات له بناء على ما جاء في إشكالية الدراسة. حيث تندرج الدراسة تحت طائفة الدراسات الوصفية . إذ تركز على الوصف الدقيق لموضوع محدد بصورة نوعية أو كمية من خلال فترة أو فترات زمنية معلومة للحصول على نتائج عملية تهدف إلى تقويم وضع معين لإغراض علمية. (1)

1- الجزء التحليلي للدراسة:

1- منهج الدراسة وأدواته :

لقد اعتمدنا خلال هذا الجزء على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال تحليل مضمون عينة من البرامج الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية، معتمدين على أداة تحليل المحتوى وهذا لأجل الوصف الكمي الموضوعي المنتظم، حيث يسعى أسلوب تحليل المحتوى إلى وصف المحتوى الظاهر والمضمون الصريح للمادة الإعلامية المراد تحليلها من حيث الشكل والمضمون تلبية للاحتياجات البحثية المصاغة في تساؤلات البحث أو فروضه، طبقا للتصنيفات الموضوعية التي يحددها الباحث. (2)

2- عينة الدراسة :

تتم هذه الدراسة بتحليل عينة من البرامج المتعلقة بالتوعية المرورية التي تبثها الإذاعة الوطنية بالقناة الأولى (3)، حيث تمثل جملة أعداد هذه البرامج المجتمع الأصلي للدراسة، كما يركز المجال الزمني لعينة الدراسة على دورية بث مدتها ثلاثة أشهر من فصل الشتاء وتمتد من شهر ديسمبر 2005 إلى فيفري 2006، وقد تم اختيارنا لهذه الفترة كون أن الحوادث المرورية يتوقع لها أن تزداد في فصل الشتاء نظرا لسوء الأحوال الجوية (ضباب، جليد، الانزلاق في الطريق،...) ويفترض بالإذاعة أن تركز أكثر على موضوع التوعية المرورية في هذه الفترة .

(1) - محمد عبيدات وآخرون : منهجية البحث العلمي - القواعد والمراحل و التطبيقات ، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط2 ، 1999، ص46.

(2) - سمير محمد حسين: بحوث الإعلام- دراسات في مناهج البحث العلمي - ، عالم الكتب، القاهرة، مصر، ط02، 1995، ص 234 .

(3) - انظر إلى الملحق رقم : (11).

لقد اعتمدنا في دراستنا التحليلية على البرامج القارة التي تبث في شكل أعداد منتظمة تبث. وبذلك فوحدة العينة المعتمدة هي العدد، كون أن "وحدة العينة هي مجموع مفردات العينة التي ستخضع للبحث والدراسة"⁽¹⁾، غير أن اختيارنا للبرامج القارة لا ينفى تناول الإذاعة الوطنية لموضوع التوعية المرورية في برامج إذاعية أخرى كالأخبار، والحصص المتعلقة بالمناسبات وبرامج الأطفال، وما اقتصرنا على الحصص القارة إلا للأسباب الآتية :

1 - صعوبة متابعة ورصد الموضوع في مختلف هذه البرامج الإذاعية وتسجيل مادتها نظراً لطبيعة المادة التحليلية السمعية.

2 - لأن هدفنا من خلال إجراء الدراسة التحليلية هو بغرض معرفة طرق التأثير والتوعية المتبعة في برامج التوعية المرورية وكيفية معالجة الموضوع، الأمر الذي يفترض أن يكون فيه إعداد مسبق وتنظيم واستمرارية في البرمجة لمعرفة مدى فعالية هذه البرامج .

ومن خلال عملية جردنا للبرامج القارة المتعلقة بالتوعية المرورية بالقناة الإذاعية الأولى حصلنا على برنامجين : برنامج صباحي يومي، وبرنامج مسائي نصف شهري، فكانت العينة كالتالي :

• بالنسبة للبرنامج الصباحي اليومي؛ فقد اخترنا عينة عشوائية دورية منتظمة بحيث نأخذ مفردات العينة بشكل دوري، اليوم الأول من الأسبوع الأول من الشهر الأول، ثم نأخذ المفردة الثانية من اليوم الثاني من الأسبوع الثاني من الشهر الأول...، وهكذا إلى نهاية دورة البث المختارة، فنحصل على اثني عشرة مفردة، كما هو موضح في الجدول رقم (09).

• أما بالنسبة للبرنامج المسائي النصف الشهري، فقد اعتمدنا على عينة الحصر الشامل لجميع الأعداد خلال دورية بث كاملة من ديسمبر 2005 إلى فيفري 2006 إلا أنه حصل توقف للبرامج عن البث لمدة شهر - نظراً لتركيز الإذاعة الوطنية بالقناة الأولى على بث مقابلات كأس إفريقيا لكرة القدم- مما اضطرنا لتعويض هذه الفترة بإضافة شهر مارس إلى دورية البث المختارة، وبذلك تم الحصول على سبعة مفردات كما هو موضح في الجدول رقم (10).

(1) - محمد عبد الحميد : تحليل المحتوى في بحوث الإعلام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، دط، 1979، ص92.

3- تحديد فئات تحليل المحتوى :

يتطلب أسلوب تحليل المحتوى في الدراسات الإعلامية تحديد الفئات التي سيتم في إطارها تحليل مضمون عينة الدراسة، وتختلف فئات التحليل من دراسة لأخرى بحسب :

- الإطار النظري لإشكالية البحث

- حدود ما يثيره البحث من تساؤلات

- إطار النتائج المستهدفة من البحث

وعلى هذا الأساس، تم الاعتماد على تسعة فئات موزعة على ثلاثة محاور هي :

1) فئة المظاهر الكمية والنوعية للعينة : وتم من خلالها التعريف بمجموعة مفردات عينة الدراسة كوقت البث، مدة البث، دورية البث، تاريخ البث، شكل المادة الإعلامية ونمط بث المادة الإعلامية .

2) فئات ماذا قيل :

فئة الموضوع : وهي الفئة الأكثر استخداماً في دراسات تحليل المضمون، حيث تشير ليلي عبد الحميد إلى أن هذه الفئة استخدمت بـ (75%) من إجمالي البحوث التي قامت بدراساتها⁽¹⁾، وتقوم هذه الفئة على تصنيف المضمون وفقاً لموضوعاته فتجيب عن التساؤل الرئيسي الخاص بالموضوع، وبمجموعة الموضوعات الفرعية التي تدور حولها المادة الإعلامية⁽²⁾، وتهدف هذه الفئة إلى الكشف عن مراكز الاهتمام في المحتوى والإجابة عن السؤال علام يدور موضوع المحتوى⁽³⁾.

ولقد جاءت فئة الموضوع بهذه الدراسة مجزأة إلى ثمانية مواضيع فرعية - كما هو موضح بالاستمارة⁽⁴⁾ - تلم بمجموع المواضيع المتناولة بعينة الدراسة .

فئة الجمهور المستهدف : وتهدف هذه الفئة إلى الإجابة على السؤال، بمن يهتم القارئ بالاتصال من خلال الرسائل المرورية التي يعرضها، ولقد قسمت هذه الفئة إلى فئتين فرعيتين هما :

1 - مستخدمو الطرق 2 - المسؤولون .

(1) - ريتشارد بن وآخرون: تحليل مضمون الإعلام - المنهج والتطبيقات العربية-، ترجمة: محمد ناجي الجوهر، أربد قدسية للنشر، دم، ط 1، 1992، ص 115.

(2) - محمد عبد الحميد: تحليل المحتوى في بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص 112-113.

(3) - سمير محمد حسين: بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص 234.

(4) - أنظر الملحق رقم (01).

فئة الوظيفة الاعلامية : وتم تفريغها إلى مايلي :

- 1 - وظيفة الإعلام : ويتعلق ذلك بالإعلان عن بدء تطبيق مرسوم جديد، أو الإخبار عن بعض المشاريع كتهيئة طريق، أو عن وقوع حادث مرور، وما إلى ذلك مما يتعلق بوظيفة الإعلام .
- 2- وظيفة التوعية : وذلك من خلال التعريف بشروط السلامة وطرق الوقاية، ونتائج التهور وعدم أخذ الحيطه والحذر.
- 3- وظيفة التثقيف : ومثال ذلك التعرف على بعض أنواع الممهلات، أو بعض الأمور التقنية بالركبة، أو التعرف على بعض الإجراءات القانونية المتعلقة بموضوع معين.
- 4- الشرح : ويتجسد ذلك أكثر من خلال شرح قانون المرور
- 5- التوجيه : من خلال عملية الإرشاد والعمل على إقناع المستمع بفكرة ما.
- 6- صياغة الواقع : من خلال وصف الحالة .

فئة الأهداف : أي إلى ما تهدف برامج التوعية المرورية ،هل :

- لتشكيل استجابات سلوكية جديدة
 - أو تغيير الاستجابات السلوكية الحالية
 - أم تدعيم وتقوية الاستجابات السلوكية الحالية.
- فئة الفاعل : وتشير هذه الفئة إلى الأفراد والجماعات أو غيرها ممن يركون الأحداث ويبادرون بالعمل⁽¹⁾، وهم بهذه الدراسة ضيوف البرامج، بالإضافة إلى مقدميها.
- إن الهدف من هذه الفئة هو تحديد موقف الأشخاص الفاعلين والكشف عن الجماعات المؤثرة التي يتم التركيز عليها.⁽²⁾

فئة أسلوب الإقناع : وتتعامل هذه الفئة مع الطرق والوسائل التي اتبعت لتحقيق الأهداف وتدرج تحتها كافة الأساليب التي اتبعت لعرض الفكرة، وهذا لمعرفة إن كانت هذه الأساليب تحليلية أم هي تبادل للأفكار أم هي إملاء لآراء واتجاهات⁽³⁾، وسيتم تناول هذه الفئة من خلال:

(1) - رشدي طعيمة : تحليل المحتوى في العلوم الإنسانية ،دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، دط، 1987، ص78.

(2) - ريتشارد بن : المرجع السابق، ص138.

(3) - المرجع نفسه : ص126.

1/ نمط الجاذبية المستعملة للإقناع من خلال برامج التوعية المرورية -عينة الدراسة-، وفيها تميز بين نوعين من الجاذبية: الايجابية و السلبية.(1)

2/ طبيعة الحجج المستعملة (أخلاقية دينية، علمية، اجتماعية، نفسية، قانونية وعملية).

3) فئات كيف قيل : وتم الاعتماد فيها على :

فئة اللغة المستعملة (هل هي عربية أو فرنسية أو دارجة أم قبائلية)

فئة الفواصل الموسيقية .

4-تحديد وحدات التحليل :

وهي وحدات المحتوى التي يمكن إخضاعها للعد والقياس بسهولة، ويعطي وجودها أو غيابها وتكرارها دلالات تفيد الباحث في تفسير النتائج الكمية (2)، وهناك نوعين من الوحدات .

أ-وحدات التسجيل : وهي أصغر جزء في المحتوى يختاره الباحث ويخضعه للعد والقياس مثل: الكلمة أو الجملة أو الفقرة.(3)

وقد تم الاعتماد خلال هذه الدراسة على وحدة التحليل الفكرة، لأنها الوحدة التي تحكم تناول القائم بالاتصال للوحدات الأخرى(الكلمة - الجملة - الفقرة)، إذ يتم اختيارها وبنائها بدقة لتخدم المعنى الذي يهدف القائم بالاتصال توصيله إلى المتلقي(4)، خاصة وأن مادة التحليل بهذه الدراسة هي مادة سمعية لا يمكن فيها ضبط وحدة الكلمة أو الجملة.

ب- وحدات السياق : وهي وحدات لغوية داخل المحتوى (جملة - عبارة- فقرة - موضوع) تفيد في التحديد الدقيق لمعاني وحدات التسجيل التي يتم عليها العد والقياس، فهي الوحدات الأكبر لوحدات التسجيل وتحيط بها لتأكيد معناها فيتم العد والقياس على أساس سليم(5)، وبذلك فقد تم اختيار وحدة الموضوع ووحدة المفردة كوحدي السياق، حيث تم الاعتماد على

(2) - سهام العاقل:الاتصال الاجتماعي في الجزائر دراسة حول فعالية الإعلام في وقاية الشباب من المخدرات -دراسة تحليلية ميدانية - ، مذكرة ماجستير غير منشورة، قسم علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر ، 1998 ، ص302.

(2)- محمد عبد الحميد : تحليل المحتوى في بحوث الإعلام ، المرجع السابق ، ص136.

(3)- رشدي طعيمة : المرجع السابق ، ص102.

(4)- محمد عبد الحميد : تحليل المحتوى في بحوث الإعلام. المرجع السابق ، ص140.

(5)- المرجع نفسه ، ص137.

الأولى بالنسبة للبرنامج المسائي، والثانية بالنسبة للبرنامج الصباحي، إذ أنه برنامج قصير لا يتعدى العدد الواحد منه (المفردة) خمسة دقائق يتم فيها تناول موضوع واحد.

5- وحدات العد والقياس : وهي التي يتم من خلالها صياغة فئات المحتوى ووحدات التحليل بطريقة كمية، ويتم ذلك بأربع طرق: (1)

1) اكتشاف ما إذا كانت الفئات أو الوحدات موجودة أو غير موجودة.

2) التكرار الذي تظهر به الفئات أو الوحدات.

3) كمية أو مساحة الفئات والوحدات المختارة.

4) قياس درجة الشدة التي تظهر بها الفئات والوحدات في المحتوى

وقد تم الاعتماد على الطريقتين الثانية من خلال عد التكرارات، والثالثة من خلال حساب الزمن والذي تم تحديده وحدته بالثانية .

2- الجزء الميداني للدراسة :

يهتم هذا الجزء من الدراسة بمعرفة الجانب التأثيري والإقناعي لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية، من خلال استطلاع رأي عينة من السائقين ورجال الأمن حول هذه البرامج، والتي شتملها دراستنا التحليلية.

1 - منهج الدراسة :

يعتبر منهج المسح بالعينة من أنسب المناهج العلمية ملائمة للدراسة الوصفية، وتلك التي تستهدف وصف بناء وتركيب جمهور وسائل الإعلام وأنماط سلوكه (2)، ولذلك اعتمدنا في الجزء الميداني من الدراسة على المنهج المسحي الذي يعتبر من أهم المناهج التي تستخدم في مجال الدراسات الإعلامية والسلوكية والاجتماعية، وبذلك تم الاعتماد عليه لدراسة سلوك ورأي عينة من السائقين ورجال الأمن اتجاه برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية، ومعرفة رأيهم في هذه البرامج، ومدى استفادتهم منها.

(1) - محمد عبد الحميد: تحليل المحتوى في بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص ص 181 - 183.

(2) - محمد عبد الحميد : دراسات الجمهور في بحوث الإعلام، عالم الكتب، القاهرة، مصر، ط 1 ، 1993، ص 122

ولا يقتصر منهج المسح على استخدام أسلوب واحد في عملية جمع البيانات وإنما يلجأ إلى استخدام مختلف الأساليب كالاستبيانات والملاحظة والمقابلة وغيرها من طرق جمع البيانات⁽¹⁾. وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على الأدوات الآتية :

2 - أدوات جمع البيانات :

إن نجاح أي بحث علمي يرتبط بمدى فعالية الأدوات التي استخدمت في جمع البيانات والتي تعرف على أنها الوسيلة التي يستعين بها الباحث لجمع البيانات اللازمة والمتعلقة بموضوع البحث⁽²⁾. كما أن تطبيق هذه الأدوات بطريقة علمية موضوعية يؤدي إلى التوصل إلى نتائج علمية تميز بجميع جوانب الظاهرة المدروسة، وقد اعتمدنا في دراستنا على أداة الاستمارة الاستبائية والملاحظة والمقابلة.

1/ الاستمارة : تعد الاستمارة أداة أساسية من أدوات جمع البيانات التي يتطلبها البحث الميداني في العلوم الاجتماعية والإعلامية وهي تستخدم في البحوث الكشفية لجمع أكبر قدر من المعلومات عن الظاهرة موضوع الدراسة و تستخدم بكفاءة أكثر في البحوث الوصفية لتقرير ما توجد عليه الظاهرة في الواقع⁽³⁾.

فهي عبارة عن مجموعة من الأسئلة المكتوبة التي تعد بقصد الحصول على معلومات أو معتقدات أو تصورات أو آراء الأفراد ومن أهم ما تتميز به الاستمارة هو توفير الكثير من الوقت والجهد على الباحث⁽⁴⁾.

ويرى علماء المنهجية أن الإجابة الواضحة القابلة للتحليل أو التعامل العلمي فيما بعد، إنما ترتبط بالدرجة الأولى بمدى ضبط الأسئلة المتضمنة في الاستمارة سواء من حيث الشكل أو المحتوى⁽⁵⁾.

(1) - سمير محمد حسين : بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص147.

(2) - احمد بدر : منهاج البحث في علم المعلومات والمكتبات، دار المريخ، الرياض، السعودية، دط، 1999، ص48

(3) - عبد الله محمد عبد الرحمان، محمد علي بدوي : مناهج وطرق البحث الاجتماعي، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، مصر، دط، 2002، ص371.

(4) - سمير محمد حسين : بحوث الإعلام ، المرجع السابق ، ص208 .

(5) - صلاح مصطفى الفوال : مناهج البحث في العلوم الاجتماعية، مكتب غريب، القاهرة، مصر، دط، 1983. ص306

وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على استمارتين استبيانيتين ، استمارة خاصة بالسائقين، وأخرى خاصة برجال الأمن، وحاولنا فيهما قدر الإمكان أن تكون الأسئلة ملمة وواضحة، بعيدة عن أي تعقيد متبعين في ذلك الخطوات المنهجية الآتية :

1- التفكير أولا في أسئلة الاستمارتين ومضمونهما، انطلاقا من تحديد مشكلة البحث وتساؤلاته، وتقسيمها إلى موضوعات فرعية (محاور مبدئية) .

2- صياغة أسئلة الاستمارتين وإعدادها في صورتها المبدئية .

3- عرضها على الأستاذ المشرف، حيث تم مناقشة ترتيب الأسئلة ومدى ملائمة صياغة الأسئلة للأسلوب الذي يفهمه المبحوثون.

4- ثم عرض الاستمارتين على أساتذة محكمين⁽¹⁾ لتقييمها على أساس خبرتهم، ثم قمنا بتعديل الاستمارتين وفقا لملاحظات المحكمين، وإعادة عرض الاستمارتين على الأستاذ المشرف .

5- بناء على موافقة الأستاذ المشرف، قمنا بتوزيع الاستمارات الخاصة بالسائقين على 10 مبحوثين (استمارة تجريبية)، ومن خلال إجابة المبحوثين قمنا بإجراء تعديل آخر على الاستمارة، وذلك بالحذف والإضافة، وإعادة صياغة بعض الأسئلة بطريقة أخرى أوضح، في حين لم نتمكن من تجريب الاستمارة الخاصة برجال الأمن نظرا لبعض الصعوبات التي سنذكرها لاحقا.

6- صياغة الاستمارة في شكلها النهائي، طبعها، ثم توزيعها، وقد تم توزيع استمارة السائقين بطريقة الاستبار الذي يتم جمع بياناته عن طريق المقابلة الشخصية بين الباحثين والمبحوثين، وهذا رغبة منا في التعرف على الدوافع والاتجاهات ووجهات النظر المختلفة لدى المبحوثين⁽²⁾، وكذا لتمكين المبحوثين ذوي المستوى التعليمي الابتدائي (أمي - ابتدائي) من فهم الأسئلة وتدوين الإجابة.

لقد اعتمدنا على استمارتي بحث؛ واحدة خاصة بالسائقين واحتوت على 40 سؤالا، والثانية احتوت على 34 سؤالا وهي خاصة برجال الأمن، كما جاءت الاستمارتان في أربعة محاور كما يأتي:

• المحور الأول: يهدف إلى جمع معلومات عن صفات العينة وطبيعتها .

(1) - الأساتذة هم : د/ أبو بكر عواطي : أستاذ محاضر، تخصص علم الاجتماع .
د/ نصير بو علي : أستاذ محاضر، تخصص علوم الإعلام والاتصال .
د/ الصالح بن النوار : أستاذ محاضر، تخصص علم الاجتماع.
د/ محمد عظيمي : أستاذ محاضر، تخصص علوم الإعلام و الاتصال.

(2) - سمير محمد حسين : بحوث الإعلام ، المرجع السابق ، ص 208 .

• المحور الثاني : يهدف لمعرفة مدى إقبال ومتابعة واهتمام واستفادة المبحوثين من برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

• المحور الثالث : ويهدف لمعرفة مدى فعالية برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

• المحور الرابع : يهدف لمعرفة أهم مقومات نجاح برامج توعية مرورية إذاعية، وأفضل الطرق للوقاية و التقليل من حوادث المرور.

2 - الملاحظة : يقصد بالملاحظة في مجال البحث العلمي المشاهدة الدقيقة لظاهرة من الظواهر، أو لمجموعة منها، بالاستعانة بالأدوات و الأجهزة والأساليب التي تتفق مع طبيعة هذه الظواهر، فهي ملاحظة منهجية يقوم بها الباحث بدقة مستهدفا الكشف عن تفاصيل الظاهرة والعلاقات الخفية أو الظاهرة التي يحتمل أن توجد بين عناصرها، أو بينها وبين الظواهر الأخرى. (1)

وقد استخدمت الملاحظة البسيطة في هذه الدراسة خلال عملية توزيع الاستمارة على المبحوثين من السائقين واستجوابهم، إذ وظفنا الملاحظة لمعرفة مدى صدق المبحوثين في أجوبتهم، ومدى تفاعلهم مع موضوع البحث، كما حاولنا توظيف الملاحظة خلال رحلاتنا بوسائل النقل الجماعي، إذ كنا نركز على سلوك السائقين والركاب و نستمع للنقاشات التي تدور بينهم لمعرفة نظرتهم الحقيقية لموضوع المرور ومستوى الوعي المروري لديهم .

3- المقابلة الشخصية : إن المقابلة كأداة للبحث هي الالتقاء بعدد من الناس، أو بشخص واحد، و سؤا لهم شفويا عن بعض الأمور التي تمه الباحث بهدف جمع إجابات تتضمن معلومات وبيانات يفيد تحليلها في تفسير المشكلة أو اختبار الفرض. (2)

و المقابلة أنواع، يتحدد اختيار النوع المناسب حسب المعلومات المراد جمعها، وعلى هذا الأساس تم اختيارنا للمقابلة نصف الموجهة، حيث قمنا بتحرير مجموعة من الأسئلة كانت بمثابة محاور عامة تم التوسع فيها بحسب سياق الحديث .

وقد وظفت المقابلة في هذه الدراسة كتنمة للدراسة الاستطلاعية، ولهضم موضوع الدراسة أكثر، وكذا الحصول على المزيد من المعلومات التي أمكننا الاستفادة منها في التحرير النظري للدراسة، و كذا في تحليل نتائج الدراسة الميدانية .

وقد أجريت المقابلة مع عدة شخصيات و هي:

(1) - سمير محمد حسين : بحوث الإعلام . المرجع السابق ، ص ص 182- 183.

(2) - علي عبد المعطي محمد . محمد السرياقوسي : أساليب البحث العلمي. مكتبة الفلاح، الكويت، ط1، 1988. ص403

1- مراد عجيمي : المكلف بالإعلام بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، حيث أجريت المقابلة بالمركز بتاريخ 14 مارس 2004، حيث كان لنا اهتمام مسبق بموضوع التوعية المرورية وذلك خلال فترة التخرج من مرحلة التدرج، وقد دامت المقابلة قرابة الساعة من الزمن (10-11).

2- عيسى حمدي : المسؤول عن البرامج الثقافية بالإذاعة الوطنية- القناة الأولى-، و المشرف على برامج التوعية المرورية، مقابلة أجريت بمقر الإذاعة بتاريخ 16 أبريل 2006، و من الساعة العاشرة و نصف إلى غاية الحادية عشر و النصف.

3- محمد العزوني : خبير في مجال المرور ورئيس جمعية طريق السلامة، وقد تمت المقابلة بمركز التكوين عن بعد بشارع حسيبة بن بوعلي بالجزائر العاصمة، يوم الثلاثاء بتاريخ 17 أبريل 2006، على الساعة الثالثة مساء، وقد دامت المقابلة حوالي ساعة من الزمن .

4- نسيم: محافظة شرطة بمركز الأمن الوطني لدائرة عين أرنات بولاية سطيف، أجريت المقابلة بتاريخ 03 نوفمبر 2006 بالمركز، و دامت المقابلة حوالي نصف ساعة .

3- عينة الدراسة :

عادة ما يتم اللجوء إلى استخدام العينات في مجال البحوث العلمية، وتعرف العينة على أنها الجزء الذي يمثل الكل يختار بطريقة علمية، أي أنها مجموعة من الأفراد أو المشاهدات أو الظواهر التي يفترض أن تمثل مجتمع الدراسة الأصلي⁽¹⁾، فبدلاً من إجراء الدراسة على كامل مفردات المجتمع يتم اختيار جزء من تلك المفردات بطريقة معينة .

و قد اعتمدنا في ذلك على عينة حصرية قصدية، وهي عينة غير احتمالية، كون دراستنا تدرج ضمن الدراسات الوصفية الكشفية وفتقر فيها لمعلومات حول مجتمع الدراسة، كما أن المفردات التي نرغب في الحصول على معلومات عنها تعد كبيرة جداً ومنتشرة، ويصعب بالتالي الاتصال بهم باستخدام طرق المعاينة الأخرى، وعلى هذا الأساس قمنا باختيار 150 مفردة من مجتمع البحث، 70 مفردة من رجال الأمن موزعين بالتساوي بين الشرطة و الدرك الوطني، و 80 مفردة من السائقين موزعين بالتساوي على كل من : سائقي السيارات السياحية - سائقي سيارات الأجرة - سائقي الحافلات - سائقي الشاحنات .

(1) - عاطف عدلي العبد ، زكي احمد عزمي : الأسلوب الإحصائي واستخداماته في بحوث الرأي العام والإعلام، دار الفكر العربي .
القاهرة ، مصر 1999 ، ص 142 .

وإذا كان تقسيمنا للمفردات بطريقة حصصية، فإن توزيعنا للاستمارة تم بطريقة قصديّة من الذين نجد أنهم من الممكن أن يفيدونا في دراستنا، وهم عينة المستمعين لبرامج التوعية المرورية، "فالعينة القصدية هي العينة التي يفترق فيها الباحث لمعلومات حول المجتمع المدروس، بحيث يختار الباحث حالات يعتقد أنها ستفيده وتمثل مجتمع البحث، إذ يقرر الباحث بصفة مسبقة عدد مفردات العينة كما يراها ملائمة للدراسة" (1).

4- مجال الدراسة:

يعتبر مجال الدراسة خطوة أساسية في البناء المنهجي لأي بحث علمي.

أ/ المجال البشري (مجتمع البحث) : لكي تكون الدراسة علمية ولتصل إلى نتائج واقعية وموضوعية لا بد من تحديد المجتمع الأصلي للدراسة تحديداً دقيقاً واضحاً، حيث أنه يسمح بتحديد نوع العينة المختارة لجمع المعطيات من أفرادها عن طريق استخدام الأدوات البحثية المناسبة وفيما يخص المجال البشري لدراستنا المتعلقة بدور الإذاعة الوطنية في التوعية المرورية فإنه نظراً لتشعب هذا المجال وتعدد فئاته من رجال الإعلام، رجال الشرطة، ودرك وطني، ومستخدمي الطرق من سائقين ومشاة وركاب، فإن هؤلاء هم على صلة وثيقة بموضوع الدراسة، ولذلك اقتصر اختيارنا على فئة السائقين ورجال الأمن فقط كمجال للدراسة، وهذا اعتقاداً منا أنهم يمثلون مجتمع الدراسة؛ فالسائق هو القائد المتحكم في المركبة، ورجل الأمن هو الذي ينظم ويسهر على السير الحسن والأمن للمرور من خلال الرقابة والحرص على جعل مستخدمي الطرق يلتزمون بقانون المرور.

ب/ المجال الجغرافي : نظراً لطبيعة مجتمع البحث والعينة المختارة في هذه الدراسة، فإنه كان واجباً علينا أن نقصد الأماكن التي يتوقع أن تتجمع فيها وحدات المجتمع البشري المقصود من خلال الدراسة (السائقون ورجال الأمن)، وبذلك فالمجال الجغرافي توزع كما يأتي :

- مراكز الأمن الوطني بكل من ولايتي قسنطينة و سطيف.
- مراكز الدرك الوطني بكل من ولايتي قسنطينة و سطيف
- محطة المسافرين الغربية و المنطقة الصناعية " بوصوف " بولاية قسنطينة، وبعض المؤسسات مثل مؤسسة صيدال وموقف للسيارات

(1)-Javeau. clude : l'enquête par questionnaire manuel à l'usage du praticien , éd. l'université de Bruxelles , Belgique, 2eme édition , 1978,p26 .

ونشير هنا، أننا واجهنا صعوبات كثيرة في توزيع الاستمارة نظرا لطبيعة هذه المنطقة الجغرافية، إما بسبب عزلتها وخطورتها، أو نظرا للطبيعة الأمنية بها وإجراءات قبول توزيع الاستمارات بها من مراكز الأمن لولاية قسنطينة حيث بدأنا محاولة التوزيع بها في أوائل شهر جوان وقمنا بوضع دليلين لكننا لم نحصل على الموافقة إلا في أواخر شهر أوت .

ج/المجال الزمني للدراسة : وهي الفترة التي استغرقها الباحث في إعداد الاستمارتين وتوزيعهما، ولكون الاستمارة ترتبط أساسا بتساؤلات وأهداف الدراسة ومشكلاتها فإن المجال الزمني للدراسة هو كل فترة البحث إلى غاية إعداد الاستمارتين، توزيعهما، جمعهما وتفريغهما ومن هنا فدراستنا بدأت في شهر (أوت /سبتمبر 2005) فترة الإعداد لمشروع البحث وبعد الموافقة عليه بدأنا في عملية جمع المعلومات وإعداد الاستمارتين بدءا من ديسمبر 2005، وكان طبع الاستمارتين وتوزيعهما في بداية شهر ماي واستمرت عملية التوزيع إلى غاية شهر جويلية نظرا للصعوبات السالفة الذكر بالإضافة إلى عدم تجاوب الباحثين وتخوفهم من إجراء الاستقصاء، أو احتجاجهم بالوقت مثل سائقي الأجرة، أما الاستمارة الخاصة برجال الأمن فقد تم الانتهاء من توزيعها في أكتوبر 2006، لتأتي مرحلة التفريغ وإنجاز الجداول والتحليل البياني ثم صياغة النتائج النهائية.

ونشير كذلك أن تفريغنا للعيينة التحليلية كان في أواخر أكتوبر، أما عن الجزء النظري فإننا عملنا فيه بالتوازي مع الجانب الميداني، حيث بدأنا في عملية التحرير وتنسيق الأفكار من شهر ماي إلى غاية بداية شهر أكتوبر، الأمر الذي ساعدنا على تحقيق الوحدة العضوية لموضوع مذكرتنا بين جانبيها الميداني والنظري.

التفريغ والجدولة والتحليل الإحصائي :

بعد الإنهاء من عملية جمع البيانات عن طريق الاستمارة، انصب جهدنا على تفريغها وكذا تحليل النتائج والإحصائيات المتوصل إليها، وهي عملية تم فيها نقل المعلومات الكيفية إلى أخرى كمية مقابلة لها ومعيرة عنها بالعدد والنسب المئوية معتمدين في ذلك على الطريقة اليدوية .

إن عملية التفريغ والجدولة تهدف إلى تلخيص الملاحظات الكلية بطريقة تسمح بالتوصل إلى إجابات عن التساؤلات التي انطلق منها البحث، ولقد تضمنت الدراسة الميدانية جداولاً مركبة والقليل من الجداول البسيطة، وذلك نظرا لطبيعة عينة الدراسة (عينة حصصية)، وكان لا بد من استخدام بعض العمليات الإحصائية للكشف عن العلاقات والارتباطات بين المتغيرات في الجداول المركبة، ومن العمليات الإحصائية المعتمدة:

أ/ اختبار كاسي : ويتبع في قياس كاسي الخطوات الآتية : (1)

1- حساب التكرار المتوقع (النظري) لكل خلية في الجدول المزدوج (جدول العلاقة بين متغيرين)، وذلك بضرب مجموع الصف في مجموع العمود الخاص بالخلية وقسمة النتائج على المجموع الكلي. ك (التكرار المتوقع) = $\frac{\text{مجموع الصف} \cdot \text{مجموع العمود}}{n}$

n

2- حساب الفروق بين التكرار المتوقع في الخطوة السابقة ك وبين التكرار المشاهد في الجدول الحقيقي لذات الخلية (ك- ك).

3- قسمة مربعات الفروق على التكرارات المتوقعة لكل خلية أي = $\frac{(ك- ك)^2}{ك}$

4- مجموع العملية السابقة هو كاسي المحسوبة .

5- حساب درجة الحرية للجدول عن طريق المعادلة التالية :

درجة الحرية = (عدد الأعمدة - 1) . (عدد الصفوف - 1)

6- الكشف عن القيمة كاسي الجدولية في الجدول الخاص بها والمقابل لدرجة الحرية (ن - 1) . (ن - 2) عند مستوى الدلالة (0.95) .

7- المقارنة بين القيمتين كاسي المحسوبة وكاسي الجدولية ، فإذا زادت كاسي المحسوبة عن القيمة الجدولية فهناك ارتباط معنوي، وإذا نقصت لم يكن هناك ارتباط ودل ذلك على استقلال الظاهرتين.

ب/ اختبار ت (معنوية الفروق ودلالة النسب): (2)

ب 1 - ب 2

$$t = \frac{\text{ب 1} - \text{ب 2}}{\sqrt{\frac{(1/n) + (1/2n)}{l-1}}}$$

(1) - فضيل دليو: تقنيات تحليل البيانات، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، د.ط، 2004، صص 115-116.

(2) - غريب محمد سيد احمد : الإحصاء والقياس في البحث الاجتماعي - المعالجة الإحصائية-، ج 01 . دار المعرفة الجامعية . الأزاريطة، مصر، دط، 1995، صص 282.

حيث ، ب1 = ترمز إلى النسبة في العينة الأولى

ب2 = ترمز إلى النسبة في العينة الثانية لنفس المتغير

ن1 = حجم العينة الأولى

ن2 = حجم العينة الثانية

$$(ن1 \cdot ب1) + (ن2 \cdot ب2)$$

ل = حجم الخطأ المعياري ومعادلته =

$$\frac{ن1 + ن2}{2}$$

2- نحسب درجة الحرية = (ن1-1) + (ن2-1)

حيث ن1 = المجموع الكلي للعينة الأولى.

ن2 = المجموع الكلي للعينة الثانية.

3- نقارن قيمة ت المحسوبة بالقيمة الجدولية لدرجة الحرية عند مستوى الدلالة (0.01)

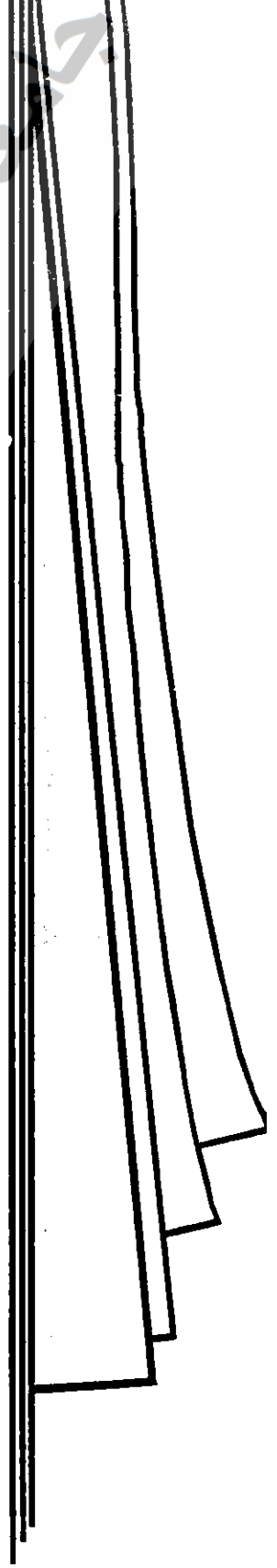
بنسبة ثقة 99% ، وعند (0.05) بدرجة ثقة 95% فإذا كانت قيمة ت المحسوبة أكبر من الجدولية كان الفرق ذا دلالة إحصائية والعكس إذا كانت قيمة ت المحسوبة أقل من الجدولية دل على عدم وجود فروق معنوية .

الفصل الثاني

مدخل عام للمخططة المرورية

عبد القادر للعطوم الإسلامية

جامعة الأمير



أولاً- تحديد المشكلة المرورية :

يمثل قطاع النقل أحد معالم التقدم والتطور في أي بلد فصفارات القطارات وهدير الطائرات، وضجيج المركبات كلها دلائل وإرشادات على التطور الحاصل، إلا أننا في الآونة الأخيرة بدأنا بإعادة النظر في هذا النوع من التقدم، وأصبح واضحاً أن هذا التقدم شأنه شأن كل شيء آخر له ثمن، وهذا الثمن لا يمكن تقديره بسهولة ويمكن أن يطلق عليه بما يعبر عنه علماء الاقتصاد بمصطلح " الثمن الاجتماعي".⁽¹⁾

إن الثمن الاجتماعي هو ترجمة لمصطلح المشكلة المرورية، و قبل التعرض إلى المشكلة المرورية، ينبغي الحديث عن محدداتها.

1- خصائص المشكلة المرورية :

تتميز المشكلة المرورية بما يلي:⁽²⁾

- 1- هي مشكلة حيوية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بحياة جميع الناس دون استثناء .
- 2- مشكلة متزايدة في حدتها مع استمرار التطور والنمو وامتداد العمران وزيادة عدد المركبات وحركة المشاة ما لم تواجه بخطة علمية شاملة ومدروسة.
- 3- تعتبر مشكلة متعددة الأسباب تتطلب لمواجهتها برنامجاً شاملاً يعالج أسبابها المختلفة ويعمل على حلها.
- 4- كما تعتبر مشكلة عامة في محليتها، عالمية في نطاقها، ولا يقتصر أثرها على إقليم أو دولة محددة .
- 5- تعتبر مشكلة اجتماعية واقتصادية في نتائجها وآثارها .
- 6- أخيراً هي مشكلة أمنية بالدرجة الأولى لأنها تعرض الأمن الاجتماعي للأفراد للخطر والخوف من أن يكونوا ضحايا لحوادث المرور.

2- أهم المشاكل المرورية :

عندما نتحدث عن المرور فإن جانباً مهماً من الموضوع يقودنا إلى المشكلات الناجمة عنه.

(1) - ساطع محمود الراوي، طه أحمد الطيار : " قطاعات النقل البرية وتأثيرها على البيئة"، مجلة المهندس الأردني، نقابة المهندسين الأردنيين، عمان، الأردن، ع 62، (ماي /جويية 1997)، ص 25.

(2) - محمد مرسي محمد : "توعي المروري لدى الأطفال"، المرجع السابق، ص 305.

أ- الحوادث المرورية :

تعد ظاهرة الحوادث المرورية من الظواهر التي تتعرض لها الدول ولكن مع خلاف في النسبة، وفي نسبة الحوادث، مثلا: فقد بلغ عدد الحوادث المرورية بالجزائر (22684) حادث لسنة 2005، وفقدت المملكة السعودية (4848) شخصا بثلاثة ملايين مركبة، بريطانيا (4000) حادث بـ(25) مليون مركبة أي بمعدل قتل واحد كل ساعتين من سنة 2005.⁽²⁾

وتختلف حوادث المرور في الأردن، وفاة طفل كل يومين ووفاة كل(11) ساعة، وحوادث كل (9) دقائق⁽³⁾، كما يشير آخر إحصاء عالمي عن حوادث المرور إلى إصابة نحو 20 مليون شخص، ونحو 2 مليون قتيل سنويا أي بمعدل وفاة كل 50 ثانية.⁽⁴⁾

ب- حوادث المرور كمشكلة صحية :

عند النظر إلى إحصائيات حوادث المرور نجد أنها تنافس في حجم أهميتها مشكلات صحية خطيرة مثل أمراض القلب و السرطان أو أي وباء آخر، فمن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور نسبة منها تتطلب إقامة تطول مدتها في المستشفى، ونسبة أخرى تؤدي إلى إعاقة مستديمة فضلا عن تلك المؤدية إلى الوفاة، إن إصابات حوادث المرور تشغل جزءا كبيرا من مكان و زمان الخدمات الصحية على حساب المصابين بأمراض أخرى.⁽⁵⁾

ج- مشكلة تلوث البيئة:

فوسائل النقل البرية تنفث في الغلاف الجوي مقادير هائلة من الغازات و الملوثات المؤدية بذلك إلى تلوث الهواء ولا فرق في ذلك بين الدول المتقدمة والدول النامية، كما امتد التلوث إلى البحار

(1) - " 50 مليار دينار خسائر الجزائر في حوادث المرور " ، نقلا عن الموقع ؛

www.news.nasees.com . (2006/04/29) .

(2) - محمد السنيد : " الحملة الوطنية الشاملة للتوعية الأمنية المرورية " ، نقلا عن الموقع ؛

www.Islamwel.net . (2005/12/24) .

(3) - "ضمن فعاليات أسبوع المرور لدول مجلس التعاون الخليجي " ، مجلة الأمن والحياة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية،

الرياض، السعودية، ع268، (أكتوبر /نوفمبر 2004)، ص 25.

(4) - محسن بن عيسى : التحليل العلمي للحوادث والمعطيات المرورية"، مجلة الحلقة العلمية 548 حول معالجة المعطيات المرورية،

قسم البرامج التدريبية بكلية التدريب بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، تونس، عدد خاص، (30/26 جويلية 2003) .

ص24.

(5) - علي بن سعيد الغامدي : " تقنية المستقبل في مواجهة مشكلات المرور " . مجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب،

(نوفمبر 1996)، ص196.

والمحيطات من خلال ما يتسرب من وسائل النقل البحرية من زيوت و نפט، أما وسائل النقل الجوية فلا تخلو من إلحاق الأضرار بالبيئة فضلا على تأثيراتها السلبية على طبقة الأوزون .

وقد خلصت بعض الدراسات إلى أن القطاع البري يعمل على تحرير 60% من غازات أول أكسيد الكربون⁽¹⁾ الذي يؤدي التعرض إليه لفترات زمنية طويلة إلى ضعف الجهد العضلي مع الشعور بالإعياء، فضلا عن زيادة كرات الدم البيضاء، زيادة تجلط الدم مع ظهور زلال البول، وكذا ارتفاع متوسط ضغط الدم وتأثيره على وظائف الكبد.⁽²⁾

ناهيك عن مشكل إطارات السيارات إذ تدفن أمريكا 280 مليون إطار، وبريطانيا 50 مليون إطار سنويا ، وحجم السوق السعودية يصل إلى 23 مليون إطار سنويا.⁽³⁾

د- الاختناقات المرورية :

إذ توضح دراسات ميدانية أجريت بالقاهرة إلى أي مدى تستنفد مشكلات المواصلات في المجتمع وقتا طويلا من أبنائه وفي هذا الصدد تبين أن متوسط المسافة التي يقضيها أفراد العينة من المنزل إلى مكان العمل يوميا هي 16.4 كلم أي بمتوسط زمني قدره 51 دقيقة بينما يبلغ متوسط المسافة التي يقضيها الشخص يوميا في تنقلاته 29 كلم وهو ما يزيد من أعباء المرور⁽⁴⁾، ناهيك عن حجم الحاضرة العالمية للسيارات ! ، فالحاضرة الوطنية مثلا تحتوي (4.600.000) مركبة⁽⁵⁾ في سنة 2005 الأمر الذي يقودنا إلى مشكلة أخرى هي :

هـ- مشكلة الوقوف و الموقف :

و هذا يظهر أكثر في المدن الكبرى نتيجة انتشار العمران، فهناك فوضى ؛ فوضى البناء وفوضى مواقف المركبات، فهي توضع في بعض الأحيان بشكل مكثف وغير منتظم ، كما أن هناك مشكل شواخص منع التوقف التي لا تميز قانونيا إنزال راكب السيارة مع وجود محلات تجارية وبعض

(1) - ساطع محمود الراوي ، طه أحمد الطيار: المرجع السابق ، ص 25.

(2) - محمد شفيق : التنمية و المشكلات الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، دط، 1999، ص 254.

(3) - هيئة التحرير : " الإطارات المستعملة مشكلة تلف العالم " ، مجلة القافلة، شركة الزيت السعودية -أزمكو -، الظهران.

السعودية، مج 52، ع 5 ، (نوفمبر/ ديسمبر 2003) ، ص 41.

(4) - محمد شفيق : المرجع السابق ، ص 265.

(5) - إحصائيات مأخوذة عن الدرك الوطني لولاية قسنطينة.

الضروريات التي تجبر الناس على مخالفتها⁽¹⁾، وعلى حد تعبير العزوني: " لقد أصبح مطلب المرور أماكن التوقف يمثل كابوسا بعدما تحقق حلم وصول السيارة"⁽²⁾.

و- ضوضاء المواصلات:

من خلال ما تسببه من إزعاج و اضطرابات على الحالة الصحية العامة للإنسان (عضوية ونفسية)، إذ تؤثر على الجهاز العصبي و المضمي والدورة الدموية والغدد الصماء، وعلى أداء العمل والنوم . وفي هذا الصدد أعلنت منظمة الصحة العالمية أن نسبة عالية من المصابين بأمراض عصبية يرجع السبب فيها إلى الضوضاء⁽³⁾، زيادة على أن استعمال السائق لمركبته مهما كانت حالتها التقنية (محرك ضاج) وكذا استعماله للإشارات الصوتية في كل وقت (مناداة صديق، التعبير عن الغبطة ...) ، كل هذا ساهم في تفاقم الظاهرة.⁽⁴⁾

ز- صعوبة ربط الطرق الحديثة الرئيسية بالثانوية القديمة: وذلك لعدم إمكانية استيعاب الطرق القديمة لحجم حركة الطرق الحديثة التصميمي، وتتضح هذه المشكلة في الأماكن التي لا يوجد فيها طرق بديلة للطرق القديمة كالاتجاهات المختلفة للأحياء.⁽⁵⁾

3- عناصر المشكلة المرورية :

من العرض السابق تم إيجاز الملامح العامة لمشكلة حوادث المرور والآن سوف نتناول عناصر المشكلة المرورية من خلال: العنصر البشري - الطريق - المركبة.

أ-العنصر البشري: أثبتت معظم الدراسات في مجال المرور أن السائق هو العنصر البشري الأساسي في حوادث المرور لأنه إنسان تؤثر فيه الظروف الاجتماعية، الاقتصادية، النفسية، ومجموعة العادات و المعتقدات. وقد تضمنت نصوص قانون المرور في كل الدول الحد الأدنى من الشروط الواجب توافرها لدى قائد المركبة بحيث يكون من شأنها حماية نفسه ومن يركبون معه في هذه السيارة و الآخرين الذين سيستخدمون الطريق سواء كانوا من قائدي السيارات والمركبات أم المشاة،

(1) - ساطع محمود الراوي ، طه أحمد الطيار: المرجع السابق ، ص 31.

(2) - مقابلة مع محمد العزوني: مركز التكوين عن بعد ، الجزائر العاصمة ، (17 أبريل 2006) ، الساعة 15-16.

(3) - محمد شفيق : المرجع السابق ، ص 257.

(4) - م.جاهد وآخرون : " التلوث الناجم عن المركبات " ، مجلة الوقاية و السلامة، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق - ص 3.

2002، ص 71.

(5) - ساطع محمود الراوي ، طه أحمد الطيار: المرجع السابق ، ص 30.

لذا تعمل كل دولة من حين لآخر على تطوير وتحديث هذه النصوص القانونية واللوائح المنظمة لها حتى تساير التطورات الاقتصادية والتكنولوجية والاجتماعية التي يشهدها المجتمع.⁽¹⁾

ونتيجة للدراسات و الأبحاث المقدمة لبحث المشكلة المرورية في المؤتمرات الدولية وجهت الأنظار إلى الأهمية البالغة للعنصر البشري حيث وجد إجماعاً لتلك التقارير على أن العنصر البشري يتصدر قائمة العوامل المسببة لحوادث الطرق، إذ أنه يمثل نسبة تتراوح بين (80- 90 %) من الحوادث⁽²⁾، ولا تقع هذه المسؤولية على السائق فحسب بل هي مسؤولية كل من المشاة، الركاب، مهندسي الطرق ، ورجال الأمن في الوقت الذي يقع على السائق الجزء الأكبر إذ هو المحرك لوسيلة النقل (أداة القتل) فأولاً هو مسؤول عن أرواح الناس، وهو مسؤول على أموال الناس، وأخيراً هو مسؤول على راحة الناس من خلال المحافظة على البيئة وفي هذا السياق أورد عبد القادر الشبخلي⁽³⁾ في مقاله "أخلاقيات السائق ومسئوليته" فكرة أن يتضمن قانون المرور قسماً يؤديه من يحصل على رخصة السياقة مفادها (أقسم بالله العلي العظيم أن أحترم قواعد المرور كافة بدقة وأمانة، وأن أراعي حقوق الغير كاملة غير المنقوصة، وأن أسمح للمشاة بالعبور الآمن، وبعبكسه أقبل سحب رخصتي مؤقتاً أو بصفة دائمة والله على ما أقول شهيد).⁽⁴⁾

ب- الطريق والبيئة : بالرغم من أن الطريق هو أحد عناصر السلامة المرورية، إلا أننا نجد أنه يأخذ مفهوم الشمولية في تحقيقها، ولا نبالغ في قول إن الطريق هو أساساً البيئة المرورية التي نعيشها لأنه يحتوي على جميع عناصرها.⁽⁵⁾

إن الطريق تساهم بـ(6.26%) من أسباب حوادث المرور بالجزائر⁽⁶⁾، لذلك فإن العناية بالطرق تحقق أماناً للسائقين والمشاة.

(1) - جاسم خليل ميرزا : الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق ، المرجع السابق ، ص 187.

(2) - المرجع نفسه ، ص 188.

(3) - عبد القادر الشبخلي : هو باحث أكاديمي بجامعة اليرموك ، الأردن.

(4) - عبد القادر عبد الحفظ الشبخلي : " أخلاقيات السائق ومسئوليته " ، مجلة الأمن و الحياة ، ع 257 ، (نوفمبر/ ديسمبر

2003) ، ص 67 .

(5) - " ضمن فعاليات أسبوع المرور لدول المجلس الخليجي " : المرجع السابق ، ص 26.

(6) - " حوادث المرور في الجزائر " : مجلة الوقاية و السياقة ، ع 3 ، 2002 ، ص ص 6-7.

ومن عيوب الطرق، عدم وجود ممرات للمشاة في الشوارع الرئيسية، وضيق بعض الشوارع وازدحامها ووجود منحنيات خطيرة، أو أن يكون الطريق غير مجهز بالإشارات والعلامات التوجيهية للمرور، أو أن يكون تصميم الطريق لا يتناسب مع حركة وسرعة السيارات.(1)

ولعل وقوع الحادث المروري المتكرر في نقاط جغرافية محددة يمكن أن يكون ناتجاً أساساً من أخطاء في عوامل التخطيط الحضري التي تؤثر في معدلات السلامة المرورية.(2)

فمن المتوقع أن تشهد هندسة الطرق والمرور خلال العقد الأول من القرن 21 تغيرات جذرية تطال معظم جوانب التصميم الهندسي للطرق(3)، ولقد ظهرت بعض المفاهيم الجديدة في هندسة الطرق التي سيتم إدخالها في مبادئ التصميم الأساسية من خلال دمج البعد الإنساني المتمثل في علم السلوك النفسي للسائق في عمق عملية تصميم الطرق، ومن ذلك مفهوم التوجيه الإيجابي (positive guidance)(4)، وهندسة الطرق المتسامحة أو اللطيفة (forgiving caring highways)(5).

إن كل عنصر من عناصر التصميم الهندسي له علاقة بالاستخدام الآمن للطرق من قبل السائقين والمشاة، كما بينت الأبحاث الحديثة أن السائقين يتسببون في الحوادث بنسب أقل بكثير من تلك النسب التقليدية المشار إليها في الكتب والأبحاث والنشرات الإحصائية، وهناك سبب واضح ومفهوم، ولكنه غير مبرر لوضع اللوم على السائق في الغالبية العظمى من الحوادث من حيث يمكنه أن يرتكب أخطاء نتيجة ردود فعل غير محسوبة.(6)

إن هذا التوجه له عواقب وخيمة ليس فقط لأنه يؤدي إلى سوء توزيع الطاقات البشرية والمادية بتركيزها على السائق بل لأنه يؤدي بالضرورة إلى إغفال العنصرين الآخرين وبالأخص الطريق.

وهناك العديد من النظريات المفسرة لهذا التوجه من ذلك "مبدأ توقع السائق" وهو الركيزة الأساسية التي سترتكز عليها هندسة الطرق والمرور في القرن 21، ولعل تكرار الخطأ المشهور " نظرت ولم أر" يعكس محدودية قدرة السائق على التحكم في كثير من الأمور إما لأسباب مادية أو أسباب

(1) - جاسم خليل مريزا : الإعلام الأمني بين النظرية و التطبيق، المرجع السابق، ص 190

(2) - عبد الرحمان عقيل الجناحي : " البحث العلمي ودوره الاستراتيجي في معالجة الحوادث المرورية " ، مجلة الأمن و الحياة ، ع 281 ، (نوفمبر / ديسمبر 2005)، ص 38.

(3) - وليد عبد الوهاب : " هندسة الطرق و المرور في القرن الحادي و العشرين " ، المهندس الأردني ، ع 65 ،

(4) - المرجع نفسه ، ص 22 .

(5) - المرجع نفسه ، ص 23 .

(6) - المرجع نفسه ، ، ص 18 .

فيزيولوجية نفسيه، وهذا بدوره قاد الباحثين إلى استنتاج أن مساهمة الثقة الزائدة عند السائقين في الحوادث ربما تكون أكبر بكثير مما هو متعارف عليه لدى محلي أسباب الحوادث.(1)

كما أن القاعدة الأساسية في التعامل مع توقعات السائق تنص على أن أي موقف يواجه السائق بشكل غير متوقع يمكن أن يؤدي إلى حالة إرباك وبالتالي إلى وقوع الحادث فسلوك بحسن السائقين يتأثر بشكل ملحوظ بكل ما يتوقعه وما لا يتوقعه كل سائق منهم، وهناك العديد من الأمثلة الواقعية التي خططت وصممت ونفذت دون الأخذ بعين الاعتبار قاعدة توقعات السائق نذكر منها:(2)

- الهبوط المفاجئ لمقطع الطريق وغالبا ما تترك هذه الظواهر على الطريق الخارجية ذات المسيرين كما قد يخطئ السائق بتقدير فرصة التجاوز بسبب وجود خطوط الوسط المنفصلة.

- التغيير المفاجئ في عرض الطريق وعدم التناسق في استخدام إشارات المرور، ومن ذلك وجود صف من الأعمدة الكهربائية أو الأشجار بمحاذاة وبموازنة طريق ما لمسافة معينة ثم ينحرف بعدها الطريق بشكل فجائي مع استمرار الجسم المحاذي بنفس استقامته مما يعطي انطبعا للسائق بأن الطريق مستمر دون انحناء.

ج/ المركبة : المركبة كأداة نقل إذا أحسن استعمالها تكون أداة سلامة ورفاهية ، أما إذا أسئ استعمالها فهي أقصر الطرق للمقبرة.(3)

وتعد سلامة المركبة وصلاحيتها للاستعمال من العناصر المهمة التي تحفظ سلامة الفرد والآخرين، وتقع مسؤولية صيانة المركبة على الفرد .

هذا ، ولكي لاتصل المركبة إلى الدرجة التي تصبح فيها غير مأمونة على السير في الطريق العام بحيث يتوجب إتباع طرق لفحص السيارات دوريا، كما أن الفحص الدوري عادة ما يفيد في أوجه أخرى كحصر أعداد المركبات العامة في مختلف أنحاء الدولة، و ضبط بيانات الملكية، وكشف عمليات السرقة و التزوير و تطبيق أي إجراءات أمنية، كما أن عملية الفحص الدوري للمركبات

(1) - وليد عبد الوهاب : المرجع السابق ،ص20 .

(2) - المرجع نفسه ،ص21 .

(3) - عبد القادر الشخيلي : المرجع السابق ، ص71.

يتم التأكد من خلالها من أن الأجهزة الواردة في فقرات السلامة موجودة فعلا في المركبة وأنها تعكس بصفة مرضية، ولا بد من التأكد من أن بعضها لم يشتغل بصفة مؤقتة أو خصيصا لفترة الكشف. (1)

كما يتم الفحص عادة من طرف جهات حكومية هي شرطة المرور المدعومة بالتمارين المتخصصين، إضافة إلى أنه إلى جانب الفحص الدوري للمركبات هناك أيضا نظام الفحص على جانب الطريق. (2)

و نجد أن قانون المرور الجزائري يؤكد على وجوب توفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة عند الحاجة. (3)

4- القيم الاجتماعية العربية و أثارها في المشكلة المرورية :

ينتشر في عالمنا العربي من مشرقه إلى مغربه الكثير من معطيات التكنولوجيا التي استقدمناها من الغرب، وقد ساعدت هذه التكنولوجيا على ظهور التمدن الذي رافقه تيسر في وسائل المواصلات من برية، جوية وبحرية واختفت من الصورة الوسائل التقليدية، فشقت الطرق الواسعة، وتطورت نظم سير المرور في معظم الدول العربية وفي كثير من أريافها، وأصبحت المركبة نمطا حياتيا مأثورا لا يستغني عنه لضخامة المدن، كما أن وجود المركبة أطلق العنان لتضخم المدن (4)، فأخذت دورة التفاعل المتبادل بين المرور وسهولة الانتشار الحضري تسير على وتيرة متصاعدة، وكثرت إشكالات الأنظمة المرورية وتطبيقاتها، وبرزت على السطح الكثير من حوادث المرور، ولعلى المختصين في عالم المرور يحددون ثلاثية (المركبة، السائق، الطريق) باعتبارها عناصر متلازمة ينجم عن أي خلل فيها أو في إحداها عواقب مؤلمة إلا أن الكثير من هذه المعوقات هي ذات منشأ اجتماعي تبرز من خلال القيم الاجتماعية المؤثرة في سلوك الأفراد والمؤدية لحوادث المرور.

فكثير من الأفراد في هذه الأيام يستيقظون كل يوم و يتجهون إلى مقار عملهم ، وما إن يضع الفرد يديه على مقود السيارة حتى يبدأ في التفكير في مشاكله اليومية المتعددة كالزواج أو في كيفية

(1) - عمر عبد النبي: الموصفات القياسية للسلامة في السيارة و الطريق، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية، د.ط، 1988 ، ص88.

(2) - مركز الدراسات و البحوث : الثقافة الأمنية ، الموسم الثقافي السابع، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، السعودية، د.ط، 1990، ص88.

(3) - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : قانون المرور رقم 16/04، الجريدة الرسمية ، ع 72 ، (13 نوفمبر 2004) .
المادة 9 ، ص 3.

(4) - محمد بن سليمان الوهيد : " القيم الاجتماعية و أثارها في المشكلة المرورية " ، في أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور ، مركز الدراسات و البحوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، د.ط، 1997، ص ص 43-44.

الحصول على مسكن مريح قرب عمله أو في مواد البناء اللازمة لاستكمال بناء منزله وغيرهما من المشكلات الأسرية، المرضية، الوظيفية والنفسية المعقدة التي قد تشغل تفكيره أثناء القيادة فتلجبه من الاهتمام بقواعد المرور وتجعله عرضة للحوادث الدامية⁽¹⁾، وبعد هذا المشهد القصير نأتي إلى عرض لأهم المؤشرات القيمة المؤدية إلى مشاكل وحوادث المرور :

1- قضايا مرتبطة بإدراك مفهوم الوقت : وهي قضية عميقة الجذور، فقد يستغرق الإنسان وقته في مجاملات أو أعمال تجعله ينطلق في مركبته في وقت ضيق ليسبق الزمن، خاصة وأن التكيف مع معطيات المدينة باعتبار أن حياة المدن ترتبط بالوقت أمر لم تستوعبه القيم الاجتماعية العربية بعد.⁽²⁾

2- إن قضايا التواصل الاجتماعي وتبادل التحية: يسهم أيضا في قلة الانتباه إلى الطريق⁽³⁾، و في هذا السياق ورد في كلام محمد العزوني : "إن الفرد الجزائري لا يزال يسوق سركبته كما يسوق الحمار ، يسير ثم يتوقف لإلقاء التحية، وقد يتزل ليسلم ثم يواصل السير".⁽⁴⁾

3- التفاوت الاجتماعي في المكانة: جعل الإنسان العربي يحمل ضغوطا نفسية كبيرة حيث أصبحت السيارة جزءا من المظهر الاجتماعي، كما دعمت القيم الاستهلاكية هذا الاتجاه (اقتناء السيارة) فامتألت الشوارع بالسيارات وأصبح سير المرور بطيئا ومثيرا للأعصاب وخاصة أن قيم الجماعة، واحترام الدور لا تزال متداخلة ومتعارضة مع القيم الفردية والريادة والمهارة ولم تتضح بعد قيم الخضوع للنظام وإعطاء الآخرين الأولوية حسب استحقاقهم لها.⁽⁵⁾

4- قيم الذكورة: مازالت تأخذ تفسيرات خاطئة ومنها إعطاء الابن الصغير سيارة لمجارة أبناء جيله أو لخدمة أسرته وهو غير مؤهل أساسا لهذه المرحلة وما تتطلبه من الروية والاتزان في السلوك، وقد عانت كثير من المجتمعات العربية من نتائج هذه القيم السلبية التي أدت إلى ارتفاع معدلات الحوادث الناجمة عن قيادة الصغار للسيارات.⁽⁶⁾

(1) - محمد حيان الحافظ : "المشاكل المرورية والتخطيط لإيجاد الحلول المناسبة لها" ، مجلة الأمن والحياة ، ع 81 ، (نوفمبر /

ديسمبر 2005) ، ص 70.

(2) - محمد بن سليمان الوهيد : المرجع السابق ، ص 48.

(3) - المرجع نفسه ، ص 48.

(4) - مقابلة مع محمد العزوني : المرجع السابق.

(5) - محمد بن سليمان الوهيد : المرجع السابق ، ص 48.

(6) - المرجع نفسه ، ص 49.

6- الحديث مع السائقين في المركبة : وهي من شيم المجتمعات الأولية، إضافة إلى الانفعال والمشاركة في الحديث باليد والوجه واللسان قضايا تعكس سجلات المرور نتائجها الوخيمة على مستخدمي الطريق .⁽¹⁾

7- الوساطة: تلعب الوساطة أدوارا مؤذية أحيانا كثيرة، حيث يتجاوز عن مخالفي أنظمة المرور، وتمنح تصاريح القيادة للصغار وضعاف النظر وغير القادرين على قراءة مؤشرات المركبة أو إشارات الطريق، مما يجعل جزءا كبيرا من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها استخدام المركبات أصلا -كسائقين- لعدم توفر شروط السلامة لديهم، ولكن عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقبات نظام المرور، كلها عوامل تتضافر لتزيد من تعقيد المشكل.⁽²⁾

8- أسلوب القيادة الوقائية: وهي درجة الحذر اللازمة حتى وإن لم يتحقق الخطر، قضية ليست مدعومة بقيم المجتمعات العربية التي تسيء أحيانا فهم القدر وتعتقد أن الحذر نوع من الخين.⁽³⁾

9- كما أن المشاة من عابري الطريق: يرون أحيانا أن انتظار إشارة عبور المشاة غير لازم لأن سائقي السيارات -أيضا- لا يلتزمون بذلك ، وهذا ما تؤكد إحصائيات كثيرة من إدارات المرور عن حوادث المشاة مع المركبات⁽⁴⁾ ، ففي دراسة سويدية حول تحليل 127 حادث مرور أدى إلى إصابات للمارة ، أن 23% من الحوادث وقعت في المكان المخصص للراجلين أثناء عبورهم للشوارع و الطرق و هي نسبة ترتفع إلى 36% من إجمالي الحوادث إذا أخذ بعين الاعتبار عدد المصابين الذي يتجاوز أعمارهم 60 سنة.⁽⁵⁾

10- و لعل مجمل الخلل يعود إلى الهوة الثقافية: وهي التقدم التكنولوجي الذي يرافقه تقدم في الجوانب المادية للمجتمع مثل أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة و مع الآخرين، تظل قضايا

(1) - محمد بن سليمان الوهيد : المرجع السابق ، ص 49.

(2) - المرجع نفسه : ص 49 .

(3) - المرجع نفسه: ص 49.

(4) - المرجع نفسه :ص.49

(5) -حسن طالب : " الدراسات التحليلية لحوادث المرور المؤدية لإصابة جسدية " ، مجلة الفكر الشرطي، شرطة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، مج 4 ، ع 2 ، (سبتمبر 1995) ، ص 106.

التخلف المعنوي و القيمي تشكل عائقا أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا و من ضمنها القدرة لسبب جوهري وهو عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التقنية. (1)

ففي إحصائية لوزارة الهاتف في إحدى الدول العربية وجد أن استخدام الهاتف لمدة عشر دقائق في مكالمة واحدة يتم توزيعها كالاتي هناك 4 دقائق للمقدمة و السلامة و التمهد للمواضيع ثم 2 دقيقة للهدف الأصلي من المكالمة، ثم 4 دقائق للتوديع بصورة اجتماعية منسبة أي أن (80%) من المكالمة لضرورة له (2)، و على هذا القياس فإن هناك عوامل اجتماعية تؤثر في تبني التكنولوجيا تشمل خصائص الفرد العربي الموروثة والمستحدثة، كما أن هناك خصائص قياسية قيمة تحكم أساليب استخدام السيارات و تحدد انعكاسات حجم السير و كثافة المرور التي تؤدي إلى حوادث كثيرة تتبع الهوة الثقافية بين قيم الإنسان و شروط استخدام الآلة.

ولا بأس هنا أن نضيف بعض القيم الخاصة بالشخصية الجزائرية ذات الصلة الوثيقة بسلوك السائق ونذكر منها:

• روح التحدي : تتميز الشخصية الجزائرية بروح التحدي الزائد عن اللزوم إلى درجة التهور وتعود هذه السمة إلى عوامل تاريخية بعيدة الجذور في المقاومة العنيفة لأموج من الغزاة الذين استهدفوا البلاد على امتداد التاريخ. (3)

• عزة النفس والأنفة : وهي تكتمل مع القيمة الأولى، وهي سمة بارزة في الشخصية الجزائرية (4)، يظهر ذلك من خلال الأمثال الشعبية ومنها " معيشة الحيف ولا ضياع النيف" ومنها أيضا " ساعة في السبيطار ولا ساعة روطار" وهو شعار السائقين بمنطقة سطيف.

• العصبية وسرعة الانفعال (النفرة): وهي سمة من السمات القليلة التي تفرد بها الشخصية الجزائرية بشكل واضح عن الشخصية العربية (5) ، ولعل لهذه الشخصية مالهها في أسباب السرعة والتهور لدى السائقين.

(1) - محمد بن سليمان الوهيد : المرجع السابق ، ص 50 .

(2) - المرجع نفسه : ص 47.

(3) - أحمد بن نعمان : سمات الشخصية الجزائرية- من منظور الانثروبولوجيا النفسية- ، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، د.ط، 1988 ، ص 335.

(4) - المرجع نفسه ، ص 402.

(5) - المرجع نفسه ، ص 433.

• الحساسية وعدم تقبل النقد: ولعل من المفارقات التي تستدعي التعجب بهذا الخصوص أن الجزائري بقدر ما يكره أن يوجه إليه النقد بقدر ما يجب أن ينقد الغير، كما أنه بقدر ما يجب أن يكون صريحا مع الغير لا يقبل صراحة الغير معه إلا على مضض، وما يحكي على النطاق الشعبي أن أحد الرحالة الأجانب سئل بعد زيارته للجزائر عن انطباعه حول الشعب الجزائري فقال "لقد زرت بلدانا فيها شعوب دون أمراء وبلدانا فيها شعوب وأمراء، أما في الجزائر فقد وجدت أفراد لشعب كلهم أمراء".⁽¹⁾

فهل يقبل الجزائري النصح المروري؟

ثانيا : الإحصاء المروري :

أصبحت الإحصائيات اليوم رهان العالم الحديث على أساس أسلوب ونظرية متميزة تتصل في الوقت نفسه بشؤون الدولة وتسيير القيادة والشؤون العمومية، والإحصاء المروري جزء من ذلك.

1- تاريخ الإحصاء المروري:

وفي محاولة لتقدم التطور الذي عرفه مجال الإحصاء المروري يتبين أن أولى الاهتمامات كانت في الدول الغربية، فتعتبر "بريدجيت دريسكول" البالغة من العمر 44 سنة أول من لاقت حتفها في حادث سيارة، وهي أم لطفلين، وذلك في 17 أوت 1896 في مدينة لندن وأعلنت صحيفة لندنية أن ما حدث يجب أن لا يتكرر.⁽²⁾

ولقد اتجهت في بداية الأمر لتعداد الوسائل - على قلتها في ذلك التاريخ - حيث بلغ الأسطول المتحول بفرنسا مثلا: (2897) مركبة لسنة 1900 و(24524) مركبة سنة 1905، ليهتم لاحقا بالحوادث حيث سجل بمقاطعة "السان" (671) حادثا بدنيا سنة 1902 و(1189) حادثا ماديا، ليرتفع سنة 1906 إلى (1792) حادثا بدنيا و(2928) حادثا ماديا، وتعد هذه المعطيات أولى الإحصائيات بالمقاطعات الفرنسية.⁽³⁾

(1) - أحمد بن نعمان : المرجع السابق، ص440.

(2) - عبد الصمد الحكيمي : "حوادث الطرق المشكلة و الحلول"، نقلا عن الموقع؛

www.sehha.com (فيفري 2007)

(3) - محسن بن عيسى: المرجع السابق، ص 8 .

علما أنه لم يتم ضبط إحصائيات وطنية بفرنسا إلا بداية من سنة 1955 مقتصره على الحوادث البدنية والقتلى والجرحى ليتم إثرائها لاحقا بقراءات تفصيلية في الجروح البسيطة والجروح البليغة منذ سنة 1975.(1)

وبالتوازي مع هذه التطورات فقد عرفت الحوادث المادية تنظيما إحصائيا من طرف مؤسسات التأمين .

ونجد اليوم أن الإحصاء المروري قد تطور بشكل هام بحيث أصبح يتضمن إضافة إلى القراءة التقليدية للحوادث وضحاياها، محاولات جديدة في قراءات أخرى تتصل بنتائج الأحكام، عدد المخالفات التي رفعت وطبيعتها، عدد المحاضر التي سجلت حسب الفصول وأشهر، ضبط نسب وضع حزام الأمان، تحديد الكلفة الاقتصادية والاجتماعية للحوادث وكذا إحصاء الحوادث المرورية بحسب أسباب الحادث .

هذا، وتجدر الإشارة إلى وجود مشكلة في عملية إحصاء الحوادث، فكل محاولة تبدأ بالتسجيل الدقيق للحوادث لكن عملية التسجيل هذه لا تتم بسهولة نظرا لوجود صعوبات عديدة نذكر منها : (2)

- صعوبة تعريف الحادث .

- عدم تسجيل كل الحوادث .

- عدم تسجيل المخالفات التي تساهم في ارتكاب الحوادث.

ففي السويد مثلا يشكو تسجيل الحوادث من نقص يقدر بالنسبة الآتية : (3)

6% بالنسبة للحوادث القاتلة .

52% بالنسبة للحوادث الخطيرة .

62% بالنسبة للحوادث الطفيفة

وإلى جانب هذه النقائص، فالإحصاء المروري بالجزائر يعاني من عدة مشاكل ترجع بالأساس إما إلى التفاهم الودي بين أطراف الحادثة أو إلى حالات الفرار، كما يوجد مشكل آخر

(1) - محسن بن عيسى: المرجع السابق، ص8

(2) - حمو بوظيفة وآخرون : دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، مركز الطباعة لجامعة الجزائر، الجزائر، د.ط، 1991، ص64.

(3) - المرجع نفسه، ص64.

بخصوص إحصائيات الحوادث وهو تعدد الهيئات المكلفة بتسجيل الحوادث وكذا تعدد شركات التأمين هذا من جهة، ومن جهة أخرى هو عدم وجود مصلحة مركزية على مستوى القطر تقوم بجمع المعلومات بطريقة جدية وموثوق منها⁽¹⁾، بالإضافة إلى عدم استغلال الإحصائيات من طرف المسؤولين، وبذلك تصبح هذه الإحصائيات مجرد أرقام تجمع من أجل الضرورة الإدارية فقط، وبعيدة تماما عن عملية التحليل وتقديم التفسيرات اللازمة .

هذا، وإلى جانب الإحصاء المروري فإن المشكلة المرورية في حد ذاتها شهدت تطورا مندوسا في درجة الاهتمام بها، فقد اتجهت اهتمامات المؤتمرات العالمية ومنذ 1967-1975 للتعريف بالنظريات والدراسات التحليلية المعتمدة في ميدان الطب لمعالجة الأوبئة والدعوة للاستئناس بما في مجال السلامة المرورية علما أن الأبحاث الطبية تركز على (المصاب، الجرثومة، المحيط)⁽²⁾، وهو ما يتطابق إلى حد بعيد مع ثلاثية نظام المرور (السائق، المركبة، المحيط) وهي الثلاثية التي قام بتصنيفها لأول مرة خبير الحوادث براون "Brawen" سنة 1969.⁽³⁾

كما حظيت المشكلة المرورية باهتمام متزايد من طرف المنظمة العالمية للصحة، ففي خريف 1965 عقدت مؤتمرا دوليا حول حوادث المرور في البلدان النامية، ونجدها في 2004 تشترك مع البنك الدولي في إعداد تقرير عالمي جديد عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وتعد مشاركة البنك الدولي للإنشاء والتعمير دليلا على الوعي العالمي بالنتائج السلبية لحوادث المرور على مساعي التنمية الاقتصادية.⁽⁴⁾

2- تطور حوادث المرور بالجزائر :

تعرف حوادث المرور تزايدا رهيبا على المستوى العالمي عامة، والجزائر خاصة بحيث تؤكد الإحصائيات أن عدد حوادث المرور بالجزائر في تزايد مدهش للغاية، إذ تتقدم الجزائر على بعض الدول الصناعية المتقدمة رغم أن هذه الأخيرة تملك عددا أكبر من السيارات .

(1) - مقابلة مع مراد عجمي : المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، 14 مارس 2004 ، ص 11-12 .

(2) - محسن بن عيسى : المرجع السابق ، ص 16 .

(3) - البشير على حمد الترابي : " الوازع الديني وأثره في الحد من حوادث المرور " ، مجلة الأمن والحياة ، ع 257 ، (نوفمبر - ديسمبر 2003) ، ص 16 .

(4) - عبد الوهاب عبد الرزاق التحاني : " قراءة في التقرير العالمي عن الوقاية عن حوادث المرور " ، مجلة الأمن والحياة ، 7 (جويلية ، أوت ، 2005) ، ص 42 .

فمثلا تبين إحصائيات سنة 1997 أن حوادث المرور بسويسرا أدت إلى وفاة 226، شخص وجرح 16820 شخص آخر، في حين أدت حوادث المرور بالجزائر في السنة نفسها إلى مقتل 3114 شخص وجرح 30118 شخص آخر .⁽¹⁾

لقد أصبحت حوادث المرور في الجزائر شبح يطارد الأشخاص والأموال ومستعملي الطرق الذين يعانون بصفة مستمرة وبدرجة متزايدة من هاجس هذه الظاهرة، فهم في كل الأحوال إما أن يكونوا سببا فيها أو ضحية لها، ويؤكد الرئيس عبد العزيز بوتفليقة على خطورة الظاهرة بقوله "إن التصدي لآفة حوادث المرور ينبغي من الآن فصاعدا أن يشكل كفاحا حقيقيا وبلا انقطاع".⁽²⁾

ولو نظرنا إلى الأرقام، لوجدنا أن الجزائر بقدر ما تعاني من ارتفاع حوادث المرور فإنها تعاني أكثر من خطورة هذه الحوادث، وعلى الرغم من انخفاض عدد الحوادث في العشرية الماضية إلا أن عدد الضحايا ظل في ارتفاع مستمر، حيث بلغ العدد الإجمالي (43207) قتيلًا، وبهذا الرقم تجاوزت الجزائر الخطوط الحمراء .

لقد سجلت الجزائر في الفترة الممتدة بين سنة 1970-1979 حوالي (23558)، أي بمعدل (2856) قتيلًا سنويًا، أي ما يقارب 7/6 قتيل يوميًا، وسجلت في الفترة الممتدة بين 1980-1989 ما يقرب (30118) قتيلًا، أما ما بين 1990-1999 فسجلت حوادث المرور (43207) قتيلًا، أي بمعدل (3420) قتيلًا سنويًا، أي 11/10 قتيل يوميًا .⁽³⁾

غير أنه في سنة 2005 ومع بداية تطبيق قانون المرور رقم 16/04 لسنة 2004 المعدل للقانون رقم 14/01 الصادر في 2000 نجد الجزائر تسجل أول انخفاض ملحوظ في حوادث المرور حسب ما يوضحه الجدول الآتي :

(1) - حمو بوظيفة وآخرون : المرجع السابق، ص 56.

(2) - من خطاب الرئيس عبد العزيز بوتفليقة بمناسبة المنتدى الوطني حول الوقاية من حوادث المرور 200، "مجلة حول إحصائيات حوادث المرور الجسمانية في الجزائر" المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، عدد خاص 2004، ص 04

(3) - مجلة المنتدى الوطني الأول حول التخطيط العمراني وأمن الطرق. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. الجزائر، عدد خاص، (30 جويلية 2002)، ص 5.

جدول رقم (01) مقارنة بين سنتي 2004-2005 في نسب حوادث المرور.

السنة	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
2004	43777	64714	4356
2005	39233	58082	3711
التغير	-4544	-6632	-645
	-10.38%	-10.25%	-14.81%

• المصدر: عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

ونشير إلى أن حوادث المرور بالجزائر يختلف حجمها من ولاية إلى أخرى غير أن الولايات التي بقيت تحتل الصدارة في حوادث المرور هي (الجزائر ، سطيف ، تلمسان وهران) كما هو موضح في الجدول الآتي : (1)

جدول رقم (02) : ترتيب عدد الحوادث لسنة 2005 حسب الولايات.

النسبة	حـ و ا د ث			جـ ر حـ ي			قـ تـ لـ ي		
	الرتبة	الولاية	العدد	النسبة	العدد	الولاية	الرتبة	الولاية	العدد
6.47	1	جزائر	3734	7.39	4294	جزائر	1	جزائر	240
4.58	2	سطيف	2047	5.45	3164	سطيف	2	وهران	170
4.26	3	تلمسان	1522	3.76	2181	تلمسان	3	باتنة	158
3.99	4	ميلة	1430	3.71	2153	المسيلة	4	سطيف	148
3.61	5	وهران	1364	3.36	1950	وهران	5	مسيلة	134

• المصدر: عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

إن حوادث المرور لا تزال تشكل خطرا حقيقيا بالنسبة للمجتمعات الحالية نظرا للخسائر التي تتسبب فيها كل سنة ، والجدول الآتي يبين شيئا من ذلك . (2)

(1) - أنظر للملحق رقم (08) .

(2) - على بن سعيد الغامدي : " تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور: في أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، المرجع السابق، ص64.

جدول رقم (03) : عدد الوفيات في قارات العالم خلال 1993.

القارة	عدد الوفيات
أوروبا	80000
أمريكا	70000
إفريقيا	40000
آسيا	70000
استراليا	5000

• عن مركز الدراسات والبحوث بأكاديمية نايف للعلوم الأمنية.

ففي الولايات المتحدة الأمريكية مثلا يفوق عدد القتلى السنوي كل قتلى حرب الفيتنام من الجانب الأمريكي⁽¹⁾، فحوادث المرور تأتي في المرتبة الرابعة كسبب للوفيات في الولايات المتحدة وتبين إحصائيات منظمة الصحة العالمية بأن ثلث حوادث الوفاة في الدول المتقدمة يرجع سببها إلى حوادث المرور.⁽²⁾

جدول رقم (04) : يوضح عدد حوادث المرور في كل من الجزائر والولايات المتحدة الأمريكية لسنة 1983.

عدد الحوادث	الجزائر	و.م.أ.
	23768	175878000

يلاحظ من الجدول أن الو.م.أ. تسجل حجما ضخما من حوادث المرور إلا أنها حققت تحسنا ملحوظا على مستوى السلامة المرورية، إذ تؤكد الإحصائيات أنه بين عامي 1912 و1993 سجلت وفيات حوادث المرور بالو.و.أ. انخفاضا وصل إلى (94%)، وبالمقارنة نجد أن عدد الحوادث في الجزائر ضئيل جدا، إلا أننا إذا وضعنا بعين الاعتبار نسبة عدد المركبات الموجودة في كل بلد إلى عدد الحوادث فإنه يتضح لنا أنها نسبة (عدد الحوادث بالجزائر) عالية جدا، فحظيرة السيارات بالجزائر تضم (4.600.000) مركبة حسب إحصائيات 2005- كما سبق الذكر- بينما عدد المركبات المسجلة بالو.و.أ. لسنة 1993 (196.866.000) مركبة، وتكفي هذه المقارنة

(1) - حمو بوظيفة وآخرون : المرجع السابق، ص 60.

(2) - فهد بن عبد الرحمن الناصر : الأبعاد التنسية والاجتماعية لحوادث المرورية، في حوادث المرور . مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، د.د.د. 2005، ص 113.

الإحصائية لتفسير واقع حوادث المرور بالجزائر، ناهيك عن مقارنة عدد المركبات بحجم الترخيص بالجزائر والذي يبلغ (107000) كلم⁽¹⁾، إضافة إلى طبيعة الطرق ومدى اتساعها مما يطرح مشكل الاختناق المروري.

إن عدد الحوادث في الجزائر ودرجة خطورتها مرتفع ، والحادثة الواحد يخلف نسبة عالية من الضحايا ، حيث تفوق نسبة الحوادث بالجزائر كل من إيطاليا والسويد واليابان بنسبة 11%⁽²⁾. حيث تصل درجة خطورة حوادث المرور بالجزائر إلى 12% وفي المغرب 8%، تونس 13%، إيطاليا 3%، اليابان 1% و السعودية 2%⁽³⁾.

ويشير التقرير العالمي للبنك الدولي للإنشاء والتعمير - السابق الذكر - إلى أن الدول العربية تشهد أعلى نسبة وفيات في العالم بسبب حوادث المرور، وذكر التقرير على وجه الخصوص مصر، سوريا، الجزائر، السعودية والسودان، كما أشار كذلك إلى أن الأردن، سلطنة عمان، الإمارات العربية المتحدة، الكويت، تونس، تشهد تحسنا طفيفا فيما يتعلق بالسلامة المرورية نتيجة الخطط التي تتبناها هذه الدول⁽⁴⁾.

ويبدو أن السبق الحضاري، والوعي المروري، والدراسات والبحوث العلمية التي أجريت لتقليل من حوادث المرور بالدول المتقدمة قد حققت نجاحا ملموسا وأصبحت هذه الدول على مستوى كبير من الوعي في التعامل مع هذه الآلة الخطيرة مقارنة بدول العالم الثالث⁽⁵⁾.

3- أسباب حوادث المرور :

لقد كثر الحديث عن حوادث المرور وعن أسبابها ، واختلف العلماء والدارسون في تصنيف هذه الأسباب ، فمنهم من صنفها تطبيقيا ومنهم من فسرها نظريا، ومن النظريات التي حاولت تفسير أسباب حوادث المرور نذكر ما يأتي :

1- النظرية القدرية : والتي تفترض أن هناك من الناس من هو مستهدف بالحوادث أكثر من غيره وهذا الاستهداف يرجع إلى القضاء والقدر، وهي بهذا تنفي دور الإنسان في وقوع الحادث، لكن نقول لأصحاب هذه النظرية أن في الإسلام كليات خمس هي: حفظ الدين، حفظ النفس،

(1) - إحصائيات عن الدرك لولاية قسنطينة .

(2) - حمو بوظيفة وآخرون : المرجع السابق، ص 60.

(3) - الهاشمي بوطالي : "مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق" ، مجلة الوقاية السياقة ، ع01، 2000، ص32.

(4) - عبد الوهاب عبد الرزق التحافي: المرجع السابق. ص 44.

(5) - محمد السعيد : الموقع السابق.

حفظ النسل، حفظ العقل وحفظ المال، والإنسان مسؤول عليها، محرم عليه انتهاكها، ولا يكلف نفسه نفسا إلا وسعها، ويدخل في هذا النطاق الحوادث المرورية نتيجة استهتار بعض قائدي المركبات وعدم اهتمامهم بحياة الناس وبآداب المرور.

2- النظرية الطبيعية : وترجع الحوادث إلى الخلل الجسدي والعقلي، وتوضح ذلك قام كل من الباحثين بيكام "Bukame" وسلوكومت "Slokomete" بدراسة توصلوا فيها إلى أن السائقين الذين يعانون من ضغط الدم المرتفع تبلغ حوادثهم ضعف حوادث الذين لا يعانون منه.⁽¹⁾

3 - نظرية التحليل النفسي : فترجع الحوادث إلى أفعال مقصودة لا شعورية، وما الإصابات الجسدية إلا نوع من العدوان الموجه إلى الذات ويرى فريد أن معظم الحوادث ما هي إلا تعبيراً عن صراعات عصبية، وأن عقاب الذات هو إحدى الدعائم التي تستند عليها سببية الحوادث.⁽²⁾

د- نظرية علم النفس التجريبي : فترجع الحوادث إلى الأسباب الشخصية والأسباب الخارجية، كالظروف التي تتفاعل فيما بينها لتؤدي إلى وقوع الحوادث⁽³⁾، وإذا كان هناك أسباب متعددة للحوادث، فإن لها أيضاً أهداف متعددة فقد يكون الدافع لها الرغبة في الحصول على تعويض مادي أو زيارة الأهل أو الرغبة في جذب الاهتمام.⁽⁴⁾

وقد تمكن الباحثون من تصنيف العديد من العوامل التي تتدخل بشكل مباشر في وقوع حوادث المرور وهي كالتالي: ⁽⁵⁾

- 1- عوامل لا يمكن التحكم فيها : وهي العوامل الطبيعية التي يصعب التحكم فيها بأي حال من الأحوال وهي كل ما يتعلق بالطقس والمناخ والتغيرات الموسمية .
- 2- عوامل يمكن التحكم فيها جزئياً : وتستلزم إتباع سياسية طويلة المدى تهدف إلى معرفة السائق لسلامة وحسن استعمال الطريق، فرض قيود على تصميم السيارات ، معرفة حجم المرور على الطريق و تعلم القواعد والقوانين .

(1) - جو بوظيفة وآخرون : المرجع السابق ، ص 03.

(2) - محمد مرسي محمد : " الوعي المروري لدى الأطفال " ، المرجع السابق ، ص 298.

(3) - جو بوظيفة وآخرون : المرجع السابق ، ص 299.

(4) - محمد مرسي : "الوعي المروري لدى الأطفال" ، المرجع السابق ، ص 299.

(5) - عماد الدين سلطان : مختصر الدراسات الأمنية ، ج 3 ، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب. الرياض، السعودية .

د.ط، 1986 ، ص 312.

3- عوامل يمكن التحكم فيها ويمكن تطبيقها بإيجاد قرارات تشمل سياسة قصيرة المدى، والتي يظهر أثرها من خلال حسن تصميم الطريق، نشاط رجال المرور وفاعليتهم، والتعامل السائقين لقوانين المرور.

وبالتطرق إلى حوادث المرور وارتفاع نسبتها فإن أهم أسباب هذه الزيادة المفجعة في نسبة الحوادث مرتبطة أساسا بثلاثة عناصر هي: السائق، المركبة والمحيط ومهما يكن فإن أسباب الحوادث تبقى متعددة، ويصعب ترشيح عنصر دون آخر وفيما يلي سنورد جدولاً لأسباب حوادث المرور في المنطقة الحضرية لسنة 2002 .

الجدول رقم (05) : يوضح أسباب حوادث المرور لسنة 2002 في المنطقة الحضرية. (1)

النسبة	العدد	الأسباب
36.43	6671	الإفراط في السرعة
9.89	1812	عدم احترام قانون المرور
15.31	2803	عدم احترام إشارات المرور
6.29	1152	رفض الأولوية
3.97	727	استعمال الهاتف النقال
7.02	1286	التجاوز الخطير
11.09	2030	المناورات الخطيرة
2.27	416	الوقوف الخطير
7.22	1414	أسباب أخرى
07.40	1623	الخلل الميكانيكي
06.26	1373	المحيط والطريق
02.75	603	المناء
100	21920	المجموع

ومن الجدول يلاحظ أن العنصر البشري هو المسؤول الرئيسي في وقوع الحادث لأسباب السرعة، التجاوزات والمناورات الخطيرة، وعدم احترام إشارات المرور إلا أنه يمكن إضافة جملة من الأسباب نوردتها كما يأتي:

(1) - مجلة " إحصائيات حوادث المرور الجسمانية في الجزائر": المرجع السابق - ص 6-7.

1- انتشار ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات ممن تقل أعمارهم عن السن القانوني عالمياً 18 سنة، ففي دراسة سويدية - سبق ذكرها- حول تحليل 127 حادث مرور الحوادث الأكثر شيوعاً، ما أسمته الدراسة " الحوادث النموذجية" وهي التي يكون فيها السائق شاباً صغيراً في السن، حاصلاً على إجازة القيادة حديثاً والضحية أو المصاب هي امرأة أو رجل متقدم في السن أي أكثر من 60 سنة ، بنت الدراسة أن النساء هن أكثر تعرضاً للحوادث من الرجال .⁽¹⁾

2- ضعف مدارس تعليم القيادة .

3- التساهل في أسلوب تعامل بعض منسوبي الدوريات الأمنية المرورية مع مرتكبي المخالفات المرورية بالحزم وعدم تطبيق بعض العقوبات على بعض مرتكبي المخالفات مما تسبب في ضعف العلاقات القائمة بين بعض رجال الدوريات الأمنية والجمهور .

4- محدودية حملات التوعية المرورية نتيجة للحاجة إلى التخطيط المبني على أسس عملية سليمة.⁽²⁾

5- عدم وجود متابعة حقيقية على نظام دفع المخالفات فنجد السعودية مثلاً تعمل على إنشاء محاكم مرورية تكون بمثابة دوائر قضائية في المحاكم العامة، حيث تتابع عملية صدور الأنظمة القضائية، اللوائح التنفيذية، نظام المرافعات، نظام الإجراءات الجزائية ونظام المحاماة.⁽³⁾ ويلخص محمد العزوني أسباب حوادث المرور في قوله "إن كل حادث مرور يسجل هو أن سائقاً خرق مادة من قانون المرور".⁽⁴⁾

4- آثار حوادث المرور :

لكل ظاهرة في المجتمع آثارها، وحوادث المرور كغيرها من الظواهر في المجتمع لها مخلفاتها.

1- الآثار الاجتماعية : تترك الحوادث آثاراً سلبية على المجتمع و أفرادها خاصة الأسرة التي تتأثر بفقدان أحد أفرادها أو إعاقته خاصة إذا كان الضحية رب الأسرة، وهو ما تؤكد معظم

(1) - حسن طالب : المرجع السابق ، ص 106.

(2) - صالح محمد مالك: الموقع السابق.

(3) - وكالة أبناء : " المحاكم المرورية في السعودية ستكون دوائر قضائية في المحاكم العامة "، مجلة الأمن والحياة، ع 281، (نوفمبر / ديسمبر 2005)، ص 87.

(4) - العربي ونوغى : " أكمل الجملة الآتية : الجزائر تحتل المرتبة الرابعة عالمياً في ... "، جريدة النصر، فسنطينة ، الجزائر، ص 11208، (25 أبريل 2004)، ص 05.

الدراسات و البحوث التي أجريت حول "الإصابة والحوادث" إذ تشير إلى إعاقه رب الأسرة و شتمه و وظائفه، مما يؤثر في العلاقات الأسرية و في توفير إمكانيات و احتياجات الأسرة.(1)

وقد يكون المصاب طفلا متمدرسا، مما يترتب عليها تأخرا دراسيا قد لا يكون من سهول تداركه أو عوده التلميذ إلى سابق مستواه الدراسي(2)، لذا يؤكد الرئيس عبد العزيز بوتفليقة على خطورة المرور بقوله: "إن العديد من الأسر تسقط فجأة في شبك الحاجة وحتى الفاقة بسبب النفقات المترتبة عن العلاج الطبي، أو فقدان المعين، فكل الدراسات المنجزة من طرق الاختصاصين تجمع على ملاحظة أن الناجين من حوادث المرور والأشخاص المحيطين بهم يتلقون دائما صدمات تقابل من قدراتهم البدنية والفكرية والمعنوية مما يسبب لهم إعاقه لا يمكن تجاوزها"(3)، ونجد في الجملة الأخيرة من مقولة الرئيس إشارة إلى الآثار النفسية للحوادث المرورية.

2- الآثار النفسية : إن ما يسببه الحادث المروري من صدمات نفسية سواء لمرتكي الحادث أو المصابين جراء الحادث أو لأسرهم ، إنما يستدعي البحث والدراسة، خاصة وأن هذا الموضوع في حدود علم الباحث لم يحظ بعد بالدراسات العلمية المناسبة.

إن الضغوط الحادة المصاحبة للصدمات، ومنها حوادث المرور التي تتسبب في حدوث خلل في التركيب الكيمياوي في مخ الإنسان ، ينتج عنها أعراض جسمية فسيولوجية تعرف بالاضطرابات الناتجة أو الضغوط الصدمية، وهي لا تقتصر على مرتكب الحادث بل تمتد إلى مرافقيه وأسره، بل حتى من يشاهد الحادث.(4)

ومن الأعراض الصدمية (PTSD) التي تتبع ثلاثة أشهر الأولى من التعرض للحادث نذكر منها: (5)

- استعادة الذكريات الأليمة أثناء أحلام اليقظة أو الكوابيس ذات العلاقة أو عند مقابلة رجل أمن .

- محاولة تجنب الأفكار والأنشطة التي لها علاقة بالحادث .

(1) - محمد مرسي محمد : " الحوادث المرورية وتأثيراتها النفسية والصحية على الطفل "، مجلة الأمن والحياة، ع 286، (أفريل 2006)، ص 35..

(2)- جمعان بن رشيد أبا الرقوش : " الآثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور "، مجلة الأمن والحياة، ع 269، (نوفمبر، ديسمبر 2004)، ص 31.

(3) - من خطاب الرئيس عبد العزيز بوتفليقة : المرجع السابق، ص 07 .

(4) - فهد بن عبد الرحمن الناصر : المرجع السابق، ص 115-116.

(5) - فهد بن عبد الرحمن الناصر : المرجع السابق، ص 119.

- مخاوف مرضية (فوبيا) من بعض الأشخاص أو الأحداث أو الأماكن العادية التي لا يتخاف منها الآخرون كالطريق والمركبة أو فعل السياقة .

- الشعور بعقدة الذنب أو الخجل والاعتراب والوحدة وفقدان الأمل .

- آلام عضوية جسدية مثل الصداع الكلي أو النصفي، آلام في الجهاز الهضمي أو الجهاز التنفسي أو ما يشبه ذلك .

إن الإصابة بجراة حوادث المرور تؤثر تأثيرا سلبيا في عملية التفاعل الاجتماعي لأصحابها فيميلون إلى العزلة وانحسار علاقتهم الاجتماعية بالآخرين إلى أدنى درجة، مما يؤدي إلى إصابتهم بالاكتئاب والقلق أو بأي شكل من أشكال الاضطرابات النفسية الأخرى التي تستمر لفترات طويلة تتباين طبقا للإصابات التي لحقت بالأفراد. (1)

3 - الخسائر البشرية: إن الضحية الأولى في حوادث المرور هي الإنسان، هذا الذي ينجا من الموت فإنه يبقى معرضا للإصابة بالإعاقة، حيث خلفت حوادث المرور في العالم 180 ألف قتيل في سنة 2005، كما ارتفع عدد الجرحى إلى مابين (20-50) مليون إصابة أسفرت عن 5 ملايين حالة عجز دائمة، وبحلول سنة 2020 يتوقع ارتفاع الإصابات بنسبة (60%) والتوجه نحو المرتبة الثالثة في قائمة أسباب الوفاة والإصابة بالأمراض عوضا عن المرتبة التاسعة الحالية، وفقا لتقرير منظمة الصحة العالمية. (2)

والجزائر كغيرها من بلدان العالم تكبدت الكثير من الخسائر البشرية، هذا ما تركه الإحصائيات التي تطرقنا إليها مرات عديدة في عناصر سابقة، فمثلا تشكل فئة الشباب نسبة (29%) من مجموع قتلى حوادث المرور، كما تخلف 3000 معاق حركيا إعاقة دائمة (3)، ولتشخيص الوضع أكثر نساءل: من لا يحمل في ذاكرته اسما أو اسمين أو أكثر من قائمة ضحايا حوادث المرور؟

4- الخسائر الاقتصادية: تعد مشكلة حوادث المرور إحدى أهم أسباب استنزاف الموارد البشرية والمادية للدول، بحيث تبلغ التكلفة المالية للحوادث على المستوى الدولي 500 مليار دولار

(1) - جمال بن رشيد أبا الرقوش: المرجع السابق، ص 32 .

(2) - "حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها"، مجلة الأمن والحياة، ع 281، (نوفمبر / ديسمبر 2005)، ص 32.

(3) - أنظر الملحق رقم (07)

سنويا، وتتجاوز 3% من مجمل الناتج القومي لبعض دول العالم⁽¹⁾، وتتراوح تكلفة حوادث المرور في الدول النامية من 1% إلى 2% من إجمالي الناتج المحلي⁽²⁾، وقد قدر بعض الباحثين هذه الخسائر بأكثر من سبعين بليون دولار لعام 1998 في الو.م.أ فقط، منها 37% مصاريف التأمين، 22% خسائر في الإنتاج، 6% مصاريف متعلقة بالجهات القانونية والقضائية، 5.5% مصاريف علاجية، 1% تكاليف طوارئ والباقي مصاريف أخرى⁽³⁾.

وبالجزائر تكلف حوادث المرور خزينة الدولة سنويا بـ 65 مليار دينار أي ما يعادل 1.5 إلى 2% من الناتج الوطني الخام هذا بالإضافة إلى مصاريف الإسعاف والعلاج بالمستشفيات والتكفل بالمعوقين⁽⁴⁾، ويمكن إيجاز هذه التكاليف فيما يلي⁽⁵⁾:

* التكاليف الطبية :

- الإسعافات الأولية وتكاليف سيارة الإسعاف
- تكاليف العلاج بالمستشفيات
- تكاليف اقتناء الدواء.
- تكاليف الأجهزة الطبية .

* التكاليف الإدارية :

- مستحقات الشرطة والدرك الوطني.
- مستحقات وخسائر شركات التأمين.
- مستحقات جهاز العدالة

* التكاليف الخاصة بتغطية الأضرار التي يتعرض لها المحيط :

- أضرار الحوادث بالمحيط مثل الحوادث التي بصحبها حريق.

(1) - " 500 مليار دولار الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث الطرق في العالم " : مجلة النشرة المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ع02، 2005، ص11.

(2) - " حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها " : المرجع السابق، ص 32

(3) - محمد مرسي محمد : " الحوادث المرورية وتأثيراتها النفسية و الصحية علي الأطفال "، المرجع السابق، ص32.

(4) - إحصائيات عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .

(5) - مجلة الملتقى الوطني حول التخطيط العمراني وأمن الطرق، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. عدد خاص، (2002)، ص02.

- تلوث الهواء .

- المساعدات المالية للمصابين .

وقد اهتم الباحثون بتقدير معدل تكلفة الشخص المصاب ورأوا أنها مرتبطة بعاملين هما : مكان وقوع الحادث، وحالة المتعرض للحادث، فيقدر الباحث وال جرن " wahll gren " تكلفة وفاة شخص واحد بـ 450 دولار، وهو مبلغ يساوي قيمة العلاج المقدم لشخص معوق إعاقة كلية مع إدخال الطب المجاني. (1)

ولا يفوتنا هنا أن نذكر بالوقت والجهد الذي تستغرقه عمليات الإصلاح والعلاج للأضرار الناشئة عن حوادث المرور الذي يفسره الاقتصاديون بأنه خسارة حقيقية لا مبرر لها . (2)

ونشير في الأخير إلى أن هناك من الاقتصاديين من يذكر بعض النقاط التي يمكن اعتبارها كنتيجة إيجابية لحوادث المرور مثل تنشيط تجارة قطع غيار السيارات، وزيادة الطلب على خدمات ورش الصيانة، مما يتطلب زيادة عدد العمال والمهنيين والفنيين المتخصصين في إصلاح السيارات. (3)

ثالثا : الأطراف المعنية بالسلامة المرورية:

1 - دور وزارة النقل:

تأتي وزارة النقل على رأس الهيئات والمؤسسات و الأطراف التي لها دور فعال في تنظيم وتحسين النقل، فهي المخولة قانونيا بالسهر على تحقيق الأمن وتوفير مختلف حاجيات الأفراد في مجال النقل، وللقيام بهذا الدور فهي تتعاون مع العديد من الوزارات الأخرى كوزارة الصحة، وزارة التربية ووزارة البناء والأشغال العمومية .

كما تتعامل الوزارة مع مؤسسات وهيئات أجنبية من خلال عقود شراكة قد تتعلق بخدمات النقل أو حتى في مجال الحملات الإعلامية المتعلقة بالتوعية و مثال ذلك ما أعلنه وزير النقل في 28 سبتمبر 2006 عن بدء حملة توعية تخص السياقة في حالة التعب، السرعة والتحدث بالهاتف النقال وهذا بالتعاون مع مركز بريطاني متخصص في التخطيط لحملات التوعية وتستمر هذه الحملة لمدة سنة من خلال وسائل الإعلام الوطنية من التلفزيون، إذاعة وصحافة مكتوبة. (4)

(1) - مجلة الملتقى الوطني حول التخطيط العمراني : المرجع السابق، ص 03.

(2) - فهد بن عبد الرحمن الناصر : المرجع السابق، ص 117.

(3) - محمد مرسي محمد : " الحوادث المرورية وتأثيراتها النفسية والصحية على الأطفال " . المرجع السابق، ص 36.

(4) - نشرة الأخبار : التلفزيون الجزائري ، القنطرة الأزرقية ، (28 سبتمبر 2006) ، الساعة 20.

إن من المهام الأساسية لوزارة النقل هي إصدار قوانين المرور كما لها نشاطات أخرى نذكر منها: (1)

- تأسيس المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .
 - تأسيس المركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات.
 - القيام بعدة حملات وطنية في مجال التوعية والوقاية المرورية.
- ومن نشاطات الوزارة لسنة 2006، عقدها في السادس والعشرين من شهر أفريل يوما برلمانيا حول موضوع قانون المرور. (2)

وتأكيدا على دور الحكومة في معالجة مشكل المرور يقول الرئيس عبد العزيز بوتفليقة <>... وفي هذا الإطار يتعين على الحكومة أن تتولى مراجعة العدة القانونية والمعيارية لضمان شروط فعالية أكبر للوقاية والزجر...>. (3)

• قانون المرور :

بعد 14 سنة من العمل بقانون 87/09 ، ظهرت مع الأوضاع الجديدة التي أفرزتها التغيرات التي طرأت على المجتمع الجزائري في جميع المجالات خاصة ميدان المرور وأمن الطرق ، فالارتفاع المذهل في حوادث المرور أكد أن الإجراءات المتخذة للوقاية من هذه الآفة لم تعد قادرة على احتواء هذه الظاهرة أو التحكم فيها ، ليأتي بذلك قانون 01/14 الصادر في أوت 2001 لتدعيم وسائل وأساليب الوقاية من حوادث المرور. (4)

إن المتصفح لهذا القانون يلاحظ أنه جاء بعدة إجراءات للتعديل، أسست على ثلاث محاور أساسية تعد العوامل الرئيسية في وقوع حوادث المرور ونقصد بذلك الإنسان، الطريق والمركبة. (5)

فالنسبة للإنسان، فإن هذا القانون قد رفع الغرامات الجرافية لكل المخالفات، لأن الغرامات المنصوص عليها في القانون القديم لم تعد توازي التطور الاقتصادي، إضافة إلى إدخال مواد جديدة تماشيا مع التطور الحاصل في المجتمع الجزائري كمنع استعمال الهاتف المحمول أثناء السياقة.

(1) - فتيحة بن عباس : المرجع السابق ، ص 206.

(2) - " نشاط لجنة النقل والمواصلات والاتصالات السلوكية واللاسلكية"، نقلا عن الموقع: www.apn-dz.org/apn/activ-com/activ-transp.htm, (2006 /7/9).

(3) - من خطاب الرئيس عبد العزيز بو تفليقة : المرجع السابق ، ص 10.

(4) - فاطمة خلاف : " قانون المرور "، مجلة الوقاية و السياقة ، ع2، 2001، ص48.

(5) - المرجع نفسه ، ص49.

أما فيما يتعلق بعامل الطريق، فقانون 01/14 نص على إحداث ملفات تخص البطاقات الرمادية، رخص السياقة والمخالفات.

أما فيما يخص عامل المركبة، فتم فرض إجبارية المراقبة التقنية للمركبات بدءاً بمركبات النقل الجماعي ونقل البضائع ليعم ذلك على كل أنواع المركبات إضافة إلى الصرامة في تكوين السائقين وفرض امتحان إجباري على سائقي الوزن الثقيل للحصول على شهادة كفاءة سياقة هذا النوع من المركبات.

لكن يبقى القانون دون آليات صارمة لتطبيقه مجرد حبر على ورق كما حدثنا مراد عجمي، حيث سجلت المديرية العامة للأمن الوطني في سنة 2002 (1035861) مخالفة سدد من غراماتها الجزافية نسبة (17073) غرامة فقط.⁽¹⁾

والجدول الآتي يوضح المشكل أكثر:⁽²⁾

جدول رقم (06) : عدد الغرامات المسددة وغير المسددة من سنة (200-2004)

الغرامات	مسددة	غير مسددة
2000	299268	713385
2001	236498	654602
2002	183721	852140
2003	160322	986259
2004	589683	997943

وهو يدل على أن الجانب الردعي في عملية محاربة حوادث المرور يبقى غير كافي بسبب انعدام جهاز مختص، وقادر على تحصيل كل الغرامات الجغرافية، مما يضمن عدم استمرار ارتكاب نفس المخالفات أو غيرها.

وعلى هذا الأساس لجأت المديرية العامة للأمن الوطني إلى الدعوة لإنشاء محاكم خاصة بالمخالفات المرورية⁽³⁾، وهي الطريقة التي لجأت إليها السلطات العمومية في أوروبا وحتى في بعض

(1) - مقابلة مع مراد عجمي : المرجع السابق.

² - " Revus " les perspectives de developpement de la sécurité routière dans la gendarmerie national", édition .commandement de la gendarmerie national et ministère de la défense national , n° : spécial , p 7.

³ - Ibid, p 7.

الدول العربية كالسعودية- كما سبق الذكر - حيث قلصت إلى حد كبير في عدد الحوادث وضحاياها من خلال فرض العقوبات بشكل جيد على المتجاوزين للقواعد والنظم السارية المفعول .

لقد كان من الضروري اتخاذ إجراءات أخرى لتدعيم آليات تطبيق قانون المرور رقم 01/14 وذلك باقتراح تعديل جديد لهذا القانون وهو ماجاء في قانون رقم 16/04 الصادر في نوفمبر 2004⁽¹⁾، وقد بدئ في تطبيقه منذ مارس 2005 ، ومن أهم المحاور التي جاء بها:

- تحسين منظومة تحصيل الغرامات الجزافية يجعلها فورية وفي عين المكان أو سحب الوثائق مع إعطاء وصل مؤقت وهذا لإجبار المخالف على دفع الغرامة الجزافية
- العمل بنظام رخصة السياقة بالتنقيط .
- إجبارية الرقابة التقنية الدورية للمركبات .
- رفع بعض الغرامات الجزافية لبعض المخالفات كجنحة السرعة .

وقد طالب وزير النقل على هامش اليوم البرلماني حول القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور وأمنها بضرورة وضع مناهج علمية لمكافحة حوادث المرور ، رافضا في نفس الوقت إجراء أي تعديل على قانون المرور الجديد الذي بدأ يعطي ثماره بانخفاض نسبة حوادث المرور خلال سنة 2005 بالمقارنة مع السنوات الماضية وذلك بفعل التعديلات الصارمة التي أدخلت على القانون الجديد .⁽²⁾

2- دور الجهاز الأمني :

تضبط حركة المرور انطلاقا من جانبين؛ الأول هو الجانب التشريعي المتمثل في القوانين والإجراءات و الثاني جانب ردعي رقابي يقوم به الجهاز الأمني عملا على فرض تطبيق القانون " فالقوة دون قانون ، والقانون دون قوة كلاهما ذريعة للتعسف".⁽³⁾

(1) - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : قانون المرور رقم 16/04 ، المرجع السابق ، ص3.

(2) - " 50 مليار دينار خسائر الجزائر في حوادث المرور " : الموقع السابق .

(3) - مقابلة مع مراد عجيمي : المرجع السابق.

والأطراف المعنية في هذا الجهاز الأمني هي الدرك والشرطة أما الحماية المدنية فدورها يأتي في المرحلة الوقائية الثانية. (1)

إن العمل الشرطي لم يعد مقتصرًا على النشاط التقليدي الموجه إلى الفئة القليلة من الخارجين عن القانون ومخالفيه، فإدارة الشرطة تطورت وأصبحت منظمة خاصة ذات أهداف وتمارس أنواعًا متعددة من النشاط الهادف إلى خدمة أعداد متزايدة من المواطنين ورعاية مصالحهم. (2)

ففي الجزائر ولضمان حركة المرور والتنقل الآمن للأشخاص والبضائع عمدت المديرية العامة للأمن الوطني إلى إنشاء المديرية الفرعية للوقاية وأمن المرور المتفرعة عن مديرية الأمن العمومي المتكلفة بمهمة التوعية والوقاية والردع، وقد تم إنشاء هذه المديرية الفرعية طبقًا للمرسوم رقم-72 المؤرخ في 18 أكتوبر 1992 وهي تتكون من ثلاثة مكاتب هي: (3)

- مكتب الوقاية المرورية: المتكلف أساسًا بترقية عمليات الوقاية والمرور، والمشاركة في حملات الوقاية المرورية واستغلال الطرق والمناهج المستعملة في الدول المتقدمة .

- مكتب المرور : الذي يعني باحترام القوانين والنظم في مجال حركة المرور، النقل الخاص، نقل الأموال وكذا إعداد التقارير المتعلقة بإحصائيات حوادث المرور وتقييم العمليات الردعية وإعداد الدراسات والبحوث التي تهدف إلى تحسين حركة المرور.

- المكتب التقني : يتكفل بإعداد الدراسات حول تجهيزات أمن المرور ووسائل المراقبة الخاصة كأجهزة الرادار، كما يقوم بإنجاز الدعائم التربوية والسمعية البصرية وإجراء البحوث في إطار تحسين التجهيزات.

وعموماً يتمثل دور الجهاز الأمني في :

(1) - العملية الوقائية يمكن تقسيمها إلى ثلاثة مراحل: المرحلة الأولى وتأتي قبل وقوع الحادث ، أما الثانية فتأتي بعد وقوع الحادث مباشرة إلى غاية وصول المصاب إلى المستشفى ، لتأتي المرحلة الثالثة وهي عملية التشخيص و وصف العلاج للمصاب . ("الوقاية خير من العلاج" : مجلة الوقاية والسياسة، ع 1، ص 28-29) .

(2) - مركز الدراسات والبحوث : المسؤولية الأمنية للمرافق الإعلامية في الدول العربية، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية، دط، 1986، ص 357.

(3) - شنيبي حفيظة : " المديرية الفرعية للوقاية وأمن الطرق عزم على تطبيق القانون ومحاولة لتقليص جرائم المرور" ، مجلة الشرطة، ع 75، (فيفري 2005) ، ص 31.

أ/ التشريع : يقوم بدور مهم في مجال التشريع من خلال اشتراكها في وضع كافة التشريعات والقوانين والأنظمة التي تهدف إلى ضبط وتنظيم النقل والمرور على الطريق، ووضع القواعد المرورية السليمة التي تحفظ حق المجتمع وتسهم في السلامة المرورية. (1)

ب/ الرقابة والتنفيذ: حيث يقوم بها من خلال عدد من الإدارات المختصة وهي: إدارة ترخيص السائقين والمركبات، إدارة المرور وإدارة الدوريات الخارجية، وتتلخص هذه الواجبات في تنظيم المرور، ضبط المخالفات، تنظيم محطات الحوادث ومنح التراخيص من خلال عملية فحص المركبات. (2)

ج/ الإجراءات الهندسية والفنية: التي تتم بتعاون والتنسيق مع الجهات الأخرى ذات العلاقة في هذا المجال، وأهمها: (3)

- تحديد اتجاهات السير ووضع الإشارات المرورية اللازمة لها .
- تحديد الأماكن والتقاطعات الخطيرة التي تكثر فيها حوادث المرور وإيجاد الحلول الهندسية اللازمة لها .

- المشاركة في التعداد المروري خاصة في التقاطعات لإيجاد البرامج التي تساعد على إنسانية حركة المرور في جميع الأوقات .

د/ التوعية والثقافة والتعليم المروري : من خلال مباشرة عمل إعلامي اتجاه المواطن بهدف إظهار حضور سلطة الدولة وكذا المساهمة مع المؤسسات الإعلامية (صحافة مكتوبة، سمعية وسمعية بصرية) في النشاطات الوقائية التعليمية. (4)

إن كل هذه المهام تتطلب من رجل الأمن معرفة عميقة للوائح والقوانين التي تحكم المرور من جهة ومن جهة أخرى تتطلب من رجل الأمن أن يكون على علم تام بهذه القوانين وعاملاً بها. و لإشاعة الوجود الشرطي في الشوارع وفي كل شبكات الطرق - بغرض تأكيد الهبة وعملية الضبط الإداري مع سرعة الوصول لمكان الحادث- فلا بد من توفير طاقات بشرية هائلة إضافة إلى

(1)- يوسف محمد عبده : " حجم مشكلة المرور في الأردن "، في أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، المرجع السابق، ص114.

(2)- المرجع نفسه ، ص ص 115-116.

(3)- المرجع نفسه ، ص 117.

(4)- فتيحة بن عباس : المرجع السابق ، ص 197.

إمكانيات مادية من سيارات متطورة ودراجات نارية بالإضافة إلى بعض أجهزة المراقبة، كجهاز قياس سرعة المركبة (RADAR).⁽¹⁾

ولمتابعة أصحاب النفوس الضعيفة الذين يقدمون على ارتكاب الجرائم والمخالفات إذا أحسوا بغياب رجل الأمن أو انشغاله وجب استحداث أجهزة مرور "سرية"⁽²⁾ مهمتها مراقبة وتعقب ذوي النفوس المتهوره، وكذا وضع نظام للكمان غير المتوقعة لإشعار جميع السائقين أن دوريات المرور متواجدة في كل مكان وزمان.⁽³⁾

3 - دور المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق :

إنه مهما كانت عوامل الارتفاع في عدد حوادث المرور وتفاقم عواقبها فإنها تبث على القلق ومضاعفة الجهود للتقليل منها، وفي الجزائر تسعى السلطات العمومية على توفير شروط الأمن لمستعملي الطريق، حيث أنشأت في 19 جوان 1967 هيئة وطنية (اللجنة الوطنية الدائمة لأمن الطرق) للقيام بمهمة تنظيم عملية الوقاية والتنسيق بين مختلف المصالح المعنية، ولما لم تستطع هذه اللجنة القيام بهذا الدور نص قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الصادر في 10 فيفري 1987 في المادة 24 منه على إنشاء مركز وطني ولجان وطنية للوقاية والأمن عبر الطرق، وكان ميلاده إداريا فقط بعد صدور المرسوم رقم 77/ 91 المؤرخ في 16 مارس 1991 ولم يتم بدء عمله بصفة رسمية إلا بعد تدشينه في 20 أفريل 1998.⁽⁴⁾

وتتمثل إستراتيجية المركز في أربع محاور أساسية هي :⁽⁵⁾

أ/ الإنسان : باعتباره العنصر العاقل في حلقة المرور، فتعمل على توعيته.

ب/ المحيط : وذلك بالتعاون مع وزارة الأشغال العمومية من خلال التركيز على النقاط السوداء، كما يشترك مع وزارة النقل في تركيز دراساته على المركبات وشروط إجراء المراقبة التقنية للمركبات .

(1) - مقابلة مع مراد عجمي : المرجع السابق.

(2) - المرور السري: هم رجال أمن لا يستخدمون سيارات المرور المعروفة لدي عامة الناس، وإنما يستخدمون سيارات مدنية عادية .

(3) - عرسان عبد اللطيف المشاقي : "المرور السري"، مجلة الأمن والحياة، ع 257، (نوفمبر / ديسمبر 2003)، ص 82 .

(4) - الهاشمي بو طالبي : " مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وإستراتيجيته في عملية الوقاية"، مجلة الوقاية والسياسة، ع 1، 2000، ص 33.

(5) - " المحاور الأساسية للسياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور " : وثائق مأخوذة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

ج/ التنظيم والتشريع: إذ يشترك مع وزارة النقل من أجل تحسين النصوص التشريعية تبعاً للنتائج المحصل عليها من الميدان ومن الدراسات والبحوث .

د/ الدراسات والبحوث : من خلال الملتقيات، الدراسات الميدانية، تشجيع بعض البحوث العلمية التي تقوم بها الجامعات وكذا اشتراك واستشارة كل الأطراف المعنية بالمرور مثل مصالح الأمن والجمعيات التي تشغل في المجال.

والمركز في قيامه بحملات التوعية والوقاية من حوادث المرور ينسق مع وسائل الإعلام المختلفة منها : التلفزة الوطنية، الإذاعة الوطنية و الصحافة المكتوبة .

ولمسايرة التطور العلمي والتكنولوجي في الوقاية من حوادث المرور يقوم المركز بمراسلة بعض الهيئات المستقلة وكذا الجمعيات والمراكز المهتمة بالموضوع لتبادل الخبرات نذكر منها:

المعهد البلجيكي لأمن الطرق (IBSR) وهو مركز تابع لوزارة الاتصالات يتكون مجلسه الإداري من ممثلين من السلطات العمومية، وزارة العدل، وزارة الداخلية، الدرك، الشرطة والقطاع الخاص كجمعيات التأمينات، فدرالية صانعي السيارات ونوادي السيارات، وقد أنشئ هذا المعهد في 06 أكتوبر 1986. (1)

بالإضافة إلى: الجمعية الإيطالية للأمن المروري بروما، مركز أمن الطرق (لوكسومبرغ)، الوقاية المرورية بباريس، الشركة الوطنية لأمن الطرق (السويد)، هيئة الأمن والوقاية المرورية يفيانا وجمعية الوقاية المرورية (ألمانيا). (2)

4 دور مدارس تعليم السياقة :

تساءل في البداية إذا ما كان جميع من يقود مركبة له رخصة السياقة ؟

ثم هل كل من يحمل رخصة سياقة هو مؤهل لقيادة مركبته ؟

لقد عرفت الجزائر نظام تعليم السياقة منذ البواكر الأولى للاستقلال وشهدت تحولات شتى في نظام التعليم ككل (3) ، ومن المفترض أن كل سائق له رخصة سياقة موافقة لنوع المركبة التي يقودها بحسب ماتنص عليه المادة 08 من قانون المرور رقم 01/14 ، هذه الرخصة التي تسلم من طرف

(1) - Revus " la sécurité routière"؛ editor de l'institut Belge pour la sécurité routière , n:° spécial , 1993 , p57.

(2) - "مخاور الأساسية للسياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور" : المرجع السابق.

(3) - هيئة التحرير : "مدارس تعليم السياقة في الجزائر" ، مجلة الشرطة، ع 43، (جانفي 1990)، ص 23.

مدارس تعليم السياقة بعد إمضاء الوالي أو من ينوب عنه، وذلك بعد اجتياز المترشح بنجاح في الامتحانات التطبيقية والنظرية الخاصة بسياقه المركبة⁽¹⁾.

وتهدف مدارس تعليم السياقة إلى: - تحسين المعارف (هدف إدراكي)

- تحسين المواقف (هدف عاطفي)

- تحسين المهارات (هدف حركي نفسي)⁽²⁾

لكن الواقع يثبت أنه ليس كل من يحمل رخصة السياقة هو مؤهل للقيادة بل أن القاعدة العامة أصبحت تقول أن رخصة السياقة تباع في الجزائر كما يباع الدواء في الصيدليات فبعض المدارس تطلب من المترشحين رشوة للحصول على شهادة السياقة وإن كان الطلب يقدم بلغة ضمنية غير صريحة، ويجب الإقرار بأن الذين يدفعون الرشوى للحصول على رخصة سياقة تتفاوت أحوالهم بين قاصد ومضطر وذلك تفاديا لزيادة المصاريف التي تنجر عن العراقيل التي توضع في طريقهم وفي أثناء الاختبارات من جهة واختصارا للوقت من جهة أخرى⁽³⁾.

إن كل ما يهم الممتحن هو استفاء ملف المترشح لشروط إجراء الامتحان فهو لا يمتحن ليتعلم ويختبر قدراته في السياقة بل يمتحن لينال رخصة السياقة فحسب⁽⁴⁾.

ولم تظل ظاهرة شراء رخصة السياقة مجرد أمر عادي، فقد وصلت إلى المحاكم مثل قضية السائق الذي تسبب في حادث مميت على الطريق الوطني رقم 04 الرابط بين البلدة وعين الدفلى بالمكان المسمى " عريوة " ، والذي تسبب في وفاة شخص وكلف السائق 9 سنوات سجنا حيث تبين أن المتهم يملك رخصة سياقة مزورة تم شراؤها من طرف شبكة تباع الرخص⁽⁵⁾.

وفي هذا المجال حدثنا مراد عجيمي قائلاً، بأن هناك فعلاً العديد من الحوادث سببها منح رخص سياقة مزورة، فكما توجد جوازات سفر مزورة قطع نقدية مزورة، هناك رخص سياقة

(1) - برنامج مع السلامة : الإذاعة الوطنية ، القناة الأولى ، (26 ديسمبر 2005) ، الساعة 15.

(2) - لزهرة بن عيسى : " الأمن المروري وتكوين السائق " ، مجلة الوقاية و السياقة ، ع 3 ، 2002 ، ص 68.

(3) - جريدة الشروق : الجزائر، ع 580 ، (26/20 أكتوبر 2003) ، ص 12 .

(4) - هيئة التحرير : " مدارس السياقة في الجزائر " ، المرجع السابق ، ص 26.

(5) - نوار باشوش : " شبكات مافيووية تغطي من رخص السياقة " ، جريدة أخبار الأسبوع ، الجزائر، ع 94 ، (25/19 جويلية

2003) ، ص 17 .

مزورة، ولذلك فلا يمكن القول أن هناك ظاهرة لبيع رخص سياقة رسمية، ولكن يمكن أن نجد من يشتري أو يبيع رخصة سياقة مزورة . (1)

إننا إذا تعمقنا في المشكلة نجد أن معظم المدارس بالجزائر صغيرة ولا تبحث على التوسيع، وهي في الغالب تابعة لأشخاص غير محترفين وبوسائل غير كافية (مركبات في حالة سيئة) ونجد أن المكون معزول لا يمكن له التواصل مع زملائه حيث يعتبرون منافسيه. (2)

ومن أجل تفعيل دور مدارس تعليم السياقة في تحقيق الأمن المروري يسعى المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق إلى اقتراح عدة نقاط حدثنا عنها مراد عجيمي وهي: (3)

1- مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين .

2- تأطير مدارس السياقة وتحديد المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات، إذ يجب أن تتوفر في مدارس تعليم السياقة مقاييس المدرسة من قسم مجهز بوسائل تكوينية ووسائل بيداغوجية .

3- إعادة النظر في مفهوم تكوين السائقين، ومراجعة السياسة الوطنية لمنح الاعتماد لمدارس تعليم السياقة، أي أنه ليس كل إنسان يستطيع أن يكون له مدرسة سياقة بل يشترط فيه أن يكون له شهادة جامعية لأن مهنة السياقة لم تعد حرفة بسيطة، بل أصبحت مهنة علمية لأن حركة المرور في تطور وتقنية السيارة في تطور، وسيأتي وقت يصبح فيه الذي يجهل الإعلام الآلي لا يستطيع قيادة سيارة - على رأي عجيمي مراد - .

4- وعن كيفية إجراء الامتحانات ومنح رخص السياقة و الدعوة إلى ضرورة إنشاء مركز وطني لرخص السياقة، وقد صدر المرسوم التنفيذي الذي يحدد المهام وتنظيم هذا المركز الذي سيتكفل بكل ما يتعلق برخص السياقة سواء تعلق الأمر بنظام الامتحانات أو التكوين أو التعليم أو البرامج والمناهج أو حتى شكل الرخصة ونوعها.

5- إعادة النظر فيما يخص الممتحنين ومدة التكوين والفحوص الطبية.

6- التركيز مستقلا في عملية التكوين على عنصر التوعية المرورية للممتحنين وتوجيههم إلى كيفية الوقاية من حوادث المرور.

(1) - مقابلة مع مراد عجيمي : المرجع السابق .

(2) - لزهرة بن عيسى: المرجع السابق ، ص 69.

(3) - مقابلة مع مراد عجيمي : المرجع السابق .

ويقترح محمد العزوني أن تحمل رخصة السياقة اسم الممتحن وكذا اسم الطبيب اللذين سلما على التوالي رخصة السياقة والشهادة الطبية وهذا لتحديد المسؤولية والكشف عن المخالفين للقانون والمتلاعبين بمصائر الناس، كما يرى ضرورة المتابعة الطبية المستمرة للسائقين، فالشخص يكون في صحة جيدة في فترة شبابه، وبمرور الوقت قد يصاب بأمراض كضعف البصر وضغط الدم. (1)

إنه إذا توفرت كل المعطيات الموضوعية لقيام مدرسة نموذجية فإنه حتما نصل إلى بناء شخصية السائق ذي الكفاءة الفنية وذو القدرات العقلية في استيعاب قانون المرور واحترامه .

5 - دور الحركة الجمعوية :

تعد الحركة الجمعوية قوة ايجابية في خدمة المجتمع بحيث تعد حلقة تواصل بين المؤسسات الرسمية وممثلي المجتمع المدني، وقد ارتفعت الحركة الجمعوية في المجتمعات المتطورة من خلال برامج عمل دقيقة خاصة في مجال المحافظة على البيئة ومكافحة الفقر وكذا حقوق الطفل. (2)

لكن بالرغم من وجود نصوص قانونية تسمح للمواطن بإنشاء جمعيات في مختلف المجالات إلا أننا في الجزائر نلاحظ نقضا كبيرا في الجمعيات المختصة في التوعية من حوادث المرور، بل تكاد تنعدم ، حيث توجد جمعية وحيدة مهمة بمجال التوعية المرورية هي الجمعية الوطنية للوقاية المرورية " طريق السلامة " التي يرأسها محمد العزوني، بالإضافة إلى بعض جمعيات أولياء التلاميذ التي تساهم في مجال التوعية والوقاية المرورية. (3)

وانطلاقا من أهمية الجمعيات في المجتمع يمكن تصور دورها في التوعية المرورية من خلال ضبط مخطط وطني دائم يهدف إلى تحسيس وتوعية المواطنين بجميع فئاتهم وتشارك في بلورته وتطبيقه إلى جانب أجهزة الدولة المختلفة، ومن بين ما يتضمنه المخطط : (4)

- عروض للأشرطة حول حوادث المرور وبتعليق وأراء متنوعة.

- محاضرات مدعمة بصور ومتبوعة بمناقشات .

- موائد مستديرة عبر وسائل الإعلام الوطنية و المحلية .

(1) - هيئة التحرير : " مدارس السياقة في الجزائر " ، المرجع السابق ، ص 31.

(2) - مجلة " الملتقى الوطني حول دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور " : المرجع السابق ، ص 7.

(3) - مقابلة مع مراد عجمي : المرجع السابق .

(4) - مجلة " الملتقى الوطني حول دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور " : المرجع السابق ، ص 2.

وفي حوارنا مع محمد العزوني عن دور جمعية " طريق السلامة" التي يترأسها أجابنا بأن نشاطها لا يزال محتشما لنقص ثقافة العمل الجماعي وقلة ميزانيتها " ففي فرنسا هناك 500 ألف مشترك في جمعية الوقاية من حوادث المرور و يقومون بدفع اشتراكاتهم بصفة منتظمة، مما يسمح للجمعية من تنظيم حملات توعوية بمخاطر الطريق"⁽¹⁾، أما في الجزائر فالكل مرتبط عندنا بالفائدة ولا يوجد شيء اسمه التطوع.⁽²⁾

إن للجمعية عدة مكاتب منها مكتب سطيف، ومكتب في قسنطينة، ومكتب بزرالدة، كما أن للجمعية عدة إنجازات منها:⁽³⁾

- تنشيط العديد من ساعات البث الإذاعي.
- تقديم نصائح صباحية يومية في مختلف القنوات الإذاعية.
- تنشيط وإنجاز العديد من الحصص المتلفزة.
- قيام الأعضاء البارزين في الجمعية بإلقاء محاضرات وتنشيط لقاءات في المدارس والثانويات .
- تأسيس عدة حظائر لسيارات الأطفال للمساهمة في التربية المرورية للجيل الصاعد وهذا من أجل إرساء القواعد المتينة في بناء مجتمع متحضر وبتعبير محمد العزوني "فالكبير يعرف واجباته أما الطفل فهو إنسان معوق"، وأول حظيرة للتربية المرورية أنشأها العزوني في الثمانينات سطيف .
- وتأكيدا على دور الحركة الجمعوية فإن جون اير هارد "J.Eberhard" أحد المسؤولين في الإدارة العامة لسلامة المرور في وزارة النقل الأمريكية يقول أن معظم الدراسات التي أجريت أوحث إليهم بأن البرامج التربوية والإعلامية محدودة التأثير إذا ما قورنت بالجهود التي قامت بها جمعيات مثل جمعية الأمهات ضد القيادة تحت تأثير الكحول (SADD).⁽⁴⁾

(1) - فاروق.غ: " العزوني أو الشرطي المخفي يتحدث؛ أبعديني عن التلفزيون دون مرور سببها الإنسان"، جريدة الخبر، د.ع، (21 جانفي 2004).

(2) - مقابلة مع محمد العزوني : المرجع السابق .

(3) - المرجع نفسه.

(4) - خالد السيف وآخرون : المرجع السابق ، ص 36.

6 - دور مؤسسات التعليم والتربية :

تعمل التربية على إرساء قواعد السلوك الاجتماعية من خلال تعريف النشء والشباب بالقانون، وغرس قيم المسؤولية الاجتماعية، وتنمية روح النظام، ونشر آداب السلوك ، وجميعها أساليب تربوية لضبط السلوك الاجتماعي. (1)

إن التربية المرورية التي يتلقاها الأطفال في المدارس، وفي سن مبكرة هي العقيدة التي تكبر في صدورهم مع مرور السنين ، ولذلك توليها المجتمعات المتطورة أهمية بالغة وتدرجها في مناهجها التربوية وبرامجها الدراسية، بحيث تجعلها مادة أساسية في مناهج التربية والتعليم، وتحدد مواضيع لكل طور بما يتناسب مع أعمار الأطفال وقدراتهم العقلية وميولهم النفسية لأجل تحقيق الأهداف التالية: (2)

- اكتساب المهارات العقلية اللازمة لضمان سلامة استخدام الطريق والمركبة .
- اكتساب الحقائق والمعلومات الخاصة بسلامة استخدام الطريق والمركبة.
- اكتساب اتجاهات وقيم ايجابية تخص سلامة استخدام الطريق والمركبة

لقد احتلت الدراسات التي تناولت التعامل مع ضحايا الحوادث أو الجرائم مكانة مهمة رغم حداثةها في العلوم الاجتماعية والنفسية، ومن هذه الدراسات الدراسية التي قام بها كروز (CROOS) من عام 1991-1995 حيث أوضحت أن أكثر ضحايا الطرق هم الأطفال، واقترح أن يتم تدريس السرعة والبعد والزمن للتلاميذ (3)، حيث أن سيكولوجيا الطفل مختلفة عن عالم الكبار، فالطفل مثلا يخلط بين أن "يرى" وأن "يروه" فهو يعتقد أنه إذا رأى هو المركبة فإن سائق المركبة حتما يراه ، كما أن الطفل لا يقوى على تحديد مصدر الأصوات ويعطي الأهمية لنداء صديق له من الجانب الآخر للطريق على محرك سيارة آتية نحوه (4)، ولهذا فعلى المدرسة أن تبعد الطفل من عواقب حوادث المرور من خلال عملية التربية والتدريب.

(1) - محمد محسن عمارة : أصول التربية التاريخية والاجتماعية والنفسية والفلسفية ، دار المسيرة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، ط2، 2000، ص 291.

(2) - " برنامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية "، نقلا عن الموقع؛

(3) - محمد مرسى محمد : " الحوادث المرورية وتأثيراتها النفسية و الصحية علي الأطفال "، المرجع السابق، 28.

(4) - صوالحي ربيعة : " الطفل و المرور "، مجلة الوقاية و السلامة ، ع 2، 2001 ، ص 32.

إلا أن الجزائر لم تنتبه إلى أهمية هذا العامل إلا مؤخرا مع ارتفاع نسبة الوفيات من الأطفال والشباب جراء حوادث المرور، بحيث تشكل فئة الأطفال نسبة 21% من مجموع قتلى حوادث المرور في حين تشكل فئة الشباب 29% من هذه النسبة وهذا حسب إحصائيات 2003⁽¹⁾، لتد أصبحت الحكومة الجزائرية تسعى جاهدة لتطوير أساليب تعليم مادة التربية المرورية بالمدارس، فالمشرع الجزائري إدراكا منه لقيمة هذه المادة نص في قانون المرور لعام 1987 على وجوب إدراج مادة التربية المرورية في مناهج التربية والتعليم ثم أكد على ذلك في قانون المرور الصادر في أوت 2001 ولكنه لحد الآن لم يوجد التحسيد الفعلي على أرض الواقع وظل تدريسها يتم بحسب المناسبات وينضع عموما للاجتهادات الفردية للمعلمين⁽²⁾، إن تحقيق الأمر يتطلب وقتا طويلا وإمكانيات مادية معتبرة، وإن كان تفاقم ظاهرة حوادث المرور من سنة لأخرى يستوجب الشروع في تنفيذ هذا البرنامج بجدية وتدرجيا حتى تتكامل عوامل الوقاية المختلفة .

لكن عملية التربية المرورية على وجه الخصوص هي في الواقع ليست مسؤولية المدرسة فحسب، بل هي في الأساس مسؤولية الأســـــــرة.

إذ يرى كلا وسن "Klawnsen" أن التنشئة الاجتماعية تحتوي على العمليات التي يتم بها دمج الطفل في الإطار العام لأسرته ومجتمعه مما يساعده فيما بعد على أداء واجبه اتجاه الأسرة والمجتمع بكفاءة⁽³⁾ .

فالطفل ينتقي من المجتمع الذي يعيش فيه مثيرات معينة يستجيب لها استجابات نمطية بحيث إذا ظهرت فإن الاستجابة التي تعلمها تكون رد الفعل المباشر لهذه المثيرات، ومعنى هذا أن الطفل يمر بعملية يكتسب نتيجة لها استجابات سلوكية مختلفة يواجه بها مواقف الحياة المختلفة مثل رؤية الطفل لشيوخ ضرير يرغب في اجتياز الشارع وموقف الطفل إزاء هذا الموقف⁽⁴⁾.

(1) - وثائق مأخوذة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق .

(2) - الهاشمي بو طاليبي : " التربية المرورية " ، مجلة الوقاية والسياقية ، ع 3 ، 2002 ، ص ص 2-3.

(3) - مایسة أحمد النیال : التنشئة الاجتماعية - مبحث في علم النفس الاجتماعي-، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، دط، 2002 ، ص 27 .

(4) - محمد حسن عمایرة : المرجع السابق ، ص 16 .

7 - المصادر الإسلامية للوعي المروري :

لقد ذكر الله سبحانه وتعالى جميع أنواع وسائط النقل في آية قرآنية قليلة الكلمات غزيرة المعاني، قال تعالى: ﴿والخيل والبغال والحمير لتركبوها وزينة ويخلق ما لا تعلمون﴾⁽¹⁾، فهذه الآية على إيجازها قد ذكرت وسائل النقل التي كانت معروفة لدى العرب عند نزول القرآن قبل أربعة عشر قرناً ثم ذكرت وسائط النقل الأخرى التي لم تكن معروفة آنذاك من طائرات، ومناطيد وصواريخ.... ﴿ويخلق ما لا تعلمون﴾ وما لا نعلم نحن الآن.

والإسلام قد شرع قواعد المرور وأدبه، حيث خاطب الرسول عليه الصلاة والسلام أصحابه بقوله: "إياكم والجلوس في الطرقات" قالوا: يا رسول الله إنما مجالسنا ومالنا من مجالسنا بد نتحدث فقال: " فإذا أبيتتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه، قالوا: وما حق الطريق يا رسول الله، قال: " غض البصر وكف الأذى، ورد السلام، والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر".⁽²⁾

فلطريق حقوق و آداب يجب مراعاتها لقوله تعالى: ﴿ولا تمش في الأرض مرحاً إن الله لا يحب كل مختال فخور﴾⁽³⁾، فالمشي في الأرض يستوي فيه أن يكون الإنسان ماشياً على قدميه أو ممتطياً دابة أو راكباً سيارة، بل إنه في الحالة الأخيرة يكون أكثر ميلاً للزهو وأشد حاجة لمن يذكره بواجب الأخلاق ومستحب الآداب⁽⁴⁾، يقول عز وجل: ﴿ولا تمش في الأرض مرحاً إنك لن تخرق الأرض ولن تبلغ الجبال طولاً﴾.⁽⁵⁾

وليس ادعى إلى التهلكة من قيادة السيارة بسرعة كبيرة، أو عدم الالتزام بقواعد السلامة، قال تعالى: ﴿ولا تلقوا بأيديكم إلى التهلكة﴾.⁽⁶⁾

وقوله أيضاً ﴿ولا تقتلوا النفس التي حرم الله إلا بالحق﴾.⁽⁷⁾

(1) - سورة النحل : الآية 8.

(2) - رواه البخاري : كتاب الاستئذان، باب 2، حديث 6229 . (أحمد بن حجر العسقلاني : فتح الباري في شرح صحيح

البخاري ، ج 11 ، دار السلام، الرياض، السعودية ، ط3، 2000، ص 11 .

(3) - سورة لقمان : الآية 18 .

(4) - عماد الدين سلطان : المرجع السابق ، ج 3 ، ص 136 .

(5) - سورة الإسراء : الآية 37 .

(6) - سورة البقرة : الآية 195 .

(7) - سورة الإسراء : الآية 33 .

ومن حقوق الطريق إمطة الأذى عنه، فإمطته شعبة من شعب الإيمان و حق وواجب على مستعمل الطريق، ثم إن نظام المرور الذي يصدره ولي الأمر لمصلحة المجتمع يعتبر ملزماً لجميع المواطنين ومن في حكمهم ممن يعيشون على أرض الدولة ويخضعون لسلطانها عملاً بقوله تعالى: ﴿ يا أيها الذين آمنوا أطيعوا الله وأطيعوا الرسول وأولى الأمر منكم ﴾ (1).

ومن بين الجهات المسؤولة أيضاً، مسؤولو البلديات ووزارات الأشغال العمومية ومهندسو الطرق، وخير مثال في هذا قول عمر بن الخطاب رضي الله عنه الذي يمثل قمة الحس المروري >> لو أن بغلة عثرت بالعراق لظننت أن الله سيسأل عمر لماذا لم تمهد لها الطريق <<، وهو ذات القول يقال للطبيب الذي يجري الكشف الطبي، والميكانيكي وصاحبه مدرسة السياقة .

8 - تجارب أجنبية في تنظيم المرور:

لا بأس أن نورد في نهاية هذا الفصل بعض التجارب في ميدان تنظيم المرور لبعض الدول التي حققت بفضل التخطيط المروري خطوات متقدمة في التخفيض من عدد الحوادث ونشر الوعي المروري من ذلك :

أ/ التجربة الفرنسية :

وهي تجربة تركز على عدة عناصر وتقنيات حديثة يتم من خلالها التحكم في الحركة المرورية وأبرزها مايلي (2) :

• اللوحات الإرشادية الالكترونية المتغيرة : وتستخدم هذه اللوحات في أعلى الطرق أو على جوانبها لإنباء السائقين بحوادث السير، أعمال الطريق، الاختناقات، حالة الطقس وأماكن وقوف السيارات، ويتم تشغيل هذه اللوحات عن طريق الألياف البصرية وخطوط الهاتف والموجات الدقيقة عالية التردد .

• نظام الرصد الآلي للحوادث : ويهدف إلى الرقابة المستمرة لحركة السير على كل الطرق .

• نظام إرشاد وتوجيه السائقين ويتم عن طريق نظام الكتروني بشاشة ملونة في المركبات تزود السائقين بما يطلبونه من المعلومات المرورية وحالة الطقس وأفضل المسارات ، ويحتاج النظام لتشغيله

(1) - سورة النساء: الآية 59.

(2) - سلطان بن أحمد التقي: بعض التجارب العربية و الدولية في مجال تنظيم المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض،

السعودية، د.ط، 2005، ص 13 .

إلى تخزين كافة البيانات على أقراص مدمجة تستخدم لتشغيل النظام ، و إضافة إلى ذلك فهناك معلومات تبث للسائقين على شبكة الأتترنات والهاتف النقال .

• محطة الإذاعة المرورية ويتم بث كافة البيانات المتعلقة بحركة المرور ومشاكله والطقس المرتبط بمراكز التحكم عن طريق استخدام محطة إذاعية على موجة FM لهذا الغرض.

• النظام الإلكتروني لجمع رسوم مرور المركبات على الطريق وهو يختصر عامل الانتظار عن طريق الدفع التقليدي.

يشير بيار قيستان "p. gaussant" (رئيس الجمعية الفرنسية للوقاية من حوادث السير) إلى أنه كانت هناك صدمة لسنوات عديدة كانت فيها فرنسا في مستوى ثمانية آلاف قتيل على الطرقات رغم الجهود والحملات التي كانت تقام ، ويشبه ذلك بالقرون الوسطى في عدم احترام القانون، وفي عام 2002، في اليوم الوطني الفرنسي قرر الرئيس جاك شيراك أن المسألة المرورية ستصبح من أولويات الحكومة وعندها وجدت الإرادة السياسية وتبعت هذه الإرادة تحركاً جماعياً ليس على مستوى التوعية فقط ولكن خاصة في مجال تطبيق القانون، وفي ظرف ثلاث سنوات رجحت فرنسا ستة آلاف روح بشرية وآلاف الجرحى. (1)

ب/ التجربة اليابانية :

فقد تم سن بعض القوانين المرورية الجديدة التي تهتم بالضبط المروري، من الإشارات والمراقبة الإلكترونية للمركبات والمشاة والمتابعة والتخطيط السليم للطرق والدراسات الإحصائية لحوادث الطريق ورصدها. (2)

وقد وصلت اليابان إلى هدف تقليل وفيات حوادث السير مع بداية القرن 21 الميلادي.

د/تجربة شرطة إمارة دبي:

تتسم تجربة شرطة إمارة دبي في الإعلام الأمني بالخصوصية نظراً لإنشاء إدارة متخصصة للإعلام الأمني بما تتبعها مجموعة من الأقسام برئاسة مدير الإدارة، وترجع جذور هذه التجربة إلى سنة 1947 واكتملت ملامح التجربة الإعلامية الأمنية عام 1999. (3)

(1) - عبد القوي محمد الغابري: "دراسة حوادث السير"، نقلا عن الموقع؛

www.El moetamar.com (فيفري 2006)

(2) - سلطان بن أحمد النقي: المرجع السابق، ص 14.

(3) - جاسم خليل ميرزا: الإعلام الأمني بين النظري والتطبيقي، المرجع السابق، ص 157-158.

و تتكون إدارة الإعلام الأمني في إمارة شرطة دبي من أربعة أقسام هي: (1)

- قسم التوعية الأمنية

- قسم العلاقات العامة

- قسم البرامج الإذاعية و التلفزيونية

- قسم الشؤون الدينية

وقد أنشئ قسم التوعية المرورية في 1995، ومن ضمن الحملات التي ينظمها حملات التوعية المرورية التي تهدف إلى: (2)

- خلق الوعي المروري لدى الجمهور، وذلك عن طريق الجهود التعليمية والإرشادية التي تقوم بها الأجهزة المعنية في مجال التوعية المرورية .

- خلق صورة ذهنية طيبة لجهاز المرور في التصدي للمشكلات المرورية .

- توضيح الرؤية للجماهير التي تستفيد من الخدمة المرورية القائمة منها والجديدة، و من ثم الاستجابة للجهود التي تبذلها الحكومة لتحسين هذه الخدمة .

(1) - أنظر إلى الملحق رقم (14) .

(2) - جاسم خليل ميرزا : الإعلام الأمني بين النظري والتطبيق ، المرجع السابق ، ص ص 202-203 .

الفصل الثالث

الإعلام والتوعية المرورية

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

أولاً - الإذاعة:

يقول الباحثان لويشتاين ومريل " Lewichtan et Mireille " أن وسائل الإعلام تتطور أساساً من خلال ثلاثة مراحل وفقاً لطبيعة الجمهور الذي تتجه إليه، فوسائل الإعلام تتطور في أي مجتمع من إعلام الصفوة إلى إعلام جماهيري، إلى إعلام متخصص .⁽¹⁾

1- تاريخ الإذاعة :

وقصة الإذاعة كما ترى جيهان أحمد رشدي في كتابها " النظم الإذاعية في المجتمعات الغربية " لا تبدأ بنجاح تجربة ماركوني في مطلع القرن العشرين، فالقصة الحقيقية للإذاعة تبدأ ببدايات الاتصال الجماهيري، وتبدأ تلك القصة في منتصف القرن الخامس عشرة حينما نجح جوتنبرج في اكتشاف الطباعة بالحروف المتحركة.

وإذا كان ماركوني " Marconi " أول من أظهر عملياً أنه بالإمكان إرسال إشارة كهرومغناطيسية من خلال الفضاء سنة 1896 فإن بداياته كانت نتيجة للبحوث العلمية المتقدمة التي تمت في مجال الكهرباء والمغناطيس، فلقد شهد عام 1844 بداية أول إرسال لرسالة كهرومغناطيسية عبر الأسلاك على يد صمويل مورس " S.Morse " .⁽²⁾

وبحلول عام 1858 تمت عملية مد أول كابل عبر المحيط الأطلسي، وتم في عام 1870 إقامة أول شبكة من خلال الكابلات تحت البحار لكي تربط العالم الغربي بمواقعه الإستراتيجية الخارجية.⁽³⁾ أما عن أول إرسال صوتي، فقد جاء ليحل محل شفرة مورس 1879 عندما قام ألكسندر جراهم بال " A. Graham " باستخدام الموجات في التيار الكهربائي لتنشيط عملية الاتصال الصوتي عبر الأسلاك، وخلال نفس الفترة التي اكتملت فيه قدرات التلغراف والتلفون، استطاع جيمس ماكسويل J.Maxwell أن يتنبأ عام 1864 من أن التيار الكهربائي المتغير يحدث موجات يمكن نقلها عبر الفضاء دون استخدام أسلاك وسرعة الضوء.⁽⁴⁾

وفي عام 1886 أثبتت أبحاث وتجارب الألماني هرتز " Hirtiz " صحة نظرية ماكسويل لفتح المجال أمام المخترعين وعلى رأسهم ماركوني الذي تمكن فعلاً من إرسال واستقبال إشارات إذاعية في

(1) - جيهان أحمد رشدي : النظم الإذاعية في المجتمعات الغربية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، د.ط، 1994، ص 29.

(2) - نوال محمد عمر: الإذاعات الإقليمية دراسة نظرية مقارنة، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1993، ص 9.

(3) - المرجع نفسه ، ص 9.

(4) - المرجع نفسه ، ص 10.

ومن إيطاليا عام 1895 على مسافة أربعة أمتار، ثم أتبع ذلك بإرسال أول إشارة لاسلكية عبر المانش عام 1899، وعبر المحيط الأطلسي عام 1900. (1)

والواقع أن ابتكارات مثل التلغراف والتليفون والراديو والسينما والتلفزيون مدينة لابتكار أساسي وهام وأشد تأثيراً ألا وهو ابتكار الكهرباء وعلم المغناطيسية، ففي سنة 1906 اخترع ديفورست "Diforst" مصباح (ديو) فاسحا المجال لتطور التلغراف بسرعة الانتقال إلى المرحلة "الراديو فونية" أي مرحلة (المذياع الهاتفية)، ثم تواصل البحث في مجال اللاسلكي والبث الإذاعي لتحسين النوعية والمدى حتى بداية العشرينيات من القرن الماضي. (2)

ومما لا شك فيه أن الكارثة التي لحقت بسفينة الركاب "ريك" في سنة 1900 "وتيتانيك" سنة 1912 أثبتت أهمية الراديو، حيث بزغ نجم مهندس راديو يدعى ديفيد سارنوف "Sarnov" في صفوف شركة ماركو في الأمريكية، وقد حقق شهرة كبيرة في أثناء غرق سفينة "تيتانيك" وكان يقوم بجلب شفرات الرسائل القادمة من موقع الكارثة، ولمدة ثلاث أيام بلياليها، وظل يحيط الرأي العام بتطورات الحادثة. (3)

ومن التجارب التي عرفت في الميدان، إذاعات الهواء (الإذاعات الموزعة) ابتداء من سنة 1914 من طرف المهندس الفرنسي ريسو بوايار والدكتور روبير فولدا سميت "R.poyar et R.smith" حيث أسمعوا جماعة من المستمعين في قاعة (قلارلاكان) بالقرب من بروكسل أخبار وأغاني على بعد كيلومترات عن القصر. (4)

وأخيراً تكللت جهود العلماء بالنجاح عام 1920 حيث ظهرت إلى الوجود أول إذاعة سمعية ذات برامج موسيقية، إخبارية، منتظمة وكانت أحداث السنة آنذاك هي الانتخابات الرئاسية

(1) - فضيل دليو: مقدمة في علوم الاتصال بالجماهير، المرجع السابق، ص135.

(2) - محمود عبد الرؤوف كامل: مقدمة في علم الإعلام والاتصال بالناس، مكتبة نهضة الشرق، جامعة القاهرة، مصر، ط1، 1995، ص195.

(3) - ملفين ل. ديفلير و ساندرا بول. روكيتش: نظريات وسائل الإعلام، ترجمة: كمال عبد الرؤوف، الدار الدولية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، ط2، 1998، ص151.

(4) - رولان كايروول: الصحافة المكتوبة والسمعية البصرية، ترجمة: محمد مرسللي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ط، 1984، ص81.

الأمريكية، أين تتنافس محطة (kDkA) ومحطة (wwJ) في إذاعة أخبار الانتخابات بالقدر الذي نافست فيه إذاعات الهواة المنتشرة قبل هذا التاريخ. (1)

وتبعتها بعد ذلك بريطانيا، حيث نظم في جوان 1920 برنامجا مذاعا من (الدالي مايل) وأنشئت الـ BBC بعد أربع سنوات من ذلك، أما فرنسا فقد حقق الجنرال فيري "Viry" سنة 1921 أول برنامج مذاع من برج (إيفل)، وفي النصف الثاني من عام 1923 أصبح في ألمانيا محطة إذاعية تقدم برامج منتظمة، وفي السنة نفسها دخلت استراليا ميدان الإذاعة الصوتية. (2)

وبحلول نهاية عام 1923 بدأ بعض الحماس الأول لتشييد محطات الإرسال الإذاعي يخبو بعد أن اتضحت الحقائق المالية الصعبة، وبينما كانت هذه المناقشات دائرة كان الإعلان يزحف بحدوء كمصدر تمويل تعتمد عليه الإذاعة، والحقيقة أنه في عام 1922، قامت محطة إذاعة (KEAF) ببيع زمن إذاعي قدره عشر دقائق يتم خلاله الحديث عن شركة (لونج أيلاند) للعقارات التي كانت تباع تقاسيم الأراضي، ثم بدأت الشركات الكبرى تمويل البرامج. (3)

إن تدبيرات الراديو كانت هامة منذ الفترة الممتدة ما بين العشرينات على مستوى إنتاج مراكز الالتقاط الصوتي والتسجيل، خاصة مع اختراع (البيلك أوب الكهربائي) عام 1925 والأسطوانية الستيريوفونية من طرف الأمريكيين براتان وباردان، (Bratane et Bardane) في عام 1948، وانتشر هذا الاختراع بين الجمهور خاصة في الخمسينيات مما يسمح بالاستماع المنفرد والزيادة في المنفعة الموجهة للشباب في الوقت الذي تحدث فيه الكثيرون عن قطع أنفاسه أمام ظهور التلفزيون. (4)

• أما في الوطن العربي فقد عرفت الإذاعة في فترات مختلفة وفي ظروف متباينة وذلك من المبادرات الفردية لبعض المهندسين العرب، مروراً بالقوة الاستعمارية المحتلة التي أوجدتها لخدمة وجودها، وانتهاء بالظهور العادي لها بعد الاستقلال.

(1) - محمد عيسى مرسي فلاتة : الإذاعة السمعية وسيلة اتصال وتعليم ، دار النشر العلمي والمطبعي، جامعة الملك سعود، السعودية، د.ط، 2002، ص 35.

(2) - خليل صابات: وسائل الاتصال -نشأتها وتطورها -، مكتبة الأنجلومصرية، القاهرة، مصر، ط6، 1991، ص420.

(3) - مليفين ل ديفلير وساندرابول روكيتش: المرجع السابق ، ص 157-161.

(4) - رولان كايروول : المرجع السابق ، ص83.

وتعتبر الجزائر ومصر أولى الأقطار العربية التي عرفت الإذاعة في منتصف العشرينات عن طريق المبادرات الفردية لبعض الفرنسيين والناطقة باللغة الفرنسية وكذا بعض المصريين على التوالي، ثم سرعان ما توالى ظهورها تدريجيا في باقي الأقطار العربية حتى عمتها سنة 1970.⁽¹⁾ إنه حتى السبعينات كانت الإذاعة المسموعة تعتبر المصدر الأساسي للإعلام والسلاح الأول في الحروب النفسية خاصة بعد التطور التكنولوجي الذي طرأ على:⁽²⁾

أولا : على معطيات الإرسال، بحيث أصبحت تستعمل الموجات القصيرة والمتوسطة، وترددات الإرسال ما فوق العالي.

ثانيا : على أجهزة الاستقبال التي أصبحت أقل وزنا وحجما مع اختراع (الترانزستور)، ناهيك على التطورات التي طرأت على مستوى الاتصالات اللاسلكية الحاملة للصوت والتي أصبحت متناهية القصر (موجات ستمترية) وبعيدة المدى تنقل الإرسال عبر الأقمار الصناعية.

ويمكن القول في نهاية هذا العنصر، أن القليل من الناس كان بإمكانهم التنبؤ بأن يحقق الراديو نجاحا معقولا في منتصف الخمسينيات ولكن بعد مرور سنين عدة أصبحت الحقيقة واضحة في أن الإذاعة قد خرجت من حطام عصرها الذهبي لكي تكتسب شخصية جديدة جعلتها قادرة ليس فقط على منافسة التلفزيون بل على التفوق عليه - في مجال الأخبار مثلا - ، وبهذا أمكن الإذاعة أن تحتل مكانة هامة داخل المجتمع خاصة وأنها تؤدي وظائف إعلامية بارزة كالتسلية والترفيه إلى جانب التوعية من الأخطار والمشاكل التي تواجهها المجتمعات .

2- تاريخ الإذاعة في الجزائر :

في الحقيقة أن الجزائر عرفت الراديو عام 1920، عندما قام أحد الفرنسيين بإنشاء محطة إرسال على الموجة المتوسطة لم تتعد قوتها 100 واط ثم ارتفعت عام 1921 إلى 600 كيلو واط⁽³⁾، وعليه فإن الإذاعة كانت آنذاك تحت سيطرة الحكومة الفرنسية وكانت تابعة لها حتى سنة 1945، حيث طرأت بعض التغيرات على هذه الإذاعة حيث أدمجت مع الإذاعة الفرنسية، وقد أشرف عليها رئيس

(1) - عرفت السودان الإذاعة في 1940، العراق في 1936، سوريا 1941، الأردن 1948، لبنان 1938، السعودية 1949، اليمن 1954، الكويت 1951، البحرين 1942، قطر 1968، الإمارات 1966، سلطنة عمان 1970، ليبيا 1939، تونس 1935، المغرب 1929، موريتانيا 1956، الصومال 1943. (محمود عبد الرؤوف كامل : المرجع السابق، ص 200.)

(2) - فضيل دليو: مقدمة في علوم الاتصال بالجماهير، المرجع السابق، ص 137.

(3) - عاطف عدلي العبد و ماجي الحلواني : الأنظمة الإذاعية والتلفزيونية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، دط، 1987.

الحكومة و إدارة متنقلة للشؤون الفنية ، هذا من جهة، و من جهة أخرى فقد قدمت للحاكم العام امتيازات خاصة إذ أصبح يتراأس مجلسا أطلق عليه اسم "اللجنة الجزائرية للإذاعة"، ويتكون هذا المجلس من 6 أعضاء : 3 مسلمين و 3 أوروبيين و 6 ممثلين عن الموظفين والعمال التابعين للإذاعة .

وكانت الإذاعة تبث برامجها باللغة الفرنسية، مما أدى إلى ضعف الإقبال عليها فلم يكن يسمعا إلا عدد قليل من الفرنسيين، ولكن بعد هذه السنة بذلت السلطات الفرنسية جهدا كبيرا للاتصال بالجزائريين خاصة الأميين منهم، ونقل الأخبار والمعلومات الخاصة بالنشاطات السياسية للحكومة الفرنسية في الجزائر فخصص لها أستوديو مستقل لإنجاز برامج بالغة العربية وأنشأت قناة أخرى تبث باللهجة الأمازيغية وذلك في كل من قسنطينة، وهران و بجاية، كما أدخلت أجهزة وإصلاحات تقنية على محطات الإرسال ومحطات الربط في عدة من المدن الجزائرية، وأصبحت قوة الإرسال تصل إلى (322) واط سنة 1957، أما عدد المستمعين فقد بلغ حوالي (358000) مستمع عام 1956، وترجع هذه الزيادة إلى استعمال الكهرباء ووعي الجماهير بأهمية الثورة، وكانت الإذاعة تصل ضعيفة إلى بعض المناطق البعيدة عن مراكز الإرسال .⁽¹⁾

وقد كانت نظرة الجزائريين للإذاعة نظرة عدائية باعتبارها كانت تمثل وسيلة استعمارية ووسائل دعائية لنشر الأفكار الاستعمارية، ولم يبدأ الإقبال على الإذاعة إلا بعد ظهور إذاعة الثورة، حيث اعتمدت الجزائر في البداية على إذاعات الدول العربية، ونذكر منها :⁽²⁾

- صوت العرب من القاهرة؛ التي كان لها دور حاسم في معركة التحرير إذ كانت تقدم أخبارا عن الثورة منذ 1955.

- وصوت الجزائر من تونس؛ ابتداء من عام 1956، وصوت الثائر من دمشق، (صوت الثورة الجزائرية) من ليبيا، وكذا الإذاعة السرية من المغرب، التي كانت عبارة عن إذاعة متنقلة أشرف عليها مجموعة من المناضلين، كمدني الحواس، عبد الحميد مزياني، محمود بوزيدي وأمام هذا النشاط الإعلامي للثورة كثفت السلطات الاستعمارية من أساليبها الدعائية بخلقها لإذاعات مضادة.

ومن أهم ما ميز هذه المرحلة من البث الإذاعي وجود جملة من المشاكل نذكرها باختصار:

- عدم توفير الخبرة والتدريب الكافيين لدى المناضلين العاملين بها .

- التشويش الذي كانت تقوم به قنوات الاحتلال.

(1) - زهير إحدادن : تاريخ الإذاعة والتلفزيون، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ط، 1989، ص100.

(2) - محمد عصماني : "إعلام الثورة"، مجلة الشاشة الصغيرة ، التلفزيون الجزائري، الجزائر، ع104، (27 أكتوبر - 02 نوفمبر /

2001)، ص11.

- التهديد والمطاردة المستمرة للإذاعة من طرف الاحتلال .

- عدم توفير المواد الإذاعية، فكان العاملون يلجئون في معظم الأحيان إلى الإذاعات الأخرى يلتقطون منها الأخبار ويقومون بإذاعتها .

وبعد الاستقلال ورثت الجزائر شبكة للراديو تسمع في المدن الكبرى والمتوسطة، وقد ركزت السياسة الجزائرية في الجانب الإعلامي على الميدان السمعي البصري الذي يعتبر من الضروريات وهذا للأسباب الآتية : (1)

1- الانتشار الكبير لأجهزة الراديو والتلفزيون في العالم مما دفعها إلى إقامة نظام للاتصال السمعي البصري حتى لا تبقى في معزل عن الحركة الدولية .

2- محاولة القضاء على الأمية المتفشية في المجتمع الجزائري والمقدرة حينها بحوالي 80٪، لذا رأت السلطات الجزائرية أنه لا مجال للاتصال بالأفراد الأميين إلا عن طريق الوسائل الشفوية .

ولقد انتهجت الجزائر سياسة إعلامية تهدف إلى إحداث إصلاحات في هذا القطاع، وقد برز ذلك جليا من خلال قانون الإعلام لعام 1982 الذي جاء معدلا ومصححا لقانون 1967، ثم جاء قانون الإعلام الصادر في أبريل 1990 ليؤكد على حق المواطن في الإعلام ويقرر مبدأ التعددية الإعلامية .

كما تمحورت السياسة الجزائرية للإعلام الإذاعي في ثلاثة ميادين هي : (2)

1- الإعانة الحكومية

2- توسيع شبكات الإذاعة : ففي عام 1970 أنشئت محطة تبث براجا على الموجة الطويلة قوتها 1000 كيلواط ومحطة أخرى في بوشاوي على الموجة القصيرة تتفاوت قوتها من 5 إلى 100 كيلواط، وقد وصلت نسبة المناطق التي يصلها البث في النهار إلى 98٪ بينما بلغت في الليل 100٪ حتى وصلت خارج حدود الوطن، وتذيع بثلاث لغات (عربية - أمازيغية - فرنسية) .

3- انتشار استعمال أجهزة الراديو : وقد ارتفع عدد الأجهزة سنة 1972 إلى ثلاث ملايين جهاز وهذه النسبة تبين أن الجزائر تعد من بين الدول التي اهتمت كثيرا بهذا المجال، حيث أنها في سنة 1972 أصبحت تصنع هذه الأجهزة .

(1) - نور الدين بلليل : الإعلام وقضايا الساعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ط، 1984، ص36.

(2) - زهير إحدادن : المدخل إلى الإعلام والاتصال، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ط، 1991، ص97.

3- أنواع الإذاعات :

تنقسم محطات الإذاعة وفقا لقوة إرسالها أو بحسب المعيار الجغرافي إلى أربعة أنواع أساسية نذكرها كالآتي :

1- الإذاعة المحلية: ويمكن اشتقاق مفهوم الإذاعة المحلية من مفهوم المجتمع المحلي .

2 - الإذاعة الإقليمية : في هذا النوع نود الإشارة إلى أن هناك الكثير ممن لا يفرق بين الإذاعة المحلية والإقليمية، وعلى حد رأي عبد المجيد شكري فإن هذا أدى إلى الخطأ في اسم بعض الإذاعات، حيث يعرفها عبد المجيد في كتابه "الإذاعة المحلية لغة العصر" بأنها >>إذاعة تخاطب جماهير مجتمعات تعيش داخل إقليم محدد طبقا للتقسيم الإداري للدولة، فقد يفصل بين هذه الأقاليم حاجزا أو أكثر مثل حواجز اللغة والدين وحواجز جغرافية مما يجعل كل إقليم مستقل بحد ذاته>> (1)، والإذاعة الإقليمية تبث برامجها من عاصمة الإقليم .

3- الإذاعة المركزية (الإذاعة الوطنية): وهي الإذاعة التي تبث برامجها من عاصمة الدولة ولها من قوة البث ما يغطي البلد كله بل ويعبر صوتها حدود الدولة وتقدم ما يخص غالبية المواطنين بصفة عامة، وتهتم في برامجها بالكليات دون الجزئيات والتفصيلات لأنها تخاطب جمهورا غير متجانس.(2)

4- الإذاعة الدولية : وهي التي توجه إذاعتها من داخل دولة معينة إلى دولة أخرى غيرها وتكون لغتها باللغات الملائمة لسكان تلك الدول، ومثل ذلك إذاعة صوت العرب وإذاعة صوت أمريكا، ويكون الإرسال على موجة ذات طول معين متفق عليه أما قوة الإرسال فتتوقف على أجهزة المحطة التي تتيح الاستماع لها على بعد معين من مركزها.(3)

وقد صاحب التوسيع في زيادة أجهزة الإرسال، زيادة في حجم الاستماع إلى هذه الإذاعات الدولية، بحيث تشير إذاعة صوت أمريكا إلى أن 104 ملايين مستمع يستمعون إلى برامجها مرة على

(1) - عبد المجيد شكري: الإذاعات المحلية لغة العصر ، دار العربي ، القاهرة ، مصر ، د.ط، 1987 ، ص14.

(2) - المرجع نفسه : ص 15.

(3) - عدلي سيد محمد رضا : البناء الدرامي في الراديو والتلفزيون، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1988، ص146

الأقل كل أسبوع⁽¹⁾، ومن الدلائل على أهمية الإذاعات الدولية عامة والعربية خاصة هو ما تنفقه الـ.م.أ. من ملايين الدولارات سنويا في التقاط الإذاعات العربية لمدة ساعة يوميا.⁽²⁾

ويتضح لنا من خلال أنواع الإذاعات، أن أهمية أي إذاعة سواء كانت محلية أو إقليمية أو وطنية أودولية تكمن في نوعية البرامج وال فقرات التي تقدسها وتخطب بها جمهورها .

4 - خصائص الإذاعة :

مما لاشك فيه أن لكل وسيلة من وسائل الإعلام مقدرة على الإقناع والتوعية تختلف باختلاف هذه الوسائل وكذا نوعية الجمهور الموجهة إليه، وتعتبر الإذاعة وسيلة اتصال قوية تستطيع الوصول إلى مختلف الأفراد والجماعات والمناطق نظرا للخصائص الآتية :

1- يتخطى الإرسال الإذاعي الصعوبات الطبيعية مثل الجبال، الأنهار، البحار والصحاري فالدول الكبيرة تحتاج إلى أجهزة إرسال أكبر من الدول الأصغر مساحة، كما أنه يتخطى الصعوبات المصطنعة كسوء العلاقات السياسية بين الدول، إذ لم تنجح الوسائل التي اتبعتها بعض الدول في منع استقبال الإرسال الإذاعي بصفة دائمة .⁽³⁾

2- تساهم الإذاعة في رسم الإطار النفسي للمستمعين، فالبرامج الصباحية تهيم الناس اليقظة للعمل والتفاؤل، بينما تقوم برامج السهرة بالترفيه والاستمتاع، وفي النهاية تخلق جوا من الاسترخاء والاستسلام للنوم، وبذلك فهي تخلق جوا إيقاعيا لاستقبال يوم جديد كله بهجة ونشاط.⁽⁴⁾

3- إن التحصيل الثقافي عن طريق الراديو لا يحتاج إلى جهد كبير إذ ما قورن بالقراءة التي تتطلب مجهودا عقليا عصبيا لا تتطلبه الإذاعة، وهذا ما يزيد من إقبال الجماهير عليها، كما أن الاستماع عن طريق الإذاعة عادة ما يكون بطريقة بسيطة ومفهومة .

4- لا يتطلب الاستماع إلى الراديو جهدا عصبيا ولا عضليا ولا يحول بين المستمع وأداء عمله لاسيما الأعمال اليدوية منها، ولكن قد يعتبر ذلك عيبا ليس في صالح الإذاعة، بحيث يكون الاستماع عرضيا أو ما يسمى " الاستماع بأذن واحد " ويعد بذلك الصوت الإذاعي مجرد إيقاع وجو ترفيهي

(1) - حسن حمدي : الوظيفة الإخبارية لوسائل الإعلام، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1981، ص211.

(2) - محمد نصر مهنا : الإعلام العربي في عالم متغير، المرجع السابق، ص 25.

(3) - عاطف عدلي العبد وماحي الحلواني: المرجع السابق، ص163.

(4)- محمد نصر مهنا : النظرية العامة للمعرفة الإعلامية للفضائيات العربية والعولمة الإعلامية، المرجع السابق، ص123.

أو صوت مؤنس دون أن يكون له أي دور تأثيري أو تثقيفي أو إعلامي، بل هو صوت أبكم - إن صح القول - .

5- وتؤكد الدراسات أن الإذاعة المسموعة تحقق الإحساس الجمعي⁽¹⁾ فقد يستطيع المستمع أن يشارك في البرامج فعلا ويحس - وهو في منزله - أنه عضو في جمهور كبير من المستمعين، فمن خلال متابعتي لحصة « بصراحة » بالإذاعة الوطنية بالقناة الأولى، أستمع إلى كم هائل من المكالمات الهاتفية المشاركة بالحصة -على الرغم من أنها تبث في ساعة متأخرة إلى ما بعد منتصف الليل -، يتبادل المستمعون فيها الحوار حول موضوع معين، وتكون الإذاعة والمذيع همزة وصل بينهم، « فالراديو هو همزة اتصال، يدفع بجمهوره إلى الدخول على الفور في ميدان العلاقات الإنسانية، فالحوار أسهل من السرد في تنشيط عملية التعرف وفي إيقاظ الانفعالات ». ⁽²⁾

6- تعتبر الإذاعة من أكثر وسائل الإعلام شمولاً لوسائل الثقافة الأخرى وذلك لتنوع برامجها وموضوعاتها وطرق أدائها، كما أن الإذاعة تقبل مختلف الأذواق والميول والحرف نظراً لتنوع برامجها.

7- تعتمد الإذاعة على التبسيط والتجسيد والتصوير الواقعية الحية مستعملة في ذلك فنون الإخراج المختلفة. ⁽³⁾

8- تتميز الإذاعة المسموعة بموسيقاها، بحيث تستطيع الموسيقى في الراديو أن تقفز بنفسها إلى مجال الاهتمام، ولا يصدق هذا القول على أية وسيلة أخرى من وسائل الاتصال الجماهيري. ⁽⁴⁾

9- تعتبر أجهزة الإذاعة من أسهل الوسائل الإعلامية استخداماً لسهولة نقلها وخفتها ولتعدد أحجامها، بل أصبحت توجد حتى في ساعات اليد، في علب السجائر المعدنية، أدوات التجميل للسيدات، في الآلات الحاسبة وفي أجهزة الهاتف النقال، وهي سهلة التشغيل بالبطاريات في حالة تعذر وجود الكهرباء. ⁽⁵⁾

10- زيادة قوة الإرسال الإذاعي في كل الدول عاماً بعد عام، فضلاً على انتشار أجهزة الاستقبال الإذاعي في العالم، لقد كان يوجد في العالم 1500 مليون جهاز عام 1969، وتشير

(1) -عواشة محمد حقيق: الرأي العام بين الدعاية و الإعلام، الجامعة المفتوحة، د.ط، 1994، ص186.

(2) - غريب محمد سيد محمد: علم اجتماع الاتصال و الإعلام، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، د.ط، 1996، ص259.

(3) - جيهان أحمد رشدي : المرجع السابق ، ص21.

(4) - غريب محمد سيد محمد : علم اجتماع الاتصال و الإعلام، المرجع السابق، ص258.

(5) -عواشة محمد حقيق: المرجع السابق ، ص157.

التقارير إلى أن أجهزة الاستقبال الإذاعي في العالم يبلغ عشرة مليارات ومائتي مليون وثلاثمائة وستة عشر ألفاً وثلاث مئة وستة وثلاثين جهازاً (10.200.316.336) موزعة على 216 دولة.⁽¹⁾

11- بما أن الإذاعة تعتمد فقط على حاسة السمع، لذا فهي لا تقدم صور توضيحية مكتملة للموقف والأحداث بل توحى بهذه الصور للمستمع وهذا الإيحاء ينشط بل يثير حاسة التخيل لدى المستمع إلى أقصى درجة، فيكيف الرسالة بالوجهة التي تعجبه، وبالطريقة المناسبة لدوافعه اللاشعورية وتوقعاته ورغباته، « فالخيال في الإذاعة مطلق لا يتحدد بما تراه العين ». ⁽²⁾

وبذلك فالإذاعة تعد من وسائل الاتصال الحارة وفقاً لتقسيم ماكلوهان، كما أنه بفضل جملة هذه الخصائص التي تميز الإذاعة عن باقي الوسائل الأخرى، فإنها لا تزال المصدر الأساسي للمعلومات والأخبار للعديد من سكان العالم، وهي تلعب دور الرفيق الدائم للملايين من البشر بمختلف أعمارهم وثقافتهم وكذا أجناسهم، ولهذا نجد الكاتب والمخرج الفرنسي جان كوكتو (j.Kokto) يقول : « إن الألفة التي يتميز بها الراديو تخيفني فهو يدخل إلى الحجرات جميعاً وإلى أماكن التواليت بل إنه يصل إلى حجرة النوم، إنه يصاحب المناقشات والجرائم ... وهو لا يكثر بالألم ... وهذا بلا شك ما يبعث الرهبة في نفسي أمام الميكروفون ...، إن للميكروفون أذناً طبيعية سحرية وله قوة خارقة لا يملكها الصوت نفسه ». ⁽³⁾

12- وقد عرف عن الراديو أنه وسيلة ترفيهية بالدرجة الأولى، فالأخبار تعامل كالعناوين وبشكل مهني مختلف كلياً عن الصحافة المطبوعة، فطبيعة الوقت ونظام الاتصال القائم على ملكة الصوت البشري تستلزم إيقاعاً مختلفاً في الطرح الجماهيري يتسم إجمالاً بالخفة وعدم التطويل في صناعة العمل الإعلامي اليومي . ⁽⁴⁾

5- وظائف الإذاعة :

للإعلام عامة والإذاعة خاصة وظائف مختلفة نذكر منها :

(1) - عاطف عدلي العبد، ماجي الخلواني: المرجع السابق، ص163

(2) - روبرت.ل.هالر : الكتابة للتلفزيون والإذاعة ووسائل الإعلام الحديثة، ترجمة : مؤيد حسين فوزي، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، ط1، 2003 ، ص29.

(3) - نوال محمد عمر : دور الإعلام الديني في تغيير بعض قيم الأسرة الريفية والحضرية، مكتبة تحفة الشرق، القاهرة، مصر، د.ط، 1984، ص119.

(4) - عبد الله مسعود الطويرقي : صحافة المجتمع الجماهيري، مكتبة العبيكات، الرياض، السعودية، ط1، 1997، ص63.

1- وظيفة إخبارية إعلامية : إن وسائل الإعلام تعمل على تحذير المجتمع من الأخطار الطبيعية مثل الهجوم أو الحرب أو الوباء، وتنقل معلومات نفعية كالأخبار الاقتصادية والجوية والتنموية وتلبي حاجة الفرد وفضوله في استطلاع البيئة ومعرفة ما يحيط به . (1)

2- وظيفة الشرح والتفسير : لما كان الأصل في تكوين الرأي العام مرتبطا أساسا بما تقدمه أجهزة الإعلام من معلومات وأخبار، فقد أصبح من الضروري تفسير وشرح هذه المعلومات، " فالفرد في المجتمع الحديث لا يملك من الوقت أو الجهد أو المال ما يمكنه من الوصول إلى مدلولات دقيقة لجميع المعارف أو تكوين صور حقيقية للعالم الذي حوله". (2)

3- وظيفة التوجيه والإرشاد: فوسائل الإعلام تصنع الرأي العام وتقود الجمهور وتقضي على التردد، وتحذر من بعض السلوكيات وتساهم في التنشئة الاجتماعية.

4- وظيفة التنقيف : يؤكد اوديجار "Hodgar" أنه من المستحيل فهم الرأي العام في أمة من الأمم ما لم ندخل في اعتبارنا تلك القوى المادية والأدبية التي تشكل شخصية هذه الأمة، ولكي نتعرف على اتجاهاتها وأرائها يجب علينا أن نهتم بدراسة المنظمة الاجتماعية التي تعطي للفرد معتقداته وتشكل اتجاهاته، فالإنسان في المجتمع يتأثر بالأسرة، الدين، التقاليد، نظام الدولة، الأصدقاء والجماعات ذات النفوذ كالأحزاب والهيئات ووسائل الإعلام (3)، وهكذا يضع الإعلام نصب عينيه حين يقدم المادة الثقافية إعادة بناء العادات والتقاليد بما يتفق واحتياجات المجتمع المتحضر .

5- وظيفة الترفيه : وهي ذات أثر نفسي حميد للتنفيس عن المتاعب، وشغل أوقات الفراغ.

6- وظيفة الإعلان والتسويق : وهو هدف تجاري، دعائي و استهلاكي.

وفي الأخير يمكن إجمال وظائف الإعلام في التعريف الذي وضعته اللجنة الدولية لدراسة مشكلات الإعلام والاتصال المنبثقة عن اليونسكو: " إن الإعلام أداة سياسية وقوة اقتصادية ومورد تربوي كامن ومحرك ثقافي وأداة تكنولوجية". (4)

(1) - عبد الله بوجلال: "الدور الوظيفي لوسائل الاتصال"، عالم الاتصال-سلسلة الدراسات الإعلامية - ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط1، 1992، ص10 .

(2) - المرجع نفسه، ص11 .

(3) - عبد الله بوجلال: "الدور الوظيفي لوسائل الاتصال" ، المرجع السابق، ص 13 .

(4) - مركز الدراسات والبحوث : المسؤولية الأمنية للمرافق الإعلامية في الدول العربية، المرجع السابق، ص156 .

6 - البرامج الإذاعية :

البرنامج في ميدان الإعلام هو شكل فني يشغل مساحة زمنية محددة ، ويقدم في فترة زمنية ثابتة سواء كانت عملية أو فنية أو ثقافية أو دينية، و البرنامج الإذاعي لا يختلف في مفهومه عن البرنامج الإعلامي عامة عدا أنه ينفرد بطبيعة هذه المادة فهو "مجموعة من المعلومات السمعية المتداخلة التي أنتجت لخدمة أهداف محددة وتختلف المعلومات السمعية وتتحدد تبعاً لطبيعة البرنامج فقد يظم البرنامج فترات موسيقية أو مؤثرات صوتية كما أن البرنامج الإذاعي يختلف من حيث فترة بثه، وقد يكون متخصصاً كبرامج المرأة أو الطفل أو أنه يخدم قاعدة عريضة " (1)، وتختلف تقسيمات البرامج الإذاعية باختلاف المعيار المعتمد، إذ تنقسم بحسب المواضيع إلى :

1- البرامج الإخبارية: وتظم النشرة الإخبارية والتحقيقات واللقاءات وكل البرامج الإخبارية التي تصحب النشرات من تعليق وتفسير، وقد يدخل ضمن هذا الإطار البرامج الخاصة بالمناسبات الوطنية والعلمية، وكذا البرامج الإخبارية التي تهتم بالندوات الصحفية واللقاءات مع الشخصيات البارزة في المجتمع وتقديم المعلومات والأحداث والحقائق عن العالم .

ونجد في الدراسة التي أجرتها نوال محمد عن دور إذاعة وسط دلتا، أن برامج الأحوال الجوية وكذا أحوال الطرق تحتل المرتبة الأولى من بين البرامج الإخبارية . (2)

2- البرامج السياسية : وهي البرامج السياسية الوطنية منها والدولية كمناقشة القرارات الصادرة عن السلطة وطرح البدائل، وإعطاء وجهات النظر وإجراء المقابلات واللقاءات حول موضوع من المواضيع التي تهتم الحكومة وشؤون الدولة، كما قد تتناول مواضيعاً اجتماعية واقتصادية لكن بأبعاد سياسية .

3- البرامج الاقتصادية : وهي البرامج التي تهتم بالوضع الاقتصادي للدولة، وتسلط الضوء على أهم المشاكل الاقتصادية التي تعترضها، كما تلعب هذه البرامج دور الرقيب لمختلف المشاريع الاقتصادية.

4- البرامج الدينية : وهي عادة برامج روحية ذات طبيعة خاصة، وهي تمتد إلى مجالات ثلاثة وهي : (3)

(1) - محمد عيسى مرسي فلاتة : المرجع السابق، ص48.

(2) - نوال محمد عمر: الإذاعات الإقليمية دراسة نظرية مقارنة، المرجع السابق ، ص164.

(3) - نوال محمد عمر : دور الإعلام الديني في تغيير بعض قيم الأسرة الريفية و الحضارية، المرجع السابق، ص99.

1- العمل على نشر الإسلام الصحيح كمنهاج للحياة.

2- نشر المزيد من التوعية الدينية وتعميق الثقافة الإسلامية.

3- ربط الإسلام بقضايا الإنسان المعاصر ومشكلاته اليومية حتى لا يحصل الانفصال بين الدين والحياة فالإسلام عبادات ومعاملات.

5- البرامج الرياضية : و يتميز هذا النوع من البرامج بالحيوية والحركة وهما من أهم عوامل التشويق والجذب (وإن كانت بالإذاعة أقل جاذبية لغياب عامل الصورة) وتقدم الفقرات الرياضية في العروض الإخبارية أو البرامج الخاصة لها .

6- البرامج الثقافية : حيث تناول كل ما من شأنه أن يبرز فهم وأفكار الشعوب لتنوير الجمهور، وتكون إما في شكل مجلة ذات فقرات تشمل لقاءات حية أو ندوات أو معارض، وكل ما يتعلق بنشر الثقافة والتعليم والأعمال الفنية بمدف المحافظة على التراث وإشباع حاجات الفرد الجمالية وقدرته على الإبداع، فالإذاعة "تساهم في تشكيل الملامح الحضارية للمجتمع وذلك بالعمل على ملاحظة العالم الحديث ونقله في حدود ما يناسب الجماهير كمعلومات وأفكار وبالشكل الذي يمكن من استيعابها والوصول بمن يتلقاها إلى مستوى واقع العصر الذي يعيشه فكرا وطموحا " (1)

6- البرامج الاجتماعية: وهي البرامج التي تعالج القضايا الاجتماعية المختلفة ويمكن إدراج ضمنها :

- برامج الإرشاد و التوعية: وهي التي تقوم بهدف التوعية والتربية المستديمة بحيث تسعى الإذاعة من خلال هذه البرامج إلى البحث عن المشكلات التي يعاني منها المجتمع بعاداته المختلفة، كما تقوم بتخطيط الحملات الإعلامية وتصميم البرامج الإعلامية المستمرة التي تساهم في القضاء على هذه المشكلات، كالتوعية الصحية لزيادة إدراك الفرد بأهمية الطب الوقائي أو التوعية الاستهلاكية التي تعني بترشيد الأنماط الاستهلاكية السائدة . (2)

هذا بالإضافة إلى التوعية المرورية وإكساب الأجيال الجديدة آداب المرور والتقيد بقواعده وأسسها، وهذا من خلال بث القيم المرورية الصحيحة في أذهان ووجدان المستمعين .

7- البرامج الترفيهية : وتشمل البرامج المتنوعة التي تتميز بالخفة والحركة من إذاعة التمثيليات، الفن، الأدب ، الأغاني، المسرحيات، الموسيقى، الفكاهة والألعاب، وهي تهدف إلى

(1) - عدلي سيد محمد رضا : المرجع السابق، ص26.

(2)- سمير محمد حسين : الإعلام و الاتصال بالجماهير و الرأي العام، عالم الكتب، القاهرة، ط3، 1996، ص237.

التسلية والترفيه من جهة وتنشيط فكر المستمع وتثقيفه من جهة أخرى، لذا فهي تحاول جذب أكبر فئة من الجمهور، وهذا من خلال الإشارات والرموز والمؤثرات الصوتية بغرض الامتثال على الصعيدين الشخصي والجماعي .

7 - موقع الإذاعة بين وسائل الإعلام الأخرى :

إن الإذاعة وسيلة إعلامية تمتاز بالحيوية التي تنبض في الصوت الإنساني وفي الموسيقى، فكان لهذه الإمكانية أثرها في جعل الإذاعة تقوم بدور مهم في مجالات الإعلام والدعاية والتوعية وصنع الرأي العام، حيث يشير جون بيتنيز "J.Bitnise" إلى أهمية الرّاديو بقوله : «رغم أن وسائل الاتصال المطبوعة استمرت في التأثير على الرأي العام العالمي عن طريق إيصال المعلومات والتسلية إلى ملايين الناس إلا أن القرن العشرين شهد بدء حقبة الاتصالات الالكترونية فقد تغيرت عادات مستهلكي وسائل الإعلام، وبدأ الناس يقضون وقتنا أطول مع بدعة جديدة يسمونها المذياع»⁽¹⁾، لكن بمجرد أن ظهر التلفزيون على المسرح بدأت الإذاعة تشعر بتأثيره البالغ فقد لو حظ في الو.م.أ. أن جمهور الإذاعة قد تقلص إلى النصف بمجرد أن بدأت أجهزة التلفزيون لدى المشاهدين تستقبل الإرسال.⁽²⁾

ومع تقدم التلفزيون سرعان ما تحول إليه المزيد من جمهور الإذاعة وهو الأمر الذي استمر عدّة سنوات تالية.

وكما صار الحال مع الصحافة فإن شأن الرّاديو بدأ يتجه إلى الانفراج شيئا فشيئا مع ظهور الترانزستور الخفيف الوزن والرخيص السعر والذي سرعان ما أدى إلى حدوث ارتفاع حاد في جمهور مستمعي الإذاعة، يقول بيتنيز في هذا الصدد : «ورغم أن التلفزيون قد دفع بالمذياع عن مكانته إلا أن المذياع عاد ليأخذ مكانه مرة أخرى، فهناك الآن أكثر من عشرة آلاف محطة إذاعية في الو.م.أ وحدها، كما أصبح المذياع يصل إلى جل نواحي الكرة الأرضية فهو يبيث أحدث الأغاني في المدن المكتظة بالمساكن ويوصل أحدث المعلومات عن الأسمدة الزراعية إلى القرى الجبلية النائية»، وقدرت نسبة النمو هذه خلال الثمانينات حوالي (22.5 %) وأن (95 %) من السيارات مجهزة بالمذياع مقارنة ب (55 %) فقط عام 1952.⁽³⁾

(1) - هاني رضا رامز عمار: الرأي العام و الإعلام والدعاية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر و التوزيع، ط1، 1998، ص151.

(2) - المرجع نفسه ، ص 152.

(3) - المرجع نفسه ، ص 154.

لقد عملت الإذاعة على موازنة برامجها مع الوضع الجديد بعد مجيء التلفزيون وشاركت بذلك الإذاعة في النمو والتوسع مستفيدة من قدرتها على توجيه البرامج ليس فقط لجمهورها في المنازل وإنما للمسافرين أيضا، وفي نفس الوقت فقد حرصت الإذاعة على استغلال ما تتمتع به من مميزات خاصة لا تتوفر لوسائل الإعلام الأخرى، كقدرتها على تقديم الأخبار ساعة وقوعها.

إن الناس لا يتصل بعضهم ببعض عن طريق النظر بقدر ما يتصلون عن طريق السمع وأصح من هذا أن يقال أنه عن طريق النظر يتصل الناس بالأشياء، ولكن عن طريق الأذن يتصلون بالأحياء ومن ثم كان الراديو أقدر من سواه على تزويد الناس بالأحاسيس الاجتماعية والتأملات الذهنية. (1)

فمن خلال استطلاع للرأي العام أجرته مجلة "Elle" وصحيفة "France soir" الفرنسيتان عن كيف علمت النساء بالإضرابات التي شهدتها باريس عام 1968، وجدت أن (33.8٪) ممن تم استطلاع آرائهن قد سمعن عن الإضرابات لأول مرة من الراديو و(21.8٪) من الصحف و(16.4٪) من التلفزيون، ثم (16.3٪) من أصدقاء مطلعين. (2)

ويرى جو قروبال "Jo. Groebel" أن الوقت الذي يخصصه الأفراد الألمان لوسائل الإعلام في زيادة مستمرة خاصة مع السنوات الأخيرة، بحيث يصل حجم التعرض لوسائل الإعلام إلى حوالي ثماني ساعات ونصف يوميا، وتأتي الإذاعة على رأس هذه الوسائل بوقت يقدر بـ (206) دقيقة يوميا سواء كان ذلك في المنزل أو في أماكن العمل أو أثناء التنقل، يليها التلفزيون بـ (185) دقيقة، ثم الصحف بـ (30) دقيقة، ثم الكتب بـ (18) دقيقة، ثم الانترنت بـ (13) دقيقة. (3)

ومن خلال سير الآراء الذي قام به معهد "إعمار" الفرنسي حول مدى متابعة الوسائل الإعلامية الجزائرية (مرئية، مسموعة ومكتوبة) لعينة من 2505 شخص موزعين على مختلف مناطق الوطن، توصلت أن نسبة الاستماع للإذاعة هي (78٪) في مقدمتها القناة الأولى بـ (35٪)، ثم قناة الثانية بـ (26٪)، أما القناة الثانية فجاءت في المرتبة الثالثة بـ (16٪). (4)

ويكفينا نحن هنا أن أكثر من (95٪) من مستعملي السيارات حاليا يمكنهم الاستفادة من برامج الإذاعة الخاصة بالتوجيه والإرشاد والتوعية المتعلقة بمختلف نواحي الحياة الاجتماعية من وقاية صحية وأمن مروري وغيرها .

(1) - عبد اللطيف حمزة : الإعلام و الدعاية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1984 ، ص 88.

(2) - نوال محمد عمر : فن صناعة الخبر في الإذاعة والتلفزيون، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1993، ص 26.

(3) - Groebel .Jo: "les medias en Allemagne", revus deutschland – la politique, la culture, l'économie et les sciences- ",fl, n°: 3 ,(2004/Juin / Juillet).

(4) - ف.غ : "التلفزيون في تراجع والخبر في الريادة": جريدة الخبر، الجزائر، ع 4668، (3 أبريل 2006)، ص 24.

8 - تأثير الإذاعة :

يقدم الراديو خدمات جليلة للجمهور بفضل قدرته على استخدام الموسيقى والمؤثرات الصوتية منها التي توحى بالقرب أو البعد أو العلو والانخفاض، فالراديو لديه القدرة على التأثير الوجداني في المستمعين من خلال الكلمة المسموعة والإيقاع النفسي⁽¹⁾.

وتقول إحدى الدراسات عن تأثير الإذاعة وعلاقتها بالجمهور في الوم.أ أن الوسيط الإذاعي يعتبر وسيلة اتصال متميزة بين عامة الشعب والجمهور المتخصص، فمثلا يزيد عدد المستمعين الإجمالي للوسيط الإذاعي على عدد مشاهدي التلفزيون خلال ساعات طويلة من اليوم، وتبلغ قياسات عدد المستمعين ذروتها في الثامنة (8) حتى التاسعة (9) صباحا، ثم تنخفض تدريجيا وتعود إلى ارتفاعها من الساعة الثالثة (3) إلى الساعة السابعة (7) مساء وتسمى هذه الارتفاعات عادة " بالفترة القيادية " حيث يستمع العديد من الناس إلى المدياع أثناء قيادتهم لسيارتهم وأداء أعمالهم اليومية.⁽²⁾

وتثبت الكثير من الدراسات نجاعة الإذاعة وتأثيرها، ومن أهم الأدلة على ذلك الدور الذي لعبته الإذاعة خلال الحرب الباردة أوفي الدعاية النازية، وإن اختلفت وسائل الإعلام في قدرتها على التأثير بحسب نوع الرسالة الإعلامية التي تحملها ونوع الجمهور الذي تتوجه إليه، والأساليب الفنية المصاحبة للرسالة، والقالب الذي تعرض من خلاله، فإن هذه الوسائل الإعلامية تتقارب وتتفق من حيث الإطار العام للتأثير، والذي يمكن تناوله من خلال نقطتين اثنتين هما : أ /آلية التأثير - ب/حالات التأثير .

أ-آلية التأثير : أورد دورين رايت " D.Rwite " مجموعة من الشروط لتوظيف وسائل الإعلام عامة و الإذاعة بصفة خاصة، وذلك بغية التأثير وتحقيق الغرض المنشود، ومن الممكن تلخيص هذه الشروط فيما يأتي:⁽³⁾

- (1) - أن الرسالة (معلومات، أخبار) يجب أن تصل إلى الأعضاء الحسية للأشخاص
- (2) - يختار مجمل الموقف من المثير أو يرفض على أسس من الانطباعات حول الخصائص العامة لذلك الموقف (تسلية، أخبار، إعلانات).

(1) - محمد منير حجاب : المرجع السابق، ص232.

(2) - هاني رضا رامز عمار : المرجع السابق، ص155.

(3) - مركز الدراسات و البحوث :المسؤولية الأمنية للمرافق الإعلامية في الدول العربية، المرجع السابق، ص270.

- (3) - لتحديد مجال الموقف، يوظف الشخص معايير تختجح إلى إبعاده عن التغيير غير المرغوب.
- (4) - حينما يتسلم الشخص الرسالة فإنه يرفضها أو يقبلها استنادا إلى معايير أكثر اتساعا من المعايير التي تظهر بما تلك الرسائل.
- (5) - حينما لا تتفق الرسالة مع البنية الفكرية السائدة عند الشخص فإنها إما ترفض أو تحرف من أجل قبولها ، أو تحدث تغييرا في البنية الفكرية.
- (6) - إذا لم يكن العمل مؤديا إلى هدف مرغوب أو مبعدا عن الهدف غير المرغوب فيه فليس ثمة أمل كبير في تنفيذه.
- (7) - قد لا ينفذ العمل المؤدى إلى هدف مرغوب إذا كان ثمة ما يشير إلى صعوبة الوصول كغلاء السعر، أو توفر عمل مرغوب كبديل يؤدي الهدف نفسه.
- (8) - لدى التحرك إلى عمل معين ينبغي أن يكون النسق الإدراكي والعاطفي للفرد منسجما مع سلوك الشخص في نقطة معينة من الزمن .
- (9) - كلما كان طريق العمل للهدف محددًا ازداد الاحتمال بتمكين البنية الإدراكية والعاطفية من التوجه نحوه .
- (10) - قد تتمكن البنية الفكرية من توحيد السلوك في الوقت الذي يكون فيه الشخص بين موقفين، خذ ولا تأخذ.

ب- مجالات التأثير: يصنف المؤلف دان بامبر "D.Bamber" تأثير وسائل الإعلام إلى

ثلاثة جوانب هي الأثر الإدراكي، الأثر الوجداني العاطفي و الأثر السلوكي .⁽¹⁾

وإذا ما أردنا التفصيل أكثر لإثراء موضوع دراستنا، فإنه يجب القول أن الإذاعة عليها :

أولا- إعلام الأفراد عن حالة الجو، وحالة الطرقات، وإخبار السائقين عن كل التفاصيل التي تمهم والمتعلقة بحالة المرور والازدحام عبر الطرق، و الإعلان عن كل جديد يمس قوانين المرور وكذلك التعريف بأهمية حزام الأمن أثناء السير، فتناول مثل هذه المواضيع يهدف إلى تنمية إدراك مستخدمي الطرق ومحاولة إقناعهم وتوجيههم إلى السلوك السليم عن طريق مخاطبة العقول وتوسيع المدارك حول الموضوع.

(1) - مركز الدراسات والبحوث : المسؤولية الأمنية للمرافق الإعلامية في الدول العربية، المرجع السابق، ص270

ويمكن الاستفادة هنا من التجربة التي أجراها كورت ليفن "K.Liven" في محاولته لإقناع ربات البيوت عندما وجدت أزمة اللحوم خلال الأربعينيات، أن يطهين أجزاء كانت غير مستحبة من قبل، ووجد أن كثرة التحدث إليهن وتقديم نشرات متتالية عبر موجات الأثير حول الموضوع لم تجد نفعا ولكنهن عندما أتيحت لهن الفرصة لمناقشة المشكلة فقد كن غالبا ما ينتهين في الرأي إلى تجربة الأطباق الجديدة، وقد قامت أخيرا معظم النساء فعلا باستخدام القطع الجديدة من اللحم التي لم تكن مألوفة ولم يعد طهيها مستحيلا. (1)

ثانيا - وذلك عن طريق مخاطبة العاطفة، فتستعمل جملة من الشعرات ذات الأثر القوي على أسماع السائقين ومستعملي الطرق عامة، مثل: "تمهل عائلتك في انتظارك"، "نحن ننتظر عودتك يا أبي" أو عرض صور للقتلى في حوادث المرور وجعل المستمعين يعايشون معانات بعض ضحايا حوادث المرور من معوقين، طريحي الفراش، ويتامى...، فتخلق جسرا من التأيد والعطف مع هؤلاء الضحايا، وقد تكون الإثارة الوجدانية من خلال إثارة مواقف مضحكة، وفي هذا أبرز لنا محمد العز وني وجهة نظر معتبرة بحيث يقول: «يكفي أن تنزل إلى الميدان وتنقل بعض السلوكيات غير اللائقة ونحن لا نقصد من وراءها جعل المشاهد يضحك عليها، بقدر ما نحن نخطب المشاهد وندعوه لتجنب هذا السلوك حتى لا يكون هو ذاته في موقف مماثل فيضحك عليه». (2)

ثالثا - إن الفكرة الشائعة لدى معظم الأفراد هي أن حوادث المرور تحدث عادة من باب القضاء والقدر، وأنه لا دخل للإنسان في حدوثها سواء أدى ذلك إلى الالتزام بقواعد المرور أم لا، لكن على حد قول مارغريت ميد "M.Mud" «إن الإنسان مسؤول عن الأداء والرب مسؤول عن نجاح الأعمال» (3)، فعلى الإذاعة السعي لإقناع السائقين بأقصى شروط السلامة المرورية من وضع حزام الأمن، المراقبة الدورية للمركبة، خفض السرعة... أنه عليها الدفع بالمستمعين إلى الرقي بسلوكهم المروري إلى مستوى من التحضر، وربما ساعدها في ذلك تخصيص جوائز لأحسن السائقين أو تنفيذ برامج مسابقات حول المرور.

(1) - ولير شرام : أجهزة الأمن والتنمية الوطنية - دور الإعلام في البلدان النامية -، ترجمة: محمد فتحي، مراجعة أبو بكر، الهيئة

المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، مصر، د.ط، 1970، ص180.

(2) - مقابلة مع محمد العزوي : المرجع السابق.

(3) - ولير شرام : المرجع السابق ، ص247.

ثانيا : وسائل الإعلام والوعي المروري:

لقد أصبحت وسائل الإعلام تحاصر الإنسان منذ الصباح وحتى الصباح ولا نقول حتى المساء كما درج على ذلك اللسان قديماً، إذ تظل القنوات التلفزيونية تعمل على طول الأربع والعشرين ساعة، والإنسان شاء أو لم يشأ يتأثر بما يرى وبما يسمع وذلك عبر وسائل الإعلام المختلفة من تلفزيون وصحافة، وراديو، والسينما... وغير وسائل الاتصال المباشر من لقاءات وندوات... وإلى غير ذلك من وسائل الإعلام والاتصال.(1)

وقد ارتأينا أن نبحت عن دور هذه الوسائل في التوعية المرورية، إذ كما يقول أحمد جعفر (رائد بشرطة مرور المنيا) « إن معرفة القوانين متاحة للجميع شتي السبل ولكن المشكلة تكمن في أساليب التربية على احترام هذه القوانين ». (2)

1- الوعي المروري:

تعرفنا من خلال الفصل الأول على مفهوم الوعي المروري وسنحاول في هذا المطلب التعرف علي بعض الجوانب الأخرى للوعي المروري .

1- أهمية الوعي المروري:

إن الإحصائيات والمعلومات التي نسمع ونقرأ عنها الناتجة عن حوادث المرور للدليل على حاجتنا الماسة وبصورة عاجلة إلى الوعي المروري لصون أنفسنا من الهلاك أو الوقوع في الخطر، صون غيرها من الأذى، صون مركبتنا من التلف و صون ما يحيط بنا من الفساد والدمار (الطريق ، الإشارات ، المحلات ، المنشآت وغيرها) ، إننا نحتاج وبدرجة كبيرة إلى الوعي المروري للتقليل من تلك الحسائر البشرية الفادحة، والحسائر الاقتصادية الباهظة الناتجة عن حوادث المرور.(3)

ومن هذا المنطلق فإن ما ينفق على برامج التوعية المرورية يعتبر من قبيل الاستثمار الاقتصادي الجيد ، ذلك لأنه بقدر ما ينفق المجتمع من المال العام على برامج التوعية ووسائل نشر الوعي المروري، بقدر ما يرتد ذلك عليه في شكل ثروة بشرية ثمينة وغالية بها أعباء الإنتاج، ومسؤولية الخدمات في المجتمع .

(1) -علي الباز : الإعلام والإعلام الأمني، مكتبة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، مصر، ط1، 2001، ص106.

(2) -أحمد غراب ، هلال عويسي : " قناة تلفزيونية للمرور " ، جريدة أخبار اليوم، ع 77 ، نقلا عن الموقع؛

. (2006/2/10) / sayarat / issues . / www.akbarelyom.org.eg

(3) - صالح بن عبد العزيز النصار : الموقع السابق .

2- مظاهر الوعي المروري :

كثر الحديث عن حزام الأمن وأهميته، وأن ربطه دليل على وعي السائق وحرصه على الأمن والسلامة، وهذا صحيح لا غبار عليه، لكن ولأن حزام الأمن قد حظي بزخم إعلامي وتوعوي، فقد تولد عند البعض ما يشبه الربط الإلزامي بين الوعي المروري وحزام الأمن ، فإذا ذكر الوعي المروري ذكر حزام الأمن، وإذا غاب حزام الأمن، والحقيقة أن الوعي المروري أشمل وأعم من أن يقتصر على ربط حزام الأمان، وأن حزام الأمن هو واحد فقط من مظاهر الوعي المروري التي ينبغي التحلي بها، ونذكر منها: (1)

- الوعي بأنظمة وقانون المرور: التي ينبغي إتباعها، وهذا الوعي يحصل بالإيمان الكامل بأن الأنظمة المرورية إنما وجدت لحمايةنا وليس لمضايقتها، وأنه كلما التزمنا بهذه الأنظمة أكثر، كانت سلامتنا وسلامة الآخرين أكبر .

- الوعي بالمركبة: يجب ألا يقتصر على نوع السيارة أو موديلها أو بعض جوانب الاستخدام فيها، وإنما الوعي أيضا بأهم الجوانب الفنية والتقنية والإلكترونية التي تساعد على الاستفادة القصوى منها وقيادتها بشكل آمن .

- الوعي بالطرق التي نسلكها : فالوعي بالطريق يقتضي من السائق أن يكون على علم وبصيرة بجميع العلامات والخطوط الأرضية، وأن يعرف أيضا إن كان الطريق متعرجا، أو متزلقا أو فيه منحدرات، وهذه المعلومات تساعد السائق على القيادة الآمنة .

- الوعي بأهمية مدلولات اللوحات الإرشادية التي تنظم السير ، وإتباع ما تدل عليه هذه الإرشادات - سواء الخاصة بالسائقين أو المشاة - دليل على وعي مستخدمي الطريق .

- احترام غيره في الطريق : وإدراك مستخدم الطريق لكل حقوقه وواجباته.

إن هذا الوعي الذي ندعو إليه لا يأتي بين يوم وليلة، فهو مجموعة من الخبرات المتراكمة، بعضها يأتي من خلال التجربة والخبرة الحية بالممارسة والاحتكاك، وبعضها يأتي من خلال التعلم، وإن كان أهم مصدر لهذا الوعي هو حرص مستخدم الطريق على تثقيف نفسه بنفسه .

2- أهداف الوعي المروري :

يمكن أن تحدد هذه الأهداف فيما يلي : (2)

(1) - الموقع نفسه .

(2) - محي الدين عبد الحليم : المرجع السابق، ص 18 .

- تعديل اتجاهات الأفراد والجماعات ليستطيع كل فرد أن يضطلع بالدور المنوط به في تحقيق الأمن والاستقرار، وإحداث تغيير حقيقي في سلوك الناس نحو المشكلة المرورية بهدف إيجاد الشخصيات الإيجابية التي تتصرف بروح المسؤولية.

- توصيل البيانات والمعلومات إلى كافة الجماهير بصورة مفهومة ومقنعة بهدف تيسير المعرفة المرورية .

- تزويد الجماهير بالخبرة الكافية لكي يصبحوا قادرين على التعامل مع مختلف المشاكل التي تخص المرور، ووضع الحلول المناسبة لها، ومتابعة الجهود المبذولة في هذا الصدد لتحقيق المشاركة الجماهيرية الجادة والإيجابية، وبناء الإنسان المدرك لمسؤولياته.

3 - صعوبات التخطيط للتوعية المرورية :

التخطيط هو نشاط الإنسان الواعي الذي يقتضي إعمال المنهج العلمي في التفكير والتدبير والتحرك من خلال الزمن وصولاً لما هو أفضل ، لذلك كان التخطيط وراء كل عمل ناجح، فهو يسبق كل عمل تنفيذي، فيحدد نوعه وأسلوبه ومذاهب، والحديث عن التخطيط للتوعية المرورية يتم من خلال أربع دعائم هي: (1)

● الدعامة المادية : ويقصد بها الميزانية المقررة لتنفيذ خطة التوعية المرورية والتي يمكن عن طريقها دعم وتطوير وتنفيذ برامجها .

● الدعامة البشرية : وهم الأفراد الذين يقومون بالتنفيذ كما وكيفا .

● الدعامة التنظيمية : وهو البناء التنظيمي الجيد القادر على تحقيق الهدف من الخطة .

● الدعامة التشريعية : التي تتولى المساندة القانونية لعملية التنفيذ، حتى يتيسر تحقيق الهدف دون عقبات تتعلق بالقوانين واللوائح .

غير أن عملية التخطيط قد تعوقها بعض المشاكل، و يجمع علماء الإدارة على أن معوقات التخطيط يمكن إرجاعها إلى محورين أساسيين هما: المحور البشري، والمحور المادي أو الفني.(2)

(1) - ماهر جمال الدين : " التخطيط للتوعية المرورية " ، مجلة الفكر الشرطي ، مج 08، ع 04، (جانفي 2000)، ص212.

(2) - ماهر جمال الدين : المرجع السابق ، ص 221- 222.

أ/ المعوقات البشرية: وتتمثل في

- عدم وجود و توافر الكوادر الفنية المؤهلة في مجال التخطيط الإعلامي، وكذا النقص في الكوادر الفنية المعنية بمشاكل المرور .
- عدم قدرة الكوادر الفنية على مواصلة خطوات التخطيط العلمية بمراحلها المختلفة .
- شعور المخططين بالإحباط لعدم الاهتمام بما يقومون بإعداده نتيجة لعدم الاهتمام بما يقومون بإعداده ونتيجة لعدم الإيمان أصلاً بجدوى التخطيط .
- تدخل القيادات بقيد المخططين - بصفة مستمرة - عن اتخاذ أي قرارات .

ب/ المعوقات المادية وهي :

- الإجراءات الروتينية التي تتسبب في عرقلة التنفيذ .
- تدخل القرار السياسي يوقف عمل التخطيط .
- عدم ملاءمة اللوائح والقرارات الإدارية السارية لما يتطلبه التخطيط عند التنفيذ .
- الإصرار على مركزية تنفيذ الخطة، مما يخالف القاعدة التي تنادي بمركزية التخطيط لا مركزية التنفيذ .
- كثرة الانحرافات المالية في أجهزة التخطيط، يهدر من القدرات المادية المفترض توظيفها لعملية التوعية .
- عدم واقعية التخطيط بمعني التقدير الخاطئ لحجم ونوع الموارد المادية والكفاءات الفنية اللازمة لوضع وتنفيذ الخطة .

2- دور وسائل الإعلام في التوعية المرورية :

سنتطرق في هذا المطلب إلى دور وسائل الإعلام في التوعية المرورية - كمجرد طرح نظري - من خلال ثلاثة وسائل إعلامية هي التلفزيون ، الصحافة والإذاعة.

1- دور التلفزيون : يعد التلفزيون من أقوى وسائل الإعلام من حيث تأثيره على المشاهدين من مختلف الأعمار والمستويات الاجتماعية والثقافية ، فالتلفزيون له إمكانيات متعددة ومتنوعة وفي مجالات عديدة وعلى رأسها المجال الاجتماعي وما يترتب عنه من توعية ووقاية من

مختلف الأزمات وخاصة الظواهر التي تشكل خطورة على المجتمع وأفراده (1)، وأهمها التوعية المرورية وحتى يقوم التلفزيون بهذا الدور عليه مراعاة ما يلي:

- استخدام التمثيليات الاجتماعية والإنسانية جسرا لتوجيه الجمهور وتبصيره بمآسي جرائم حوادث المرور.

- استخدام برامج الأسرة وبرامج الأطفال.

- إجراء مقابلات مع رجال الأمن، وكذا مقابلات مع المصابين جراء حوادث المرور، وعرض نماذج من جرائم المرور وما يترتب عنها .

- توصية المسؤولين عن التلفزيون بتجنب الأفلام والبرامج التي تعرض صورا مثيرة عن السياقة بتهور وعن لحظات الجنون الشبابية. (2)

- ألا تصور جريمة حادث المرور في الأفلام والمسلسلات على أنها نابعة من شخص الفرد وتكوينه الداخلي، وألا تعطي مبررات للظاهرة يجعلها مقبولة في ذهن المخالف للقانون. (3)

وحتى تحقق هذه البرامج أهدافها الإعلامية فإنه من الخطأ مثلا أن تقتصر البرامج على استضافة المسؤولين من رجال المرور من أجل تقديم النصائح للحماهير والالتزام بقواعد المرور فهي طريقة غير مجدية وتدفع بالإنسان إلى العناد والسخرية من قواعد المرور (4)، بل إن مآسي المرور يمكن تناولها في أفلام ومسلسلات درامية كما تصلح للتناول الكوميدي من ذلك الفيلم الكوميدي، أما عن البيروقراطية في إدارات جمارك السيارات وإدارات المرور فهي موضوعات لا تصلح إلا للتناول الكوميدي .

لكن بقدر ما للتلفزيون من دور ايجابي، بقدر ما هناك بعض المساوئ له ، حيث يقول عالم الاجتماع براين ويسلسون "B.wilson" « أن التلفزيون يبالح كثيرا في اهتمامه بالعنف، ويهيئ أذهان الناس لقبول ذلك من خلال إبراز بعض الاتجاهات الاجتماعية، بأسلوب خيالي يزيد شهية المشاهد» (5)، هذا على غرار أفلام هوليوود التي تستحوذ على عقول الشباب ... هي في الأصل

(1) - عماد الدين سلطان : المرجع السابق، ج 2 ، ص332.

(2) - محمد خيرى وآخرون: تغيير الرأي العام وعلاقته بالاتجاه نحو الجريمة، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية، د.ط، 1987 ، ص176.

(3) - فتيحة بن عباس: المرجع السابق ، ص226.

(4) - قباري محمد إسماعيل : المرجع السابق ، ص279.

(5) - علي الباز : المرجع السابق، ص106.

أفلام تقوم على أساس العنف و الجريمة ، فهي أفلام تجعل من الطريق ميدانا للمعركة ، و من المركبة وسيلة للإثارة، فتصور هذه الأفلام فرار المافيا من مطاردة الشرطة ، وهي في أقصى سرعة ودون مبالاة بالمارة ولا بإشارات المرور، لا شئ يعنيها سوى الهروب ... إن لهذه المؤثرات تأثيرها السلبي والقوي على المشاهد .

2- دور الصحافة المكتوبة : تمثل الوسائل الإعلامية المطبوعة إحدى الوسائل المستخدمة في مجال الإعلام المروري، ومن هذه الوسائل الصحافة المكتوبة، المجلات المتخصصة و الدوريات، فالفن الصحفي و ما يحتويه من أخبار، تعليقات، مقابلات ،أراء للمتخصصين والعامه، شكاوى، اقتراحات، صور، ورسوم كاريكاتورية، كل ذلك يودي إلى أهمية الصحافة بين وسائل الإعلام بالنسبة للرأي العام.(1)

ويتجلى دور الإذاعة في التوعية المرورية من خلال :

- استكتاب عدد من الكتاب المعروفين بين الآن والآخر على ما يقع من حوادث المرور.
- نشر المعلومات عن أنظمة وقوانين المرور وأنواعها وعقوباتها من خلال الحملات الصحفية التي يعدها رجال الأمن المروري .
- الإعلان عبر الصحف عن أحدث الوسائل التي تم اكتشافها في ميدان المرور، والتي توفرت لدى الجهات المسؤولة على الأمن المروري، مثل جهاز الرادار وذلك ليكون هذا الإعلان تنبيها لمن تسول له نفسه لمخالفة القانون .
- تجنب الدخول في تفاصيل حوادث المرور، وصياغة الخبر على نحو مثير يجذب البعض إلى التفكير في أن يخوضوا تجربة مماثلة لما قرؤوه.(2)

3- دور الإذاعة : توجد عدة طرق لاستعمال الإذاعة لإيصال رسائل التوعية المرورية، إذ يمكن أن تنطرق إلى حدث يتعلق " بالمرور" في أي موجز إخباري عادي، كما يمكن التطرق إلى المشكلة المرورية عن طريق حصص تربوية في شكل بحوث، حوار أو مناقشات.(3)

(1)- علي الباز : المرجع السابق، ص61.

(2)- محمد خيري وآخرون: المرجع السابق، ص177.

(3)- شعبان عبد المالك : دور الإذاعة المحلية في نشر الوعي الصحي لدى الطلبة الجامعيين، أطروحة ماجستير غير منشورة، معهد علم الاجتماع ، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2001-2002 ، ص170.

كما أن الراديو يعتبر وسيلة جد سهلة، فاستعمال الأغاني، القصص، التمثيليات الراديوفونية يمكن أن تكون فعالة في عملية إيصال رسائل التوعية المرورية، فالفرد وبطريقة غير مباشرة نجده يتعلم ويتوعى بكل مرونة، فهو يتلقى بلباقة تامة دون أن نرغمه على تغير رأيه. (1)

ولقد أثبتت الإذاعة نجاعتها في العديد من الميادين والمشكلات التي إن اختلفت في ظاهرها عن المشكلة المرورية فإنها تكاد تماثلها من حيث الموضوع .

ونذكر من ذلك موضوع التوعية الصحية أو نحو الأمية و التعليم.

ففي جنوب كوريا في منطقة تندر أمكن بناء محطة إرسال قوتها (50 واط) لم تكلف سوى بضعا من الدولارات، ثم أعد برنامج لإذاعة معلومات ضرورية عن السل وحمى التفويد والطفيليات المعوية في منطقة كانت هي المشكلات الصحية الرئيسية ، ولقد استغرق البرنامج الذي تضمن قدرا غير قليل من مواد الترفيه كمسابقات غنائية، محادثات جارية مع أفراد الشعب استغرقت ما يقرب من ثلاثة ساعات، وأذيع ثلاث مرات يوميا ، و قد نجحت الإذاعة في نقل المعرفة المراد نقلها، كما اختبر عدد من المستمعين قبل وبعد الإذاعة، وتبين أن أقل من نصفهم من ظل يعتقد أن " السل " وراثي كما أن الجميع تقريبا عرفوا كيف ينتقل التهاب المخ، وزاد عدد الذين كانوا يعرفون مصدر التفويد بنسبة (50%) . (2)

إن تغطية احتياجات الجمهور في ميدان المرور يستلزم التعاون بين الطرفين الأمني والإعلامي، حيث يصبح القائم بالاتصال تقني في مجال المرور ومساعد دائم لرجل الأمن، وهذا من جملة السبل الحديثة والرقابة في خدمة النقل والمرور، وعن هذا يقول عرسان عبد اللطيف عن دور الإعلام عامة والإذاعة خاصة في التقليل من ظواهر الازدحام : "... فان الازدحام المروري ظل مسيطرا على الكثير من الشوارع ولم تخف حدته إلا في الفترة الأخيرة عندما أخذ التعاون والتنسيق بين أجهزة الإعلام وأجهزة المرور طريقها إلى التطبيق والتنفيذ ، الموظف قبل أن يتحرك إلى مقر عمله يستمع وهو في سيارته إلى التقارير المرورية التي تبث إتباعا من خلال الإذاعة المسموعة، وهي توضح الحالة المرورية في الشوارع...وعلى ضوء هذه التقارير ... يستطيع السائق تحديد الطريق الذي يسلكه ...بيد أن هذه الاختناقات تقلصت بعد أن طبقت الأجهزة الأمنية في المملكة العربية السعودية وفي مقدمتها

(1) - نبيلة بوخبزة : المرجع السابق ، ص 158.

(2) - ولبر شرام : المرجع السابق ، ص 209.

الأجهزة المرورية على أرض الواقع المفهوم الجديد وهو مفهوم الإعلام الأمني الذي تجسد على أرض الواقع من خلال هذا التعاون بين أجهزة الأمن وأجهزة الإعلام".⁽¹⁾

ومن الطرق التي يمكن أن تستخدمها الإذاعة في التوعية هي :

اجتماعات الراديو: وهي التي يتم فيها تقديم برنامجا إذاعيا على مجموعة من المستمعين، وقد يدوم عدة دقائق حول حوادث المرور وكيفية الوقاية منها، ومن ثم يتم مناقشة هذا البرنامج، وذلك لقياس مدى فهمهم له، وقد أثبتت التجارب أن هذه النوادي لها ميزة خاصة وهي من شأنها تقوية وزيادة الوعي العام بالمشكلات وحلولها، وهذا تحت شعار " استمع وناقش ونفذ".⁽²⁾

الإعلانات المرورية في الراديو: يمكن للراديو أن يث إعلانات قصيرة وبسيطة تعمل على رفع مستوى الوعي المروري للإفراد .

ب/ التجربة السويدية : يوجد في السويد لوحات على طول الطريق الرئيسية لإبلاغ مستخدمي الطرق عن تردد الإذاعة المحلية الذي يمكن الحصول منها على المعلومات الفعلية عن المرور، وهناك نظام جديد لتوصيل المعلومات لمستخدمي الطرق يسمى (نظام البيانات اللاسلكي) وكل سيارة مزودة بهذا الجهاز الجديد يمكنها أن تتلقي رسائل عاجلة عن السلامة على الطرق من محطة إذاعية بغض النظر عن البرنامج الذي يستمع إليه السائق أثناء القيادة ، إذ أنه عند إرسال رسالة عاجلة عن المرور عن طريق محطة إذاعية يحرك نظام البيانات اللاسلكي تلقائيا التردد المضبوط على الراديو إلى تردد نظام البيانات اللاسلكي، وتصل معلومات المرور إلى مستخدم الطريق من الراديو المركب في السيارة .⁽³⁾

إن مثل هذه التجربة تحتاج إلى التنسيق والدعم من العديد من الهيئات، كما تحتاج إلى الكثير من العمل الجاد، والإرادة من أجل تحقيق السلامة والأمن المروري على الطرق الجزائرية.

(1) - عرسان عبد اللطيف : " إعلام مروري "، مجلة الأمن و الحياة، ع 246، (ديسمبر جانفي 2002)، ص 70.

(2) - سمير محمد حسن : الإعلام والاتصال بالجمهير و الرأي العام، المرجع السابق، ص233.

(3) - مركز الدراسات والبحوث : الثقافة الأمنية، المرجع السابق، ص162.

ثالثا : استراتيجيات العملية الإقناعية :

يقدم لنا على عجوة ثلاثة أنواع من عمليات الاتصال هي: (1)

مشكلة اتصال إعلامي: ينطلق فيها من حق المجتمع كأفراد أو جماعات في التعرف على المشكلات الأساسية التي تواجه المجتمع لمعرفة دورهم في مواجهتها.
مشكلة اتصال تأثيري: ذلك أن الإعلام وحده لا يكفي لتغيير سلوك الجماهير وهذا يتطلب إثارة اهتمام الأفراد بالسلوك الجديد وإقناعهم بممارسته .

مشكلة اتصال صاعد: بهدف التقويم المستمر ومتابعة سلوك الجماهير من طرف القيادات العليا لوضع الخطط العلمية التي تكفل زيادة فعالية الاتصال .

ومنه فللرسالة الإعلامية هدفين: (2)

هدف إعلامي: يهدف إلى تزويد الجمهور بالأخبار والمعلومات وأفكار والاتجاهات السياسية والاجتماعية والعلمية وغيرها مما يجري في الحياة .

هدف إقناعي: ويستهدف التأثير في مواقف واتجاهات المتلقين بهدف دفعهم إلى إتباع سلوك معين .

غير أن وسائل الإعلام تقدم ثقافة فسيفسائية، وحجما معرفيا محددا ومضطربا (وربما فوضويا ومتناقضا) الأمر الذي يدفع إلى الشك في مدى مقدرتها على التأثير، وذلك لعدم إدراك آليات التأثير التي تستخدمها من جهة، والتعقيم على حقيقة إمكانية برجة "الفوضى" وترشيد "الفسيفساء" وبالتالي عقلنه التربية والإقناع من جهة أخرى.(3)

ففي عام 1960 استعرض الباحث " جوزيف كلابر " Joseph. Klapper " عددا كبيرا من الدراسات التي تناولت تأثير وسائل الاتصال على الجماهير، وخرج بعدة تعليمات أهمها:
- أن وسائل الاتصال ليست عادة السبب الكافي لإحداث التأثير على الجماهير .

(1) - علي عجوة : دراسات في العلاقات العامة والإعلام، عالم الكتب، القاهرة، مصر، د.ط، 1985، ص03.

(2) - "حوار إعلامي مفيد حول كتاب التخطيط الإعلامي والإعلان لمعالجة قضايا المجتمع لصاحبه عبد المنعم ثابت"، نقلا عن الموقع؛ (09 ماي 2006) www.mostashar.com .

(3) - أديب نخصور: " دور الإعلام التربوي في مكافحة المخدرات - كيف يعالج الإعلام العربي المخدرات - دراسة ميدانية، المكتبة الإعلامية رقم 10، دمشق، سوريا، ط1، 1995، ص 16.

- أن طبيعة العناصر الوسيطة تجعلها تعمل على جعل وسائل الاتصال عنصرا مساعدا وليست السبب الوحيد في تدعيم الاتجاهات الموجودة .

- في الأحوال الخاصة التي تساعد وسائل الاتصال على إحداث التأثير تسود حالة من حالتين: إما أن العوامل الوسيطة لا تعمل وبذلك يصبح تأثير وسائل الاتصال مباشرا، أو أن العوامل الوسيطة ذاتها تساعد على إحداث التغيير. (1)

1- نظريات الإقناع :

ولقد ظهرت نظريات متعددة، تتميز بأنها غير متكاملة وغير حاسمة لدراسة تأثيرات وسائل الإعلام على السلوك ومن أبرز هذه النظريات : (2)

نظريات التأثير المباشر : (الطلقة السحرية)

نظريات التأثير الانتقائي : أ- نظرية الفروق الفردية .

ب- نظرية الفروق الاجتماعية .

ج - نظرية العلاقات الاجتماعية .

نظريات التأثير غير مباشر : أ- نظرية النموذج .

ب- نظرية التوقعات الاجتماعية

ج - نظرية وسائل الإعلام والبناء المعرفي.

وإلى جانب هذه النظريات برزت ثلاث إستراتيجيات نظرية للإقناع، وتدرس هذه النظريات الإقناع كعملية وغاية مقصودة تقوم بها وسائل الإعلام بصفة مخططة لتغيير السلوك العلني، وقد جاءت نتيجة الحاجة إلى دراسة الإقناع كعلم الذي أصبح يتم بطريقة مدروسة ومخططة ابتداء من القرن العشرين، علما أن هذه الإستراتيجية ليست نظريات مفصلة في فروض مسلم بها إنما هي خطوط توجيهية تكشف عن أهم العوامل والمتغيرات الواجب الأخذ بها في تفسير الإقناع. (3)

(1) - محمود حسن إسماعيل : مبادئ علم الاتصال ونظريات التأثير، الدار العامة للنشر والتوزيع، الأهرام، مصر، ط1، 2003، ص233.

(2) - ملفين ديفلور وساندرابول روكيتش : المرجع السابق، ص 209- 276 .

(3) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص 211.

أ/ الإستراتيجية الديناميكية النفسية :

وتقوم على الافتراضات الأساسية لعلم النفس، أي على فكرة أن السلوك يتم السيطرة عليه من الداخل وفقا لصيغة أساسية لعملية التعليم (المؤثر - الفرد - الاستجابة)، وتوضح هذه الصيغة أنه يتم استقبال المؤثرات بواسطة الحواس من العالم الخارجي، ومن ثم تتباين سلوكيات الأشخاص الذين تعرضوا لنفس المؤثر، وتشمل خصائص الفرد مجموعة من الخصائص البيولوجية والخصائص المكتسبة . (1)

وتركز هذه النظرية على العوامل المكتسبة التي تضم؛ المفاهيم، الاحتياجات، الدوافع، المعتقدات، أسباب القلق، المصالح، القيم، الآراء والمواقف وهي مزيج معقد من مكونات سوسولوجية وجدانية وإدراكية قابلة للتعديل عكس الخصائص البيولوجية التي من المستحيل تعديلها(2)، وإذا كانت العواطف تمثل أساسا واضحا لإستراتيجيات الإقناع إلا أن النظرية الديناميكية النفسية تركز أكثر على العوامل الإدراكية لكونها عوامل مكتسبة ومن ثم نستطيع استخدامها في عملية التطبيع الاجتماعي، وخاصة إذا كانت الحملة الإعلامية تستهدف الترويج لتعليم جديد ثم إن هذه العوامل هي مؤثرات على السلوك الإنساني أي أنها قادرة على تعديل السلوك أو تكوين سلوك جديد.(3)

والافتراض بأنه بالإمكان التأثير على البنية الإدراكية للإنسان، يجعل الإقناع عن طريق وسائل الإعلام عملية ممكنة، بمعنى أن المعلومات التي يتم تخطيطها بمهارة وتقدمها وسائل الاتصال الجماهيرية يمكن استخدامها بفعالية للسيطرة على السلوك البشري، ويتفق الكثير من الباحثين الذين درسوا عملية الإقناع أنه يمكن السيطرة على السلوك البشري عن طريق التأثير على العوامل الإدراكية.(4)

إن جوهر الإستراتيجية النفسية هو أن للرسالة خصائص قادرة على تغيير أو تعديل الخصائص النفسية للأفراد عن طريق تقديم معلومات جديدة يتعلمونها ثم يستجيبون تبعاً لها بشكل علني ، ومن هنا فإنه من أجل تغيير السلوك السائد لا بد من إجراء تعديل على التركيب النفسي الداخلي للفرد الذي من بين عناصر الاحتياجات والدوافع والمخاوف، وبذلك فإن العامل النفسي هو المحدد لعملية

(1)- أديب حضور : دور الإعلام التربوي في مكافحة المخدرات، المرجع السابق، ص 12.

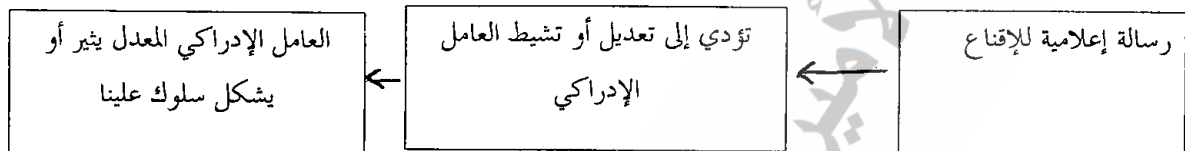
(2) - ملفين ديفلور و سلندرابول روكيتش : المرجع السابق ، ص 379.

(3) - المرجع نفسه، ص380.

(4)- المرجع نفسه، ص 380.

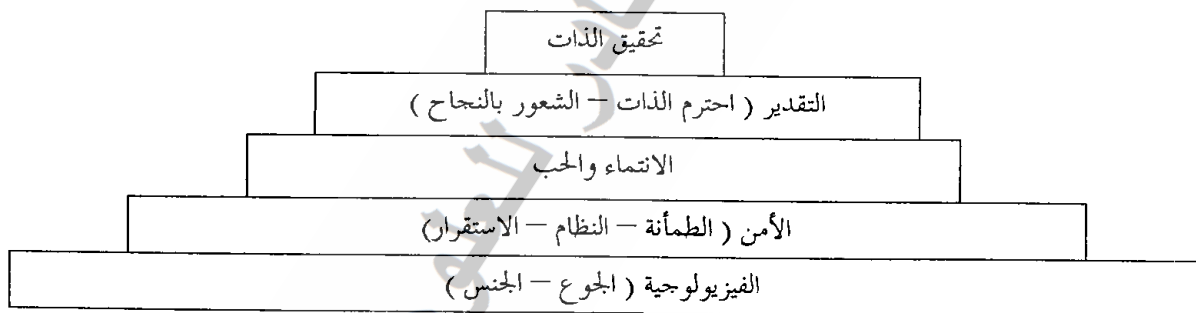
التأثير ولهذا استخدمت عدة أساليب نفسية لتحقيق الإقناع أهمها أسلوب التخويف الذي استعمل على نطاق واسع في مجال الإعلان والحملات الإعلامية المختلفة التي تستهدف الإقناع.⁽¹⁾

إن التركيب الداخلي للنفس البشرية هو نتاج التعليم المكتسب، وهذا التأكيد هو الذي يجعل من الممكن استخدام وسائل الاتصال الجماهيرية لتعديل هذا التركيب بحيث يغير السلوك، وبذلك يمكن وضع مخطط إستراتيجية الإقناع الديناميكية النفسية على النحو الآتي:⁽²⁾



شكل رقم 1 : الإستراتيجية الديناميكية النفسية للإقناع

ومن أجل تنشيط العمل الإدراكي تركز الإستراتيجية على إثارة الدوافع والحاجات ويذكر لنا ما سو "Masso" نموذج عن هذه الدوافع.⁽³⁾



شكل رقم 2 : هرم الدوافع في نظرية ماسو.

إن النهج المتبع في هذه الإستراتيجية يمكن تلخيصه في عبارة «تعلم - أشعر - اعمل» ويبدو أن هذا النموذج منطقي رغم نقص الأدلة المؤيدة له خاصة مع فشل حملات إعلامية وإعلانية اتبعت نفس الإستراتيجية، فقد لاحظ جيرلاندر ميلر "J.Miller" أنه بالرغم من انتشار تطبيق هذه الإستراتيجية والافتناع التام بأنها فعالة في تغيير السلوك فإن الأدلة لا تؤيدها باعتبارها فحجاً موثقاً به لتحقيق تغيير السلوك، خاصة أن الموقف هو المتغير الرئيسي بحيث يصعب خلق نماذج جديدة من

(1) - المرجع نفسه، ص 383.

(2) - أديب حضور : دور الإعلام التربوي في مكافحة المخدرات، المرجع السابق ، ص 12.

(3) - فاروق عبد الفتاح موسى : أسس السلوك الإنساني - مدخل إلى علم النفس العام - ، عالم الكتب للنشر والتوزيع، الرياض، السعودية، د.ط، 1985، ص 378.

السلوك عن طريق الرسائل الإقناعية دون أن يتوفر الميل والرغبة في التصرف بالطريقة التي تريدها وسائل الاتصال الجماهيرية. (1)

ورغم هذا، تعتبر هذه النظرية هامة في فهم عملية الإقناع ، لكنها لم تصل بعد إلى خصائص الرسالة التي تحقق غرض الإقناع رغم الجهود المبذولة في هذا الميدان طيلة عقود من الأبحاث المكثفة. (2)

ب/ الإستراتيجية الثقافية الاجتماعية :

تفترض العلوم الاجتماعية أن قدرا كبيرا من السلوك الإنساني تشكله قوى تقع خارج الفرد، وأبرزها العوامل الاجتماعية والثقافية، ويؤكد بعض علماء الاجتماع أن العوامل الثقافية والاجتماعية تشكل خطوطا توجيهية لقدر كبير من سلوك الفرد (3)، يقول كيرت ليفين " kert levin " «إذا أردنا أن نحقق تغيرا يجب أن نتعامل مع الفرد كعضو في جماعات» (4).

ومن خلال المنطلقات التي تركز عليها النظرية في تحليلها للسلوك الاجتماعي يتبين أن العملية الاجتماعية التي تحدث في أي موقف اجتماعي تحتوي على: المكافأة - الكلفة الاجتماعية - النتيجة - مستوى المكانة الاجتماعية (5)، هذه المكونات الأربعة هي التي يبني عليها السلوك.

فالثقافة لها مقدرة على توجيه السلوك فتؤدي العادات والتقاليد والقيم الثقافية إلى القيام بسلوكيات تبدو غريبة وغير منطقية أو خطيرة على الصحة (6)، ولكنها تبدو عادية في الثقافة المتبينة لهذا السلوك مثلا: السلوكيات التي نشاهدها بقطاع النقل الجماعي الوطني (عدد الواقعين أكثر من الجالسين)، المظهر قد يدعو للغرابة أو السخرية لكنه في واقعنا أصبح مظهرا عاديا .

فالنظرية الثقافية الاجتماعية تركز على مكونات التنظيم الاجتماعي كمؤثر فعال على السلوكيات الفردية، وهذه العوامل الخارجية تجعل الأفراد يختارون مجموعة من الأفعال كبديل لمشاعرهم ونزعاتهم الداخلية، أي أن السلوك مفروض من طرف المجتمع مما يجعل الفرد يقوم بأفعال قد تكون متناقضة لترعاته الداخلية، وهذا دليل على السيطرة الاجتماعية التي يمارسها المجتمع أو النظام

(1) - ملفين وساندرابول - روكيتش : المرجع السابق ، ص 385 .

(2) - المرجع نفسه ، ص 386 .

(3) - أديب حضور : دور الإعلام التربوي في مكافحة المخدرات، المرجع السابق ، ص 13

(4) - محمد سيد فهمي: تكنولوجيا الاتصال في الخدمة الاجتماعية ، دار المعرفة الجامعة، مصر، د.ط، 1995، ص 275.

(5) - محمود شمال حسن: سيكولوجية الفرد في المجتمع، دار الآفاق العربية، القاهرة، مصر، ط 1، 2001، ص 57.

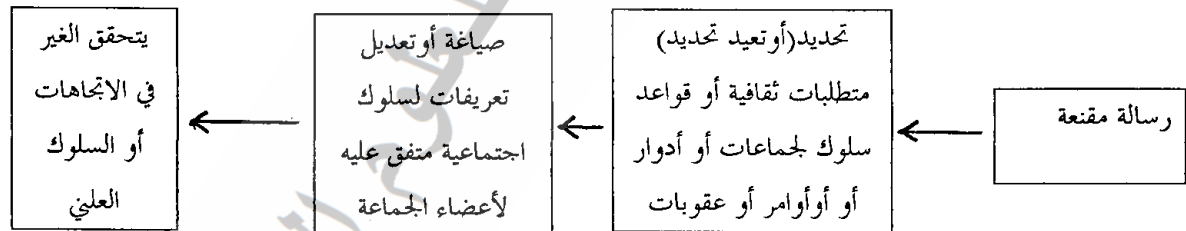
(6) - ملفين وساندرابول - روكيتش : المرجع السابق ، ص 388.

الاجتماعي ككل على الفرد، ومن هنا فإن النتيجة ستكون «تعلم، امثل أو تعاقب» بدل «تعلم، أشعر، أعمل» حسب الديناميكية النفسية⁽¹⁾، فالفرد الذي نشأ في جماعة لا تحترم قواعد المرور إذا انتقل لمجتمع آخر يحافظ أفرادها عليها فإنه سوف يعدل من اتجاهاته حتى تتلاءم تصرفاته وأفعاله مع المجتمع الجديد الذي انتقل إليه، وهو ما يمكن تسميته " بسلوك المحاراة " ⁽²⁾ والتزام الفرد بمعايير النظام الاجتماعي، سواء كان ذلك عن اقتناع أو إكراه .

إن ما يتطلبه هذا النوع من الإستراتيجية هو أن تحدد رسائل الإقناع للفرد قواعد السلوك الاجتماعي ومتطلباته والتي سوف تحكم الأنشطة التي يحاول رجل الإعلام أن يحدثها.⁽³⁾

لقد استخدمت هذه الإستراتيجية طوال عقود عديدة في الإعلان لإعادة تشكيل الأفكار حيال منتج ما، من ذلك التخطيط لحملة إعلانية لجعل النساء يعتدن التدخين مما سوف يرفع من المبيعات، وعلى الرغم من أن الصور الراسخة بين الجمهور أن النساء اللواتي يدخن يفقدن قيمهن الأخلاقية فقد نجحت عملية الإقناع، غير أن التحول المرغوب فيه لم يحدث دفعة واحدة.⁽⁴⁾

ومن العقبات التي تعترض تطبيق هذه الإستراتيجية على الواقع هي صعوبة تصور التوقعات الاجتماعية للمجموعة المستهدفة مع تقديم تعريفات ثقافية عن التصرفات التي تكفل ظهور توافق جماعي في الرأي⁽⁵⁾، ويمكن تمثيل هذه الإستراتيجية في المخطط الآتي:⁽⁶⁾



شكل رقم 03 : الإستراتيجية الثقافية الاجتماعية للإقناع .

(1) - المرجع نفسه ، ص 389.

(2) - محمود شمال حسنة : المرجع السابق ، ص 337.

(3) - عامر مصباح : الإقناع الاجتماعي، خليفة النظرية وآليات العملية، ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون، د.ط، 2005، ص 53.

(4) - ملفين ديفلر وساندرابول روكيتش : المرجع السابق ، ص 390

(5) - المرجع نفسه: ص 390.

(6) - أديب حضور : دور الإعلام التربوي في مكافحة المخدرات، المرجع السابق، ص 13.

والجدير بالذكر أن هذه الإستراتيجية تقوم على العلاقات بين الأشخاص أكثر منها على وسائل الاتصال الجماهيري التي يستعان بها كوسيلة إشهارية فقط. (1)

ج/ إستراتيجية إنشاء المعاني :

تقوم هذه الإستراتيجية على مفاهيم علماء الأنتربولوجيا القائلة بأن المعاني ترتبط مباشرة باللغة، والتي من خلالها يعبر الفرد عما بداخله من معاني ومن ثم فالإنسان يتصرف بناء على ما يحمله من معاني، وهذه البنية المعرفية الداخلية عن النظام الاجتماعي تزود الفرد بتعريفات للمواقف التي تواجهه. (2)

وهذه الخلفية النظرية وظفها علماء الاتصال في تفسيرهم للطريقة التي تؤثر بها محتويات رسائل الاتصال الجماهيرية على السلوك ، فوسائل الاتصال الجماهيرية تشكل صوراً ذهنية لدى الجمهور المتلقي وتحدد سلوكه إزاء القضايا التي تعالجها، وتكون معتقداته إزاء العالم الخارجي وتؤثر بذلك على سلوكه، كما أنها تساعد المتلقي على ترتيب المعاني الداخلية حسب أولويتها وتجعل مواضيع معينة ذات أهمية وأخرى أقل أهمية وتحدد التفكير في مواضيع معينة دون غيرها، كما تقوم بإنشاء المعاني وتوسيعها واستبدال المعاني بمعاني أخرى وبإثبات المعاني للكلمات في اللغة، بحيث أن كل تعديل للمعاني يؤثر على الاستجابة للأسماء التي تأخذها الأشياء والمسائل. (3)

وإذا كان لوسائل الاتصال الجماهيرية المقدرة على أن تعدل المعاني وتؤثر على السلوك دون قصد، فإنه يمكن الاعتماد على إستراتيجية إنشاء المعاني بفرض تغيير السلوك عن قصد. (4)

إن العلاقة بين المعرفة والسلوك هو الأساس النظري لإستراتيجية إنشاء المعاني، وهذا الافتراض قديم جداً رغم حداثة التسمية. (5)

وما تزال الحملات الإعلامية والإعلانية ومحاولات الإقناع الأخرى توظف المعنى للحصول على الأثر المطلوب، بحيث ظهرت مصطلحات جديدة ذات معاني إيجابية أشبه بالشعارات لأجل إقناع الجمهور، وتأخذ إستراتيجية إنشاء المعاني بمبدأ «تعلم واعمل». (6)

(1) - ملفين ديفلير وساندرابول روكيتش : المرجع السابق، ص 395.

(2) - عامر مصباح : المرجع السابق، ص 54.

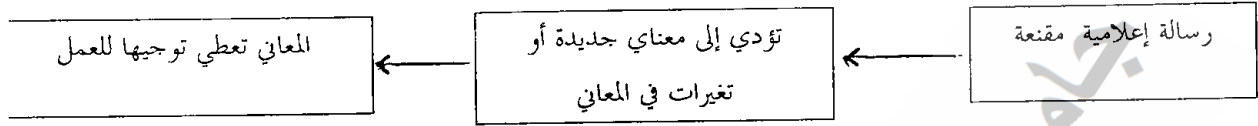
(3) - ملفين ديفلير وساندرابول روكيتش : المرجع السابق، ص 398.

(4) - المرجع نفسه، ص 399.

(5) - ملفين ديفلير وساندرابول روكيتش : المرجع السابق، ص 399.

(6) - المرجع نفسه، ص 399.

ويمكن توضيحه أكثر من خلال الشكل الآتي : (1)



الشكل رقم 04 : إستراتيجية إنشاء المعاني للإقناع

وإذا ما طبقا هذه الإستراتيجية في مجال التوعية المرورية فعلى وسائل الاتصال أن تقوم بتغيير المعنى الإيجابي الذي يضيفه السائقون على بعض السلوكات كالسرعة، التجاوزات والاستخفاف بقانون المرور ... وعليها بتكوين معنى سلبي عن هذه السلوكات وربطها بمعاني التهور، وعدم التحضر، حيث أنه لتكوين هذا المعنى السلبي لا بد من التعرف أولاً على معاني مناقضة تعمل على تكوين اتجاه معاكس فتغير المعنى يفضي إلى تغير السلوك حسب استراتيجية إنشاء المعاني .

د/ نظرية التئات الثلاث:

ترى هذه النظرية أن الإعلام غير قادر وحده على تغير العادات السيئة ومعالجة الأمراض الاجتماعية المتأصلة في المجتمع دون فرض من السلطات العمومية (2)، وهي بذلك تقسم عملية الإقناع وتغير السلوك السلبي إلى ثلاث مراحل :

1- مرحلة التوعية : بحيث تتضمن التوعية آليات الإقناع واستراتيجياته ويرى ميشال لوني " Michel le net " أن هذه المرحلة تؤثر بنسبة 30 % من سلوك المتلقين ويأتي التأثير الباقي في المراحل الموالية. (3)

2- مرحلة التشريع : وهي مرحلة مدعمة بمرحلة التوعية، بحيث أن إصدار قانون يحدد طبيعة المخالفة ويرتب عليها عقوبات، إذ يجد الفرد نفسه عاجزا أمام رغباته ودوافعه، ولذا لا بد من حمايته من نفسه عن طريق سن القوانين، ففي كثير من الأحيان تجد الأفراد على وعى تام بالأضرار والمخاطر المحدقة بهم نتيجة بعض السلوكات ولكنهم لا يجدون القوة الكافية لديهم لمنع أنفسهم، فالرغبات تدفع صاحبها لإشباعها دون النظر إلى طرق الإشباع. (4)

(1) - أديب حضور: دور الإعلام التربوي في مكافحة المخدرات، المرجع السابق، ص 07.

(2) - عامر مصباح : المرجع السابق، ص 62

(3) - المرجع نفسه : ص 60.

(4) - سعد جلال : علم النفس الاجتماعي، منشورات جامعة قاريوس، بن غازي، ليبيا، ط 03، 1989، ص 309.

وهو ما يسمى في علم النفس بالتمرد النفسي، حيث يشعر الفرد بالحرية في مجموعة من السلوك، وبذلك فهو يشعر بالتمرد النفسي كلما تمت إزالة أي من هذا السلوك أو هدد بإزالته، غير أن هذه الطريقة التي يستجيب بها الفرد للتمرد سوف تتأثر بكل من التبرير والمشروعية، وأن هذه الظروف عموماً سوف تخلق قيوداً تحد من محاولات الفرد المباشرة لاسترجاع حريته، لذلك تترع هذه الظروف إلى إيجاد محاولات غير مباشرة لاسترجاعها.

3- مرحلة التبع : إن المرحلة السابقة ترتفع فيها نسبة الإقناع إلى 60% وهو ما يدفع إلى إيجاد مرحلة ثالثة وهي مرحلة التبع والمراقبة، لأن الإنسان بحاجة إلى التذكير والتأكيد باستمرار حتى في الأمور البسيطة اليومية. (1)

ففي هذه المرحلة يستوجب التأكيد على ضرورة احترام القانون والتنبه على المخالفين ومتابعة غير المكترئين بالقانون، وهي مرحلة تعطي المصداقية لجدية العملية، وتزيد من أهمية الرسالة الإقناعية لدى المتلقين وتزيد من حيوية وفعالية الرسالة في الإقناع والتأثير، وبذلك تصبح العملية الإقناعية في شكلها النهائي. (2)

ففي الوم.أ قامت شرطة (ميري لاند) بتضييق الخناق من أجل خفض السرعة القصوى في الطرقات السريعة إلى 55 ميلاً، من أجل ذلك استخدمت جميع الوسائل الممكنة بما في ذلك أجهزة الرادار مع استخدام مركز لوسائل الإعلام للأخبار عن القوانين التي سنت وعن المخالفين الذين ضبطوا وما هي الإجراءات التي اتخذت ضدهم... وقد أدت الحملة إلى نتائج باهرة يعتقد أنها بسبب الصرامة في تطبيق القوانين بالموازاة مع المتابعة الإعلامية. (3)

وعلى هذا الأساس فإن الاتصال الإقناعي يستلزم إضافة عنصرين جديدين إلى نموذج الاتصال الجماهيري وهما عنصر التأثير الإقناعي، وعنصر الرقابة الذي يؤكد على الجوانب الخاصة بفعالية الرسالة. (4)

لكن وبالرغم من أن هذه النظرية حاولت أن تخرج عن النظريات السابقة بإدخالها عنصر التشريع إلا أن هذا النهج لا يخلو من النقائص :

(1) - عامر مصباح : المرجع السابق، ص 61.

(2) - المرجع نفسه، ص 62.

(3) - خالد السيف وآخرون: المرجع السابق، ص 33.

(4) - سمير محمد حسين : الإعلام والاتصال بالجماهير والرأي العام، المرجع السابق، ص 166.

إن المرحلة الوسطى لعملية الإقناع (التشريع) هي مرحلة لا تنسحب على جميع فئات المجتمع بحيث أن فئة الأطفال غير معنية بالقاعدة .

كما أن هذه النظرية لا تراعي الطبيعة النفسية للإنسان الراضة لكل شيء يحد من حريتها، بحيث أن الرسائل الإقناعية تواجه مقاومة نفسية تحول دون نفاذها إلى عقل الجمهور المستهدف، وهذا ما يجعل الفرد في حالة تملص منها كلما سمحت الفرصة، أي كلما غابت القوة الحامية للقاعة القانونية. (1)

ثم إن هذه النظرية لم تبتكر شيئاً، فهي مراحل عادة ما تتبع عندما تريد السلطة السياسية تطبيق قانون معين، وبذلك فالعبرة ليست في التنظير إنما في الجدية في التطبيق .

2- الإستراتيجية الإعلامية في الإقناع :

لقد أظهرت الدراسات والتجارب العديدة التي أجريت في ميدان الاتصال، أن لوسائل الإعلام أثر واضح على أفكار واتجاهات وسلوك الجماهير، (إذا استخدمت استخداماً رشيداً)، ولا يقتصر دور هذه الوسائل على مجرد عرض الآراء والأفكار بل تتعداه إلى التأثير في الاتجاهات بتدعيمها أو تبديلها. (2)

ولما كان التفاعل السلوكي أحد الخصائص المميزة للنشاط الاتصالي، كان على الباحثين أن يدرسوا الظاهرة الاتصالية والإعلامية في وضعها الديناميكي التفاعلي مع العوامل والمتغيرات الأخرى التي تؤثر فيها وتتأثر بها، فوجب دراسة:

أولاً : التكوين النفسي والاجتماعي والحضاري للأفراد .

ثانياً: المحددات الفردية للسلوك الإنساني وتشمل (الإدراك، الدافعية، التعليم، الاتجاهات الشخصية و ميكانزمات الدفاع عن الذات). (3)

(1) - عامر مصباح : المرجع السابق ، ص 63-64.

(2) - عدلي سيد محمد رضا : المرجع السابق ، ص 24.

(3) - سمير محمد حسن : الإعلام والاتصال بالجماهير والرأي العام، المرجع السابق، ص 34..

إن مثل هذه الدراسات تعد أساسية من أجل بناء رسالة إعلامية إقناعية، فبقدر النجاح في التخطيط لبناء الرسالة الإعلامية تكون الاستجابة، والتخطيط لها يبدأ باختيار المداخل الأساسية لإقناع الملتقى بالفكرة أو الاتجاه أو السلوك.⁽¹⁾

إن وسائل الإعلام يمكن أن تكون ذات وظيفة أو عديمة الوظيفة بالنسبة للمجتمع والأفراد كما يقول لازرسفيلد "lasar sfield"⁽²⁾، وحتى يكون لها وظيفة وضعت الدراسات في ميدان الاتصال الاجتماعي عدة تقنيات لجعل الرسالة أكثر فعالية في الإقناع وتحديد الأسس العلمية التي تقوم عليها الحملات الإعلامية الناجحة، وسوف نهتم هنا بالنتائج التي توصلت إليها هذه الدراسات فحوالي 5% من 25000 كتاب ومقال تلخص كل سنة في المختصرات السيكولوجية " تعالج تأثيرات الاتصال على المواقف والأفعال، وكل سنة أكثر من 1000 تقرير يضاف إلى الدراسات السابقة.⁽³⁾

وقد أثبتت هذه الدراسات أنه لنجاح الرسالة الإقناعية لا بد أن توفر شروط أو عوامل معينة لذلك .

أ- عوامل المدخل :

متغيرات المدخل هي متغيرات مستقلة يمكننا التحكم فيها، وهي المتغيرات التي تم استنباطها من نموذج لا سويل للاتصال : من يقول ؟، ماذا يقول ؟، بأي وسيلة ؟، لمن ؟ وبأي تأثير ؟ وهي متغيرات : المصدر ، الرسالة ، الوسيلة ، المتلقى والغاية وقد قسمها ماك غاير " Mac guire " إلى متغيرات فرعية لاستخدامها في الحملات الاتصالية العمومية.⁽⁴⁾

أ / العوامل المرتبطة بالرسالة :

1- تقديم المعلومات والحقائق الثابتة : يرى ويلبر شرام أن الإعلام يساعد على إدخال التغيير في المجتمع من حيث أنه الوسيلة الوحيدة الأكثر نجاعة لنشر المعلومات بين الناس وإقناعهم بضرورة التغيير⁽⁵⁾، وفي هذا السياق يشير أحد الباحثين إلى أن الإعلام قائم أساسا "على

(1) - عبد المالك صاوي : أساليب الاتصال الإقناعي عند رسول الله - صلى الله عليه وسلم - ، مذكرة ماجستير غير منشورة، قسم الدعوة والإعلام والاتصال، كلية أصول الدين والشريعة والحضارة الإسلامية ، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، الجزائر، 2005 - 2006، ص 101 .

(2) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص 232.

(3) - وليام ماك غاير : "الأسس النظرية للحملات"، ترجمة: سعيد بومعيزة ، المجلة الجزائرية للاتصال، ع 11-12، (ربيع: صيف 1995)، ص 73.

(4) - وليام ماك غاير : المرجع السابق ، ص 75.

(5) - زهير إحدادن : مدخل لعلوم الإعلام والاتصال، المرجع السابق، ص 85.

تقدم الأخبار والمعلومات السليمة والحقائق الثابتة التي تساعد على تكوين رأي صائب في واقعة من الوقائع أو مشكلة من المشكلات والتعبير عنها تعبيرا موضوعيا عن عقلية الجماهير واتجاهاتهم وميولهم".⁽¹⁾

إن أول خطوة يمكن أن يقوم بها الإعلام في هذا المجال تتمثل في تكوين معرفة كافية حول المشكل المطروح لتوعية الجمهور وتكوين رأي عام حول المشكلة، غير أن الاكتفاء بتقديم المعلومات فقط في عملية الإقناع لا يعتبر كافيا وإنما يعتبر كخطوة أولى في طريق الإقناع⁽²⁾، إذ يمكن حصر ثلاث تأثيرات رئيسية للاتصال هي على التوالي :

- التغيير في معلومات المتلقي

- التغيير في اتجاهات المتلقي

- التغيير في السلوك العلني أو الظاهر للمتلقي.⁽³⁾

فالمعرفة لا تتكون من المعلومات فقط، بل تشتمل على الأفكار والمعتقدات والمعلومات التي تشكل في مجموعها الخبرات المتراكمة التي تؤثر في وصف موضوع الاتجاه.⁽⁴⁾

2- جاذبية الرسالة : التي تستهدف شد الانتباه والتحريض على متابعة الرسالة، فهي من أولى

مراحل الحملات الإعلامية والإعلانية الناجحة بحيث تمر بـ:

- جذب الانتباه.

- إيقاظ الاهتمام إلى محتوى الرسالة .

- حث المتلقي على تقبل محتوى الرسالة .⁽⁵⁾

أما نمط الجاذبية فهو إما إيجابي أم سلبي فالإيجابي يركز على ذكر المحفزات بينما السلبي فيركز على ذكر الأضرار المترتبة عن عدم إتباع النصيحة الاجتماعية المقدمة، ونجد أن المبلغين العموميين

(1) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص 233.

(2) - المرجع نفسه : ص 233.

(3) - محمود حسن إسماعيل : المرجع السابق، ص 235.

(4) -Le Net Michel: L'état annonceur ; techniques, doctrine et morale de la communication sociale , Ed, organisation , paris, 1981.p152.

(5) - طاهر محسن الغلي : أحمد شاكر العسكري : الإعلان مدخل تطبيقي، دار وائل للنشر، ط1، 2003، صص 157-160.

يميلون إلى استعمال السلبية⁽¹⁾، في حين يميل أصحاب علم البرمجة البشرية إلى استخدام الإيجابية⁽²⁾، فبدل القول " لا تسرع فالموت أسرع " يفضل شعار " في التأني السلامة " .

أما الدراسات في مجال الاتصال الاجتماعي فتثبت أن النداءات السلبية تتحسن - أحسن من النداءات الإيجابية - على وعود لفظية لمتابعة الرسالة أو على أدلة عن المتابعة الفعلية للتعليمات ، إلا أن النداءات الإيجابية هي في الواقع أكثر فعالية فيما يتعلق بتذكر الرسالة ومتابعتها بالفعل.⁽³⁾

و يقدم علماء النفس بعض الاقتراحات حول كيفية إثارة الوعي المروري، فإن كنت من الإعلاميين المكلفين بإنتاج مواد إعلامية خاصة بالتوعية المرورية فدع المعاقين بفعل حوادث المرور يتحدثون عن أنفسهم فذلك يعزز مصداقية الرسالة وفعاليتها، لكن مع الحذر من الكلمات السلبية مثل : عاهة و إعاقة ، إذ أن الخوف والصور السلبية لها أثر كبير على نفسية الأفراد في حين أن الإعلانات الإيجابية بينت قوتها في إمكانية نقل المعلومات الجوهرية وخاصة فيما يتعلق بالمحضر.⁽⁴⁾

3- أسلوب الاتصال : ويدخل ضمنه الجانب الشكلي مثل سرعة الإلقاء، اللغة المستعملة، وأسلوب الإقناع، فسرعة الإلقاء كأحد المتغيرات الأسلوبية تشير إلى علاقة عكسية مع الأثر الإقناعي حسب المعطيات الإمبريقية ، فعندما تقدم الرسالة بوتيرة إلقاء عادية (حوالي 150 كلمة في الدقيقة) يكون الأثر الإقناعي أقل ما هو في حالة تقدم نفس الرسالة بوتيرة بطيئة (100 كلمة في الدقيقة) وتكون أكثر فعالية عندما تعرض الرسالة بوتيرة (200 كلمة في الدقيقة)، فالشخص الذي يتكلم بسرعة لا يحرض أكثر على تغيير المواقف و حسب وإنما ينظر إليه أيضا كعارف أحسن لموضوعه⁽⁵⁾، غير أن السرعة الكبيرة قد تؤدي إلي عدم فهم الرسالة، لذا من الأفضل اعتماد السرعة المتوسطة في إلقاء الرسالة.

إن عملية الفهم من أهم الاستجابات المؤدية للإقناع لذا يشترط علي المرسل استخدام رموز سهلة في بناء الرسالة وإلا سيفشل الاتصال ويصبح سببا في جعل المتلقي يعطي تأويلات خاطئة عن محتوى الرسالة.⁽⁶⁾

(1)- وليام ماك غاير: المرجع السابق، ص 77.

(2)- عبد المالك صاوي : المرجع السابق، ص 154.

(3)- وليام ماك غاير: المرجع السابق، ص 77.

(4) -- نبيلة بوخيزة: المرجع السابق، ص 176.

(5)- وليام ماك غاير، المرجع السابق، ص 77.

(6) - Arcand. Richard , Bourbou. Nicole : lacommunicaction efficace, ed .deboeck université , paris ,1998 ,p 37.

فتؤكد الدراسات في مجال الاتصال الاجتماعي أن الرموز المتضمنة في الرسالة لها معان مختلفة- إلى حد ما- بين المرسل و المتلقي، لذا يذهب شرام إلي أن الفشل في الاتصال في معظم الحالات يرجع إلي افتراضات خاطئة من جانب المرسل أو المستقبل حول مطابقة معني الرموز التي يتبادلانها. (1)

وعن أسلوب الإقناع فيري ميشال لوبي أنه يفضل الابتعاد عن الأسلوب الوعظي الأخلاقي، فبدل التركيز علي الأوامر و التوصيات و القرارات التي تتخذ في محاربة مشكلة من المشكلات الاجتماعية والتي تجعل من وسائل الإعلام مجرد بوق للقرارات الجديدة، يفضل تقديم الحجج والبراهين العلمية المقنعة "فلا شئ ينسي أسرع من توصية لتغير سلوكنا" (2)، حيث توصلت الدراسة التي قام بها جاك دوران "J.Dorand" حول شروط العملية الاتصالية الفعالة في مجال الوقاية من حوادث المرور في سنة 1974 علي عينة مكونة من 46 شخصا، أن الرسالة الأخلاقية تأتي في آخر الترتيب تليها الرسالة التسلطية، في حين أن الرسالة التي تعتمد الأسلوب العلمي في الإقناع نالت الأفضلية لدي الباحثين (3)، ويقدم ميشال لوبي الإدمان علي الكحول وحمية اللغة الفرنسية كمثال للمواضيع التي يصعب فيها قاعدة الأسلوب المرح واستبعاد الأسلوب الصارم الأخلاقي والإرشادي. (4)

ولأن الإقناع يستهدف دائما إلى بناء الاتجاهات وأنماط السلوك فإن المداخل تستهدف أيضا البناء الوجداني، بجانب البناء المعرفي باعتبارهما العناصر الأساسية لبناء الاتجاهات والميل السلوكي. (5)

ويعد أسلوب التخويف من بين الأساليب العاطفية للاتصال التي تستعملها الحملات الإعلامية لمحاربة المشاكل الاجتماعية المختلفة، فقد بينت الأبحاث التي قام بها واتس وباغانو "Watts et Pagano" في سنة 1967 حول الرسائل المستعملة لأسلوب التخويف أن هذا الأخير نجح في تغيير الكثير من السلوكيات غير المرغوبة وكان لها تأثيرها الإيجابي في مجال الحملات الإعلامية والأمنية خاصة تلك المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور عن طريق استعمال حزام الأمن. (6)

غير أنه إذا لم يستعمل بطريقة دقيقة فقد يكون له آثارا عكسية فحسب أبحاث روجرز ومابورن "Rogers et Mowborn" سنة 1976 فإنه إذا لم تقدم الرسالة المخيفة حلولا لتفادي

(1)- سمير محمد حسين : الإعلام و الاتصال بالجمهير ، المرجع السابق ، ص137.

(2)- Le net. Michel : op. cit ,p 37.

(3)- Ibid, p154.

(4) - Ibid , p153.

(5)- محمد عبد الحميد : نظريات الإعلام و اتجاهات التأثير، عالم الكتب، القاهرة، مصر، ط2، 2000، ص321.

(6) - نبيلة بوخيزة : المرجع السابق ، ص79.

الأخطار المنجرة عن السلوك المرفوض فإن ذلك يؤدي إلى تأثير عكسي للرسالة عن طريق ظاهرة الارتداد. بمعنى رجوع المتلقي إلى نقطة البداية، فبدل أن تؤدي إلى تعديل الاتجاه الخاطئ فإنها تقوي هذا الاتجاه وتعزز السلوك الضار.(1)

إن آثار أسلوب التخويف تختلف حسب درجة قوة التخويف والخصائص الشخصية للأشخاص المستهدفين بالرسالة، كما أن آثاره آنية وعابرة مرتبطة بالوقت الذي يتم فيه استعمال هذا الأسلوب، لكن يفضل تجنب المبالغة في استعمال هذا الأسلوب لأنه يؤدي إلى آثار عكسية تماما.

وإلى جانب أسلوب التخويف هناك أساليب عاطفية أخرى:

*الفكاهة: إذ يعد من أكثر الأساليب العاطفية دفعا لمتابعة الرسالة وجلبا لانتباه المتلقي، غير أن فعالية الرسالة الفكاهية مشكوك فيها حسب نتائج عدة دراسات حيث أظهرت تجربة لبادي وهوست "M.J.Labadu et J.Lhoste" حول مدى فعالية الرسالة الفكاهية في إقناع السائقين باستعمال حزام الأمان بنسبة (14%) وأثبتت دراسة فالونتين وماكي "S.D.valentine et A.M.Mackie" حول فعالية الرسالة الفكاهية على عينة مكونة من 34 سائقا أن الرسالة الفكاهية من أقل الأساليب الإقناعية فعالية (2)، وهذا يرجع لتركيز الفكاهة على الجانب الشكلي للرسالة على حساب المحتوى الذي يعتبر ثانوي في هذا النوع من الرسالة، مما يؤدي إلى عدم فعالية الرسالة الفكاهية في الإقناع.(3)

* الإغراءات الجنسية: تعتبر من الأساليب العاطفية التي تستعمل بكثرة في الإعلانات التجارية في البلدان الغربية، وقد أثبتت الدراسات الغربية أن هذا الأسلوب من أنجح الأساليب الإقناعية إذا لم يصطدم بالمنوعات في المجتمع (les tabous)، حيث توصلت دراسة لآبادي وهوست إلى أن وضع حزام الأمان ارتفع بنسبة (16%) بين السائقين المعرضين لرسالة إقناعية تحمل إغراءات جنسية (4)، ولكن تأثيرها قد يكون مغايرا تماما في مجتمعا، وخاصة أن نجاحها مرتبط بعدم تخطيها للمحرمات التي يحددها المجتمع للأفراد بفعل التنشئة الاجتماعية.

4- بنية الحجج: هي من بين المتغيرات المرتبطة بالرسالة، هل من الأفضل استخدام عدد معتبر من الحجج أم أنه من الأحسن الاكتفاء بعدد محدود، وفي هذا الصدد يميل الإشهاريون إلى استعمال

(1) - نبيلة بو خبزة : المرجع السابق، ص80.

(2) - Le net. Michel : op.cit , p152.

(3) - نبيلة بو خبزة : المرجع السابق، ص55.

(4) - Le net. Michel : op.cit , p152

حجة أو اثنين فقط لتجسيد الرسالة وجعلها في متناول الجميع، غير أن الرسالة الإشهارية غير الرسالة الاجتماعية التي تهدف إلى الإقناع وبالتالي مخاطبة العقل والتفكير.⁽¹⁾

والسؤال المطروح، هل نبدأ في عرض الحجج المعارضة أم الحجج المؤيدة حيث عاجلت دراسة جانيس و فيرابان " Jaunis et Feirabend " في سنة 1957 هذه الإشكالية حيث استعملت المنهج التجريبي على مجتمع البحث المتكون من 182 طالبا مقسمين على ثلاث مجموعات، مجموعتان تجريبتان والمجموعة الثالثة كجماعة ضابطة وتحصل كل الطلبة الذين تمت عليهم التجربة على مطبوعة تشجعهم على الانضمام إلى الدفاع المدني، والاختلاف الوحيد بين المجموعتين الأولى والثانية هي ترتيب الحجج، ولقياس فعالية النوعين من الرسائل يجيب الطلبة على استمارة لتقييم موقف كلا المجموعتين اتجاه الدفاع المدني، وكانت النتائج أن نسبة الذين اقتنعوا بالفكرة كانت أكبر بين الجماعة التي تعرضت للحجج المؤيدة أولا، أي أنه لتحقيق الإقناع لابد من تقديم الحجج المؤيدة للفكرة ثم تأتي الحجج المعارضة في الأخير.

غير أن هذه النتائج تعرضت للنقد من طرف علماء الاجتماع لأن تقديم الحجج المعارضة في الأخير بعد الحجج المؤيدة قد يغير من رأي وموقف المتعرض لها، وفي المقابل إذا بدأنا بتقديم الحجج المعارضة فإن هذا قد يؤدي إلى التردد و عدم متابعة الرسالة إلى نهايتها وبالتالي لا يصل إلى الحجج المؤيدة.⁽²⁾

لكن يبقى أن لكل مشكل خصائصه التي تميزه وترتيب الحجج يخضع لطبيعة المشكل، والجمهور المستهدف، وهدف الرسالة.

5- محتوى الرسالة : ويجب التمييز بين المحتوى المرغوب من طرف الجمهور المتلقي والمحتوى الفعال في عملية الإقناع وتغيير المواقف والسلوك⁽³⁾، وقد قدم علماء النفس بعض خصائص المحتوى الفعال في عملية الإقناع نذكر بعضها في ما يأتي :

1- تقدم الرسالة الناجحة معلومات بديلة حيث تبين دراسة جانيس و فشباك " I.L.Janis et S.Feschback " حول تجارب الجمهور من خلال نص خاص بصحة الأسنان، أن هذا النص يعاب عليه كونه لم يقدم توصيات توجيهية حول طرق الوقاية من التسوس، وخرجت الدراسات

(1) - سهام العاقل : المرجع السابق ، ص 236.

(2) - المرجع نفسه ، ص 238.

(3) - Le net. Michel : op.cit , p155

بقاعدة أن التوعية حول مشكل معين بدون تقديم حل للقضاء على هذا المشكل يؤدي إلى إحباط المتلقي، وقد يؤدي ذلك إلى رفض عنيف للرسالة.⁽¹⁾

2- لا بد من الدقة في تقديم الرسالة فيقول فائق فهميم >> إن التأثير الاجتماعي عبر وسائل الإعلام لا يأتي بمعالجة موضوع ضخم، وإنما يتسنى هذا إذا تناول المرسل موضوعا صغيرا أو عنصرا محددًا من عناصر السلوك البشري ويحاول تعديله >>⁽²⁾، كما ينصح القائم بالاتصال عدم أخذه صورة سلبية عن المتلقي لأن ذلك يصعب من عملية الاتصال ويفشل العملية الإقناعية.

3- ومن بين الأساليب التي تجعل الرسالة أكثر دقة، استعمال الأرقام والابتعاد عن الشعارات والعبارات الرنانة اللاواقعية.

4- يفضل استعمال فكرة واحدة لكل رسالة، و يقدم ميشال لوني مثلا عن الحملات التي تقترح على المتلقي عدة توصيات في آن واحد، حيث تعالج حملة واحدة في نفس البرنامج التلفزيوني عدة مواضيع مرتبطة بالوقاية من حوادث المرور منها السرعة، حزام الأمن، تعاطي الكحول وغيرها في آن واحد، فمثل هذه الحملات غير نافعة لأنها تضعف من المقدرة على استقبال الرسالة واستيعابها خاصة إذا استعملت الأسلوب الرمزي الجرد الذي يتعد عن الواقع الملموس الذي يجد من القدرة على التركيز والفهم.⁽³⁾

5- لا بد من الاهتمام في تصميم الرسالة الإقناعية بالبرمجة الزمنية والمنهجية المنطقية في تسلسل الأفكار.

6- أن تكون الرسالة المقدمة متوافقة مع قيم المجتمع ومعايره الثقافية والحضارية المتعلقة بالجماعة المستهدفة بالرسالة، فيجب ربط الرسالة الإقناعية بحاجات المستقبل وكذا مراعاة الحالة النفسية والاجتماعية للجمهور المتلقي حيث يقول ليونورد هودجون "L.Hodjidon" >> كلما تقدمنا في برامج التربية الصحية العامة تبين لنا أن جهودنا التربوية ينبغي أن تعنى بالعوامل الاجتماعية والنفسية التي تؤثر في سلوكه >>.⁽⁴⁾

6- أسلوب العرض : مثل التكرار، توقيت الرسالة، ومدتها وحجمها .

(1) - Le net. Michel: op.cit, p155.

(2) - خالد السيف وآخرون : المرجع السابق، ص25.

(3) - Le net. Michel: op.cit , p156.

(4) - ويلير شرام : المرجع السابق، ص155

• التكرار: عامل من عوامل نجاح الرسالة الإقناعية، فيرى ابن خلدون أن التكرار أسلوب اتصالي ناجح لتحقيق الهدف التعليمي، فهو يرى أننا نكتسب اللغة بالتكرار، وأن الملكات تنمو لدى الإنسان بالتكرار⁽¹⁾، ولا شك أن تكرار الرسالة يرتبط بنوعية الجمهور الذي توجه إليه ونوعية مضمونها، ومدى معرفة الجمهور بهذا المضمون .

وأن هناك عددا من النظريات المتعلقة بالتكرار ودوره في الإقناع، وهي نظريات تدرج ضمن النظريات السلوكية، كما تعد ضمن قاعدة أساسية لتفكير فريد، فهي تؤكد على أن فعلا ماضيا يمكن أن يعزز نزعة شخص ما إلى الفعل بكيفية مشابهة في الحاضر، وهذا الاتجاه كان سائدا خلال سنوات الأربعينيات والخمسينيات في الأبحاث حول السلوك وأصحابها من أتباع هيل وسكينر "Hull et Skinner" وكذا منظري الاستمرارية، ثم استغلت هذه النظريات لدراسة فعالية الحملات العمومية والاتصال الإقناعي.⁽²⁾

إن هذه الأبحاث قام بها كل من هوفلاند "Hoveld" وأتباعه في 1959 ثم ساتس ووايس "Saats et Weiss" وغرين والد "Grenwald" وأتباعه سنة 1968 وتوصلوا إلى نتيجة مفادها أن التكرار يعزز الأثر الإقناعي، غير أن دراسة ساوفر "Sauver" 1980 وصلت إلى أنه بعد 3 أو 5 عروض مكررة يميل الأثر الإقناعي إلى الانخفاض ولذلك لا يستحسن المبالغة في تكرار الرسالة أكثر من 3 مرات متتالية.⁽³⁾

• مدة بث الرسالة : تخضع لنوعية المشكل المستهدف حله، غير أن مدة بث الرسالة لا يجب أن تكون طويلة إلا في حالة توفر عنصر الإثارة والجاذبية لتجنب الملل، لكن مدة الحملة الإعلانية حول موضوع معين وخاصة إذا كان جديدا لا بد أن تأخذ الوقت الكافي والكثافة لازمة لتحقيق الأثر المطلوب.⁽⁴⁾

• توقيت الرسالة: أي تحديد الوقت المناسب للجمهور المستهدف، وهو عنصر هام جدا في العمل الإعلامي وذلك للرفع من احتمالية التعرض للرسالة.

• المكان المناسب : ينبغي اختيار المكان المناسب الذي يلتقي فيه الأفراد المستهدفين من الرسالة الإقناعية، بحيث توفر لهم فرصة الحوار والنقاش.

(1) - صالح خليل أبو أصيب : المرجع السابق، ص 83.

(2) - وليام ماك غاير: المرجع السابق، ص 94

(3) - المرجع نفسه ، ص 94

(4) - سهام العاقل : المرجع السابق ، ص 238.

ب /عوامل المصدر : إن المتغيرات عن المصدر في الاتصالات الإقناعية لها صلة بالخصائص، ولا تتعلق بالشخص الذي يبني الرسالة بل تتعلق بخصائص الشخص الذي يقدم الرسالة، و هناك الكثير من الأبحاث التي أنجزت لتحديد ما إذا كان الأثر الإقناعي مرتبطاً أم لا بمتغيرات مثل الخصائص الديموغرافية (السن، النوع...) والخصائص السوسولوجية(السلطة، الوظيفة...⁽¹⁾)، إن اختيار المصدر المناسب من الشروط الضرورية والهامة لنجاح الحملة أو عملية الإقناع فيرى كل من هوفلاند وجاني و كيللي "Hovland ,Jaunie et Kelly" أن فعالية الاتصال الإقناعي تخضع للثقة الممنوحة للمصدر من طرف الجمهور المتلقي، و بالتالي يتم تأويل الرسالة تبعاً للتقدير الذي يوليه المتلقي للمصدر.⁽²⁾

وقد كشفت إحدى الدراسات التي أجريت في الولايات المتحدة الأمريكية عن العوامل التي جعلت المشاهدين يفضلون مذيعة عن سواه ، ومن خلال إجابات الباحثين كان من أهم الأسباب هي :⁽³⁾

- 1) لأنه جعل مشاكلهم تبدو أسهل.
 - 2) لأنه المذيع الذي أحبوا أن يعرفوا عنه مزيداً من المعلومات.
 - 3) لأنه يبدو تماماً كما لو كان من أصدقائهم اليوميين .
 - 4) لأنه جعلهم يشعرون بالارتياح والرضا.
 - 5) لأنه متمكن من القواعد المهنية في حرفته.
- ويتوافق هذا مع قول محمد العزوني >> لكي تقنع الناس فيجب أن تكسب ثقتهم من خلال المصادقية والاستمرارية<<.⁽⁴⁾

فمصادقية المرسل من الشروط الضرورية لنجاح الرسالة الإقناعية، ومصادقية المصدر يمكن أن تتأني من مكانه المصدر على أن المكانة قد تتفاوت في مضمونها فهي إما تتمثل في هيئة رسمية للنظام

(1) - وليام ماك غاير: المرجع السابق، ص75.

(2) - Le net. Michel: op.cit , p158

(3) - كرم شلبي: المذيع وفن تقديم البرامج للراديو و التلفزيون، مكتبة التراث الإسلامي، القاهرة، مصر، د.ط، 1992، ص106.

(4) - مقابلة مع محمد العزوني: المرجع السابق .

السياسي أو القانوني ، أو في الجاذبية الشخصية لأحد النجوم أو الأعضاء البارزين في إحدى المجالات.⁽¹⁾

إن درجة ثقة الجمهور بالمصادر تتباين من مصدر لآخر، فحسب دراسة إيتزيوني وديبرات "Etzioni et Diprette" في سنة 1979 لوحظ أن الهيئة الطبية والأطباء كمصدر للاتصالات العمومية مازالت تحظى بثقة الجمهور، غير أنه من غير المناسب استعمال الطبيب في كل حالات الاتصال الصحي كمصدر موثوق به من طرف الجمهور، ولهذا يستحسن أن يث الأطباء الرسالة الصحية المرغوبة حسب التخصص والمعرفة التي يحضون بها، كما توصلت الدراسة إلى أن العلماء والمربين ورجال البنوك يحضون بثقة أكبر نوعا ما، ثم نجد القادة العسكريين، المحكمة العليا، المسؤولين الدينين، الشركات الكبرى، ثم نجد المصادر التي تقلصت ثقة الجمهور بها مثل : مسؤولي الصحافة، الفروع التنفيذية والتشريعية للحكومة، التلفزيون والنقابات.⁽²⁾

كما اختير الباحث نيسبيت "J.naisbitt" ستة أفلام إقناعية حول ضرورة وضع حزام الأمن شارك في تقديمها نجمان سينمائيان، فكانت النتيجة أن رفضت هذه الرسائل بالرغم من الاستعانة بالمشاهير، هذا لأن طبيعة الموضوع لا تستدعي ذلك، ولأن المشكلة الجادة تتطلب حلولا جادة أيضا⁽³⁾، وكذلك الشأن بالنسبة لدراسة بلومغراف وشونمان "G.W.blomgrev et T.W.Scheuneman" التي اختبرت نوعين من الرسائل الخاصة بحزام الأمن، إحداهما درامية استعانت بالمثلين، والأخرى مهنية استعانت بالمختصين، وحسب نتائج الدراسة كانت المصادر المتخصصة أكثر مصداقية.⁽⁴⁾

كما أن نية الإقناع تعد من بين متغيرات الثقة بالمصدر التي عاجلها ماك غاير حيث يفترض أن إظهار نية الإقناع في الرسالة يعتبر معوقا للعملية الإقناعية في بعض الحالات، ولهذا لا ينبغي أن تكون نية الإقناع ظاهرة لتعزيز الثقة بالمصدر.⁽⁵⁾

(1) - سامية محمد جابر : الاتصال الجماهيري و المجتمع الحديث بين النظرية والتطبيق، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، د.ط، 1991 ، ص179.

(2) - وليام ماك غاير: المرجع السابق، ص.76.

(3) - Le net. Michel : op.cit , p154

(4) -Ibid, p158

(5) - وليام ماك غاير: المرجع السابق، ص.76.

ومن المتغيرات الأخرى في الثقة بالمصدر هي ثقة المصدر ذاته بنفسه ، فقدرة المرسل على الإقناع من مدى ثقته بنفسه التي هي عامل أول في نجاح تحرير الرسالة وإحداث أثر رجعي⁽¹⁾، فإذا ما كرر القائم بالاتصال هذا الاعتقاد وانتقل من مرحلة الاحتمال إلى التأكيد فإن العلماء أقرروا أن مدة 21 يوماً كافية لوضع عادة جديدة موضع التنفيذ عندما تملأ بالتأكيدات. (2)

كما ينصح القائم بالاتصال عدم أخذه صور سلبية عن المتلقي لأن ذلك يصعب من العمل الاتصالي ويفشل العملية الإقناعية. (3)

ج/العوامل المرتبطة بالوسيلة:

تأتي أهمية الوسيلة لأنه بإمكانها أن تكون موصلاً جيداً أو غير جيد للرسالة الإعلامية، وقد تدعم عمل المرسل أو تدممه، فهناك تمازجاً بين الرسالة الإعلامية والوسيلة الإعلامية التي توصل هذه الرسالة، حيث يقول ماكلوهان "Macluhan" "الوسيلة هي الرسالة" وهو يعني بذلك أن استعمال وسيلة معينة في عملية التواصل قد يحدث تغيراً جذرياً في الأشخاص يفوق بكثير التغير الذي يحدثه المضمون الإعلامي نفسه. (4)

هناك قاعدة خرجت بها دراسة شاكين وإيجل "Chaken et Eagly" في سنة 1976 يمكن تطبيقها لاختيار الوسيلة المثلى لتحرير الرسالة عندما يكون الاتصال الموجه إلى الجمهور بسيطاً نوعاً ما وتغيب إمكانية عدم فهم الرسالة، آنذاك تكون الرسالة مقنعة أكثر كلما انتقلنا من الصحافة إلى الإذاعة إلى التلفزيون، ولكن عندما تكون الرسالة معقدة نوعاً ما - يخشى الوقوع في سوء الفهم - أو عندما فإنما تكون أكثر إدراكاً عندما تقدم في الصحافة بدلاً من الوسائل الإلكترونية⁽⁵⁾، ومن جهة أخرى فإن مصداقية وسائل الإعلام تعد من بين المتغيرات الهامة التي تؤثر على العملية الإقناعية من وسيلة إلى أخرى، وهناك استقصاء للرأي أجرته مجلة نيويورك الأمريكية حول ثقة المستجوبين بما تنشره وسائل الإعلام، فكانت النتائج كالتالي: (6)

(1) - Arcand. Richard , Bourbou. Nicole : op.cit , p20

(2) - عبد الملك صاوي : المرجع السابق، ص 154.

(3) - Arcand. Richard , Bourbou. Nicole : op.cit , p20

(4) - عبد المنعم محمد بدر: تطوير الإعلام الأمني العربي، مركز الدراسات والبحوث بإكاديمية تانيف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ط1، 1997، ص 37.

(5) - وليام ماك غاير: المرجع السابق، ص 78.

(6) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص 253.

جدول رقم (7) : توزيع درجة ثقة الجمهور في وسائل الإعلام الأمريكية.

ضعيف	جيد	درجة الثقة
29	71	التلفزيون الوطني بين الولايات
31	69	التلفزيون المحلي
34	66	مجلات الأخبار
43	57	الصحف الإخبارية
79	21	المنشورات الخاصة بالإعلام

لكن هذه النتائج لاتعني إلا المجتمع الأمريكي، بل جزءا صغيرا من هذا المجتمع في فترة زمنية معينة، ولهذا يصعب تطبيق هذه النتائج على المجتمع الجزائري، ثم إن وسائل الإعلام لا تستطيع وحدها أن تمارس التأثير على النظم الاجتماعية الكبرى والمعتقدات الراسخة دون الاستعانة بالمؤسسات الاجتماعية الأخرى الدينية منها والتعليمية، فكلاهما يتمتع بممارسة نوع من الإلزامية بالإضافة إلى الفترة الطويلة التي يستغرقها نشاط كل منها و المتابعة المستمرة من خلال الاتصال الشخصي بين الأفراد من خلال قادة الرأي⁽¹⁾، ففي ولاية فيلا دليفيا الأمريكية لوحظ أن استخدام أجهزة تكييف الهواء يتخذ نمطا له مغزاه من حيث تكاثره في مجموعات المساكن المتجاورة بينما لا يحدث ذلك للمساكن عبر الشوارع العريضة ، و تبرير ذلك أن الاتصال الشخصي بين السكان من خلال الحدائق الخلفية و الممرات الضيقة أين تجلس السيدات مع الأطفال و تتحدث مع الجيران مما يؤدي إلى انتشار المستحدث عن طريق المناقشة و هنا نجد القيادات المحلية لها دور رئيسي بل قد تتفوق أحيانا على الوسائل الإعلامية الأخرى.⁽²⁾

يبقى أن الاتصال الفعال هو الذي يجمع بين مختلف وسائل الإعلام إلى جانب الاتصال المباشر و هو ما تتطلبه حملة إعلامية ناجحة .

د/العوامل المرتبطة بالغاية : إن تحديد الأهداف من وراء الرسالة الإقناعية من الضروريات لإنجاح الحملات الإعلامية، حيث يحدد لنا نوعية الرسالة والمحتوى الواجب تمييزه، ومن المتغيرات

(1) - محمود عودة و السيد محمد خيري: أساليب الاتصال و التغير الاجتماعي، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، د.ط، 1988 ، ص89.

(2) - إبراهيم إمام : المرجع السابق، ص 119.

المرتبطة بالغاية تحديد ما إذا كانت الرسالة تهدف إلى الوقاية والتوعية أم أنها تهدف إلى علاج المشكلة نهائياً.

إن أهداف الرسالة الإقناعية لا بد أن تأخذ بعين الاعتبار الخصائص الدينية والثقافية والاجتماعية والاقتصادية للمجتمع، حيث اتضح أنه من غير المفيد تطبيق تقنيات الوقاية الموضوعة في البلدان المتطورة على البلدان النامية. (1)

نشير-أيضاً- أن بعض الاتصالات الإقناعية لها تأثيرات ذات مفعول متأخر وأن القياسات العاجلة ليست مؤشرات صحيحة عن الفعالية على المدى البعيد، وأن الأثر الإقناعي يمكن أن يستمر حتى عندما تكون مادة الانطلاق قد نسيت. (2)

هـ /العوامل متصلة بالجمهور المتلقي : وهي المتغيرات التي تبرز الخصائص المتنوعة للجمهور المستهدف مثل:

1- الخصائص الديموغرافية : كالسن و الجنس.

2 - الخصائص الحضارية: وهي المتصلة بالسلوك الإنساني ومحدداته كالعادات والتقاليد، والسمات الشخصية .

3 - درجات التبني للأفكار المستحدثة : ويقسمها روجرز إلى خمسة أقسام هي : (3)

فئة المبتدعون للأفكار- فئة المتبنون الأوائل- فئة الغالبية المتقدمة- فئة الغالبية المتأخرة - المتلكئون.

4 - العوامل النفسية: وهي المتميزات والعوامل السيكولوجية ذات الدلالة والتي تؤثر على الاستجابة لعملية الاتصال(4)، ومنها ضعف الثقة بالنفس والشعور بالدونية، التعنت و القلق.

6 - انطباعات الجمهور عن الفكرة أو القضية

7 - انطباعات الجمهور عن المصدر أو القائم بالاتصال، ففي العمليات الإعلامية لا يكفي معرفة اتجاه الفرد من الرسالة أو الموضوع دون معرفة اتجاهه من المصدر للوقوف على مستوى الاتساق

(1) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص255.

(2) - وليام ماك غاير: المرجع السابق، ص79-80.

(3) - سمير محمد حسن : الإعلام والاتصال بالجمهور و الرأي العام، المرجع السابق، ص 231.

(4) - افريت. م. روجرز: الأفكار المستحدثة وكيف تنتشر، ترجمة : سامي ناشد، عالم الكتب، القاهرة، مصر، د.ط، 1991، ص145.

في الاتجاه بين الموضوع والمصدر، ولتأثير كل منهما في الآخر وفي اتجاه الفرد ذاته⁽¹⁾، يقول ابن طباطبة >> كفى من حظ البلاغة ألا يؤتى السمع من سوء إفهام الناطق، ولا يؤتى الناطق من سوء فهم السامع<<.⁽²⁾

فلكي تكون العملية الاتصالية ناجحة لابد من أن يتوحد كل من المرسل والمتلقي في معنى الرسالة المتبادلة بينهما.

ولقد كان يعتمد على السمات العامة أو الأولوية (الخصائص الديمغرافية والمكانة الاجتماعية) لسهولة تصنيف الجمهور ضمنها وأخذها كمتغيرات يعتمد عليها في تفسير الاختلاف في السلوك الاتصالي ودرجة الاقتناع والتأثر بالرسالة الإعلامية .

إلا أنه ثبت أن السمات العامة وحدها غير كافية لتفسير سلوك المتلقين واتجاهاتهم نحو عناصر العلمية الإعلامية، ولهذا يتم تصنيف الجمهور المتلقي حسب السمات الاجتماعية والفردية أيضا التي أصبحت مدخلا لتفسير هذا السلوك والاتجاهات.⁽³⁾

فعلى القائم بعملة الإقناع أن يضع بعين الاعتبار:

- حاجات الفرد.

- الدوافع الاجتماعية للفرد.

- البيئة الاجتماعية التي يعيش فيها الفرد .

وهناك كذلك العديد من المتغيرات المرتبطة بالجمهور، والتي تؤثر على المتغيرات الأخرى للعملية الإعلامية من ذلك:

• درجة احترام الذات : فحسب دراسة ماك غاير في عام 1968، يفترض أن الأشخاص الذين عندهم درجة أكبر من احترام الذات يقاومون الإقناع بصفة أفضل لأنهم أكثر نقدا في وجه الحجج المقدمة وقد يتخذون موقفا متباينا⁽⁴⁾، غير أن الدراسات التي عاجلت هذا المتغير أثبتت أن

(1) - سمير محمد حسن : الإعلام والاتصال بالجمهور و الرأي العام، المرجع السابق، ص 236.

(2) - محمد عبد الحميد : دراسات الجمهور في بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص 98.

(3) - صالح خليل أبو أصعب : المرجع السابق، ص 69.

(4) - محمد عبد الحميد : دراسات الجمهور في بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص 29.

الأشخاص الذين عندهم درجة احترام الذات من المستوى المتوسط هم أكثر قابلية للإقناع من الأشخاص اللذين لهم درجة أدنى أو أعلى من احترام الذات. (1)

• المستوى الثقافي : حيث ثبت حسب دراسة جون غازنوف "J.Gaznov" في كتابه "الاتصالات الجماهيرية" أن المستوى الثقافي العالي يؤدي إلى إقناع أكثر سهولة. بما أن المثقف لديه القدرة على التعلم أكبر من أولئك الذين لديهم مستوى أدنى، غير أن هذا التأثير لا يمكن تحقيقه في حالة التوجه إلى ذوى المستوى العالي من التعليم إلا إذا قدمت الرسالة حججا جيدة تخاطب العقل لا العاطفة. (2)

• الفروق الفردية : فالأطفال قد يتأثرون بالترغيب أو الترهيب أكثر من غيرهم والنساء يختلفن عن الرجال في درجة تأثرهن وطريقة اقتناعهن، إذ يتأثرن بالعاطفة ووسائل الإقناع التوضيحية عكس الرجال فهم يميلون إلى استخدام العقل فيما يعرض عليهم، وكذلك الشباب هم الآخرون يختلفون من حيث القدرة على الإنصات والتحليل والرغبة والاستمرار في الاستماع وردود الفعل. (3)

• الالتزام برأي أو موقف معين: فقد درس هوفلاند و أتباعه في سنة 1957 وأثبتوا أن الشخص عندما يعبر عن رأيه فإنه يشعر بالالتزام نحو هذا الرأي ومن هنا يصعب إقناعه على تغيير رأيه إذا أعلن موقفه. (4)

إذن يتضح لنا مما سبق أن الملتقى ليس مجرد أداة التقاط بل هو عالم قائم بذاته تتفاعل فيه قوى مؤثرة كثيرة، لهذا لا بد من دراسة خصائص الجمهور المستهدف بدقة قبل التخطيط لأي رسالة إقناعية، إذ كما تميل وسائل الإعلام لاختيار جمهورها أساسا عن طريق المضمون، يميل الجمهور أيضا لاختيار الرسائل الإعلامية حسب المضمون الذي تقدمه، ونكتفي في الأخير بالتأكيد على الأمور الآتية:

يجب أن تتضمن الرسالة الإقناعية موضوعا ما، وأن تعالج الرسالة هذا الموضوع بأسلوب يتناسب مع خصوصية الموضوع، وكذا خصوصية الوسيلة التي تنقله، وخصوصية النوع الصحفي

(1) - عامر مصباح : المرجع السابق ، ص24.

(2) - وليام ماك غاير : المرجع السابق، ص76.

(3) - عبد الله العوشن : المرجع السابق، ص ص 33 - 34.

(4) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص257.

المستخدم، وخصوصية الجمهور المستهدف، وأخيراً خصوصية الهدف المطلوب (إعلام، توعية، تحريض). (1)

2- عوامل المخرج :

وهي المراحل المختلفة للاستجابات المتتالية التي ينبغي أن يمر بها الجمهور المتلقي لمعالجة المعلومات التي يتلقاها إذا أردنا أن يتحقق الأثر الإقناعي للاتصال .

وتعد مرحلة التعرض الانطلاقة الأولى لتحقيق الغرض الإقناعي ويعتبر تلقي الرسالة سيورة معقدة تحتوي على أربع ظواهر مختلفة هي:

1- الانتباه : ويساهم في تحقيقه عاملين : الاختيار (اختيار الجوانب التي يركز عليها المتلقي انتباهه) والكثافة (أي درجة الانتباه التي تختلف من شخص إلى آخر) (2).

2- الإدراك : وهي مرحلة المعرفة المبدئية للفكرة مع نقص في المعلومات، والإدراك لا يتحقق نتيجة الاستجابة الحسية الخارجية وإنما نتيجة فك ترميز يخضع للإطار الثقافي الذي يستطيع وحده أن يعطي المعنى للرسالة المبثه . (3)

3- الفهم : ويحدث عندما يتفق كل من المصدر والمتلقي في معنى الرسالة.

4- التذكر: وهي المرحلة الأخيرة في سيورة الاستقبال حسب الدراسات الكلاسيكية، بينما هناك نتائج تبين أن الرسائل ليست مقبولة بالضرورة بسبب تذكرها، بل قد توجد أحيانا علاقة سلبية بين درجات التذكر وتغير الاتجاهات أو السلوك، فرغم أن التعلم يعتبر شرطاً ضرورياً للاقتناع بمحتوى رسالة ما، فإنه ليس بالشرط الكافي لقبول اتجاه الرسالة. (4)

* أما روجرز فيذكر لنا خمسة مراحل يمر بها المتلقي للوصول إلى مرحلة الاقتناع أو السلوك الجديد وهي: (5)

1-الشعور

(1) - أديب حضور: الإعلام و الأزمات، مركز الدراسات و البحوث، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ط 1، 1999، ص

(2) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص258.

(3) - محمد عبد الحميد : دراسات الجمهور في بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص114.

(4) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص259.

(5) - إفريت .م. روجرز: المرجع السابق، ص111.

2-الاهتمام

3-التقييم

4-المحاولة(التجريب)

5-التبني

وهناك من يتوسع في مراحل الاستجابة بصفقتها المخرجات الأساسية لعملية الاتصال الإقناعي في علاقتها بالسمات العامة والسمات الاجتماعية والفردية، ودرجات المشاركة في العملية (1)، وهذه المخرجات التي يقوم الباحث باختيارها هي: (2)

1 - التعرض إلى الرسالة - 2 - متابعتها - 3- حبها والاهتمام بها -4- فهمها (تعلم ماذا)-
5- اكتساب التقنية (تعلم كيف)- 6 - الانسياق في الاستهواء -7- إدخال المحتوى في الذاكرة
أو الاتفاق -8- بحث وإيجاد المعلومات -9- أخذ القرار على أساس نتائج البحث -10- السلوك
بالتوافق مع القرار -11- تعزيز السلوكيات المرغوبة - 12-تعزيز فيما بعد السلوك .

إن هذه المراحل تكون محل دراسة البحث عند التخطيط للحملات الإعلامية للكشف عن اتجاه الفرد من موضوع الحملة، أو في مرحلة تقويم نتائج الحملة الفعلية وتحديد المرحلة السلوكية للأفراد في علاقتها بالسمات العامة والسمات الاجتماعية والفردية. (3)

إن إثارة كل مرحلة من المراحل المذكورة هو ذو طابع شرطي للوصول إلى تغير السلوك وتحقيق الأثر الإقناعي فالمرحلة الثانية والمتمثلة في متابعة الرسالة تتوقف على المرحلة الأولى أي التعرف على الرسالة، علما أن معظم حملات الرأي العام تتعرض لتناقص تأثير الحملة أثناء تنقل الملتقى من مرحلة التعرض للرسالة إلى غاية تغير السلوك وفقا لما تمليه الرسالة، ولهذا لا تتوقع تغيرات مهمة في السلوك (4)، فمثلا إذا كان الهدف من الحملة هو الاطلاع على محتوى الاتصال والذي يأتي في المرحلة الرابعة فيجب أن يتحقق الاتصال في المراحل الثلاثة الأولى وبنسب عالية خاصة في المرحلة الأولى لكي نزيد من احتمال الوصول إلى المرحلة الرابعة وهكذا دواليك .

(1) - محمد عبد الحميد : دراسات الجمهور في بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص114.

(2) - وليام ماك غاير : المرجع السابق، ص104.

(3) - محمد عبد الحميد : دراسات الجمهور في بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص114.

(4) - وليام ماك غاير : المرجع السابق، ص81.

ونشير في الأخير إلى أن العلاقة بين الاتجاه والسلوك هي علاقة متبادلة ، فالإتجاه يحدد الميل السلوكي أو الاستعداد لسلوك، والسلوك الفعلي يؤكد الإتجاه.(1)

لكن يبقى عامل المتابعة من العوامل المساعدة على نجاح العملية الاتصالية الإقناعية، وذلك بالتعرف على الجوانب التي تم الوصول إليها والجوانب الأخرى التي لم تتحقق ودراسة الأسباب من وراء ذلك، و يعد هذا دليلا على مهارة القائم بالاتصال وحرصه على استمرار العلاقة بالمتلقي والرسالة، إذ ليست العلاقة مجرد تحقق أو لم تتحقق.(2)

إن العملية الاتصالية الإقناعية - كما لاحظنا من خلال هذا المبحث - ليست دائما بسيطة، بل هي عملية هادفة ومخططة، وأن أي خطأ في عناصر هذه العملية سيؤدي إلى الفشل في تحقيق الأهداف المرجوة، وفي هذا يقول هومر بارنت "h.barrant" >>إن استقبالننا للفكرة المستحدثة ليس عملا عفويا أو طارئا وفي بعض الأحيان يبدو هكذا، وإن طبيعة الفكرة هي في حد ذاتها عامل أساسي من العوامل التي تحدد موقفنا حيالها>>(3)، فكل عنصر من عناصر العملية الاتصالية له من الأهمية بمكان في إحداث الأثر الإقناعي المستهدف بالرسالة الإقناعية حتى أن موضوع الرسالة في حد ذاته له دور أساسي في تحديد الأثر، فهناك مثلا بعض المواضيع ذات علاقة راسخة يقيم الجمهور المستهدف ويصعب إحداث أي تغير أو تعديل عليها.

إذن، تعد العملية الاتصالية الإقناعية عملية معقدة متداخلة العوامل و متعلدة المراحل، فهي علم وفن وإستراتيجية.

(1) - محمد عبد الحميد : دراسات الجمهور في بحوث الإعلام، المرجع السابق، ص99.

(2) - مادل طلعت محمود : مدخل إلى علم الاتصال، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، ط1، ص144.

(3) - إفرينت، جبرو جرتا: المرجع السابق، ص157.

الفصل الرابع

الدروس العملية

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

أولاً - المظاهر الكمية والنوعية للعينة :

أوضح ماكيمس و دونلندشو " Mccombsa et D . Show " في معرض تفسيرهما للدور الذي تؤديه أجهزة الإعلام في المجتمع، أن الجمهور لا يتعرف فقط على القضايا العامة والموضوعات من خلال وسائل الإعلام، وإنما يعرف الأهمية الحقيقية لكل قضية وموضوع من خلال حجم تركيز وسائل الإعلام على كل منها، فهي باختصار تصنع جدول أعمال أو برنامج مناقشات حول الموضوعات المختلفة لدى قطاعات الجمهور المختلفة. (1)

إن المظاهر الكمية والشكلية لأي برنامج تعد عناصرها هامة مرتبطة بدرجة فعالية الرسالة .

1- صفات العينة:

من خلال الجدول الآتي يتبين أن الإذاعة الوطنية للقناة الأولى تخصص برنامجين قارين فقط هما مع السلامة، و ضوابط مرورية.

جدول رقم (08) : يوضح الصفات الكمية والنوعية لعينة الدراسة .

عنوان البرنامج	نوع البرنامج	القالب الإذاعي	دورية البث	يوم البث	وقت البث	تكرار البث		مدة بث العينة	
						ك	%	ك	%
مع السلامة	حصة	ندوة	نصف شهرية	الاثنين	ساعات و 3دقائق و 5ثواني	7	36.84	5 ساعات و 47دقائق و 6ثواني	88.81
ضوابط مرورية	ركن	حديث	يومي	/	ساعات و 7دقائق و 5ثواني	12	63.16	38 د 39 ث	11.18
المجموع						19	100	5 ساعات و 45دقائق و 39ثواني	

1- برنامج " مع السلامة " : هو عبارة عن حصة حوارية، تبث مرتين في الشهر (برنامج نصف شهري)، بحيث يبث كل يوم اثنين في حدود الساعة الثالثة وخمسة دقائق، كما نلاحظ من الجدول أن البرنامج تكرر (07) مرات خلال فترات الدراسة أي بحجم زمني قدره (5 ساعات و 47 د 39 ث) أي ما يعادل (88.81 %) من مجموع مدة بث عينة الدراسة، وهي فترة لا بأس بها تسمح بمناقشة مختلف المواضيع المتعلقة بالمرور كما سنرى في الجدول اللاحق، لكن ما يعاب على البرنامج هو:

(1) - عبد الفتاح عبد النبي: الإعلام وجرائم البيئة الريفية -دراسة في الإعلام البيئي-، العربي للنشر، القاهرة، دط، 1993، ص

أن البرنامج يبث في وقت غير مناسب حيث أنه ومن خلال نتائج الدراسة الميدانية نجد أن (69.48%) من المبحوثين من عينة السائقين يرون أن وقت بث البرنامج غير مناسب⁽¹⁾، وإذا ما جئنا إلى تفسير هذه النتائج بمقارنتها مع بيانات الجدول نجد أن البرنامج يبث على الساعة الثالثة، وهذا الوقت لا يسمح للجميع. متابعة البرنامج خاصة سائقي السيارات السياحية إذ تعد هذه الفترة بالنسبة لهم هي فترة عمل، ثم إن هذه الفترة يكون فيها السائق في حالة إرهاق ويميل في الأغلب إلى البرامج الترفيهية، إن مثل هذه العوامل تنقص من أهمية المدة المخصصة للبرنامج .

إن البرنامج يبث نصف شهريا بحيث تم تكرار البث سبعة مرات فقط خلال فترة الدراسة، وهذا التباعد في العرض يقلل من احتمالية درجة التعرض لهذا البرنامج وبالتالي ينقص من احتمالية التأثير المقصود إحدائه بل إنه لا يحقق فعل التراكم التأثيري، فلنكتفي بقتنع المتلقي بالرسالة ويغير من سلوكه فذلك يتطلب حملة إعلانية مكثفة، وعرض وابل من الرسائل التي تحاصر المتلقي، الأمر الذي يرفع من احتمالية الوصول إلى مراحل متقدمة جدا في عملية الإقناع، فهذه المراحل كما سبق الذكر⁽²⁾ تتناقص كلما تقدمنا فيها، إذ من أجل الوصول إلى السلوك المرغوب يتوجب تحقيق نسبة عالية في المرحلة الأولى وهي مرحلة التعرض للرسالة الإقناعية .

وما يلاحظ من الجدول أن برنامج مع السلامة يأخذ قالب الندوة الإذاعية التي يشترك فيها عدة شخصيات مختصة للمناقشة حول مختلف المواضيع المتعلقة بالمرور، ويرى أديب حضور أن الندوة الإذاعية هي واحدة من الأنواع الإذاعية البالغة التأثير، إذ تصل فيها قوة الحضور إلى ذروتها، كما يتم فيها الكشف عن الموضوع وتحليله، غير أن قوة التأثير تتوقف على نوعية الشخصيات المشتركة في النقاش وطبيعة الحوار ونوعية الموضوعات المطروحة للنقاش، وإلا فإن الندوة تتحول إلى عملية عرض أو تجميع لعدد من الآراء ووجهات النظر الرسمية والمعروفة سلفا وهذا ما يتناقض مع طبيعة الوسيلة (الإذاعة) ومع نوعية العلاقة بين الوسيلة والمتلقي (الاختيار الطوعي).⁽³⁾

2- برنامج " ضوابط مرورية " : وهو عبارة عن ركن يبث يوميا ضمن برنامج صباح الخير في شكل حديث قصير يقدمه مراد عجمي المكلف بالإعلام بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، والبرنامج يبث على الساعة السابعة وخمسين دقيقة، وهي فترة ممتازة لاستقطاب المستمعين خاصة السائقين منهم، فهي فترة تتناسب مع وقت الخروج إلى العمل مما يمنحهم فرصة متابعة البرنامج

(1) - أنظر إلى الجدول رقم (53)

(2) - أنظر العنصر المتعلق بالمرحلات .

(3) - أديب حضور ، دور الإعلام التربوي في مكافحة المخدرات، المراجع السابق، ص50.

بالمركبات، خاصة وأن معظم المركبات مزودة بجهاز الراديو - وإن كان هذا القول لا يعتمد على إحصائيات معينة - .

إن نتائج الدراسة الميدانية تؤكد إيجابية هذه الفترة حيث أن (55.78 %) من المبحوثين من فئة السائقين يرون بمناسبة وقت بث برنامج " ضوابط ضرورية " .

وما يلاحظ من الجدول أن مدة بث عينة برنامج "ضوابط مرورية" هي (38 د و 39 ثا) وبنسبة (11.18 %)، تكرر فيها البرنامج 12 مرة وبنسبة (63.16%) وهذا على العكس من برنامج " مع السلامة " الذي تطول فيه المدة ويقل عدد التكرار.

إن قصر مدة البث لبرنامج "ضوابط مرورية" يتوافق مع طبيعة الإذاعة، فنجد أن الإذاعة كوسيلة إعلام تعامل فيها الأخبار كعناوين وبشكل مهني مختلف كلياً عن الصحافة المكتوبة أو التلفزيون، فطبيعة الوقت ونظام الاتصال القائم على ملكة الصوت البشري يستلزم إيقاعاً مختلفاً في الطرح يتسم إجمالاً بالخفة⁽¹⁾، لكن إذا كان يعاب على برنامج "مع السلامة" نقص احتمالية فرصة التعرض له فإن برنامج ضوابط مرورية يعاب عليه نقص احتمالية فرصة الفهم والاستيعاب، علماً أن الفهم هو المرحلة الرابعة من مراحل العملية الإقناعية المتعلقة بالمخرجات.

ونشير في الأخير إلى أن مجموع مدة عينة الدراسة هو (5 سا و 45 د و 26 ثا) .

2- المظاهر المتعلقة بعينة برنامج ضوابط مرورية:

يوضح الجدول الموالي توزيع مفردات العينة المتعلقة ببرنامج "ضوابط مرورية" وهي عينة مأخوذة بطريقة الأسبوع الاصطناعي ، حيث نأخذ المفردة الأولى من اليوم الأول من الأسبوع الأولى من الشهر الأول، ثم المفردة الثانية من اليوم الثاني من الأسبوع الثاني من الشهر الأولى وهكذا إلى غاية نهاية الدورة .

(1) - عبد الله مسعود : المرجع السابق، ص 63.

جدول رقم (09): يوضح توزيع عينة برنامج "ضوابط مرورية" حسب تاريخ موضوع، يوم، وقت ومدة البث .

رقم المفردة	تاريخ بث المفردة	موضوع المفردة	يوم بث المفردة	وقت بث المفردة	مدة البث
1	2005/12/1	الأضواء	الخميس	سا7 و52د	3د و 20ثا
2	2005/12/9	ماسحات الزجاج	الجمعة	سا7 و50د	2د و 55ثا
3	2005/12/17	السياسة أثناء الرطوبة	السبت	سا7 و50د	3د و 40ثا
4	2005/12/25	مسح الأضواء	الأحد	سا7 و50د	3د
5	2006/01/02	الطواير	الاثنين	سا7 و 51د	3د و 7ثا
6	2006/01 / 10	جملة نصائح	الثلاثاء	سا7 و 33د	2د و 49ثا
7	2006/01/19	الحفر	الخميس	سا7 و 53د	3د و 08ثا
8	2006/01/27	رواق التوقيف الاستعجالي	الجمعة	سا7 و 54د	2د و 54ثا
9	2006/02/04	إشارات المرور العمودية	السبت	سا7 و 52د	3د و 6ثا
10	2006/12/12	المركبة	الأحد	سا7 و 51د	3د و 21ثا
11	2006/02/20	مسح الزجاج	الاثنين	سا7 و 50د	3د و 54ثا
12	2006/02/28	السرعة	الثلاثاء	سا7 و 51د	3د و 25ثا
		المجموع			38د و 39ثا

ونلاحظ من الجدول وجود خلل في المفردة 7 حيث كان يفترض أن تؤخذ بتاريخ 2006/01/18 من يوم الأربعاء، ونظرا لعدم بث البرنامج عوضت المفردة بالعدد الذي بث يوم الخميس من تاريخ 2006/01/19، الذي أخذ كمفردة أولية بني عليها باقي المفردات .

ونلاحظ من خلال الجدول أن البرنامج يبث في معظمه في حدود الساعة السابعة وخمسين دقيقة، عدا المفردة رقم (06) التي بثت على الساعة (7 و 33) دقيقة لكون العدد بث صبيحة يوم عيد الأضحى، فتم تقديمه بسبب بث صلاة العيد بالإذاعة، وتوازيا مع مناسبة العيد فقد اقتصر العدد على جملة من النصائح للسائقين، خاصة وأن الحركة المرورية تزداد أيام العيد .

وما يتضح من الجدول - كذلك - أن مدة بث البرنامج هي بمتوسط ثلاثة دقائق .

كما يتبين من معطيات الجدول أن "برنامج ضوابط" مرورية يتناول مواضيع جزئية، حيث جاءت مفردات العينة تدور حول مواضيع صغيرة كموضوع الأضواء، مساحات الزجاج، إشارات المرور العمودية وإلى غير ذلك من المواضيع كما هي موضحة بالجدول (9).

3- المظاهر المتعلقة بعينة برنامج مع السلامة:

رأينا من خلال الجدول (08) أن برنامج "مع السلامة" هو برنامج نصف شهري وبذلك تم الحصول على 7 مفردات حسب عينة الحصر الشامل، غير أن توقف البرامج عن البث خلال شهر جانفي جعلنا نعوض الفترة بشهر مارس كما هو موضح بالجدول الموالي.

جدول رقم (10) : يوضح توزيع عينة برنامج "مع السلامة" حسب تاريخ، موضوع ووقت البث.

رقم المفردة	تاريخ بث المفردة	موضوع المفردة	وقت بث المفردة	مدة البث
1	2005/12/12	الموقوفون جراء حوادث المرور	سا 03 و 7د	32 د و 37ثا
2	2005/12/26	مدارس تعليم السياقة	سا 03 و 07 د	41 د و 95ثا
3	2006/01/09	إحصائيات عن حوادث المرور لسنة 2005	سا 03 و 06 د	50 د و 17ثا
4	2006/02/13	إحصائيات عن حوادث المرور	سا 03 و 06 د	54 د و 52ثا
5	2006/02/27	الطريق	سا 03 و 06 د	54 د و 43ثا
6	2006/03/13	المهلات	سا 03 و 03 د	35 د و 13ثا
7	2006/03/27	الإجراءات الجديدة التي شرع في تطبيقها بالجزائر العاصمة	سا 03 و 05 د	37 د و 06ثا
	المجموع		5سا و 6د و 47ثا	

نلاحظ من الجدول أن البرنامج يبث في عمومته على الساعة الثالثة وخمسة دقائق، كما أن فترة البث في عمومها تستمر لمدة تتراوح بين (35-54) دقيقة وهي فترة ليست طويلة كون أن البرنامج هو برنامج حوار يطلب متسعا من الوقت للنقاش مع الضيوف، وقد يلاحظ وجود فرق كبير وتفاوت بين مدة بث مفردات العينة، لكن هذا الفارق يتقلص إذا علمنا أن المفردات من (1-5) مدتها

مضاف إليها مدة بث آذان العصر الذي يتوسط فترة بث البرنامج ومدته حوالي 04 دقائق، بينما المفردتين (6 - 7) فالآذان فيهما كان بعد نهاية البرنامج. (1)

كما يتبين من الجدول أن المواضيع المتناولة بمفردات العينة هي مواضيع عامة كونها مواضيع مطروحة للنقاش والحوار عبر مدة زمنية طويلة مقارنة ببرنامج ضوابط مرورية.

ثانياً - فئات ماذا قيل :

1/ فئة الموضوع :

1- المواضيع المعالجة بعينة الدراسة:

في عام 1988 قدمت كافية رمضان بحث بعنوان " الإعلام وأثره في الوعي المروري " وهذا ضمن ندوة حول مشكلات المرور في الكويت وسبل علاجها، وقد اقترحت على وسائل الإعلام القيام بـ : (2)

- التعريف بقواعد المرور وربطها بالمبررات المنطقية التي تخاطب عقلية المتلقي بحيث يؤمن بأهمية الالتزام بتلك القاعدة، ومن ذلك دعمها بالإحصائيات .
 - التعريف بالقوانين التي تحكم المرور بما في ذلك قوانين الردع والعقاب .
 - التعريف بشروط الأمن والسلامة .
- والجدول الموالي سيوضح لنا طبيعة المواضيع التي تعالجها برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية بقناتها الأولى خلال فترة الدراسة .

(1) - المفردة رقم (1) مدة بثها أكثر من 32 د ، حيث ضاع من مدة البث حوالي 5 د نتيجة خلل تقني بشريط الكاسيت.

(2) - خالد السيف وآخرون : المرجع السابق، ص 28.

جدول رقم (11) : يوضح توزيع المواضيع المعالجة بعينة الدراسة .

متغير المواضيع		مع السلامة		ضوابط مرورية		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
إحصائيات حوادث المرور	80	19.09	-	-	80	17.42	
أسباب حوادث المرور	154	36.75	17	42.5	171	37.25	
قانون المرور	33	7.87	3	7.5	36	7.84	
السلامة المرورية	45	10.73	18	45	63	13.72	
مدارس تعليم السياقة	14	3.34	-	-	14	3.05	
مشكل الاختناقات المرورية	50	11.93	2	5	52	11.32	
المهلات	26	6.20	-	-	26	5.66	
المعوقين جراء حوادث المرور	17	4.05	-	-	17	3.70	
المجموع	419	100	40	100	459	100	

نلاحظ من خلال الجدول أن برامج عينة التحليل تتمحور حول ثمانية مواضيع يحتل الصدارة فيها موضوع أسباب حوادث المرور بـ (37.25%)، يليها موضوع إحصائيات حوادث المرور بـ (17.42%)، والسلامة المرورية بـ (13.72%)، في حين كان موضوع المعوقين ومدارس تعليم السياقة في المراتب الأخيرة من حجم الاهتمام خلال فترة الدراسة بنسبة (3.70%) و (3.05%) على التوالي .

بينما يختلف ترتيب هذه النسب إذا ما نظرنا إلى كل برامج على حدى، فبرنامج " مع السلامة " - حسب بيانات الجدول - يركز أكثر على موضوع أسباب حوادث المرور بنسبة (36.75%)، يليه موضوع إحصائيات حوادث المرور بـ (19.09%)، ثم مشكل الاختناقات المرورية بنسبة (11.93%)، أما موضوعي مدارس تعليم السياقة والمعوقين جراء حوادث المرور فاحتلا المراتب الأخيرة من حيث تناول بنسبة (3.34%) و (4.05%) على التوالي خلال مدة الدراسة .

هذا، أما برامج ضوابط مرورية فتركز حول أربعة مواضيع أولها موضوع السلامة المرورية بـ (45%)، ثم موضوع أسباب حوادث المرور بـ (42.5%)، يليها موضوع قانون المرور بـ (7.5%)، فمشكل الاختناقات المرورية بـ (5%) من مجموع المواضيع .

جدول (12) : يبين نوعية المواضيع المتعلقة بموضوع إحصائيات حوادث المرور .

إحصائيات حوادث المرور	ك	%
حسب الدورة الزمنية	11	13.75
حسب عمر رخصة السياقة	5	6.25
حسب عمر المركبة	3	3.75
حسب حجم المركبة	6	7.5
حسب مكان الحادث	1	1.25
مقارنة بين حصيلة	13	16.25
إشارة	31	38.75
المجموع	80	100

2005 - 2004

موضوع إحصائيات

نسبة (16.25%)، ثم

الموضوعات المتعلقة بذكر

السائق سوى (1.25%)

حسب عمر المركبة، ونسبة

(2005-2004) المرتبة الأولى

سنة 2006 (من ديسمبر 2005

إلى مارس 2006) وهو

لجدول

المتعلقة

حوادث

بحسب

إحصائيات

من هذا

(6.25)

إن

يعد أمرا عاديا

أ / كون

إلى مارس 2006) وهو



جدول (12) : يبين نوعية المواضيع المتعلقة بموضوع إحصائيات حوادث المرور .

إحصائيات حوادث المرور	ك	%
حسب الدورة الزمنية	11	13.75
حسب عمر رخصة السياقة	5	6.25
حسب عمر المركبة	3	3.75
حسب نوع المركبة	6	7.5
حسب عمر السائق	1	1.25
حسب نوع المنطقة	13	16.25
مقارنة بين حصيلة حوادث المرور لسنتي 2004-2005	31	38.75
إشارة للإحصائيات دون تحديد	10	12.5
المجموع	80	100

يتضح من الجدول أن موضوع المقارنة بين حصيلة حوادث المرور لسنتي 2004-2005 المتعلق ببرنامج "مع السلامة" يأخذ المرتبة الأولى بنسبة (38.75%)، يليه موضوع إحصائيات حوادث المرور بحسب نوع المنطقة (المناطق الريفية والمناطق الحضرية) بنسبة (16.25%)، ثم بحسب الدورة الزمنية (يوميا، شهريا، سنويا) بـ (13.75%) من مجمل الموضوعات المتعلقة بذكر إحصائيات حوادث المرور خلال مدة الدراسة، في حين لم ينل معيار عمر السائق سوى (1.25%) من هذه الموضوعات، وكذا (3.75%) متعلق بذكر الإحصائيات بحسب عمر المركبة، وبنسبة (6.25%) بحسب عمر رخصة السياقة .

إن احتلال موضوع المقارنة بين حصيلة حوادث المرور لسنتي (2004-2005) المرتبة الأولى يعد أمرا عاديا لسببين :

أ / كون فترة الدراسة جاءت مع نهاية سنة 2005 وبداية سنة 2006 (من ديسمبر 2005 إلى مارس 2006) وهي فترة مناسبة للمقارنة بين حصيلة السنتين.

ب / بسبب مرور عام كامل على بدء تطبيق قانون المرور المعدل (بدئ في تطبيقه بداية من مارس 2005)، وبذلك ففترة الدراسة تعد فترة مناسبة للنظر في نتائج هذا التطبيق مقارنة بإحصائيات حوادث المرور لسنة 2004.

كما أن تناول إحصائيات حوادث المرور بحسب نوع المنطقة يرجع بالأساس إلى طبيعة الضيوف، بحيث نجد أن قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني يعتبران من العناصر الأساسية الفاعلة في برنامج "مع السلامة" خلال مدة الدراسة كما سنرى لاحقاً.⁽¹⁾

لكن موضوع عمر السائق على أهميته نجده في الأخير - من مجمل الموضوعات المتعلقة بذكر إحصائيات حوادث المرور -، الأمر الذي يتناقض مع رؤى رجال الأمن، بحيث توصل الباحث في الدراسة الميدانية إلى أن (32.18%) من رجال الأمن يرون بأن السائقين متهورين، وأن (5.74%) من المبحوثين من رجال الأمن يعتبرون الشباب هم أكثر السائقين تهوراً وأن (9.19%) من المبحوثين يرون أن السائقين يختلفون بحسب السن والجنس وكيفية الحصول على رخصة السياقة.⁽²⁾

هذا، ونشير في الأخير إلى أن (12.5%) من الموضوعات المتعلقة بإحصائيات حوادث المرور، كان يكتفي فيها بالإشارة إلى إحصائيات حوادث المرور سواء بالزيادة أو بالنقصان جملة لا تفصيلاً وهذا بغرض التحسيس والتوعية .

أ - الموضوع المتعلق بالمقارنة بين حصيلتي حوادث المرور لسنتي 2004-2005:

رأينا في الجدول السابق أن موضوع المقارنة بين حصيلة حوادث المرور لسنتي 2004 - 2005 يحتل المرتبة الأولى بنسبة (38.75%) من مجمل الموضوعات المتعلقة بإحصائيات حوادث المرور.

(1) أنظر للجدول رقم 31.

(2) - أنظر للجدول رقم (140)

جدول رقم (13) : يبين نوع الرسائل المتعلقة بموضوع المقارنة بين حصيلة حوادث المرور لسنتي (2004-2005).

المقارنة	ك	%
نسب التغير	19	61.29
نسب التغير	12	38.70
المجموع	31	100

يظهر من الجدول أن عملية المقارنة بين حصيلة حوادث المرور لسنتي (2004-2005) قد تركزت على ذكر نسب التغير في الإحصائيات سواء بالزيادة أو النقصان، وهذا بنسبة (61.29%)، ولم يتم تناول أسباب هذا التغير إلا بـ (38.70%)، وهذا التأكيد يعكس غرضا معيناً يرجع إلى النتيجة الإيجابية الحاصلة في نسب التغير، بحيث تسجل الجزائر لأول مرة انخفاضا واضحا في عدد الحوادث وهذا بنسبة (10.38%) وبـ (14.81%) من مجموع عدد القتلى مقارنة بسنة 2004.⁽¹⁾

3- أسباب حوادث المرور:

يحتل موضوع " أسباب حوادث المرور " الصدارة من مجموع المواضيع وهذا بنسبة (36.75%) كما رأينا في الجدول رقم (08).

جدول رقم (14) : يبرر أسباب حوادث المرور حسب حجم تناول عينة الدراسة لها .

أسباب حوادث المرور		مع السلامة		ضوابط مرورية		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
110	71.42	6	35.24	116	67.83		
14	9.09	4	23.52	18	10.52		
30	19.48	7	41.17	37	21.63		
154	100	17	100	171	100		

يتكون نظام المروري - كما سبق الذكر في العديد من المواضيع - من ثلاث أركان هي؛ الإنسان، الطريق والمركبة، وعند حدوث أي خلل في أي من هذه الأركان فإن ذلك سيكون سببا مباشرا أو غير مباشر في وقوع حادث مروري، والجدول رقم (14) يوضح لنا حجم تغطية برامج

(1) - أنظر الملحق رقم (06) .

التوعية المرورية لهذه الأركان الثلاثة خلال فترة الدراسة، بحيث يتضح من الجدول أن الأسباب المتعلقة بالإنسان قد أخذت جل الاهتمام من مجموع أسباب حوادث المرور خلال عينة الدراسة وهذا بنسبة (67.83%)، تليها الأسباب المتعلقة بالمحيط بـ(21.63%)، فالأسباب المتعلقة بالمرحلة بـ(10.52%)، وهي نسب تتوافق ونسب الظاهرة (أسباب حوادث المرور بالواقع) بحيث تشير الإحصائيات إلى أن (89.87%) من حوادث المرور بالجزائر يعود سببها إلى الإنسان وبنسبة (4.76%) تعود إلى المركبة و(5.46%) تتعلق بالمحيط. (1)

وما يلاحظ من الجدول أن البرنامج المسائي "مع السلامة" يختلف نسبيا عن البرنامج الصباحي "ضوابط مرورية" بحيث يتناول برنامج "مع السلامة" الأسباب المتعلقة بالإنسان بـ (71.42%)، تليها الأسباب المتعلقة بالمحيط بـ(19.48%)، ثم الأسباب المتعلقة بالمركبة بـ (9.09%)، من مجموع موضوع أسباب حوادث المرور خلال مدة الدراسة، حيث نجد أن البرنامج يركز في أغلب الأحيان بل يؤكد على الإنسان، ومن ذلك قول مقدم البرنامج "نحن نؤكد دائما على الإنسان" وقوله "الإنسان هو رأس مالنا".

أما برنامج "ضوابط مرورية" فيتقارب فيه حجم تناول للأسباب المتعلقة بالمحيط بـ (41.17%) وبتكرار 07 مرات، والأسباب المتعلقة بالإنسان بنسبة (35.27%) وبتكرار 6 مرات، في حين تم تناول الأسباب المتعلقة بالمركبة بـ (23.52%) من مجمل الأسباب .

ويمكن تفسير هذه النسب بنوع البرنامج من حيث هو حديث قصير يهتم أكثر بتوجيه النصائح المتعلقة بالسياقة والظروف المحيطة بها كحالة الطريق، حالة الطقس، حالة المركبة، وسلوك السائق.

أ / الأسباب المتعلقة بالإنسان :

إن كثيرا من الأسباب التي كانت تعد من قبل خارجة عن نطاق سيطرة الفرد صار ينظر إليها في كثير من الأحيان على أنها ذات صلة بتكوينه النفسي والفيزيولوجي والمعرفي. (2)

ورأينا في الجدول السابق أن الأسباب المتعلقة بالإنسان تأخذ نسبة (67.83%) من مجموع موضوع أسباب حوادث المرور خلال مدة الدراسة، والجدول الآتي سيوضح لنا المتغيرات المرتبطة بعنصر الإنسان.

(1) - طاطا شاك: ممثل المديرية العامة للأمن الوطني، برنامج مع السلامة، الإذاعة الوطنية، للقناة الأولى، (09 جانفي 2006)، الساعة 15.

(2) - هيئة التحرير: "مدرس السياقة في الجزائر"، المرجع السابق، ص 31.

جدول رقم (15) يوضح الأسباب المتعلقة بالإنسان .

الأسباب المتعلقة بالإنسان		مع السلامة		ضوابط مرورية		المجموع	
		ك	%	ك	%	ك	%
السائقون		74	67.27	6	100	80	68.96
المشاة		8	7.27	-	-	8	6.89
المسؤولون على تهيئة الطرق		5	4.54	-	-	5	4.31
إشارة دون تحديد		23	20.90	-	-	23	19.82
المجموع		110	100	6	100	116	100

نلاحظ من خلال الجدول أن متغير السائق هو الأكثر تناولا من جملة الأسباب المتعلقة بالإنسان وهذا بنسبة (68.96%)، يليها متغير المشاة بـ (6.86%)، وأخيرا متغير المسؤولين على تهيئة الطرق بنسبة (4.31%)، وهذه النسب تعكس الواقع بحيث تشير الإحصائيات أن (76.87%) من حوادث المرور تعود إلى السائق بينما يتسبب الراجلون (المشاة) بنسبة (11.58%) من حوادث المرور.⁽¹⁾

ونلاحظ من الجدول أن (19.82%) من مجموع المتغيرات المتعلقة بالأسباب التي تعود إلى الإنسان هي عبارة عن إشارة لمتغير الإنسان دون تحديده سواء كان سائقا أو راجلا أو راكبا أو مسؤولا على الطرق أو على صيانة المركبة أو أيا كان هذا الإنسان، وهذا يعكس ما قلناه أننا بحيث أصبح هناك الكثير من يرجع الأسباب المتعلقة بالمركبة والطريق إلى الإنسان.⁽²⁾

وما يلاحظ من الجدول كذلك أن برنامج " ضوابط مرورية " قد تناول متغير السائق بنسبة (100%) من مدة الدراسة، ومرد ذلك إلى طبيعة البرنامج بحيث يختص بالحديث عن موضوع السياقة وما تعلق بها من أحوال الطريق، صيانة المركبة وقانون المرور، وهي بذلك تهتم بالسائق كأحد أسباب حوادث المرور دون غيره .

أما برنامج "مع السلامة"، فنجد أنه قد تناول متغير السائق بـ (67.27%)، يليه متغير المشاة بـ (7.27%) وفي الأخير المسؤولون على تهيئة الطرق بـ (4.54%) من مدة الدراسة .

(1) - بلوطي: "مثل عن الدرك الوطني"، برنامج مع السلامة"، الإذاعة الوطنية، القناة الأولى، (09 جانفي 2006)، ص 15.

(2) - قد تعتبر هذه النظرية صحيحة إذا نظرا إليها فلسفيا، ولكنها تبقى غير عملية ولا علمية إذا ما أردنا الوقوف على حقيقة المشكلة، وتشخيصها لوصف الحلول لها، بحيث تغطي على أسباب أخرى هامة مثل الحفر، الخطأ في تصميم الطريق - كما سبق الذكر -.

1- الأسباب المتعلقة بالسائق:

بينت دراسة من طرف المنظمة العالمية للصحة (OMS) أن السائق الجيد سواء في المدينة أو الريف، قد يرتكب خطأ في السياقة كل ثلاث كيلومترات والمفروض أن مثل هذه الأخطاء لا تثير حوادث، إلا أنه بمجرد التقاء مجموعة من الظروف أو السلوكيات تتسبب في وقوع حوادث المرور مثل عدم احترام الغير وعدم الامتثال للقانون. (1)

ولقد رأينا من خلال الجدول السابق أن متغير السائق ينال نسبة عالية من الاهتمام فيما يتعلق بموضوع الأسباب المتعلقة بالإنسان، وهذا بنسبة (68.96%)، والجدول الآتي يفصل في هذه الأسباب بحسب حجم الاهتمام الذي توليه برامج التوعية المرورية بالقناة الأولى للإذاعة الوطنية .
جدول رقم (16) : يبرز الأسباب المتعلقة بالسائق .

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		الأسباب المتعلقة بالسائق
%	ك	%	ك	%	ك	
26.82	22	66.66	4	23.68	18	السرعة
14.63	12	-	-	15.78	12	التجاوزات الخطيرة
14.63	12	-	-	15.78	12	المناورات الخطيرة
7.31	6	-	-	7.89	6	عدم احترام إشارات المرور
7.31	6	-	-	7.89	6	مدة الحصول على رخصة السياقة
6.09	5	33.33	2	3.94	3	عدم احترام المسافة الأمنية
4.87	4	-	-	5.26	4	السكر
2.43	2	-	-	2.63	2	عدم احترام الاتجاه المعاكس
7.31	6	-	-	7.89	6	رفض الأولوية
1.21	1	-	-	1.31	1	استعمال الهاتف النقال
4.87	4	-	-	5.26	4	نقص الوعي
2.43	2	-	-	2.63	2	الثقة المفرطة بالنفس
100	82	100	6	100	76	المجموع

(1) - فوزية أكليل ، حافية توكرات: " الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور"، مجلة الوقاية والسياسة، ع 01، 2000، ص 24 .

نستكشف من الجدول أن موضوع السرعة يأخذ المرتبة الأولى بنسبة (26.82%)، يليه التجاوزات الخطيرة، وكذا المناورات الخطيرة بنسبة (14.63%) لكل منهما، يليه بدرجة أقل تقدر بـ (7.31%) لكل من موضوع عدم احترام إشارات المرور، رفض الأولوية، ومدة الحصول على رخصة القيادة، في حين لم ينل موضوع الهاتف النقال، الثقة المفرطة للسائق بنفسه وعدم احترام الاتجاه المعاكس من الاهتمام سوى (1.21%)، و (2.43%) و (2.43%) على الترتيب خلال مدة الدراسة .

بـ / الأسباب المتعلقة بالمركبة:

أما بالنسبة للمركبة فالمتغيرات المتعلقة بها واضحة المعالم، فحالة الإطارات، العاكسات الخلفية، الأنوار الأمامية، الفرامل والخلل الميكانيكي، كلها عوامل عندما تضاف إلى العامل الإنساني وعامل الطريق فإنها تحدد ازدياد أو نقصان احتمالية وقوع الحادث .

ورأينا في الجدول رقم (14) أن الأسباب المتعلقة بالمركبة تأخذ المرتبة الأخيرة بنسبة (10.52%) من جملة أسباب حوادث المرور خلال مدة الدراسة، والجدول التالي يبين لنا المتغيرات المتعلقة بالمركبة .

جدول رقم (17) يبين الأسباب المتعلقة بالمركبة .

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		الأسباب المتعلقة بالمركبة
%	ك	%	ك	%	ك	
11.11	2	-	-	14.28	2	المركبات الجديدة
11.11	2	-	-	14.28	2	الفرامل
5.55	1	-	-	7.14	1	عجلات ملساء
16.66	3	50	2	7.14	1	الأضواء
5.55	1	25	1	-	-	ماسحات الزجاج
50	9	25	1	57.14	8	إشارة دون تحديد
100	18	100	4	100	14	المجموع

نلاحظ من الجدول أن برامج التوعية المرورية تميل أكثر إلى التعميم في معالجة موضوع الأسباب المتعلقة بالمركبة حيث يكتفي فيها بالإشارة إلى المركبة دون التفصيل في عناصرها وهذا بنسبة (50%)، أما عن العناصر المتعلقة بالمركبة فنجد موضوع الأضواء (الخلفية والأمامية) يحظى بأهمية أكبر تقدر بـ (16.66%)، يليه عنصر الفرامل بـ (11.11%)، يليه العنصرين، عجلات الملساء و ماسحات الزجاج بـ (5.55%) لكل منهما .

وما يلاحظ من الجدول - كذلك - هو إيراد عنصر المركبات الجديدة كواحدة من الأسباب المتعلقة بالمركبة بنسبة (11.11%) وكان المتوقع فيها الحديث عن قدم المركبات، لكن الأمر يبدو عاديا إذا عرفنا أن 4800 من الحوادث كان فيها عمر المركبة أقل من 05 سنوات، بينما 2125 حادثا كان فيها عمر المركبة أقل من 21 سنة حسب إحصائيات مديرية الأمن الوطني لسنة 2005⁽¹⁾، لكن إذا كانت المركبات الجديدة تتناول كأحد الأسباب المتعلقة بالمركبة فإننا نفتح قوسا صغيرا للقول أن المقصود الأساسي هنا هو السائق لا المركبة لكن تصنيفا فهي تتبع العناصر المتعلقة بالمركبة.

وما يمكن قراءته من الجدول فيما يتعلق ببرنامج "مع السلامة" هو أنه تم تناول عنصر الفرامل وعنصر المركبات الجديدة مرتين وهذا بنسبة (14.28%) لكل منهما، ومرة واحدة لعنصر الأضواء والعجلات الملساء بنسبة (7.14%) لكل منهما خلال مدة الدراسة .

بينما برنامج "ضوابط مرورية" فتركز على الأضواء بـ (50%)، ومساحات الزجاج بـ (25%)، هذه الأخير (مساحات الزجاج) التي كثيرا ما لا يعطيها السائق أهمية في حين أنها قد تكون من الأسباب المؤدية لحوادث المرور بحيث تعطلها يمنع من الرؤية الجيدة ومن ثم احتمال وقوع حادث مرور.

كما يتبين من الجدول أن برنامج ضوابط مرورية يميل أكثر لتحديد العناصر المتعلقة بالمركبة، والتي من شأنها التسبب في حوادث المرور، حيث أن البرنامج يخصص في كل عدد جزئية معينة يتناولها كموضوع مستقل، الأمر الذي يمكن ملاحظته من خلال الجدول رقم (09)، كما لاحظنا من خلال تتبعنا لمفردات العينة أن معد البرنامج قد قسم المواضيع إلى ثلاثة محاور: المتعلقة بالإنسان، المتعلقة بالمركبة والمتعلقة بالمحيط، بحيث يخصص لكل محور مجموعة من الأعداد المتتابعة ولذلك نجد أن برنامج ضوابط مرورية لم يتناول الأسباب المتعلقة بالمركبة بشكل عام سوي بنسبة (25%) على العكس من برنامج مع السلامة حيث يميل إلى التعميم في ذكر الأسباب المتعلقة بالمركبة بنسبة تقدر بـ (57.14%).

ج - الأسباب المتعلقة بالمحيط :

بالنسبة للطريق فقد تصل حالة الطريق الإنشائية أو التشغيلية إلى وضع يهدد السلامة المرورية، وتصبح تلك المناطق عبارة عن نقاط سوداء أو فخ لوقوع الحوادث، من ضمنها خطأ في التصميم

(1) - طااطا شاك، ممثل مديرية الأمن الوطني، برنامج مع السلامة"، الإذاعة الوطنية، القناة الأولى، (09 جانفي 2006)، الساعة

الهندسي للطريق كعدد المسارات، وضع الشواخص الإرشادية والإشارات الضوئية وإلى غير ذلك مما سبق ذكره .

إنه من خلال الدراسة الميدانية وجد الباحث أن (15.51 %) من المبحوثين- وهي نسبة تأتي في المرتبة الثانية- ، يشتكي المبحوثون فيها من حالة الطرق، كما أن (9%) من المبحوثين -وهي نسبة تأتي في المرتبة الثانية كذلك - يقترح المبحوثون فيها موضوع الطريق للمعالجة من خلال الإذاعة الوطنية⁽¹⁾، ولذلك حاولنا من خلال عينة الدراسة التحليلية معرفة حجم تناول الإذاعة الوطنية لموضوع المحيط كأحد العوامل المسببة لحوادث المرور فكانت النتائج كالآتي :

جدول (18) : يوضح الأسباب المتعلقة بالمحيط.

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		الأسباب المتعلقة بالمحيط
%	ك	%	ك	%	ك	
21.62	8	42.85	3	16.66	5	الحفر
10.81	4	-	-	13.33	4	الممهلات
16.21	6	28.57	2	13.33	4	البرك
18.91	7	14.28	1	20	6	انعدام إشارات المرور
5.40	2	-	-	6.66	2	عبور الحيوانات
27.02	10	14.28%	1	30	9	إشارة دون تحديد
100	37	100%	7	100	30	المجموع

يبرر من خلال الجدول أن الإذاعة الوطنية تميل أكثر إلى التعميم في تناول عامل المحيط بدل التعمق في تشخيص المتغيرات المتعلقة به وهذا بنسبة (27.02 %) -والتي تأخذ المرتبة الأولى- مع ملاحظة أن برنامج "مع السلامة" هو أكثر تعمقا من برنامج "ضوابط مرورية" بنسبة (30%) مقابل (14.28%)، بينما يأتي متغير الحفر في المرتبة الأولى من بين جملة العوامل المتعلقة بالمحيط بنسبة (21.62%)، يليها متغير انعدام إشارات المرور بنسبة (18.91%)، فمتغير البرك بـ (16.21%)، ثم المهملات بـ (10.81%) من مدة الدراسة ، في حين لم يتناول عامل عبور الحيوانات على الطريق سوى مرتين أي بنسبة (5.40%).

(1) - أنظر إلى الجدولين رقم (62)، (83) .

وما يلاحظ من الجدول أن برنامج "مع السلامة" قد تطرق أكثر إلى موضوع انعدام إشارات المرور بنسبة (20%)، يليها موضوع الحفر بـ (16.66%)، فموضوع الممهلات والبرك بـ (3.33%) لكل منهما، في حين تطرق إلى عامل المحيط جملة لا تفصيلا تسعة (09) مرات أي بنسبة (30%) وهي أعلى نسبة.

أما برنامج "ضوابط مرورية" فيأخذ موضوع الحفر كأحد أهم أسباب حوادث المرور بـ (42.85%)، حيث تم الحديث عنه في ثلاثة مواضع مرتين في العدد الخاص بالحفر، ومرة في العدد الخاص بالسباق أثناء الضباب، وجاء هذا في سياق التوعية وطلب الخيطة والحذر من الحفر المنتشرة هنا وهناك، وبالتوازي مع موضوع الحفر كان الحديث عن موضوع البرك في موضعين وهذا بنسبة (28.57%) من مدة الدراسة، أما موضوع انعدام إشارات المرور فتطرق إليه مرة واحدة خلال العدد الخاص بالإشارات العمودية الذي تركز أكثر على التعريف بها وبأهميتها، بينما لم يتم التطرق إلى موضوع الممهلات وعبور الحيوانات وهذا يعود بالأساس إلى طبيعة المواضيع المتضمنة في عينة الدراسة.

3- موضوع قانون المرور :

وجدنا من خلال الجدول رقم (11) أن موضوع القانون المتعلق بالمرور يأخذ نسبة (7.84%) من مجموع المواضيع خلال مدة الدراسة، والجدول الآتي يبين لنا تفصيل التغيرات المتعلقة بقانون المرور وحجم تناول برامج التوعية المرورية لها .

جدول رقم (19): يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع قانون المرور.

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		قانون المرور
%	ك	%	ك	%	ك	
55.55	20	100%	3	51.51	17	شرح المواد واللوائح القانونية
38.88	14	/	/	42.42	14	نتائجه الايجابية
5.55	2	/	/	6.06	2	نقائصه
100	36	100%	3	100	33	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن التركيز كان على شرح بعض المواد واللوائح القانونية الخاصة بالمرور بنسبة (55.55%) من مجمل التغيرات المتعلقة بقانون المرور ومجمل هذه المواد واللوائح تدور حول:

- 1- قانون العقوبات: مثل عقوبة السرعة، التوقف في الممر الاستعجالي وحزام الأمان.
- 2- لوائح تنظيمية متعلقة بمنظومة التكوين في مدارس السياقة .
- 3- لوائح متعلقة بالمهلات شروطها وخصائصها وأماكن وضعها .
- 4- لوائح محددة لمسؤوليات رجال الأمن .
- 5- لوائح تخص بعض الإجراءات المتعلقة بتهيئة الطرق وتنظيم حركة السير.

هذا كما نلاحظ من الجدول أن التطرق إلى النتائج الإيجابية لقانون المرور- رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر سنة 2004 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 - بنسبة (38.88%) من مجموع المواضيع المتعلقة بقانون المرور خلال فترة الدراسة، وهي نسبة عالية مقارنة بنسبة التطرق إلى نقائص هذا القانون التي تقدر بـ(5.55%)، وكان ذلك في موضعين فقط تم الحديث فيهما عن بعض المخالفات الخطيرة التي لم تدرج ضمن المخالفات التي تسحب فيها رخصة السياقة كالمناورات الخطيرة.

إن التركيز على إيجابيات القانون رقم 04 - 16 يرجع إلى الانخفاض المحقق في حصيلة حوادث المرور - كما سبق الذكر - بعد مرور عام كامل على بدء تطبيق القانون المعدل .⁽¹⁾ كما نلاحظ أن برنامج "مع السلامة" قد اهتم أكثر بشرح المواد واللوائح القانونية الخاصة بالمرور بنسبة (51.51%)، يليها موضوع النتائج الإيجابية لقانون المرور المعدل بـ (42.42%) من مجمل المواضيع المتعلقة بقانون المرور خلال فترة الدراسة.

بينما برنامج "ضوابط مرورية" فنجد أنه يركز كلياً على شرح المواد القانونية ولم يهتم بذكر النتائج الإيجابية لقانون المرور المعدل و لا نقائصه، بحيث أن البرنامج لا يعنى بمناقشة المواضيع المتعلقة بالمرور بقدر ما يعنى بالتوعية والإرشاد المروري.

4- موضوع السلامة المرورية:

إن المطلب المنشود من عملية التوعية المرورية هو تحقيق السلامة المرورية، لكن لتحقيق هذا الأمر يجب معرفة أولاً شروط السلامة المرورية ثم ماهي الأطراف التي يمكنها تحقيق هذا المطلب،

(1) - صحيح أن قانون المرور رقم 04-16 ساهم في تخفيض نسبة حوادث المرور لكن هذا يأتي ضمن عوامل أخرى مصاحبة هي الحملة المصاحبة له التي تجندت لها وسائل الإعلام ، وكذا بالأساس صرامة رجال الأمن في تطبيق بنوده وكما علق محمد العزوي في سؤاله عن هذا الموضوع خلال المقابلة التي أجريناها معه بقوله " le balai neuf balaye bien " ، منكسة الجديدة تكس جيداً. الأمر ذاته الذي يفسر ارتفاع حصيلة حوادث المرور من جديد خلال سنة 2006 .

ورأيًا من خلال الجدول رقم (11) أن موضوع السلامة المرورية يأتي في المرتبة الثالثة بـ (13.72%) من مجموع المواضيع خلال فترة الدراسة، وفي المرتبة الرابعة بالنسبة لبرنامج " مع السلامة " وفي المرتبة الأولى بالنسبة لبرنامج " ضوابط مرورية " .

جدول رقم (20) يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع السلامة المرورية .

السلامة المرورية		مع السلامة		ضوابط مرورية		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
22	48.88	17	94.44	39	61.90		
23	51.11	1	5.55	24	38.09		
45	100	18	100	63	100		

يتضح من خلال هذا الجدول أن الاهتمام ينصب أكثر على موضوع شروط السلامة المرورية بنسبة (61.90%) مقابل (38.09%) لموضوع "الأطراف المعنية بالسلامة المرورية"، لكن ما يلاحظ من الجدول أن هذه النسب تختلف تماما بالنظر إلى كل برامج على حدى، حيث يتقارب حجم التداول للموضوعين في برنامج "مع السلامة" مع ارتفاع نسبي لموضوع الأطراف المعنية بالسلامة المرورية بنسبة (51.11%) في مقابل (48.88%) لموضوع شروط السلامة المرورية .

بينما برنامج "ضوابط مرورية" فيركز في أغلبيته على موضوع "شروط السلامة المرورية" بـ (94.44%) من مجموع موضوع السلامة المرورية خلال فترة الدراسة، بحيث يتطرق البرنامج للشروط المتعلقة بكيفية السياقة السليمة، الشروط المتعلقة بسلامة المركبة وكذا المتعلقة بسلامة الطريق كتجهيزه بالإشارات المرورية وإزالة المطبات والحفر، في حين لم يتناول موضوع الأطراف المعنية بالسلامة المرورية سوى مرة واحدة بنسبة (5.55%) وهذا يرجع إلى طبيعة البرنامج.

5- موضوع مدارس تعليم السياقة:

تعد مدارس تعليم السياقة عنصرا أساسيا جدا من عناصر المرور (السياقة والسائقين)، بل هي عنصر أولي في عملية التوعية المرورية من حيث كون مدارس تعليم السياقة هي الموكلة رسميا لتعليم السائق السلوك السليم في السياقة، الأمر الذي يؤكد الباحثون من رجال الأمن حسب الدراسة الميدانية، حيث أن (9.19%) من الباحثين يرون أن السائقين يختلفون بحسب السن والجنس وكيفية

الحصول على رخصة السياقة، كما أن (6%) من المبحوثين السائقين-أي في الرتبة الثالثة - يقترحون معالجة موضوع رخصة السياقة⁽¹⁾، كما تشير الإحصائيات إلى أن أكثر الحوادث ترجع إلى السائقين الجدد حيث أن: (2)

- السائقون الذين لديهم رخصة سياقة أقل من سنتين يساهمون بـ 4075 حادث
 - السائقون الذين لديهم رخصة السياقة من 3-5 سنة يساهمون بـ 4827 حادث
 - السائقون الذين لديهم رخصة سياقة من 6-9 سنة يساهمون بـ 3869 حادث
 - السائقون الذين لديهم رخصة سياقة من 10-14 سنة يساهمون بـ 1899 حادث
- إن هذه الإحصائيات يمكن تفسيرها بأن مدارس تعليم السياقة عاجزة عن إعطاء سائق كفاء، وهنا تستحضرني هذه المقولة " فلنكي أعرف حقك في استعمال الطريق لا يكفي رؤية رخصة السياقة، بل يجب رؤيتك وأنت تسوق"⁽³⁾، ومن هنا يأتي التساؤل عن مدارس تعليم السياقة، عن واقعها، مشاكلها وعن الحلول الممكنة لتخطي هذه المشاكل.
- هذه الأسئلة هي جملة العناصر التي تم تناولها ضمن موضوع مدارس تعليم السياقة خلال فترة الدراسة .

جدول رقم (21) يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع مدارس تعليم السياقة.

مدارس تعليم السياقة	ك	%
صياغة واقعها (بين التكوين والتجارة)	6	42.85
مشاكلها	3	21.42
إجراءات الوزارة لإعادة هيكلة منظومة التكوين	5	35.71
المجموع	14	100

نلاحظ من خلال الجدول أن برنامج مع السلامة يركز أكثر على صياغة واقع مدارس تعليم السياقة، وهذا بنسبة (42.85%) من مجموع موضوع مدارس تعليم السياقة، إذ تم معالجة نقطة

(1) - أنر الجدولين رقم (140) ، (83) على التوالي

(2) - طاظا شاك : ممثل عن المديرية العامة للأمن الوطني، برنامج السلامة، الإذاعة الوطنية القناة الأولى، (26 ديسمبر 2005)

الساعة 15.

(3) - "sécurité routière, undéfi évangélique déclaration de la commission sociale des eveque de france", le cit:

www.securite-routiere.equipement.gouv.fr, (2006/4/03).

أساسية وهي أخذ مدارس تعليم السياقة الطابع التجاري، إذ يتم تأسيسها وفق سجل تجاري، كما تم إدراجها ضمن عقود ما قبل التشغيل مما يؤدي إلى ميلها إلى الربح أكثر من التكوين وهو مشكل يدفع للحديث عن الإجراءات المتخذة على مستوى الوزارة لإعادة هيكلة منظومة التكوين بمدارس تعليم السياقة، الأمر الذي يفسر مجيء هذا العنصر في المرتبة الثانية بنسبة (35.71%)، يليها بعد ذلك العنصر المتعلق بمشاكل تعليم السياقة بـ (21.42%) خلال فترة الدراسة ونجد من جملة هذه المشاكل نقص الإمكانيات والوسائل .

ونشير في الأخير أن برنامج ضوابط مرورية لم يتناول موضوع مدارس تعليم السياقة خلال فترة الدراسة، وهذا راجع بالأساس إلى طبيعة البرنامج .

6- موضوع الاختناقات المرورية .

تعد الاختناقات المرورية مشكلا حقيقيا يثير أعصاب السائق وكذا رجال الأمن من منظمي حركة المرور، وقد يساهم سلوك السائق في محاولته للعبور والتخلص من المشكل إلى تفاقم الوضع وتحويله إلى فوضى حقيقية، فما هي الإجراءات المتخذة على مستوى السلطات العمومية لتخفيف حدة المشكل من جهة، وكيف يمكن للسائق أن يساهم بدوره في حل المشكل من جهة أخرى، هذه مجمل العناصر المتعلقة بموضوع الاختناقات المرورية .

لاحظنا من خلال الجدول رقم (11) أن موضوع الاختناقات المرورية يأخذ نسبة (11.32%) من مجموع المواضيع المتناولة ضمن عينة الدراسة، وهي نسبة معقولة مقارنة بالنتيجة المتوصل إليها في الدراسة الميدانية، وهي أن (14.65%) من عينة السائقين يشتكون من الازدحام⁽¹⁾.

(1) - انظر إلى الجدول رقم (62).

جدول رقم (22) : يبرز نوع الرسائل المتعلقة بموضوع الاختناقات المرورية.

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		الاختناقات المرورية
%	ك	%	ك	%	ك	
12.5	7	33.33	2	10	5	الطوابير
44.64	25	50	3	44	22	القدرة الاستيعابية للطرق وإعادة تهيئتها
35.71	20	-	-	40	20	الإجراءات التي شرع تطبيقها بالجزائر العاصمة لمعالجة مشكل الاختناقات المرورية
7.14	4	16.66	1	6	3	دور السائق في التخفيض من حدة الاختناقات المرورية
100	56	100	6	100	50	المجموع

يبرز من خلال الجدول أن موضوع "القدرة الاستيعابية للطرق الحالية" يحتل المرتبة الأولى بـ (44.64%)، يليها موضوع "الإجراءات التي شرع في تطبيقها بالعاصمة" لمعالجة مشكل الاختناقات المرورية بـ (35.71%)، ويأتي في الأخير موضوع "الطوابير" بنسبة بـ (12.5%)، يليها الموضوع المتعلق بدور السائق بنسبة (7.14%) من مجمل المواضيع المتعلقة بالاختناقات المرورية.

وإذا ما نظرنا إلى كل برنامج على حدى، نجد أن برنامج "مع السلامة" قد تناول بنسبة أكبر موضوع "القدرة الاستيعابية للطرق الحالية" بـ (44%)، يليها موضوع الإجراءات التي شرع في تطبيقها بالجزائر العاصمة لمعالجة مشكل الاختناقات المرورية بنسبة (40%)، بينما لم يتطرق لموضوع الطوابير سوى بنسبة (10%) خلال فترة الدراسة، وهي نتيجة تعكس ميل البرنامج إلى التعمق في معالجة الأسباب والحلول بدل وصف الظاهرة أو المشكل، وهذا يرجع إلى طبيعة نوع البرنامج - حصة - وهي تعالج بقالب الحوار أو الندوة كما سبق الذكر مع الجدول رقم (08).

هذا، ونلاحظ أن برنامج مع السلامة لم يتناول موضوع دور السائق في التخفيض من حدة الاختناقات المرورية سوى بـ (6%) من مدة الدراسة كون الموضوع - عمليا - يتطلب من السائق بعض الجهد مما ينقص من فعالية الموضوع بالأساس ومن ثم كان التركيز على الحلول الأخرى.

أما برنامج "ضوابط مرورية" فقد ركز على موضوع "القدرة الاستيعابية للطرق الحالية" بـ (50%)، يليه موضوع "الطوابير" بـ (33.33%) وقد خصص لهذا الموضوع عددا منفردا، كما

تناول البرنامج موضوع " دور السائق في التخفيض من حدة الاختناقات المرورية " بنسبة(16.66%) من مجمل المواضيع المتعلقة بالاختناقات المرورية خلال فترة الدراسة.

أ- القدرة الاستيعابية للطرق وإعادة تهيئتها.

رأينا من خلال الجدول السابق أن موضوع "القدرة الاستيعابية للطرق وإعادة تهيئتها" أخذ المرتبة الأولى من مجمل المواضيع المتعلقة بالاختناقات المرورية وهذا بنسبة (44.64%).

جدول رقم (23): يبرز نوع الرسائل المتعلقة بموضوع القدرة الاستيعابية للطرق وإعادة

تهيئتها .

الجموع		ضوابط		مع السلامة		القدرة الاستيعابية للطريق وإعادة تهيئتها
%	ك	%	ك	%	ك	
12	3	33.33	1	9.09	2	أهمية الطريق
20	5	66.66	2	13.63	3	حجم الطرق الوطنية
16	4	-	-	18.18	4	مشكل مواقف المركبات
52	13	-	-	59.09	13	أساليب مراقبة الطرق وتسيير حركة المرور
100	25	100	3	100	22	المجموع

نلاحظ من الجدول أن موضوع " أساليب مراقبة الطرق وتسيير حركة المرور " يأتي في المرتبة الأولى من حيث التناول وهذا بنسبة(52%)، ثم موضوع حجم الطرق الوطنية بـ (20%)، يليه موضوع مشكل مواقف المركبات بـ(16%)، يليه الموضوع الخاص بأهمية الطرق بـ (12%)، غير أن هذه النسب تختلف من برنامج إلى آخر .

فبرنامج " مع السلامة " يركز أكثر على أساليب مراقبة الطرق وتسيير حركة المرور بـ (59.09%)، يليه بدرجة أقل موضوع مشكل مواقف المركبات بـ(18.18%)، غير أنه لو جئنا لمعطيات الواقع نجد أن موضوع مواقف المركبات يمثل هاجسا حقيقيا بالنسبة للسائقين على حد تعبير

محمد العزوي.⁽¹⁾

(1) مواقف المركبات : ويقصد بها عملية ركن المركبة بجانب الطريق أو بالوقوف الخاصة بها " parking " سواء كان ذلك لفترة وجيزة أو لمدة طويلة ، وبعد هذا الشكل من بين مظاهر المشكلة المرورية كما سبق الذكر

أما موضوع أهمية الطريق وحجم الطرق الوطنية فكانتا أقل أهمية من حيث التناول في برنامج "مع السلامة" وهذا بنسبة (9.09%) و(13.63%) على التوالي، على عكس برنامج "ضوابط مرورية" فقد ركز على هذين الموضوعين فقط وهذا بنسبة (33.33%) و(66.66%) على التوالي .

ب- الإجراءات المطبقة بالجزائر العاصمة :

رأينا من خلال الجدول (22) أن موضوع الإجراءات المطبقة بالجزائر لمعالجة مشكل الاختلافات المرورية يحتل المرتبة الثانية بنسبة (35.71%) وأن برنامج "مع السلامة" قد تناول الموضوع بنسبة (40%) وهي نسبة تأتي في المرتبة الثانية، بينما لم يتطرق برنامج "ضوابط مرورية" إلى الموضوع خلال فترة دراسية .

جدول رقم (24): يبين نوع الرسائل المتعلقة بموضوع الإجراءات المطبقة بالجزائر العاصمة لمعالجة مشكل الاختناقات.

الإجراءات المطبقة بالجزائر العاصمة	ك	%
ذكر الإجراءات	11	52.38
أسباب اتخاذ هذه الإجراءات	7	33.34
نتائج هذه الإجراءات	3	14.28
المجموع	21	100

يتبين من الجدول أن العنصر المتعلق بذكر هذه الإجراءات كان أكثر تناولاً بنسبة (52.38%)، يليه عنصر أسباب اتخاذ هذه الإجراءات بنسبة (33.33%) من مجموع الموضوعات المتعلقة بالإجراءات المطبقة بالجزائر العاصمة خلال فترة الدراسة، بينما لم يتطرق إلى نتائج هذه الإجراءات سوى ثلاث مرات بـ (14.28%) لكون هذه الإجراءات لم يتم الانتهاء منها بعد والحديث عن نتائجها يأتي من قبيل التوقع فقط .

7- المهلات

تأتي المهلات كأحد الحلول المتبعة لجير السائقين على تخفيض السرعة بغية حماية المشاة عند قطع الطريق، من ذلك الطرق المجاورة للمدارس والمستشفيات، ولكن المبالغة في وضعها وعدم إتباع المواصفات القانونية للمهلات يحيل الأمر إلى الفوضى ويجعل "المهلات عبارة عن قاتلات" (1)، وقد

(1) - مراد عجمي : ممثل عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، برنامج مع السلامة، الإذاعة الوطنية، القناة الأولى، (13 مارس 2006)، الساعة 15.

تزيد من احتمالية وقوع الحوادث، وهذا ما تؤكدته النتائج المتوصل إليها في الدراسة الميدانية حيث أن (5.17%) من عينة السائقين يشتكون من الممهلات.⁽¹⁾

ونجد أن برامج التوعية المرورية من خلال عينة الدراسة التحليلية قد تناولت موضوع الممهلات بـ (5.66%) أي في المرتبة السادسة من مجموع المواضيع المتناولة، كما وجدنا أن برنامج مع السلامة قد تطرق إلى الممهلات بنسبة (6.20%) أي في المرتبة السادسة - كذلك -، بينما لم يتطرق برنامج ضوابط مرورية لموضوع الممهلات خلال فترة الدراسة.⁽²⁾

جدول (25): يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع الممهلات.

الممهلات	ك	%
ماهيتها	4	15.38
دورها	6	23.07
شروط وضعها	4	15.38
صياغة واقعيتها	7	26.92
تقدم الحلول لمشكل فوضى الممهلات	5	19.23
المجموع	26	100

يبرز من خلال الجدول أن موضوع الممهلات تم تناوله من خمسة جوانب هي التعريف بالممهلات، دورها، شروط وضعها، ثم صياغة واقعها حيث أصبحت توضع بشكل غير قانوني وفوضوي ومن ثم تقدم الحلول الممكنة لتجاوز فوضى الممهلات، وقد تم التطرق إلى كل هذه الجوانب بنسب متقاربة مع ارتفاع نسبي للرسائل المتعلقة بصياغة واقعها بنسبة (6.92%)، يليه الرسائل المتعلقة بالدور بـ (23.07%)، ثم الموضوع الخاص بتقديم الحلول لمشكل فوضى الممهلات بـ (19.32%)، ويأتي في الأخير من حيث درجة التناول كل من الجانبين المتعلقين بمهيتها وشروطه وضعها بـ (15.38%) لكل منهما .

ونشير في الأخير أن التركيز أكثر على الجانب الخاص بصياغة واقعها يعكس اهتمام برنامج " مع السلامة " بالتحسيس بخطورة مشكل فوضى الممهلات.

(1) - أنظر الجدول رقم (62).

(2) - أنظر الجدول رقم (11) .

8- المعوقون بسبب حوادث المرور.

تخلف الحوادث المرورية سنويا عدد رهيب من القتلى والجرحى ففي سنة 2004 خلفت حوادث المرور 63699 جريح، أصيب منهم أكثر من 3000 بإعاقات دائمة. (1)

أي أن 3000 شخص يعانون سنويا، و3000 أسرة تعاني كذلك، إذ لا تتوقف المعانات على المعوق فحسب بل يتجاوز ذلك إلى أسرهم - كما ذكرنا سابقا فيما يتعلق بآثار حوادث المرور -، كما أن للمعوق احتياجات كثيرة فهو بحاجة إلى من يسمعه، بحاجة إلى التواصل في علاقات اجتماعية عادية، وأن لا يشعر بأنه مختلف وبخاجة أيضا إلى الإمكانيات المادية والقانونية(2)، ومن ضمن احتياجاته مروريا هو إيجاد له ممرات خاصة، فمعظم الأرصفة وممرات الراجلين تنعدم فيها التجهيزات التي تخدم هذه الفئة، كما أن المعابر الفوقية لا يستطيع المعوق حركيا استعمالها بسبب الأدرج في حين من الممكن إضافة منحدر مخفض أو تخصيص معابر آلية.(3)

جدول رقم (26) : يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع المعوقين بسبب حوادث المرور .

المعوقون بسبب حوادث المرور	ك	%
معاناتهم	6	35.29
احتياجاتهم	3	17.64
تقديم الإحصائيات عنهم	8	47.05
المجموع	17	%100

لقد رأينا في الجدول (11) أن موضوع المعوقين بسبب حوادث المرور قد تم تناوله بنسبة (3.70%) من مجموع المواضيع خلال فترة الدراسة .

ويتضح من خلال الجدول أن تقديم الإحصائيات عن المعوقين جراء حوادث المرور يأخذ المرتبة الأولى بنسبة (47.05%)، يليه العنصر المتعلق بمعانات المعوقين بـ (35.29%)، بينما لم يتناول

(1) - مطويات صادرة عن وزارة النقل بمناسبة أسبوع المرور العربي (4-14 ماي 2005) .

(2) - sécurité routière, undéfi évangélique déclaration de la commission sociale des évêque de france. op cit.

(3) - فاطمة خلاف : "المعوقين بسبب حوادث المرور"، حذار شيخ الكرسي المتحرك، مجلة الوقاية ولسيافة، ع02.

العنصر المتعلق باحتياجات المعوقين سوى ثلاث مرات بنسبة (17.64%) من مجمل المواضيع المتعلقة بالمعوقين جراء حوادث المرور خلال فترة الدراسة.⁽¹⁾

ونشير في الأخير أن موضوع المعوقين جراء حوادث المرور قد تطرق إليه فقط من خلال برنامج مع السلامة بنسبة (4.05%)، بينما لم يتناول برنامج ضوابط مرورية الموضوع خلال فترة الدراسة.⁽²⁾

إن تركيز برامج التوعية المرورية علي ذكر الإحصائيات عن المعوقين، وكذا معاناتهم له أهميته في توعية المستمعين وتحسيسهم بخطورة حوادث المرور، إذ يعد ذلك واحدا من أساليب التخويف، وقد تبين من خلال الدراسة الميدانية أن أسلوب التخويف يأخذ المرتبة الثانية بعد الأسلوب العلمي من حيث تفضيل المبحوثين من السائقين ورجال الأمن.

2- فئة الجمهور المستهدف:

1- طبيعة الجمهور المستهدف:

يعد تحديد الجمهور المستهدف من بين المداخل الأساسية في تحديد تصميم الرسالة الإقناعية واختيار قنوات الاتصال المناسبة للمستوى الثقافي للجمهور، اللغة، التركيبة النفسية، المكانة الاجتماعية وغيرها من السمات المحددة للجمهور.

جدول (27): يبرز الجمهور المستهدف من برامج التوعية المرورية.

الجمهور المستهدف		مع السلامة		ضوابط مرورية		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
129	61.72	13	81.25	142	63.11	142	63.11
80	38.27	3	18.75	83	36.88	83	36.88
209	100	16	100	225	100	225	100

نلاحظ من خلال الجدول أن برامج التوعية المرورية من خلال عينة التحليل تتوجه بشكل كبير إلى مستخدمي الطرق وهذا بنسبة (63.11%)، بينما تتوجه إلى المسؤولين بنسبة (36.88%)، وتتفاوت هذا الفرق في النسب من برنامج إلى آخر، فبرنامج "مع السلامة" نجده يستهدف مستخدمي الطرق بـ (61.72%)، بينما الجمهور من المسؤولين فيتوجه إليه بـ (38.27%)، أما

(1) - (17.64%) هي نسبة قليلة، حيث أن المعوق ليس بحاجة لمن يشير إليه كأحد ضحايا المرور بقدر ما هو بحاجة لمن يلبي احتياجاته المرورية كالممرات الخاصة به.

(2) - أنظر الجدول رقم (11)

برنامج "ضوابط مرورية" فيتوجه في أغلبه إلى مستخدمي الطرق بـ(81.25%) في مقابل (18.75%) متعلقة بجمهور المسؤولين .

إن التركيز على مستخدمي الطرق بهذا الشكل الواضح قد يدفع المستمع من مستخدمي الطرق إلى الاستياء، حيث يشعر أنه المعني الوحيد في تحقيق السلامة المرورية، والمتسبب الأوحـد في حوادث المرور.

فالفرد الجزائري يتميز عموماً - كما سبق الذكر - بالحساسية المفرطة، وهو بقدر ما يستحسن الكلمة الطيبة بقدر ما لا يتقبل النقد أو النصـح الموجه إليه حتى لو كان نقداً موضوعياً⁽¹⁾، الأمر الذي نلمسه من خلال نتائج الدراسة الميدانية حيث أن(11.11%) وهي ثالث نسبة من مجموع المبحوثين، ينتقدون برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية بالقناة الأولى علي أنها برامج تركز على عيوب السائقين وتتجاهل عيوب المسؤولين⁽²⁾.

أ / متغير مستخدمي الطرق :

لاحظنا من خلال الجدول السابق (27) أن فئة مستخدمي الطرق تأخذ نسبة (63.11%) من مجموع الجمهور المستهدف خلال فترة الدراسة، ومن خلال المقابلة التي أجريناها مع عيسى حمدي⁽³⁾، وفي سؤالنا له عن الجمهور المستهدف من خلال برامج التوعية المرورية التي يشرف عليها، فذكر لنا علي الترتيب : سائقي السيارات السياحية، الركاب، الأطفال، سائقي سيارات الأجرة، السائقين الشباب، سائقي الحافلات ثم المشاة، إلا أن نتائج الدراسة التحليلية لفئة الجمهور المستهدف من خلال عينة الدراسة جاءت مختلفة كثيراً عما ذكره لنا عيسى .

(1) - أحمد بن نعمان : المرجع السابق ، ص 433.

(2) - أنظر إلى الجدول رقم (82).

(3) - مقابلة مع عيسى حمدي : مقر الإذاعة الوطنية ، (16 أبريل 2006). من سا 10 و 30 د إلى 11 و 30 د.

جدول رقم (28) يبين نوعية الجمهور المستهدف والمتعلق بمستخدمي الطرق.

مستخدمي الطرق		مع السلامة		ضوابط مرورية		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
السائقون	75	58.13	12	92.30	87	61.26	
المشاة	8	6.20	1	7.69	8	5.64	
حراس مواقف المركبات	1	0.77	-	-	1	0.71	
إشارة دون تحديد	45	34.88	-	-	45	31.69	
المجموع	129	100	13	100	142	100	

يتبين من خلال الجدول أن فئة السائقين هي أكثر استهدافا وهذا بنسبة (61.26%) في حين لم يتوجه إلى الفئات الأخرى من مستخدمي الطرق سوى بـ (5.64%) تتعلق بفئة المشاة و (0.71%) بالنسبة لحراس مواقف المركبات وكان ذلك في موضع واحد جاء ضمن الحديث عن مشكل مواقف المركبات، ولوجئنا لواقع الإحصائيات نجد أن (76.80%) من حوادث المرور تنسب إلى السائقين، بينما يتسبب المشاة في حوادث المرور بـ (11%) أين يحتل المشاة المرتبة الثانية - بعد عنصر السرعة - من أسباب حوادث المرور نتيجة عدم المشي على ممر الراجلين، علما أنه لا يوجد نص قانوني يجبر المشاة على التزام الممر أو المشي على الرصيف⁽¹⁾، هذا كما يشكل المشاة حسب إحصائيات 2004، (26.08%) جريح من مجموع الجرحى و (12.69%) من مجموع قتلى حوادث المرور⁽²⁾، ومن هنا فإن التوجه إلى فئة المشاة بـ (5.64%) من خلال برامج التوعية المرورية يعد قليلا إذا ما قورن بمعطيات الواقع .

كما يبرز من خلال الجدول أن برنامج ضوابط مرورية يتوجه في معظمه إلى السائقين وهذا بنسبة (92.30%) من مجموع الفئات المتعلقة بمستخدمي الطرق خلال فترة الدراسة في مقابل (7.61%) بالنسبة لفئة المشاة، مع ملاحظة أن البرنامج يميل إلى تحديد الفئة المستهدفة بشكل واضح بدل التوجه إلى الجمهور العام مما يعكس خصوصية المواضيع المتناولة وهذا عكس برنامج مع السلامة حيث أن (34.88%) من مجموع الفئات الخاصة بمستخدمي الطرق يتوجه فيها برنامج " مع السلامة " إلى مستخدمي الطرق عامة، بينما يتوجه البرنامج إلى السائقين بـ (58.13%)، تليها فئة المشاة بـ (6.20%)، ثم حراس مواقف المركبات بـ (0.77%) .

(1) - علي بلوطي : ممثل عن الدرك الوطني، برنامج مع السلامة ، الإذاعة الوطنية، القناة الأولى، 06 جانفي 2006، سا 15 .

(2) - إحصائيات مأخوذة من مطويات صادرة عن وزارة النقل .

ونشير في الأخير أن برامج التوعية المرورية لم تتوجه إلى فئة الركاب مطلقاً من خلال عينة الدراسة على الرغم من أن هذه الفئة يمكن أن تكون وراء وقوع حادث مرور من خلال الحديث مع السائق أو تحفيز السائق على زيادة السرعة وهو ما نلاحظه من خلال وسائل النقل الجماعي.

1- متغير السائقين:

وجدنا من خلال الجدول السابق (28) أن فئة السائقين تأخذ نسبة (61.26%) من مجموع الفئات المتعلقة بمستخدمي الطرق، وأن برنامج " مع السلامة " يستهدف السائقين بنسبة (58.13%)، بينما برنامج " ضوابط مرورية " فيستهدف السائقين بـ (92.30%)، والجدول الآتي يوضح لنا تفصيل طبيعة السائقين المستهدفين من خلال عينة الدراسة المتعلقة ببرنامج مع السلامة فقط، لأن برنامج "ضوابط مرورية" لم يفصل في طبيعة السائقين بل نجده في مجمله يتجه إلى السائقين بصفة عامة دون تحديد.

جدول رقم (29) يبرز الجمهور المستهدف من السائقين.

نقط السائقين	ك	%
السائقون الجدد	5	6.66
السائقون الشباب	5	6.66
السائقون القدامى	3	4
سائقو الوزن الخفيف	1	1.33
سائقو الوزن الثقيل	1	1.33
إشارة دون تحديد	60	80
المجموع	75	100%

يتضح من خلال الجدول أن برنامج مع السلامة يتجه في معظمه إلى السائقين عموماً دون تحديد وهذا بنسبة (80%) من مجموع فئات السائقين، في حين يتوجه إلى السائقين الجدد والسائقين الشباب بـ (6.66%) لكل منهما، يليهم فئة السائقين القدامى بـ (4%) ثم سائقي الوزن الخفيف وسائقي الوزن الثقيل بـ (1.33%) لكل منهما.

بـ / متغير المسؤولين:

رأينا من خلال الجدول (27) أن برامج التوعية المرورية من خلال عينة الدراسة تستهدف فئة المسؤولين بـ (36.88%) وأن برنامج "مع السلامة" يستهدفهم بنسبة (38.27%)، بينما برنامج "ضوابط مرورية" فيتوجه إليهم بـ (18.75%).

جدول رقم (30): يبرز الجمهور المستهدف والمتعلق بمتغير المسؤولين.

نوع المسؤولين		مع السلامة		ضوابط مرورية		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
6	7.5	-	-	6	7.22	6	7.22
7	8.75	-	-	7	8.43	7	8.43
4	5	-	-	4	4.81	4	4.81
8	10	2	66.66	10	12.04	10	12.04
5	6.25	-	-	5	6.02	5	6.02
4	5	-	-	4	4.81	4	4.81
6	7.5	-	-	6	7.22	6	7.22
7	8.75	-	-	7	8.43	7	8.43
2	2.5	-	-	2	2.40	2	2.40
5	6.25	1	33.33	6	7.22	6	7.22
1	1.25	-	-	1	1.20	1	1.20
25	31.25	-	-	25	30.12	25	30.12
80	100	3	100	83	100	83	100

نلاحظ من خلال الجدول أن برامج التوعية المرورية من خلال عينة الدراسة تستهدف أكثر المسؤولين المباشرين على حالة الطرق من ناحية التسيير أو التهيفة بحيث تأخذ البلديات النسبة الأكبر بـ (12.04%)، يليها وزارة الأشغال العمومية، ورجال الأمن بـ (8.43%) لكل واحد منهما، ثم مهندسي الطرق بـ (7.22%)، ويأتي في الدرجة الثانية المسؤولون بشكل مباشر على عملية التكوين والتقنين المروري ونجد هنا كل من وزارة النقل، ومدارس تعليم السياقة بـ (7.22%) لكل واحد منهم والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بـ (6.02%)، ويأتي بعد ذلك الجمعيات ووسائل

الإعلام كجهات وسيطة بين المسؤولين ومستخدمي الطرق وهذا بنسبة (4.81%) لكل منهما، وفي الأخير نجد مديرية النقل كجهة تختص بمسؤولية فرعية وهذا بنسبة (2.4%)، يليها المدرسة بـ (1.2%) من مجموع فئات متغير المسؤولين المتعلقة بالجمهور المستهدف خلال فترة الدراسة .

وبالنظر إلى كل برنامج على حدي نجد أن هناك اختلافا في نسب التناول دون الترتيب، فبرنامج " مع السلامة " يستهدف :

1- البلديات بـ (10 %).

2- وزارة الأشغال العمومية، ورجال الأمن بـ (8.75 % لكل منهما).

3- وزارة النقل، ومدارس تعليم السياقة بـ (7.5 % لكل منهما).

4- مهندسي الطرق والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بـ (6.25 % لكل منهما).

5- الجمعيات ووسائل الإعلام بـ (5 % لكل منهما).

6- مديرية النقل بـ (2.5 %).

7- المدرسة بـ (1.25 %).

بينما برنامج "ضوابط مرورية" فنجده يتوجه خلال فترة الدراسة إلى كل من البلديات، ومهندسي الطرق فقط وهذا بنسبة (66.66%) و(33.33%) على التوالي.

ونشير في الأخير أن (30.12%) من مجموع الفئات المتعلقة بمتغير المسؤولين خلال فترة الدراسة تم التوجه فيها إلى المسؤولين بشكل عام دون تحديد الجهة المسؤولة، وهي نسبة قليلة مقارنة بالنسبة ذاتها المتعلقة بمتغير مستخدمي الطرق أو فئة السائقين حيث نجد أن (80%) من مجموع الفئات المتعلقة بمتغير السائقين مثلا يتم التوجه إليها بشكل عام غير محدد بينما على العكس من ذلك بالنسبة للجمهور المستهدف من المسؤولين، فنجد القائمين على برامج التوعية المرورية يميلون أكثر إلى تحديد المسؤوليات والتوجه إلى كل فئة مسؤولة بعينها.

3- فئة الفاعل :

ذكر سابقا أن برنامج " مع السلامة " يأخذ قالب الندوة الإذاعية، حيث يكون هناك ضيوف يحضرون للنقاش والحوار وهم يمثلون العناصر الفاعلة في البرنامج، على خلاف برنامج "ضوابط مرورية" الذي يكون الفاعل فيه مقدم البرنامج ذاته، والجدول الموالي سيكشف لنا عن أهم العناصر الفاعلة في برنامج مع السلامة خلال فترة الدراسة.

جدول رقم (31) : يوضح العناصر الفاعلة في برنامج مع السلامة.

الرتبة	المدة		التكرار		متغير الفاعل
	%	ثا	%	ك	
1	29.12	4854 (54,80ثا)	22.58	7	مقدم البرنامج
7	3.39	566 (26,د9ثا)	3.22	1	وزارة النقل
4	11.60	1934 (14,د32ثا)	16.12	5	قيادة الدرك الوطني
2	19.35	3226 (46,د53ثا)	19.35	6	المديرية العامة للأمن الوطني
11	1.55	259 (19,د4ثا)	3.22	1	نقابة مدارس تعليم السياقة
3	17.09	2850 (30,د47ثا)	16.12	5	المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق
10	2.05	343 (43,د5ثا)	3.22	1	الجمعيات
9	3	501 (21,د8ثا)	3.22	1	المتحنون
12	0.88	148 (28,د2ثا)	3.22	1	المشاركون عبر الهاتف
5	4.72	787 (7,د13ثا)	3.22	1	مديرية الطرق بوزارة الأشغال العمومية
8	3.12	521 (41,د8ثا)	3.22	1	المديرية الفرعية للخدمة العمومية بوزارة الأشغال العمومية
6	4.06	678 (18,د11ثا)	3.22	1	مديرية النقل
-	100	16667	100	3 1	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن مقدم البرنامج يأخذ أعلى نسبة (22.58 %) من مجموع التكرارات، وهذا أمر طبيعي إذ هو المقدم لكل عدد من أعداد البرنامج، أما في المرتبة الثانية فنجد المديرية العامة للأمن الوطني بنسبة (19.35 %) ، يليها كل من قيادة الدرك الوطني والمركز الوطني

للوفاية والأمن عبر الطرق بنسبة (16.12%) لكل واحد منهما، في حين يأتي في الأخير كل من وزارة النقل، نقابة مدارس تعليم السياقة، الجمعيات، המתحنون، المشاركون عبر الهاتف، مديرية الطرق بوزارة الأشغال العمومية، المديرية الفرعية للخدمة العمومية لوزارة الأشغال العمومية، مديرية النقل، وهذا بتكرار واحد لكل عنصر .

غير أن نسب التكرار لا تعكس بالفعل حجم التغطية لكل عنصر من العناصر الفاعلة وإنما يتضح الأمر أكثر من خلال حجم التغطية الزمنية، إذ يبرز من خلال الجدول أن المقدم يأخذ المرتبة الأولى بنسبة (29.12%) وبحجم زمني قدره (80 د و 54 ثا)، يليه المديرية العامة للأمن الوطني بـ(19.35%) وبمدة (53 د و 46 ثا)، ثم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بـ (17.09%) ومدة (47 د و 30 ثا)، ثم القيادة العامة للدرك الوطني بنسبة (11.60%) وبمدة (36 د و 14 ثا) ، بينما يليه - بنسبة أقل - مديرية الطرق بوزارة الأشغال العمومية حيث تقدر النسبة بـ (4.72%) وبمدة (13 د و 7 ثا)، ثم يأتي في الأخير كل من مديرية النقل، وزارة النقل، المديرية الفرعية للخدمة العمومية، המתحنون، الجمعيات، نقابة مدارس تعليم السياقة والمشاركون عبر الهاتف على الترتيب .

ومن خلال هذه القراءة يتضح أن البرنامج يعتمد بشكل كبير على المصادر الرسمية كعناصر فاعلة في البرنامج، خاصة المصادر ذات الصلة المباشرة بالوقاية والأمن عبر الطرق من المديرية العامة للأمن الوطني، قيادة الدرك الوطني، والمركز الوطني، على أن التركيز الأكبر كان على المديرية العامة للأمن الوطني بـ (53 د) في مقابل (36 د) بالنسبة للقيادة العامة للدرك الوطني، الأمر الذي يمكن تفسيره بنوعية المواضيع المتناولة التي تركز أكثر على المواضيع ذات الصلة بالطرق الحضرية أكثر من الطرق الريفية كموضوع الممهلات والاختناقات المرورية، الأمر الذي يستدعي استضافة ممثلين عن مديرية الأمن الوطني .

هذا، بينما نلاحظ أن المصادر غير رسمية هي عناصر أقل فاعلية في البرنامج إذ تأخذ المراتب الأخيرة من حجم التغطية كما هو الحال بالنسبة للمشاركين عبر الهاتف، والمتحنيين مع غياب كلي لعنصر ممثل عن السائقين، وبهذا فالبرنامج يتوقف على طرح رأي المسؤولين مع تمهيش لرأي مستخدمي الطرق، وهي الملاحظة ذاتها التي أدلى بها المبحوثون من السائقين إذ نجد أن (11.11%) من المبحوثين - وهي نسبة تأتي في المرتبة الثالثة - يعيرون على البرنامج تركيزه على عيوب السائقين دون عيوب المسؤولين، وإضافة إلى هذا، وإذا كان مستخدمو الطرق (السائقون) يمثلون الأغلبية فإن برامج التوعية المرورية لا يمكنها التأثير في المستمعين إلا من خلال هذه الأغلبية إذ أن

عدد الدراسات التي أجريت حول تأثير الأغلبية والجزء على الاتجاهات توصلت إلى أن الناس حينما يعرفون رأي الأغلبية ورأي الخبراء، فإنهم يتجهون بدرجة كبيرة إلى رأي الأغلبية .⁽¹⁾

وإضافة إلى ما تقدم، فإنه من خلال القراءة النوعية للجدول وجدنا أن مقدم البرنامج يحتل الصدارة من حيث حجم التغطية الزمنية للبرنامج بـ (80 و54 ثا) أي بنسبة (29.12%)، وهي مدة كبيرة تفوق بكثير النسبة المئوية لها بنسبة (9.77 %) أي بمدة تقدر بـ (27 و8 ثا) مع أن الفارق بالتكرار ضئيل جدا وهو تكرار واحد.

لقد كان يفترض في المقدم للبرامج الحوارية إدارة الحوار وتوجيه الأسئلة وإعطاء الفرصة للمشاركين في البرنامج لأجل الحوار بدل إطالته في الكلام بشكل يجعل منه المشارك الأساسي في الحوار، الأمر الذي يعاب على مقدم برنامج "مع السلامة" .

وبالإضافة إلى هذا، نلاحظ من خلال الجدول أن وزارة النقل تأخذ المرتبة السابعة بحجم زمني قدره (9 و26 ثا) وهي مدة قليلة مقارنة بحجم المسؤولية التي تقع عليها في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.

4- فئة الأهداف

إن عملية الأهداف تعد من المداخل الأساسية في تصميم الرسالة الإقناعية وإنجاح الحملة الإعلامية، كما أن تحديد الأهداف من البداية يسمح بتقييم الحملات الإعلامية عن طريق المقارنة بين ما توصلت إليه الحملة وما كان يجب أن تحققه .

ويعتمد الإعلام في المجال الاجتماعي إلى التثقيف والتعليم والإرشاد وذلك بإثارة المعلومات، نقل الأفكار، تعليم السلوكيات السليمة ومحاربة الآفات الاجتماعية وبيان ذلك للجماهير حتى تقتنع بهذه الأفكار.⁽²⁾ إن وسائل الإعلام حينما تطلق رسالة إقناعية معينة فهي تستهدف إيجاد استجابة ما وفق النموذج السلوكي في عملية التعلم (مثير - استجابة)، وحسب النموذج النظري الذي قدمه بوستروم "postrom" فإن الاستجابات المستهدفة تتحدد في ثلاثة أنواع هي :⁽³⁾

- تشكيل استجابة جديدة لمواقف المرور .

(1) - محمود عودة و السيد محمد حيري : أساليب الاتصال و التغير الاجتماعي، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، دط، 1988، ص 170.

(2) - عبد الوهاب كحيل : الرأي العام والسياسات الإعلامية، مكتبة المدينة، القاهرة، مصر، ط 02، 1987، ص 62.

(3) - خلد السيف وآخرون : المرجع السابق ، ص 78.

- تغيير الاستجابة الحالية لمواقف المرور .

- تدعيم الاستجابة الحالية لمواقف المرور .

ومن خلال الدراسة السابقة التي قام بها خالد السيف، وجد أن الصحافة المكتوبة تركز على تدعيم الاستجابات الحالية أكثر بنسبة (56.9%)، بينما تركز الإذاعة والتلفزيون على الاستجابات الحالية تدعيماً أو تعديلاً أكثر مما هو على تشكيل استجابة جديدة⁽¹⁾، وهذا يعني قيام وسائل الإعلام السعودية على مسلمة مؤداها أن المواطن السعودي لديه كافة أنماط السلوك السليم ولا يحتاج لغرس سلوكيات مستجدة عليه حسب تقدير صاحب الدراسة.

والإذاعة الوطنية بالقناة الأولى تسعى من خلال برامج التوعية المرورية التي تبثها إلى جملة من الأهداف والوظائف لخصها لنا عيسى حمدي فيما يلي:⁽²⁾

- إشاعة ثقافة مرورية لدى الجمهور عموماً وخاصة لدى السائقين .

- إعلام الجمهور بالجديد في مجال التشريعات القانونية .

- مواكبة الحملات التحسيسية الدورية والاستثنائية .

- المساهمة في تقليص الحوادث المرورية .

إنه من خلال تحليلنا لفئة الوظيفة الإعلامية لبرامج التوعية المرورية من خلال عينة الدراسة حاولنا معرفة جملة الوظائف التي تقوم بها هذه البرامج، ومدى فعالية هذه الوظائف في تحقيق جملة الأهداف المعلن عنها من طرف القائمين على هذه البرامج والجدول الآتي يوضح لنا مجمل هذه الوظائف وحجم تغطية برامج التوعية لها خلال فترة الدراسة .

جدول رقم (32): يبين نوع الأهداف المتوخاة من برامج التوعية المرورية عينة الدراسة.

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		فئة الأهداف
%	ك	%	ك	%	ك	
39.32	46	25	3	40.95	43	تشكيل استجابة جديدة
52.13	61	66.66	8	50.47	53	تغيير الاستجابة الحالية
8.55	10	8.33	1	8.57	9	تدعيم الاستجابة الحالية
100	117	100	12	100	105	المجموع

(1) - المرجع نفسه : ص ص 84 - 93.

(2) - مقابلة مع عيسى حمدي : المرجع السابق .

يبرز من خلال الجدول أن برامج التوعية المرورية من خلال الإذاعة الوطنية القناة الأولى تركز أكثر على تغيير الاستجابة الحالية بـ(52.13%) يليها تشكيل استجابة جديدة بـ(39.32%) بينما لا يمثل تدعيم الاستجابة سوى (8.55%)، مع ملاحظة أنه يوجد اتفاق بين البرنامجين في تركيزهما على تغيير الاستجابة، ثم تشكيل الاستجابة و في الأخير يأتي الهدف المتعلق بتدعيم الاستجابة .

ومن خلال القراءة الإحصائية لبيانات الجدول يتضح أن الهدف الأساسي لبرامج التوعية المرورية خلال فترة الدراسة يركز أكثر على تغيير الاستجابة الحالية، وهي عكس النتيجة التي توصل إليها الباحث خالد السيف، الأمر الذي يدفعا للقول أن الإذاعة الوطنية تقوم على مسلمات مؤداها أن الفرد الجزائري لديه أنماط سلوك غير سليمة وتحتاج إلى تعديل أو غرس سلوكيات أخرى سليمة .

لكن الدراسات في مجال الاتصال الاجتماعي تشير إلى أن الحملات الإعلامية لا تستطيع تغيير السلوك بنسبة لا تتعدى(30%)⁽¹⁾، خاصة إذا كان السلوك مرتبط بالعادات العميقة أو بمواضيع معنوية عامة مثل تلك التي تمس التحضر أو المواضيع التي تتطلب بذل جهد معين، حيث أنه من ضوابط التعود على سلوك معين بساطة الجهد اللازم للاستجابة إلى جانب مقدار الثواب والعقاب ومدى تعجيله.⁽²⁾

فمن الصعب على الإذاعة وحدها أن تغير في سلوك مستخدمي الطرق عامة والسائقين خاصة - على اعتبار أنهم يمثلون الجمهور الأكثر استهدافا حسب الجدول (28) - خاصة إذا ارتبط هذا السلوك بذهنية معينة كالترفة، حب التمظهر، وسلوكيات غير متحضرة حيث يقول محمد العزوني " إن بعض السائقين بالجزائر يسوقون المركبات آخر طراز مثل ما يساق الحمار، فتجد السائق يسير ثم يتوقف لإلقاء تحية على صديق أو يلتفت يمينا ويسارا " ⁽³⁾، فمثل هذه السلوكيات من الصعب تغييرها لأنها تدخل ضمن دائرة العادات.

(1) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص 254.

(2) - فتح الباب عبد الحليم و إبراهيم حفظ الله : وسائل التعليم والإعلام، عالم الكتب، القاهرة، مصر، دط، 1985، ص 41.

(3) - مقابلة مع محمد العزوني :المرجع السابق .

5- فئة الوظيفة الإعلامية:

جدول رقم (33): يبرز نوع الوظائف الإعلامية لبرامج التوعية المرورية عينة الدراسة .

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		فئة الوظيفة الإعلامية
%	ك	%	ك	%	ك	
6.54	18	-	-	7.37	18	إعلام
24.36	67	35.48	11	22.95	56	توعية
8.36	23	6.45	2	8.60	21	تثقيف
26.54	73	32.25	10	25.81	63	شرح
13.81	38	6.45	2	14.75	36	توجيه
20.36	56	19.35	6	20.49	50	صياغة الواقع
100	275	100	31	100	244	المجموع

يتبين من خلال الجدول أن برامج التوعية المرورية تقوم بستة وظائف هي :

1- الإعلام : بنسبة (6.54%) ويأتي ذلك من خلال إعلام الجمهور بكل جديد في مجال المرور، دراسات قيد الإجراء، مشاريع في مجال المرور منجزة حديثا أو قيد الإنجاز، إضافة إلى بعض الإجراءات المرورية كالإعلام عن بدء عملية الفحص الدوري للمركبات.

2- التوعية : بنسبة (24.36%) وهذا من خلال تقديم النصائح، وتبنيه الجمهور بمخاطر الطريق وتعريفه بشروط السلامة .

3- التثقيف : بنسبة (8.36%) وذلك بتزويد الجمهور بمعلومات تضاف ضمن ثقافته المرورية الشخصية، من ذلك تعريفه بالإشارات العمودية، كيفية عمل نظام معين من أنظمة مراقبة وتسيير حركة المرور من ذلك أجهزة ضبط السرعة، نظام "les faus très colonnes" والتعريف بالممهلات وتاريخ ظهورها إلى غير ذلك .

4- الشرح : بنسبة (26.54%) وهذا من خلال شرح بعض المواد واللوائح القانونية، كيفية مراقبة المركبة، الكيفية التي تقوم عليها بعض المشاريع، وكذا التعليق وتفسير بعض الإحصائيات والظواهر المرورية .

5- التوجيه : بنسبة (13.81%) ونقصد به عملية الإرشاد، بحيث يعرف الإرشاد على أنه عملية إثارة الوعي، وعملية تربوية مقصودة تقوم على عرض حقائق ومفاهيم على الجمهور للتأثير فيه

ودفعه إلى الوجهة المرغوبة، من ذلك عرض إيجابيات قانون المرور⁽¹⁾، الإجراءات التي تقوم بها السلطات العمومية من أجل تحقيق السلامة المرورية من ضمنها مجهودات رجال الأمن و ذكر الإحصائيات عن حوادث المرور.

6- صياغة الواقع : بـ (20.36%) وهذا من خلال وصف ونقل معطيات الواقع على بعض القضايا المتعلقة بالمرور، مثل واقع مدارس تعليم السياقة، المهلات، حالة الطرق، بعض سلوكيات مستخدمي الطرق، وكذا وصف معاناة المعوقين وضحايا حوادث المرور وما إلى ذلك.

ومن خلال المعطيات الإحصائية للجدول يتضح أن برامج التوعية المرورية تركز أكثر على الشرح أولا بـ (26.54%) ثم التوعية بـ(24.36%) ثم الوصف بـ(20.36%)، بينما وظيفة الإعلام والتثقيف تأتي في الأخير بـ(6.54%) و(8.36%) على التوالي، وإذا كان يمكن تفسير عدم اهتمام هذه البرامج بوظيفة الإعلام نظرا لطبيعة برامج عينة الدراسة (ندوة، حديث) والإعلام يكون أكثر في البرامج الإخبارية، فإنه لا يمكن إعطاء تفسير لمجيء الوظيفة التثقيفية مع الأخير إلا القول بأن هذه البرامج تفتقر للمعلومات الجديدة.

ولا يختلف القول إذا ما نظرنا إلى كل برنامج بمفرده فنجد برنامج "مع السلامة" يركز على وظيفة الشرح بنسبة (25.81%)، يليها وظيفة التوعية بـ(22.95%) ثم صياغة الواقع بـ(20.49%)، أما وظيفة الإعلام والتثقيف فتأتيان في الأخير بنسبة (7.37%) و(8.60%)، في حين برنامج "ضوابط مرورية" فيركز أكثر على وظيفة التوعية وهذا بنسبة (35.48%) حيث أن البرنامج مدته قصيرة فيركز فيها على التوعية أكثر من الشرح الذي يأتي في المرتبة الثانية بـ (32.25%)، يليه وظيفة صياغة الواقع بـ (19.35%) ويأتي في الأخير التثقيف بـ (6.45%)، بينما لا يقوم البرنامج بوظيفة الإعلام حسب فترة الدراسة.

كما نلاحظ من خلال الجدول أن وظيفة التوجيه تأخذ المرتبة الرابعة بنسبة(14.75%) في برنامج "مع السلامة" و(6.45%) تخص برنامج "ضوابط مرورية".

6- فئة الأساليب الإقناعية :

1- نوع الحجج المستعملة :

يعد تحديد نوع الحجج واتجاهها (مؤيدة أو معارضة) من المداخل الهامة المتعلقة بتصميم الرسالة الإقناعية الناجحة، وذكرنا سابقا أن الإشهاريين يميلون إلى استعمال حجة أو اثنتين فقط

(1) - محمد السيد فهمي: المرجع السابق، ص ص 130 - 131.

لتجسيده الرسالة وجعلها أكثر وضوحاً وإقناعاً، غير أن الرسالة الإشهارية غير الرسالة الاجتماعية التي تتطلب تنوعاً في الحجج بغية الإحاطة بمختلف المداخل الممكنة في إقناع الجمهور .

جدول رقم (34): يبرز نوع الحجج المستعملة.

المجموع		ضوابط ضرورية		مع السلامة		الأسباب المتعلقة بالسائق
%	ك	%	ك	%	ك	
14.15	32	28.12	9	11.85	23	حجج أخلاقية دينية
20.35	46	9.37	3	22.16	43	حجج علمية (إحصائيات ، معلومات علمية)
10.61	24	12.5	4	10.30	20	حجج متعلقة بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور
6.19	14	6.25	2	6.88	12	حجج متعلقة بالآثار النفسية لحوادث المرور
14.15	32	21.87	7	12.88	25	حجج قانونية
6.19	14	-	-	7.21	14	حجج اقتصادية
28.31	64	21.87	7	29.38	57	حجج عملية
100	226	100	32	100	1194	المجموع

تلاحظ من الجدول أن الرسالة المعروضة من خلال برامج عينة الدراسة تعتمد على عدد من

الحجج هي :

الحجج الأخلاقية الدينية بنسبة (14.15%)، وهي حجج تعتمد على القيم الإسلامية المتعلقة بالأمر بالمعروف والنهي عن المنكر، وحفظ النفس، والصبر بحيث يحرم على السائق تعريض نفسه وتعريض الآخرين لخطر الموت، كما استعملت هذه القيم لحث المستمعين على الإبلاغ السلطات العمومية في حالة وقوع حادث مرور أو عن أي خطر في الطريق كوجود حفرة، وكذلك حث السائقين على الصبر أثناء الاختناقات المرورية من أجل تجنب فوضى المرور.

الحجج العلمية الإحصائية بنسبة (20.35%)، وهذا من خلال عرض مختلف إحصائيات حوادث المرور والتعرض لأسيبها بالنسبة، والتطرق للحجم الطرقات ومعدلات التقلبات السريعة. وكذلك من خلال تفسير بعض الظواهر علمياً مثل عملية السيلفة أثناء الرطوبة وخطورتها، غير أن التركيز في معظمه كان من خلال تقديم الإحصائيات ..

الحجج المتعلقة بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور: بنسبة (10.61%) سواء كانت تلك الآثار على مستوى الأسرة أو المجتمع ككل.

الحجج المتعلقة بالآثار النفسية لحوادث المرور: بنسبة (6.19%)، وقد تم التركيز على هذه الحجة أكثر في العدد الخاص بالمعوقين.

الحجج القانونية: بنسبة (14.15%)، وهذا من خلال الاحتكام لجملة من القوانين المنظمة لحركة المرور والتي تضبط سلوك مستخدمي الطرق على رأسهم السائقين، وكذا اللوائح التنظيمية ذات العلاقة بالمرور كتلك المتعلقة بالنظام التأسيسي والتكويني لمدارس تعليم القيادة .

الحجج الاقتصادية: بنسبة (6.19%)، وهذا من خلال التطرق للتكلفة الاقتصادية المتعلقة بحوادث المرور، أو بالمشاريع المنجزة في مجال المرور كعملية تهيئة الطرق هذا من جهة، ومن جهة أخرى من خلال التطرق إلى التكلفة الاقتصادية (خسائر) التي يدفعها السائق لاستعماله المكثف للمركبة (سعر البترين، تلف العجلات)، ويأتي هذا لإقناع السائق باستعمال وسائل النقل الجماعي بدل استعمال السيارات الخاصة بغية التخفيض من حجم الاختناقات المرورية، بالإضافة إلى التكاليف المادية التي يقع فيها ضحايا حوادث المرور (تكاليف العلاج) وهي بقدر ما تثقل كاهل الفرد فهي تثقل كاهل الدولة.

الحجج العملية: بنسبة (28.31%)، من خلال ذكر مختلف الإجراءات المطبقة أو قيد الإجراء، والتي تأتي كحلول من أجل تحقيق السلامة المرورية كمشاريع تهيئة الطرق، الوسائل المستخدمة في مراقبة حركة المرور كالرادار أو من خلال إعطاء تفسيرات عملية لبعض الظواهر: كأهمية مسح الزجاج الأمامي للمركبات أو صعوبة القيادة أثناء الضباب وعدم القدرة على تحديد معالم الطريق.

إن لكل حجة من هذه الحجج له أهميته في عملية الإقناع والتوعية المرورية، لكن ما يلاحظ من الجدول أن رسائل التوعية المرورية ركزت أكثر على الحجج العملية بـ (28.31%)، يليها العلمية بـ (20.35%)، ثم الحجج الأخلاقية الدينية والحجج القانونية بـ (14.15%) لكل منهما، يليهم بدرجة أقل الحجج المتعلقة بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور بـ (10.61%)، ثم الحجج المتعلقة بالآثار النفسية لحوادث المرور والحجج الاقتصادية بـ (6.19%) لكل منهما.

غير أن هذه النسب تختلف من حيث الترتيب من برنامج لآخر، فبرنامج "مع السلامة" يركز أكثر على الحجج العملية بـ (29.38%)، ثم الحجج العلمية بنسبة (22.16%)، ثم الحجج القانونية بـ (12.88%)، فالحجج الأخلاقية الدينية بـ (11.85%)، فالحجج المتعلقة بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور بـ (10.30%)، ويأتي في الأخير الحجج الاقتصادية بـ (6.19%)، والحجج المتعلقة

بالآثار النفسية لحوادث المرور بـ(6.18%) من مجموع الحجج الخاصة ببرنامج "مع السلامة" خلال فترة الدراسة .

أما برنامج "ضوابط مرورية" فيركز على الحجج الأخلاقية الدينية بـ(28.12%)، يليه الحجج العملية والقانونية بـ(21.87%) لكل منهما، يليه الحجج المتعلقة بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور بـ(12.5%)، ثم الحجج العلمية بـ(9.37%)، فالحجج المتعلقة بالآثار النفسية لحوادث المرور بنسبة (6.25%)، بينما لم يعتمد البرنامج على الحجج الاقتصادية مطلقا خلال فترة الدراسة .

وبعد القراءة الكمية لبيانات الجدول يمكن القول أن برنامج "مع السلامة" يركز على (نداء العقل) واعتماد الحجج المنطقية، يليها (نداء الواجب) من خلال الحجج الدينية الأخلاقية والحجج القانونية، ثم (نداء العاطفة) من خلال التركيز على الآثار النفسية والاجتماعية وحتى الاقتصادية لحوادث مرور، بينما يركز برنامج "ضوابط مرورية" على (نداء الواجب) ثم (نداء العقل) ثم (نداء العاطفة) التي تركز في معظمها على أسلوب التخويف.

وتشير الدراسات إلى أن مخاطبة العاطفة يكون أكثر إقناعا عند ما تكون الرسالة تدعوا إلى فعل آني وتأتي من جماعة كبيرة العدد وعلى العكس من ذلك إذا كانت الرسالة تتطلب جهدا طويل المدى أو كانت الجماعة الموجه إليها أقل عددا⁽¹⁾، وفي موضوع التوعية المرورية فإن "نداء العاطفة" سيكون أقل فاعلية لكون الرسالة تتطلب جهدا طويل المدى لتحقيقها، وبذلك فإن تركيز برنامج "مع السلامة" على نداء العقل بدل نداء العاطفة يعد أمرا إيجابيا .

غير أنه هناك بعض الدراسات تشير إلى نجاح أسلوب التخويف في تفسير الكثير من السلوكيات غير المرغوبة، وكان لها التأثير الإيجابي في مجال الحملات الإعلامية الصحية والأمنية خاصة تلك المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور عن طريق استعمال حزام الأمن.⁽²⁾

و لكن النتائج المتوصل إليها في الدراسة الميدانية توضح أن المبحوثين من السائقين يفضلون الأسلوب العلمي بـ(53.48%)، يليه الأسلوب التخويفي بـ (23.25%) ثم الأمر بـ (20.93%)⁽³⁾.

وهي نسب تؤكد إيجابية الاعتماد على الأسلوب العلمي (نداء العقل) بينما تختلف عن اهتمامات برامج التوعية المرورية - عينة الدراسة- من حيث تقديمها لأسلوب الأمر على أسلوب

(1) - سهام العاقل : المرجع السابق، ص 239.

(2) - نبيلة بوخبزة : المرجع السابق، ص 240.

(3) - أنظر إلى الجدول رقم (80) .

التخويف، إذ تركز هذه البرامج على الحجج القانونية والأخلاقية الدينية- بدرجة ثانية بعد الحجج العلمية- اللتين تعدان من بين أساليب الأمر أكثر .

أما برنامج " ضوابط مرورية " فإن تركيزه على الحجج الأخلاقية الدينية أو على الحجج القانونية (نداءات الواجب) يجعل من البرنامج يميل إلى الطابع الوعظي والإلزامي (لزومية المبادئ الأخلاقية أو لزومية القانون) مما قد يثير في المستمع الملل والانزعاج، فكما قلنا سابقا على غرار قول ميشال " فعلم النفس الاجتماعي يعلمنا أن لا شيء ينسى أسرع من توصية لتغيير سلوكياتنا التي اعتمدنا عليها"، إذ يفضل ألا يكون أسلوب الرسالة وعظيا أخلاقيا أو أدبيا أو تسلطيا⁽¹⁾، حيث توصلت الدراسة التي قام بها جاك دوران (J . DORAND) حول شروط العملية الاتصالية الفعالة في مجال الوقاية من حوادث المرور في سنة 1974 على عينة مكونة من 46 شخصا، أن الرسالة الأخلاقية تأتي في آخر الترتيب بواحد على سبعة من أصوات المستجوبين، ثم تليها الرسالة التسلطية بواحد على أربعة من الأصوات، وأخيرا فضل المستجوبون الرسائل التقنية والعلمية بثلاث الأصوات، ويصف المستجوبون الرسالة الأخلاقية بالخطاب المزعج الذي لا يأتي بالجديد، بينما الأسلوب التسلطي مرتبط بالحيط الممنوع والمراقبة والعقاب، وبالنسبة للشريحة الاجتماعية المهنية التي تتمتع بمسؤوليات هامة ومستوى معيشة عالية فإنهم يعتبرون الأسلوب التسلطي هو بمثابة إهانة لهم.⁽²⁾

2- نمط الجاذبية :

إنه من المداخل التي يمكن اعتمادها في الإقناع هي نمط الجاذبية، فهل نستخدم الأفكار الإيجابية (جاذبية إيجابية) من خلال عرض النتائج الإيجابية التي يمكن الحصول عليها في حالة التقيد بالسلوك المقصود من عملية الإقناع وهو ما يسمى بأسلوب الترغيب، أم يفضل استخدام الأفكار السلبية (جاذبية سلبية) من خلال عرض النتائج السلبية التي يحصل عليها في حالة عدم الالتزام بالسلوك المقصود من عملية الإقناع وهو ما يسمى بأسلوب الترهيب، أم أنه يفضل اعتماد أسلوب الحياد .

لقد اختلفت نتائج الدراسات، فمنها ما يقدم الجاذبية السلبية ومنها ما يقدم الجاذبية الإيجابية، مع أن المبلغين العموميين يميلون أكثر إلى استخدام الجاذبية السلبية- كما سبق الذكر في الجانب النظري للدراسة في العنصر المتعلق بمداخل الرسالة الإقناعية- .

ومن ثم فإن نمط الجاذبية المفضل يبقى متوقفا على طبيعة الجمهور المستهدف، وكذا طبيعة الموضوع المتناول، ومن خلال الجدول الموالي نلاحظ أن برامج التوعية المرورية - عينة الدراسة -

(1) - نبيلة بوحيزرة : المرجع السابق، ص 56.

(2) - Michel le net ; op , cit , p 154.

تركز أكثر على الجاذبية السلبية بنسبة (37.05%)، ثم الحياد بنسبة (36.47%)، ثم الجاذبية السلبية بـ (26.47%).

جدول رقم (35) : يبرز نوع الجاذبية المستعملة ببرامج التوعية المرورية.

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		نمط الجاذبية
%	ك	%	ك	%	ك	
26.47	45	4.16	1	30.13	44	الجاذبية الايجابية
37.05	63	37.50	9	36.98	54	الجاذبية السلبية
36.47	62	58.33	14	32.87	48	الحياد
100	170	100	24	100	146	المجموع

كما يتضح من الجدول أن البرنامج "مع السلامة" يركز على الجاذبية السلبية (36.98%)، يليها الحياد بنسبة (32.87%) وفي الأخير الجاذبية الايجابية بنسبة (30.13%)، أما برنامج "ضوابط مرورية" فيأخذ نمط الحياد الصدارة بنسبة (58.33%)، يليه الجاذبية السلبية بـ (37.5%)، وفي الأخير تأتي الجاذبية الايجابية بنسبة ضئيلة تقدر بـ (4.16%).

وبهذا نلاحظ أن برنامج "مع السلامة" أكثر اعتمادا على الجاذبية الايجابية، بينما برنامج "ضوابط مرورية" أكثر اعتمادا على الجاذبية السلبية والحياد، والجدول الموالية ستوضح الجوانب التي تم تناولها في كل نمط.

أ / الجاذبية الايجابية :

أخذت الجاذبية الايجابية الرتبة الأخيرة بنسبة (26.47%)، وقد تمثلت هذه الجاذبية في التطرق إلى المواضيع بشكل ايجابي.

جدول رقم (36) : يبين نوع الرسائل المتعلقة بالجاذبية الإيجابية .

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		الجاذبية الإيجابية
%	ك	%	ك	%	ك	
13.33	6	-	-	13.63	6	دور رجال الأمن
24.44	11	-	-	25	11	إيجابيات قانون المرور
8.88	4	-	-	9.09	4	دور المسؤولين في إنجاز المشاريع
4.44	2	-	-	4.54	2	ظهور نسبة من الوعي المروري لدى مستخدمي الطرق
11.11	5	-	-	11.36	5	انخفاض حصيلة حوادث المرور
20	9	-	-	20.45	9	نتائج الإجراءات المطبقة
13.33	6	100	1	13.63	6	نتائج التزام السائقين بشروط السلامة المرورية
100	45	100	1	100	44	المجموع

يتبين من الجدول أن أكثر المواضيع التي تم عرضها بشكل إيجابي هي موضوع إيجابيات قانون المرور بـ (24.44 %) من المجموع العام، يليه الإجراءات المطبقة بنسبة (20 %)، كما تم تناول فكرة ظهور نسبة من الوعي المروري لدى مستخدمي الطرق وإن كان ذلك بنسبة ضئيلة تقدر بنسبة (4.44 %).

و يتضح من خلال بيانات الجدول أن برنامج "ضوابط مرورية" قد اعتمد على الجاذبية الإيجابية مرة واحدة تناول فيها نتائج التزام السائقين بشروط السلامة المرورية .

أما برنامج مع السلامة فتناول في المرتبة الأولى إيجابيات قانون المرور بنسبة (25 %)، ثم نتائج الإجراءات المطبقة بنسبة (20.45%)، يليه دور رجال الأمن ونتائج التزام السائقين بشروط السلامة المرورية بنسبة (13,63 %) لكل واحد منهما، ثم انخفاض حصيلة حوادث المرور بـ (11,63 %)، ودور المسؤولين في إنجاز المشاريع بـ (9,09 %)، و يأتي في الأخير ظهور نسبة من الوعي المروري لدى مستخدمي الطرق بنسبة (4,54%)، وبذلك يتبين أن أكثر الأفكار الإيجابية المتناولة تركز على الأدوار الإيجابية للمسؤولين، والنتائج الإيجابية للإجراءات المتخذة من طرفهم، بينما لم يتناول الأفكار الإيجابية المتعلقة بسلوك مستخدمي الطرق إلا بنسب ضئيلة .

ب/ الجاذبية السلبية :

أخذت الجاذبية السلبية الصدارة بنسبة (37,05%)، وتمثل الجاذبية السلبية في ذكر الأفكار السلبية، وجاءت في مقدمتها السلوك السلبي لمستخدمي الطرق بـ(20.63%)، ثم نتائج عدم التزام السائقين بشروط السلامة بـ(19.04%) ثم حالة الطرق بـ(15.87%).

جدول رقم (37) : يبين نوع الرسائل المتعلقة بالجاذبية السلبية.

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		الجاذبية السلبية
%	ك	%	ك	%	ك	
15.87	10	22.22	2	14.81	8	حالة الطرق
20.63	13	22.22	2	20.37	11	سلوك مستخدمي الطرق
6.34	4	-	-	7.40	4	واقع المهلات
6.34	4	-	-	7.40	4	واقع التكوين بمدارس السياقة
4.76	3	11.11	1	3.70	2	ضعف دور البلديات في مراقبة الطرق
7.93	5	-	-	9.25	5	إحصائيات حوادث المرور
4.76	3	-	-	5.55	3	الاختناقات المرورية
1.58	1	-	-	1.85	1	قلة الإمكانيات لدى المسؤولين
9.52	6	-	-	11.11	6	الأطراف المتسببة في حوادث المرور
3.17	2	-	-	3.70	2	سلبات قانون مرور الجديد
19.04	12	44.44	4	14.81	8	نتائج عدم التزام السائقين بشروط السلامة
100	63	100	9	100	54	المجموع

و يتضح من الجدول أن برنامج مع السلامة قد تناول الأفكار السلبية المتعلقة بكل من المسؤولين ومستخدمي الطرق مع ارتفاع نسبي للأفكار المتعلقة بمستخدمي الطرق التي تأخذ أعلى نسبة (20.37%) تخص السلوك السلبي لمستخدمي الطريق يليها (14.81%) تخص كل من نتائج عدم التزام السائقين بشروط السلامة وحالة الطرق، ثم الأطراف المتسببة في حوادث المرور بـ(11.11%)، و يأتي في الأخير على الترتيب كل من إحصائيات حوادث المرور، واقع التكوين بمدارس السياقة، واقع المهلات، الاختناقات المرورية، دور البلديات في مراقبة الطرق، ثم قلة الإمكانيات لدى المسؤولين .

أما برنامج "ضوابط مرورية" فتناول جوانب محددة، يأتي في مقدمتها نتائج عدم التزام السائقين بشروط السلامة بنسبة (44.44%)، ثم حالة الطرق وسلوك مستخدمي الطرق بـ (22.22%) لكل منهما، وفي الأخير ضعف دور البلديات في مراقبة الطرق بـ (11.11%).

جـ/ الجاذبية المحايدة :

شاهدنا من خلال الجدول (35) أن برنامج ضوابط مرورية هو أكثر اعتمادا للجاذبية المحايدة من برنامج "مع السلامة".

جدول رقم (38) : يبين نوع الرسائل المتعلقة بالجاذبية المحايدة .

المجموع		ضوابط مرورية		مع السلامة		نمط الجاذبية المحايدة
%	ك	%	ك	%	ك	
30.64	19	64.28	9	20.83	10	شروط السلامة المرورية
19.35	12	-	-	25	12	شرح الإجراءات المطبقة
9.67	6	21.42	3	6.25	3	شرح قوانين المرور
6.45	4	7.14	1	6.25	3	ذكر أسباب حوادث المرور
22.58	14	7.14	1	27.08	13	ذكر إحصائيات عن حوادث المرور
1.61	1	-	-	2.08	1	ذكر احتياجات المعاق
9.67	6	-	-	12.5	6	ذكر شروط وخصائص المهلات
100	62	100	14	100	48	المجموع

يبرز من خلال الجدول أن برنامج "مع السلامة" قد ركز على الجاذبية المحايدة من خلال تناوله لجملة من المواضيع، يأتي في مقدمتها ذكر إحصائيات عن حوادث المرور بنسبة (27.08%)، يليها شرح الإجراءات المطبقة، ثم شروط السلامة المرورية بـ (20.83%) ثم ذكر شروط وخصائص المهلات بـ (12.5%)، بينما يأتي في الأخير وينسب أقل تعلق بكل من شرح قوانين المرور، وذكر أسباب حوادث المرور بنسبة (6.25%) واحتياجات المعاق بنسبة (2.08%).

أما برنامج "ضوابط مرورية" فيأتي في الصدارة بنسبة (64.28%) تخص شروط السلامة المرورية، يليها بنسبة أقل شرح قوانين المرور بـ (21.42%)، ثم ذكر أسباب حوادث المرور وإعطاء إحصائيات عن حوادث المرور بنسبة (7.14%).

وبهذا يتضح أن أكثر المواضيع تناولا بشكل محايد هي شروط السلامة، وذكر إحصائيات حوادث المرور، وشرح الإجراءات المطبقة⁽¹⁾.

ثالثا - فئات كيف قيل

1- فئة اللغة المستعملة :

إن رسائل التوعية المرورية التي تبثها الإذاعة الوطنية من خلال القناة الأولى تستهدف جمهورا واسعا غير متجانس سواء من حيث السن أو الجنس أو المستوى التعليمي أو المكانة الاجتماعية وكذا الوظيفة المهنية، الأمر الذي تؤكد نتائجه الدراسة الميدانية من خلال صفات العينة التحليلية، وكذا النتائج المتعلقة بفئة الجمهور المستهدف، ولهذا وجب على رسائل التوعية المرورية أن تأخذ هذه الخصائص بعين الاعتبار، حيث أن اللغة تعد من بين العناصر الأساسية المتعلقة بشكل الرسالة، فاللغة هي القالب الذي يحمل الفكرة ووضوح الفكرة من وضوح اللغة، وأن أي تشويش على مستوى اللغة سيؤثر على مدى فهم الفكرة ومن ثم على مدى الاقتناع بها، حيث أن الفهم يعد من المراحل الهامة في العملية الإقناعية .

ومن خلال تحليل برامج عينة الدراسة نجد أن برامج التوعية المرورية في عمومها تستعمل خليطا بين العربية الفصحى والدارجة واللغة الفرنسية، ويمكن إرجاع هذا الخليط اللغوي إلى الواقع اللغوي الجزائري.

فنجد برنامج مع السلامة يستعمل هذا الخليط اللغوي الثلاثي (عربية - دارجة - فرنسية) مع ميل مقبول لاستعمال العربية الفصحى، لكن ما يعاب على البرنامج هو :

1- استعمال بعض المصطلحات باللغة العربية الفصحى دون إعطاء المقابل لها باللغة الفرنسية مع أن المصطلح يتداول باللغة الفرنسية مثال ذلك كلمة الممهلات أي " les dos-d'âne " والطوابير أي " les circulations " .

إن الحديث عن اللغة المفهومة لا يقصد به اللغة الرسمية للبلاد بل هي اللغة المتعارف عليها في المجتمع فنعطي لكل شيء مسماه بما أصطلح عليه بين الجمهور المستهدف بالرسالة .

(1) - أرى أن تناول موضوعي شروط السلامة وإحصائيات حوادث المرور بشكل محايد يعد أمرا سلبيا، إذ أنه يفقد الموضوعين معناهما وأهميتهما، ويجعل القائم بالاتصال في دور المعلم الذي يلقي بدرسه ولا يهيمه أخذ بما علم أم لا، إنه على المستمع أن يشعر بحماس القائم بالاتصال للفكرة، لأن المستمع لا يمكنه الاقتناع بفكرة لم يتخذ القائم بالاتصال اتجاهها نحوها.

2- بعض الأخطاء اللغوية الواضحة التي يقع فيها ضيوف البرنامج من ذلك كلمة "وعيص" بغرض القول "عويص" وكلمة "الخلالات" ويقصد بها "الإختلالات" إن مثل هذه الأخطاء قد تنقص من درجة الثقة بالمرسل أو بالرسالة، حيث أن مثل هذه الأخطاء لا تعطى للمستمع انطبعا بأن هناك عجزا لغويا فحسب بل تدفع إلى التشكيك في القدرات المعرفية للمرسل، كون اللغة هي القالب - كما قلنا- الذي تحمل فيها المعرفة .

أما برنامج ضوابط مرورية فيميل فيه مقدم البرنامج إلى استعمال لغة دارجة مهذبة تميل إلى الفصحى (هي خليط بين الفصحى والدراجة) مما يعطي لها نوعا من السلاسة وإمكانية الفهم .

2- فئـة الفواصل الموسيقية :

تؤدي الموسيقى في البرامج الإذاعية أكثر من دور، فدورها البسيط هو في أن يتم استخدامها كحلقة انتقال بين المسامع وكافتتاحية للبرامج أو كخاتمة له، وغير البسيط في أن تقوم بدور مشابه لدور الإضاءة في المسرح فتزيد من أثر العواطف، كاستخدام قطعة موسيقية مرحة لإشاعة المرح في مستمع ما أو جزئية لإشاعة الحزن في آخر. (1)

والموسيقى في برامج التوعية المرورية لا تختلف عن ذلك، حيث يعتمد برنامج "مع السلامة" على أنواع مختلفة من الموسيقى، بعضها قصير يستخدم لتغيير الجو والقضاء على الملل، وأخرى طويلة تستخدم للانتقال بين محاور المواضيع، بينما تستخدم الفواصل الموسيقية المصاحبة للكلام كفواتح وخواتم للبرنامج حيث يتم التقدم للبرنامج (مقدمه، معده، موضوع العدد والضيوف) بالموازاة مع الموسيقى، كما تأتي الكلمة الختامية مصاحبة للموسيقى .

أما برنامج "ضوابط مرورية" فتستخدم فيه الفواصل الموسيقية كجنريك للبرنامج فقط وهي موسيقى ذات إيقاع و رتم سريع يشبه صوت الدراجة النارية، وقد استبعدنا فواصل البرنامج من التحليل واقتصرنا على الفواصل الموسيقية الخاصة ببرنامج "مع السلامة".

(1)- عدلي سيد محمد رضا : المرجع السابق ، ص 129- 130 .

جدول رقم (39) : يبين نوع الفواصل الموسيقية المستعملة ببرامج التوعية المرورية .

المدة		التكرار		الفواصل الموسيقية
%	تا	%	ك	
50.34	734	35	21	فواصل طويلة (أكثر من 20 ثا)
12.20	178	50	30	فواصل قصيرة (أقل من 20 ثا)
29.08	424	13.33	8	موسيقى مع كلام
8.36	122	1.66	1	أغنية
100	1458	100	60	المجموع

يتضح من الجدول أن الفواصل الموسيقية القصيرة تأخذ الصدارة من حيث نسبة التكرار بـ (50%)، بينما الفواصل الموسيقية الطويلة فتأخذ الصدارة من حيث مدة البث بنسبة (50.34%)، أما عن الموسيقى مع الكلام فتحتل المرتبة الثالثة من عدد التكرارات بـ (13.33%)، والمرتبة الثانية من حيث مدة البث بنسبة (29.08%).

وإذا ما جئنا إلى تفسير هذه النتائج، فإننا سنجدتها تمثل مؤشرات إيجابية تعكس حسن الصورة الإخراجية لبرامج التوعية المرورية، وزيادة عامل الجذب فيها، إذ أن الفواصل الموسيقية القصيرة قد تكررت بشكل كبير بنسبة (50%) مما يسمح ببث النفس في برنامج "مع السلامة" وخلق حيوية تنقص من احتمالية الملل الذي ينتاب المستمع نتيجة القالب الحوارى السمعي الذي يتم على مدار قرابة ساعة كما رأينا من خلال الجدول رقم (10).

أما عن نوعية الموسيقى وإيجائها فنجد أن برنامج "مع السلامة" يستخدم أنواعا مختلفة من الموسيقى، بعضها برتم هادئ يدفع إلى الاسترخاء، وإعمال الفكرة في موضوع النقاش، وبعضها بموسيقى حزينة تأتي عقب الحديث عن مواضيع تستدعي الحزن كالحديث عن معاناة المعوق، أو عن أسباب حوادث المرور، وإضافة إلى ذلك نجد نوعا آخر من الموسيقى يتمثل في موسيقى رتمية بإيقاع سريع يشبه صوت الدراجة النارية تارة، وصوت الشاحنة والسيارة تارة أخرى، وهي موسيقى موحية جدا تعطي للبرامج المرورية طابعا خاصة بها .

هذا بينما نجد أن البرنامج لا تتخلله أغاني حول المرور، عدا مرة واحدة بث فيها في نهاية العدد أغنية شعبية من أداء مغني من ولاية سطيف وهي بعنوان " يا شاد المقود" وتعد كلمات الأغنية كرسالة مباشرة للسائقين من أجل التحلي بالحذر وتجنب السرعة.

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

الفصل الخامس

نتائج الدراسة الميدانية المتعلقة بالسائقين

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

أولاً : صفات العينة :

نبدأ في هذا المحور بالتعرف على عدد من الخصائص الديموغرافية والسوسولوجية لعينة الدراسة.

1/ الخصائص الديموغرافية:

لقد خلصت الدراسة إلى ما يلي :

1- متغير الجنس :

إنه بعد جمع الاستمارات وتوزيعها تبين أن أفراد العينة كلهم من الذكور، وتفسير ذلك كون أن ظاهرة المرأة السائقة لا تزال محتشمة من جهة، ومن جهة ثانية فيمكن تفسيرها بطبيعة المجال الجغرافي للدراسة، حيث يستبعد وجود المرأة السائقة في محطات للحافلات .

2- متغير السن :

إن الدور الذي يلعبه السن في كافة العمليات الاجتماعية هام، لذا يجب التركيز عليه في الدراسات التي تهم بهذه العمليات والإعلام كعملية اجتماعية يندرج تحت هذه المقولة.

جدول رقم (40): توزيع أفراد العينة حسب متغير السن .

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
[30 - 20]	—	—	10	2	25	5	40	8	18.75	15
[40 - 30]	40	8	35	7	30	6	20	4	31.25	25
[50 - 40]	30	6	50	10	20	4	30	6	32.5	26
[60 - 50]	30	6	5	1	25	5	10	2	17.5	14
المجموع	100	20	100	20	100	20	100	20	100	80

يتضح من خلال الجدول أن أعمار عينة الدراسة تتراوح بين (20-59) سنة وهذا يرجع إلى طبيعة عينة الدراسة المتكونة من السائقين، و نحن نعلم أن السن القانونية للحصول على رخصة السياقة هي 18 سنة قبل التعديل الجديد للقانون رقم 14/01 الذي رفع السن القانونية إلى 20 سنة، كما أن الكبار في السن 60 سنة فأكثر لا تسمح لهم القدرات الصحية بالسياقة، وبذلك فانحصار أعمار عينة الدراسة بين (20 - 59) سنة يكون أمراً عادياً.

وما يلاحظ من الجدول أن أكثر سائقي العينة أعمارهم تتراوح بين [40-50] سنة وهذا بنسبة (32,5%)، تليها الفئة العمرية [30-40] بـ (31,25%)، يليها بدرجة أقل الفئة العمرية من [20-30] بـ (18,75%)، و يأتي في الأخير الفئة العمرية [50-60] بـ (17,5%)، غير أن هذا الترتيب للفئات العمرية يختلف من فئة إلى أخرى من فئات السائقين .

فنجد أن فئة سائقي سيارات الأجرة تتركز أعمارهم بين (30-40) سنة بحيث تشكل فئة [30-40] أكبر نسبة بـ (40%) من مجموع فئة سائقي الأجرة.

بينما فئة سائقي الشاحنات فترتكز أعمارهم بين (40-50) سنة وهذا بنسبة (50%) بينما لا تشكل الفئة [50-60] سوى (5%) كما أن الفئة العمرية [20-30] تشكل (10%) فقط، ذلك كون سيطرة الشاحنات تتطلب مقدرة كبيرة على القيادة خاصة في المسافات الليلية الطويلة، الأمر الذي يصعب على السائقين الشباب أو الكبار في السن.

أما فئة سائقي الحافلات فالفئات العمرية بها تتقارب من حيث النسب إذ تأخذ الفئة العمرية الثانية أعلى نسبة بـ (30%)، تليها الفئة العمرية الأولى و الرابعة بـ (25%) لكل منهما، تليهم الفئة العمرية الثالثة بـ (20%) من مجموع فئة سائقي الحافلات.

أما المبحوثون من سائقي السيارات السياحية فمعظمهم شباب أعمارهم بين [20-30] سنة و بنسبة (40%)، بينما تأتي الفئة العمرية [50-60] في آخر الترتيب بـ (10%) من مجموع الفئة.

2/ الخصائص السوسولوجية :

1- المستوى التعليمي:

يعد المستوى التعليمي أحد خصائص الفرد المحددة لآتجاهاته وتطلعاته ومكانته الاجتماعية، وبالتالي يتدخل في تصرفات الفرد إزاء الأفعال الاجتماعية والتفاعلات التي تحكمه في حياته⁽¹⁾، فمستوى التعليم و معدلات انتشار الأمية لها انعكاس كبير على سلوكيات الأفراد ومدى احترامهم للقوانين ونظم تعليمات المرور، مما يؤدي إلى الحفاظ على الممتلكات العامة بل والرقابة عليها، واحترام حقوق الآخرين وحقوقهم هم أنفسهم.⁽²⁾

(1) - جبارة عطية جبارة : الإعلام و العلاقات الإنسانية، منشورات جامعة قاربيونس، البيضاء، ليبيا، دط، 1981، ص188.

(2) - سعد الدين محمد عثماوي : إدارة المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ط1، 2006، ص 20 .

جدول رقم (41): توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
ابتدائي	35	7	40	8	15	3	20	4	27,5	22
متوسط	60	12	35	7	75	15	40	8	52,5	42
عالي	5	1	25	5	10	2	40	8	20	16
المجموع	100	20	100	20	100	20	100	20	100	80

نلاحظ من الجدول أن أكثر من نصف عدد الباحثين بنسبة (52,5%) هم ذوو مستوى تعليمي متوسط، يليهم ذوو المستوى الابتدائي بنسبة (27,5%) يليهم ذوو المستوى التعليمي العالي بنسبة (20%) من مجموع الباحثين.⁽¹⁾

وإذا ما جئنا إلى تفصيل هذه النسب على مستوى كل فئة نجد أن معظم الباحثين من سائقي الأجرة من المستوى التعليمي المتوسط ولا يمثل المستوى التعليمي العالي سوى (5%) من مجموع الفئة، أما فئة سائقي الشاحنات فإن أكثر الباحثين من الفئة هم من ذوي المستوى التعليمي الابتدائي وهذا بنسبة (40%)، يليه ذوو المستوى المتوسط بـ (35%)، ثم المستوى العالي بـ (25%) من مجموع الفئة.

أما فئة سائقي الحافلات فأغلب الباحثين هم ذوو مستوى تعليمي متوسط بنسبة (75%) في مقابل (15%) للمستوى الابتدائي و(10%) لذوي المستوى العالي.

أما فئة سائقي السيارات السياحية فتساوى فيها نسبة الباحثين ذوي المستوى العالي والمتوسط بـ (40%) لكل منهما في مقابل (20%) من المستوى الابتدائي للفئة.

(1) - يضم المستوى الابتدائي كل من الأميين و ذوي المستوى الابتدائي، وقد كان جمعها مراعاة لمشاعر الباحثين، حيث أن الكثير من الباحثين الأميين يخلون من كونهم أميين فيجيبون على أهم من ذوي المستوى الابتدائي وهو ما لاحظناه خلال عملية التوزيع التجريبي لاستمارة البحث، أما المستوى المتوسط فيجمع بين المستويين المتوسط والثانوي، أما المستوى العالي فهو جامعي فما فوق.

ومن خلال هذه القراءة الكمية لبيانات الجدول نجد أن معظم المبحوثين من المستوى التعليمي المتوسط، كما أن نسبة ذوي المستوى التعليمي العالي ترتفع نسبياً لدى فئة سائقي السيارات السياحية، وسائقي الشاحنات بينما تنخفض بشكل واضح لدى فئة سائقي الأجرة وسائقي الحافلات.

2- الحالة الاجتماعية :

تعد الحالة الاجتماعية أحد العوامل التي لها دور في سلوك السائق و اتجاهاته نحو التقيد بشروط السلامة، كون الفرد تحكمه مجموعتين من الضغوط.

- مجموعة الضغوط المتأتية من الكائن الداخلي (دوافع ذاتية).

- مجموعة الضغوط التي يفرضها عليه المحيط الخارجي (أنظمة، معايير اجتماعية، أسرة)⁽¹⁾، فالسائق المتزوج يكون أكثر تقيداً في سلوكه من السائق الأعزب، لأن مسؤولية السائق المتزوج مزدوجة فهو مسؤول على سلامة نفسه، وسلامة أسرته (مادياً ومعنوياً).⁽²⁾

جدول رقم : (42) توزيع أفراد العينة حسب الحالة الاجتماعية.

الحالة الاجتماعية	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
أعزب	—	—	3	15	11	55	10	50	24	30
متزوج	20	100	17	85	9	45	10	50	56	70
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100

ونلاحظ من خلال الجدول أن أغلب المبحوثين هم من المتزوجين وهذا بنسبة (70%) من مجموع المبحوثين، و نجدها تساوي (100%) من فئة سائقي الأجرة و(85%) من فئة سائقي الشاحنات، بينما تختلف هذه النسبة في فئة سائقي الحافلات بحيث تشكل فئة العزاب أكبر نسبة

(1) - محسن علي الدلفي : تطور شخصية الإنسان و التعامل مع الناس في ضوء التربية وعلم النفس والاجتماع ، دار الفرقان، عمان، الأردن، ط1، 2001، ص 145.

(2) - يقول الشاعر: فإن عشت عاشوا سالمين بغبطة * أذود الردى عنهم و إن مت موتوا

تقدر ب (55%)، أما فئة سائقي السيارات السياحية فيتساوى فيها نسبة المبحوثين من المتزوجين و العزاب وهذا بنسبة (50%) لكل منهما.

3- عدد سنوات السياقة :

تشير الإحصائيات إلى أن المتحصليين على رخصة سياقة أقل من سنتين هم الأكثر تسببا في الحوادث، ثم يبدأ عدد الحوادث في الانخفاض كلما زاد عمر رخصة السياقة إلا أن عدد الحوادث يعود للارتفاع مع ذوي رخصة سياقة التي عمرها 15 سنة فأكثر - كما ذكرنا سابقا عند تحليلنا للجدول رقم (21)-، والكلام عن عمر رخصة السياقة يعني في الأغلب عدد سنوات السياقة، وبذلك نجد أن السائق غير المتمرس أكثر تعرضا للحوادث، كما أن السائق المتمكن هو أيضا أكثر تعرضا للحوادث وهذا بسبب الغرور والثقة المفرطة بقدراته في السياقة.

و إذا كان من السهولة التأثير في السائقين الجدد و تعليمهم فإنه يصعب التغير والتأثير في سلوك السائقين القدامى.

جدول رقم (43): توزيع أفراد العينة حسب عدد سنوات السياقة.

عدد سنوات السياقة	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
2 فأقل	—	—	—	—	—	—	4	20	4	5
[2 - 6]	1	5	—	—	3	15	6	30	10	12,5
[6 - 10]	1	5	4	20	2	10	6	30	13	16,25
[10 - 14]	6	30	5	25	5	25	—	—	16	20
أكثر من 14	12	60	11	55	10	50	4	20	37	46,25
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100

يتضح من الجدول أن المبحوثين يتوزعون بشكل تصاعدي من فئة إلى أخرى، حيث تشكل الفئة الأولى سنتين فأقل أصغر نسبة بـ (5%)، وتصل النسبة أقصاها في الفئة أكثر من 14 سنة بنسبة (46,25%)، وتختلف هذه النسب من فئة سائقين إلى أخرى.

ففي فئة سائقي سيارات الأجرة يتضح أن كل المبحوثين لديهم عدد سنوات سياقة أكثر من عامين، على أن معظم المبحوثين لديهم خبرة في السياقة تفوق 14 سنة وهذا بنسبة (60%) بينما لا تشكل الفئة من [2-6] والفئة من [6-10] سوى (5%) لكل منهما.

أما فئة سائقي الشاحنات فيرتكز المبحوثون فيها بين (6 إلى أكثر من 14 سنة)، حيث تشكل الفئة (أكثر من 14 سنة) أكبر نسبة بـ (55%).

أما فئة سائقي الحافلات فينحصر عدد السنوات بما بين أكثر من سنتين إلى أكثر من 14 سنة، حيث أن نصف المبحوثين لديهم خبرة سياقة أكثر من 14 سنة.

أما فئة سائقي سيارات سياحية، فنلاحظ عدم وجود مبحوثين لديهم عدد سنوات سياقة بين [4-10]، بينما يتساوى عدد مبحوثين في الفئتين 2 فأقل، وأكثر من 14 سنة بنسبة (30%) لكل واحد منهما، كما تتساوى الفئتين [2-6] و [6-10] بنسبة (20%) لكل منهما.

4- حجم التعرض لحوادث المرور:

في دراسة قام بها هملمر (Himmler) للحوادث داخل المصنع تبين أن الحوادث تتكرر وتحدث طبقاً لاستعداد شخصي لوقوع الحوادث من أشخاص بعينهم، بل أن الحوادث تقع من ذات الأشخاص حتى في حالة نقل الأفراد إلى أعمال أخرى بمعنى أن تغير العمل لم يغير من نسبة الحوادث⁽¹⁾ كما لو كان هناك ميل معين في نمط الشخصية للوقوع في الأخطاء، لذا فإن معرفة درجة ميل المبحوثين في وقوع الحوادث المرورية له أهمية في تحليل دور الإذاعة ومقدرتها في التأثير فيهم، علماً أن المبحوثين عدوا فقط الحوادث الخطيرة التي وقعت لهم دون الكلمات البسيطة لأنها كثيرة و يصعب تعدادها من جهة وللاستهانتهم بأهميتها من جهة أخرى.

(1) - قباري محمد إسماعيل: المرجع السابق، ص 185.

جدول رقم (44) : توزيع المبحوثين حسب مدى تعرضهم لحوادث المرور.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
نعم	07	87.5	7	87.5	9	81.81	8	100	31	88.57
	01	12.5	1	12.5	2	18.18	-	-	4	11.42
لا	12	60	12	60	9	45	12	60	45	56.25
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100

نلاحظ من الجدول أن أغلب المبحوثين لم يتعرضوا لحوادث مرور وهذا بنسبة (56,25%) في مقابل (43,75%) ممن وقعت لهم حوادث مرور، نجد منهم (87.5%) وقعت لهم حوادث بين [1- 3] حادث و(12.5%) فقط وقعت لهم حوادث بين [4 - 6] حادث.

وتؤكد هذه النسبة أكثر بالنظر إلى كل فئة من السائقين على حدى، إذ يتبين أن أغلب المبحوثين في كل من فئة سائقي الأجرة وفئة سائقي السيارات السياحية، وفئة سائقي الشاحنات لم تقع لهم حوادث مرور وهذا بنسبة (60%) من مجموع كل فئة، أما فئة سائقي الحافلات فنجد أن هذه النسبة تشكل (45%) فقط .

و بالمقابل فإن المبحوثين ممن وقعت لهم حوادث مرور نجد أغلبهم لم يتجاوز ثلاثة حوادث، حيث تشكل الفئة [1- 3] (87.5%) لدى كل من فئة سائقي سيارات الأجرة وسائقي الشاحنات .

أما فئة سائقي الحافلات فيمثل الذين وقعت لهم حوادث مرور بين [1- 3] حادث هو (81.81%) من مجموع الفئة.

أما فئة سائقي السيارات السياحية فنجد أن كل المبحوثين الذين وقعت لهم حوادث مرور لم تعد حصيلة حوادث المرور لديهم ثلاثة حوادث .

ثانيا: مكانة الإذاعة الوطنية وبرامج التوعية المرورية :

1/ درجة الإقبال على برامج التوعية المرورية :

نحاول من خلال هذا المحور التعرف على مدى إقبال المبحوثين على برامج التوعية المرورية، ثم ما درجة الأهمية التي يعطونها لهذه البرامج، وما هي عاداتهم في الاستماع لهذه البرامج .

1- درجة الاستماع للإذاعة الوطنية:

جدول رقم (45) : يوضح مدى استماع المبحوثين للإذاعة الوطنية.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو السيارات السياحية		المجموع		
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	
دائما	2	10	1	5	—	—	—	—	3	3,75	
غالبا	3	15	4	20	12	60	—	—	19	23,75	
أحيانا	15	75	9	45	5	25	13	65	42	52,5	
نادرا	—	—	6	30	3	15	7	35	16	20	
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100	
المحسوبة = 33,32 كا ²						الجدولية = 16,90 كا ²					

يتضح من بيانات الجدول أن معظم أفراد العينة يستمعون إلى برامج الإذاعة الوطنية بالقناة الأولى بشكل غير دائم حيث أن (52,5%) من المبحوثين يستمعون لها أحيانا فقط، و أن (20%) من المبحوثين يستمعون لها نادرا، بينما نجد أن (23,75%) من أفراد العينة يستمعون للإذاعة الوطنية في الغالب، أما الذين يستمعون للإذاعة الوطنية بشكل دائم فلا يمثلون سوى (3,75%) من مجموع المبحوثين، ويمكن تفسير هذه النتائج بتعدد الوسائل الإعلامية وتنوعها، حيث أن الفرد لا يفضل قضاء معظم وقته في متابعة وسيلة إعلامية واحدة، فهو ينوع في اختياراته أثناء تعرضه لوسائل الإعلام بل ينوع حتى على مستوى الوسيلة الواحدة بتغيير القناة أو الموجة مثل : إذاعة جهوية أو وطنية أو دولية أو القناة الأولى، الثانية والثالثة، هذا على مستوى الإذاعة فحسب، كما أن انشغال المبحوثون وارتباطهم بوظائفهم قد يحول سببا في عدم المواظبة على برامج الإذاعة الوطنية، إذ نلاحظ من خلال بيانات الجدول أن المبحوثين الذين يستمعون للإذاعة الوطنية بشكل كبير هم أولئك الذين يجدون في استخدام جهاز الراديو وسيلة سهلة تتناسب مع أوقات عملهم (السياقة) خاصة وأن هذه

الوظيفة لا تسمح لهم بمتابعة وسيلة إعلامية أخرى إلا نادرا، وبحساب معامل الارتباط (K^2) نجد أن (K^2) المحسوبة (=33,32) أكبر تماما من (K^2) الجدولية (=16,9) عند النقطة (0,95) وبذلك فإننا نقبل الفرض القائل بوجود علاقة وطيدة بين نوع السائق ودرجة الاستماع للإذاعة الوطنية بالقناة الأولى، فنلاحظ أن فئة سائقي سيارات الأجرة هم أكثر المبحوثين استماعا للإذاعة الوطنية بصفة دائمة بنسبة (10%) من مجموع الفئة .

كما أن فئة سائقي الشاحنات هم أكثر المبحوثين استماعا للإذاعة الوطنية بصفة غالبية، وهذا بنسبة (60%) من مجموع الفئة .

وأن مبحوثي سائقي الأجرة هم -كذلك- أكثر استماعا للإذاعة الوطنية بدرجة أحيانا بنسبة تقدر بـ(75%) من مجموع الفئة، تليها بنسبة كبيرة -كذلك- فئة سائقي السيارة السياحية بـ(65%) من مجموع الفئة، بينما درجة الاستماع نادرا فنجد نسبتها تنعدم لدي المبحوثين من فئة سائقي الأجرة وتصل أعلاها لدي فئة سائقي السيارات السياحية بنسبة (35%) .

ومنه نستنتج أن مبحوثي سائقي الأجرة هم أكثر المبحوثين متابعة للإذاعة الوطنية، يليهم مبحوثي فئة سائقي الشاحنات، ثم فئة سائقي الحافلات ويأتي في الأخير فئة سائقي السيارات السياحية .

2- درجة الاستماع لبرامج التوعية المرورية :

جدول رقم (46) : يوضح مدى استماع المبحوثين لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع		
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
دائما	10	2	—	—	5	1	—	—	3,75	3	
غالبيا	10	2	60	12	20	4	10	2	25	20	
أحيانا	80	16	25	5	45	9	70	14	55	44	
نادرا	—	—	15	3	30	6	20	4	16,25	13	
المجموع	100	20	100	20	100	20	100	20	100	80	
المحسوبة = 29,72 K^2						الجدولية = 16,90 K^2					

نلاحظ من خلال الجدول أن (55%) يتابعون برامج التوعية المرورية أحيانا فقط. في حين لا نجد سوى (3,75%) من المبحوثين فقط يتابعون البرامج بشكل دائم، و(25%) بصفة غالبية، مما

يدفعنا إلى استنتاج أن برامج التوعية المرورية لا تحظى بالمتابعة المستمرة بل أهما تكون في كثير من الأحيان مرتبط بعامل المصادفة.

غير أن درجات المتابعة تختلف من فئة إلى أخرى، ففئة سائقي الأجرة تنحصر درجة متابعتهم لبرامج التوعية المرورية بين دائما التي تشكل أقل نسبة بـ(10%) وأحيانا التي تشكل أعلى نسبة بـ(80%).

أما فئة سائقي الشاحنات فتتبعهم درجة متابعتهم بين غالبا التي تشكل أعلى نسبة بـ(60%) ونادرا التي تشكل أقل نسبة (15%).

أما فئة سائقي الحافلات فلهيهم درجة متابعة متوسطة حيث أن (45%) منهم يتابعون برامج التوعية المرورية أحيانا، و(30%) منهم فيتابعونها نادرا، في حين أن (5%) من مجموع الفئة يتابعون هذه البرامج دائما و(20%) غالبا.

أما فئة سائقي سيارات السياحة فتتبعهم درجة المتابعة لديهم بين غالبا التي تشكل أقل نسبة بـ (10%) ونادرا بـ(20%)، بينما (70%) من مبحوثي الفئة يتابعون برامج التوعية المرورية أحيانا.

ومن خلال هذه القراءة الكمية لبيانات الجدول نجد أن فئة سائقي الشاحنات هم أكثر متابعة لبرامج التوعية المرورية يليهم فئة سائقي الحافلات ثم فئة سائقي السيارات السياحية، وتؤكد هذه العلاقة من خلال حساب معامل الارتباط كا² بين المتغيرين، فنجد أن كا² المحسوبة (=29,72) أكبر من كا² الجدولية (=16,9) عند مستوى الدلالة (0,95) و بذلك نرفض الفرض الصفري ونقبل الفرض البديل القائل بوجود فروق ذات دلالة معنوية بين الفئتين أي توجد علاقة بين نوع السائقين و درجة متابعتهم لبرامج التوعية المرورية.

3- علاقة السن بدرجة الاستماع لبرامج التوعية المرورية :

يتضح من الجدول أن كا² المحسوبة (17,93) أكبر من كا² الجدولية (16,9) عند مستوى الدلالة (0,95) أي أننا نرفض الفرض الصفري، وثبت الفرض البديل القائل بوجود علاقة بين درجة الاستماع وعمر المبحوثين.

جدول رقم (47) : يوضح علاقة السن بمدى الاستماع لبرامج التوعية المرورية.

الفئات	]30- 20]		]40- 30]		]50- 40]		]60- 50]		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	
دائما	—	—	—	—	1	3,70	2	14,28	3	3,75	
غالبا	—	—	7	28	10	37,03	3	21,42	20	25	
أحيانا	8	57,14	13	52	15	55,55	8	57,14	44	55	
نادرا	6	42,85	5	20	1	3,70	1	7,14	13	16,25	
المجموع	14	100	25	100	27	100	14	100	80	100	
المحسوبة = 17,97 ² كا						الجدولية = 16,90 ² كا					

ومن خلال القراءة الإحصائية لبيانات الجدول نلاحظ أن الفئة العمرية]30-20] تقل درجة استماعهم، حيث تنحصر بين أحيانا و نادرا بنسبة (57,14%) و(42,85%) على التوالي.

بينما الفئة العمرية]40-30] فترتفع درجة الاستماع قليلا لتنحصر بين غالبا بـ (28%) التي تمثل ثاني نسبة و نادرا التي تمثل أدنى نسبة بـ (20%)، بينما أحيانا فتأخذ أعلى نسبة بـ(52%) من مجموع الفئة.

أما الفئة العمرية]50- 40] فترتفع فيها نسب الاستماع، حيث تأخذ درجة أحيانا أعلى نسبة بـ (55,55%)، يليها درجة غالبا بـ (37,03%)، بينما تتساوى الدرجتين دائما و نادرا بـ(3,70%) لكل منهما.

أما الفئة العمرية]60- 50] فترتفع درجة الاستماع أكثر حيث تشكل درجة أحيانا أعلى نسبة بـ (57,14%) من مجموع الفئة، تليها درجة غالبا بـ (21,42%)، ثم درجة دائما بـ(14,28%)، و في الأخير درجة نادرا (7,14%) من مجموع الفئة.

نستنتج أن درجة الاستماع ترتفع لدى المبحوثين الكبار في السن بينما تقل لدى الفئات العمرية الشابة، ذلك أن فترة الشباب هي فترة النشاط والاندفاع والمغامرة، الأمر الذي ينعكس على نوع البرامج التي يختارونها إذ يفضلون برامج الترفيه والموسيقى والاستماع إلى أشرطة الكاسيت على الاستماع لبرامج التوعية المرورية، وقد صرح البعض منهم بأنها تشعرهم بنوع من الملل.

4 - درجة الاستماع لبرنامج ضوابط مرورية :

رأينا سابقا أن المبحوثين يميلون أكثر للاستماع إلى برامج التوعية المرورية بصفة غير منتظمة حيث أن (55%) من المبحوثين يستمعون لهذه البرامج من حين إلى آخر في مقابل (3.75%) ممن يتابعون برامج التوعية المرورية بشكل دائم، ومن خلال الجدول الموالي سنتعرف على مدى متابعة المبحوثين لبرنامج "ضوابط مرورية" كواحد من برامج عينة الدراسة التحليلية.

جدول رقم (48) : يبين مدى استماع المبحوثين لبرنامج "ضوابط مرورية".

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع		
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	
دائما	3	15	1	5	3	15	-	-	7	8.75	
غالبا	3	15	6	30	3	15	-	-	12	15	
أحيانا	11	55	9	45	9	45	16	80	45	56.25	
نادرا	3	15	4	20	5	25	4	20	16	20	
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100	
						ك ² المحسوبة = 13.25			ك ² الجدولية = 16.90		

يتضح من خلال الجدول أن كل المبحوثين لديهم إطلاع على برنامج "ضوابط مرورية" حيث تنعدم النسبة لدى من لم يستمعوا إلى البرنامج مطلقا .

ومن خلال توزيع النسب المتعلقة بمجموع المبحوثين نجد أن أكثر المبحوثين يستمعون للبرنامج أحيانا فقط بنسبة (56,25%)، تليهم فئة الذين يستمعون للبرنامج بصفة نادرة بـ (20%)، ثم فئة الذين يستمعون للبرنامج غالبا بـ (15%)، بينما يأتي في الأخير فئة الذين يستمعون للبرنامج بصفة دائمة وهذا بنسبة (8,75%)، أي أن المبحوثين يميلون إلى عدم الاستمرارية والمداومة في متابعة البرنامج كون برنامج ضوابط مرورية يث على السابعة وخمسين دقيقة كما رأينا في الجدول (08) من الدراسة التحليلية وهذا الوقت هو وقت خروج المبحوثين إلى أماكن عملهم وتواجدهم بمركباتهم، مما يعطيهم فرصة أفضل للاستماع إلى البرنامج، خاصة أن مدة البرنامج قصيرة بحيث تستغرقها فترة الانتقال لمكان العمل.

ويبرز من خلال الجدول أن χ^2 المحسوبة (13,25) أقل من χ^2 المستخرجة من الجدول الإحصائي (16,9) عند مستوى الدلالة (0,95) وبذلك فإننا نقبل الفرض الصفري القائل بعدم وجود علاقة ارتباط بين نوع فئة السائقين ودرجة متابعتهم لبرنامج ضوابط مرورية .

فمن خلال قراءة بيانات الجدول المتعلقة بكل فئة من فئات السائقين نجد تقريبا في النسب عدا فئة سائقي السيارات السياحية حيث تنحصر درجات متابعة المبحوثين فيها لبرنامج "ضوابط مرورية" بين أحيانا التي تأخذ أعلى نسبة بـ (80%) ونادرا بنسبة (20%) من مجموع الفئة، غير أن هذا الفرق ظاهري فقط .

5- درجة الاستماع لبرنامج مع السلامة :

نريد من خلال الجدول الأتي معرفة مدى متابعة المبحوثين لبرنامج " مع السلامة" كواحد من برامج عينة الدراسة التحليلية .

جدول رقم (49) : يوضح مدى استماع المبحوثين لبرنامج " مع السلامة " .

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع		
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
دائما	5	1	5	1	-	-	-	-	2,5	2	
غالبا	15	3	10	2	15	3	-	-	10	8	
أحيانا	50	10	25	5	15	3	20	4	27,5	22	
نادرا	15	3	35	7	25	5	60	12	33,75	27	
أبدا	15	3	25	5	45	9	20	4	26,25	21	
المجموع	100	20	100	20	100	20	100	20	100	80	
						χ^2 المحسوبة = 21,25			χ^2 الجدولية = 21,00		

والبيانات المتضمنة في هذا الجدول تبين أن (26.25%) من المبحوثين - وهي نسبة تأتي في المرتبة الثالثة من مجموع المبحوثين - لم يسبق لهم أن تعرضوا للبرنامج، إذ ليس لهم علم أصلا بوجود هذا البرنامج حسب تصريحات المبحوثين، ويرجع ذلك بالأساس إلى وقت بث البرنامج (الثالثة مساء) - كما سبق الذكر في الدراسة التحليلية - الوقت الذي يكون فيه المبحوثين بأماكن عملهم من ذلك سائقي السيارات السياحية حيث نجد النسبة تساوي (20%) من مجموع هذه الفئة، أو أن هذا

الوقت يمثل فترة راحة لدى السائق مثال ذلك سائقو الشاحنات في الأغلب حيث تأخذ أبدا بمدة الفئة نسبة (25%)، كما أن هذا الوقت يكون فيه السائق في حالة إرهاق وتعب لا تسمح له بمتابعة برنامج حواري لمدة حوالي ساعة من الزمن الأمر الذي يفسر ارتفاع النسبة لدى المبحوثين من فئة سائقي الحافلات أين تصل إلى (45%) وتأخذ المرتبة الأولى من مجموع الفئة.

إلا أن هذا الوقت قد يكون مناسباً نوعاً ما لبعض الفئات من السائقين كسائقي الأجرة؛ حيث أن سائق الأجرة يكون بمركبته طيلة النهار كما أنه يأخذ فترات شبه راحة من حين لآخر - لقلة الزبائن أحياناً - كما أن القوة التي تتطلبها سيطرة الحافلة أكثر من القوة التي تتطلبها سيطرة خفيفة حسب تصريح أحد سائقي الحافلات .

إن هذه العوامل كلها تساعد سائق سيارة الأجرة على الاستماع للإذاعة الوطنية والتعرض لبرنامج "مع السلامة" ولهذا تنخفض نسبة الذين لم يطلعوا على البرنامج من مجموع فئة سائقي الأجرة بحيث تساوي (15%) فقط مقارنة بالفئات الأخرى من السائقين.

ويلاحظ من الجدول كذلك أن (33.75%) من مجموع المبحوثين يعلمون بوجود البرنامج لكنهم يتابعونه بصفة نادرة وهذا للأسباب السابقة الذكر، حيث نجد أعلى نسبة (60%) لدى فئة سائقي السيارات السياحية - وهي نسبة تأتي في المرتبة الأولى من مجموع الفئة -، يلي هذه الفئة فئة سائقي الشاحنات حيث تمثل النسبة (35%) وهي نسبة تأتي في المرتبة الأولى - كذلك - من مجموع الفئة، يأتي بعدهم فئة سائقي الحافلات بـ (25%) وهي نسبة تأخذ المرتبة الثانية من مجموع الفئة، بينما فئة سائقي الأجرة فتأتي في الأخير بـ (15%) من مجموع الفئة بحيث تساوي هذه النسبة نسبة الذين يتابعون البرنامج غالباً ونسبة الذين لم يطلعوا على البرنامج مطلقاً .

هذا كما أن هذه النسب قد تعكس عدم اهتمام المبحوثين بالبرنامج حيث يفضلون تأدية بعض الارتباطات على الاستماع للبرنامج.

كما يتضح من الجدول أن (27.5%) من مجموع المبحوثين يتابعون البرنامج من حين لآخر وهي نسبة تأتي في المرتبة الثانية بعد نسبة الذين يتابعون البرنامج بصفة نادرة، ويتفصيل هذه النسبة حسب فئات السائقين نجد أن أعلى نسبة تصل إلى (50%) من مجموع فئة سائقي الأجرة والتي تمثل أعلى نسبة من مجموع الفئة، أما أدنى نسبة فتصل إلى (15%) تمثلها فئة سائقي الشاحنات.

وهذه النسب يمكن تفسيرها بالأسباب السابقة، كما يمكن إرجاع الأمر إلى كون البرنامج يبيث مرة واحدة كل 15 يوماً مما يعد سبباً آخر في التقليل من فرصة التعرض للبرنامج خاصة وأن

بعض الباحثين حسب ما صرحوا به كثيرا مالا يتذكروا وقت بث البرنامج عندما سألناهم عن سبب عدم ترقبهم للبرنامج - كما سنوضح لاحقا - .

- كما يلاحظ من الجدول أن (10%) من الباحثين يتابعون البرنامج غالبا وهي نسبة قليلة تأتي في المرتبة ما قبل الأخيرة يأتي بعدها نسبة الباحثين الذين يتابعون البرنامج بصفة دائمة والتي تمثل (2%) فقط من مجموع الباحثين، الأمر الذي يؤكد عدم انضباط وديمومة الباحثين في متابعة برنامج مع السلامة.

وبهذه القراءة الكمية والنوعية يتضح وجود اختلاف بين فئات السائقين ودرجة استماعهم لبرنامج "مع السلامة" إذ لكل فئة ظروف تحكم مدى استماعها للبرنامج، وتؤكد هذه العلاقة بحساب معامل الارتباط K^2 حيث أن K^2 المحسوبة (=21.25) أكبر من K^2 الجدولية (=21) عند مستوى الدلالة (0.95)، كما أن قراءة النسب الجدولية تظهر أن فئة سائقي الأجرة وفئة سائقي الشاحنات هي أكثر متابعة للبرنامج من فئتي سائقي الحافلات وسائقي السيارات السياحية.

6- درجة الاستماع للومضات الإشهارية :

تعد الومضات الإشهارية من الأساليب التي تستخدمها دائرة البرمجة بالإذاعة الوطنية - القناة الأولى- من أجل التوعية المرورية، وتتميز الومضات الإشهارية باستعمال اللغة السهلة المفهومة لدى عامة الناس باختلاف مستوياتهم الثقافية بالإضافة إلى الاستعانة بالمؤثرات الصوتية ، كما أنها تأتي موجزة، وتتكرر على عدة فترات الأمر الذي يسمح بزيادة فرصة التعرض لها من طرف الباحثين ونجد أن الومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية كثيرا ما تستعمل فيها أصوات وموسيقى مخيفة تعكس خطورة الموقف كصوت تصادم مركبتين، أو صوت سيارة الإسعاف، أو بكاء طفل، هذه الأصوات التي تخرق أذن المستمع وتشد انتباهه، وتحرك عواطفه .

جدول رقم (50) : يوضح مدى استماع المبحوثين للومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع		
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	
نعم	17	85	11	55	14	70	14	70	56	70	
لا	3	15	9	45	6	30	6	30	24	30	
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100	
كا ² المحسوبة : 4.48						كا ² الجدولية : 9.49					

ويبرز من خلال الجدول أن معظم المبحوثين يستمعون للومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية وهذا بنسبة (70%) في مقابل (30%) من المبحوثين الذين لا يستمعون لهذه الومضات وهذا يرجع بالأساس إلى خاصية الومضات الإشهارية وهي التكرار .

ولا تختلف هذه النسب بالنظر إلى كل فئة من فئات السائقين إذ تأخذ نسبة المستمعين للومضات الإشهارية المرتبة الأولى في كل فئة وبفارق واضح عن الذين لا يستمعون لهذه الومضات الإشهارية عدا فئة سائقي الشاحنات حيث تتقارب النسبتين فتشكل نسبة المستمعين (55%) من مجموع الفئة في مقابل (45%) لغير المستمعين وهذا التقارب بين النسبتين شاذ ولا نجد له تفسيراً .

ومن خلال هذه القراءة الكمية لبيانات الجدول لم نجد اختلاف بين فئات السائقين في علاقتها بدرجة الاستماع للومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية، ويتأكد الأمر أكثر بحساب معامل الارتباط كا² حيث نجد كا² المحسوبة (= 4.48) أقل من كا² الجدولية (7.81) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك تثبت الفرض القائل بعدم وجود علاقة تأثيرية بين نوع الفئة ودرجة الاستماع للومضات .

2/ عادات وأنماط الإقبال على برامج التوعية المرورية:

1- أماكن الاستماع :

جدول رقم (51): يوضح توزيع أفراد العينة حسب الأماكن التي يستمعون فيها للإذاعة الوطنية .

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		مكان الاستماع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك		
24,21	23	27,27	6	24	6	24	6	21,73	5	المتزل
73,68	70	63,63	14	76	19	76	19	78,26	18	المركبة
2,10	2	9,09	2	—	—	—	—	—	—	محل تجاري
100	95	100	22	100	25	100	25	100	23	المجموع

من مشاهدة الجدول يتضح أن أغلب المبحوثين يستمعون للإذاعة الوطنية بالمركبة وهذا بنسبة (73,68%) مما يدفعنا للقول أن أفضل الأوقات لبث برامج التوعية المرورية هي الأوقات التي يكون فيها الجمهور المستهدف متواجد بالمركبات كأوقات الخروج للعمل أو أوقات العودة منه، أو الأوقات التي يكون فيها سائقو سيارات الأجرة وسائقو الشاحنات والحافلات في حالة نفسية مرتاحة وغير متعبة تسمح لهم بالتركيز مع برامج التوعية المرورية، الأمر الذي يتأكد أكثر بالنظر إلى نسب كل فئة على حدى، حيث نجد أن فئة سائقي سيارات الأجرة يستمعون للإذاعة الوطنية بالمركبة بنسبة (78,26%)، بينما سائقو الشاحنات وسائقو الحافلات فيستمعون للإذاعة الوطنية بالمركبة بنسبة (76%) لكل منهما، أما فئة سائقي السيارات السياحية فتشكل نسبة الاستماع للإذاعة الوطنية بالمركبة (63,63%) من مجموع الفئة.

أما بالنسبة لمدى الاستماع للإذاعة الوطنية بالمتزل فنجد أن النسب تتقارب في كل فئة من فئات السائقين بحيث تشكل (21,73%) بالنسبة لسائقي الأجرة و(24%) في كل من فئة سائقي الشاحنات وسائقي السيارات السياحية.

ونشير في الأخير أن المحل التجاري لا يحظى بالأفضلية لدى المبحوثين من حيث الاستماع للإذاعة الوطنية فيه نظرا لطبيعة عينة الدراسة حيث أن (3/4) من العينة يتخذون من السياقة مهنة وبذلك فهم يتواجدون بالمركبة طيلة الوقت وليس لهم دافع لاستماع الإذاعة الوطنية بمحل تجاري،

لكن نجد أن (9,09%) من مجموع فئة سائقي السيارات السياحية يستمعون للإذاعة الوطنية بالمحل التجاري ويمكن تفسير ذلك بكونهم تجار أو ممن يفضلون الجلوس بالمحلات التجارية.

2- علاقة الحالة الاجتماعية بمستوى الاهتمام ببرامج التوعية المرورية:

هناك عدة عوامل تتحكم في درجة تركيز واهتمام المبحوثين في متابعة برامج التوعية المرورية، بعض هذه العوامل داخلي ذاتي وبعضها الآخر خارجي تعكسه الضغوط المحيطة بالفرد من ذلك الحالة الاجتماعية.

جدول رقم (52): يوضح علاقة الحالة الاجتماعية للمبحوثين بدرجة الاهتمام لديهم أثناء متابعة برامج التوعية المرورية.

الفئات		أعزب		متزوج		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
3	12,5	21	37,5	24	30		
17	70,83	26	46,42	43	53,75		
4	16,66	9	16,07	13	16,25		
24	100	56	100	80	100		
المحسوبة = 5,35 كا ²				الجدولية = 5,99 كا ²			

ومن خلال الجدول يتضح أن كا² المحسوبة (=5,35) أقل من كا² الجدولية (=5,99) عند مستوى الدلالة (0,95) وبذلك نثبت الفرض الصفري القائل بعدم وجود علاقة بين درجة الاهتمام والحالة الاجتماعية.

كما يتبين من الجدول أن معظم المبحوثين يتابعون برامج التوعية المرورية باهتمام حيث أن (53,75%) من المبحوثين يتابعون هذه البرامج باهتمام فقط و(30%) يتابعونها باهتمام كبير، في مقابل (16,25%) من المبحوثين الذين يتابعون هذه البرامج دون اهتمام، وهذا ما يعكس أهمية المواضيع المتناولة بهذه البرامج أو لقوة أساليب الجذب فيها.

4- درجة مناسبة وقت البث :

في هذا الجدول حولنا معرفة ما إذا كان توقيت البرنامجين "ضوابط مرورية" و"مع السلامة" - عينة دراستنا التحليلية- مناسبة، وقد جاءت النتائج تشير إلى أن توقيت برنامج "ضوابط مرورية"

هو أكثر ملائمة من توقيت برنامج "مع السلامة" حيث يمثلان (55.78%) و(30.52%) على التوالي.

جدول (53): يوضح مدى مناسبة وقت بث برامج التوعية المرورية حسب رأي المبحوثين .

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو سيارات الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
ضوابط مرورية	48.14	13	32	8	69.56	16	80	16	55.78	53
مع السلامة	40.74	11	40	10	26.08	6	5	1	30.52	29
لا أحد	11.11	3	28	7	4.31	1	15	3	13.68	13
المجموع	100	27	100	25	100	23	100	20	100	95

وتفسير ذلك أن برنامج "ضوابط مرورية" يث صباحا في وقت الخروج إلى العمل الذي يمثل وقت الذروة للاستماع للبرنامج على عكس برنامج "مع السلامة" الذي يث مساء من الساعة الثالثة إلى الرابعة، وهو وقت عمل.

غير أن هذه النسب تختلف من فئة سائقين إلى أخرى ففئة سائقي الشاحنات على عكس الفئات الأخرى - تفضل توقيت برنامج "مع السلامة" بنسبة (40%) في المقابل (32%) بالنسبة لبرنامج "ضوابط مرورية"، كما نلاحظ أن فئة سائقي الأجرة يرون بمناسبة وقت كل من البرنامجين "ضوابط مرورية" و"مع السلامة" وهذا بـ (48.14%) و(40.74%) على الترتيب بينما فئتي سائقي السيارات السياحية وسائقي الحافلات ففضلان وقت بث برنامج ضوابط مرورية بـ (80%) و(69.56%) على التوالي.

ونشير في الأخير أن (13.68%) من المبحوثين لا يناسبهم وقت البرنامجين، وهي نسبة ضئيلة تنفي القول بعدم مناسبة وقت البرنامجين .

4- درجة ترقب البرنامجين :

رأينا في الجدول السابق رقم (53) أن أغلب الباحثين يرون بمناسبة وقت بث برنامج "ضوابط مرورية" وهذا بنسبة (55.78%)، ومن خلال هذا الجدول نود معرفة درجة ترقب الباحثين لبرامج التوعية المرورية، إذ أن أول مظاهر التأثير الإعلامي اهتمام المستقبل بالرسالة وتخصيص أوقات محددة يتلقى فيها رسالة معينة أو وسيلة إعلامية بعينها.

جدول رقم (54) : يوضح مدى ترقب الباحثين ببرامج التوعية المرورية .

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
ضوابط مرورية	30	6	5	1	15	3	20	4	17.5	14
مع السلامة	30	6	10	2	10	2	10	2	15	12
لا أحد	40	8	85	17	75	15	70	14	67.5	54
المجموع	100	20	100	20	100	20	100	20	100	80

نلاحظ من الجدول أن أكثر الباحثين لا يتربون أيا من البرنامجين وهذا بـ (67.5%) مما يدفع إلى القول بأن هذين البرنامجين لا يحظيان بأهمية كبيرة.

كما نلاحظ من الجدول أن برنامج "ضوابط مرورية" أكثر ترقباً من برنامج "مع السلامة" بـ (17.5%) و (15%) على التوالي، غير أن هذا الترتيب يختلف من فئة سائقين إلى أخرى ، فنجد أن فئة سائقي الأجرة يتقارب فيها حجم ترقب البرنامجين بـ (30%) لكل منهما كما تقل بالفئة نسبة الباحثين الذين لا يتربون أيا من البرنامجين بـ (40%) فقط من مجموع الفئة مقارنة بذات النسبة لدى سائقي الشاحنات أين تقدر بـ (85%) .

أما بالنسبة لفئتي سائقي السيارات السياحية وسائقي الحافلات فدرجة ترقبهم لبرنامج ضوابط مرورية أكثر وهذا بـ (15%) و (20%) -على التوالي- في مقابل (10%) لكل من الفئتين بالنسبة لبرنامج مع السلامة ، بينما نجد أكبر نسبة في الفئتين تتعلق بنسبة الباحثين غير المترقبين للبرنامج بـ (75%) لفئة سائقي الحافلات و (70%) لفئة سائقي السيارات السياحية .

نستنتج في الأخير أن فئة سائقي الأجرة هم أكثر الفئات ترقباً لكل من البرنامجين .

3/ أهمية برامج التوعية المرورية :

1- ترتيب البرامج الإذاعية :

يتبين من خلال الجدول الموالي أن ترتيب البرامج الإذاعية من حيث الأفضلية قد جاء على النحو التالي:

في المرتبة الأولى : البرامج الإخبارية

في المرتبة الثانية : البرامج الثقافية

في المرتبة الثالثة : البرامج الدينية

في المرتبة الرابعة : البرامج الرياضية

في المرتبة الخامسة: البرامج السياسية

في المرتبة السادسة: البرامج الاجتماعية للتوعية

في المرتبة السابعة : البرامج الترفيهية

في المرتبة الثامنة : البرامج الاقتصادية

جدول رقم (55): يوضح ترتيب المبحوثين للبرامج الإذاعية .

البرامج	1	2	3	4	5	6	7	8	المجموع	الرتبة
إخبارية	264	49	54	5	16	6	2	2	398	1
سياسية	24	98	48	30	28	12	4	8	252	5
ثقافية	56	98	66	50	32	24	10	7	343	2
ترفيهية	—	35	18	35	12	27	22	9	158	7
اقتصادية	—	35	12	35	12	27	22	9	152	8
اجتماعية لتوعية	24	28	48	30	28	36	30	7	231	6
رياضية	56	49	48	40	48	6	4	10	261	4
دينية	72	77	36	50	28	33	10	—	306	3

• الجدول تم الحصول عليه بعد عملية الترجيح .⁽¹⁾

(1) - نقوم بعملية الترجيح لحصول على القيم الحقيقية للمراتب ، وذلك بتطبيق مقياس ليكرت أي بضرب التكرار ك في درجة الشدة (معامل الترجيح) .

وبذلك فإن البرامج الاجتماعية للتوعية احتلت المرتبة السادسة من حيث إقبال المبحوثين عليها واهتمامهم بها، وهذا يعني أن إدراج المواضيع الخاصة بالتوعية ضمن دائرة هذه البرامج لن يعطي لها فعالية كبيرة نظرا لقلة الإقبال والأفضل أن تتطرق الإذاعة إلى المواضيع المتعلقة بالمرور في برامج إذاعية أخرى، كأن تتطرق إلى حوادث المرور من خلال البرامج الإخبارية والتي تحتل المرتبة الأولى في الأفضلية حيث يقدم فيها أخبار عن أحوال الطرق، إحصائيات عن حوادث المرور، روزنامة لحصيلة الحوادث اليومية والأسبوعية، وقد ذكرنا سابقا أن نوال محمد عمر في دراستها عن دور إذاعة وسط دلتا توصلت إلى أن برنامج الأحوال الجوية وكذا أحوال الطرق تحتل المرتبة الأولى من البرامج الإخبارية التي يطالب بها المستمعون.

هذا، وما يلاحظ من خلال نتائج الجدول هو أن البرامج الترفيهية قد احتلت المرتبة السادسة من حيث الأفضلية لدى المبحوثين الأمر الذي يتناقض واهتمامات البرمجة الإذاعية بالإذاعة الوطنية القناة الأولى، ذلك أن معظم البرامج الإذاعية يغلب عليها الطابع الترفيهي⁽¹⁾ والموسيقي في حين نجد أن مثل هذه البرامج لا تحظى بالاهتمام المتوقع لها مما ما يطرح إشكالية البرمجة الإذاعية.

2- علاقة المستوى التعليمي بالرأي في محتوى برامج التوعية المرورية :

جدول رقم (56): يوضح علاقة المستوى التعليمي للمبحوثين برأيهم في محتوى برامج التوعية المرورية من حيث درجة الإفادة.

الفئات	ابتدائي		متوسط		عالي		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
مفيد جدا	8	36,36	22	52,38	—	—	30	37,5
مفيد	10	54,54	20	47,61	16	100	46	57,5
غير مفيد	4	18,18	—	—	—	—	4	5
المجموع	22	100	42	100	16	100	80	100
	المحسوبة = 48,29 كا ²				الجدولية = 9,49 كا ²			

من خلال الجدول يتبين أن كا² المحسوبة (=48,29) أكبر بكثير من كا² الجدولية (=0,95)، أي أن هناك فروقا ذات دلالة إحصائية بين الفئتين تجعلنا نقبل الفرض القائل بوجود علاقة وطيدة بين المستوى التعليمي ورأي المبحوثين في برامج التوعية المرورية من حيث الإفادة.

(1) نوال محمد عمر: الإذاعات الإقليمية، المرجع السابق، ص 164.

إذ نلاحظ من خلال الجدول أن ذوي المستوى التعليمي المتوسط هم أكثر من يرى بفائدة برامج التوعية المرورية، حيث أن (52,38%) من مجموع الفئة يرون بأنها مفيدة جدا و(47,61%) من الفئة يرون بأنها مفيدة، أي أنهم يجمعون على القول بفائدة برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

أما ذوو المستوى التعليمي العالي فيأتون في الدرجة الثانية ، حيث أن (100%) من مجموع الفئة يرون أن برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية مفيدة.

بينما نجد أن (18,18%) من مجموع فئة ذوي المستوى الابتدائي يرون بعدم فائدة برامج التوعية المرورية .

ويمكن إرجاع الأمر إلى حجم معارف المبحوث، فذوو المستوى الابتدائي لا يستفيدون من برامج التوعية المرورية لعدم قدرتهم على الفهم والاستيعاب، بينما ذوو المستوى التعليمي العالي فإن المعلومات التي تقدمها برامج التوعية المرورية هي معلومات معروفة بالنسبة إليهم الأمر الذي ينعكس على رأيهم فيها، وعموما فإن أكثر المبحوثين يرون أن برامج التوعية المرورية هي برامج مفيدة وهذا بنسبة (57,5%).

3- أهداف الاستماع لبرامج التوعية المرورية:

جدول رقم (57) : يوضح أهداف المبحوثين من الاستماع لبرامج التوعية المرورية.

المجموع		عالي		متوسط		ابتدائي		الأهداف
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
48,67	55	45,45	10	46,03	29	57,14	16	اكتساب معلومات مرورية
19,46	22	18,18	4	25,39	16	7,14	2	التعرف على خطورة المشكل
19,46	22	22,72	5	22,22	14	10,71	3	أهمية الموضوعات
12,38	14	13,63	3	6,34	4	25	7	إرضاء الفضول
100	113	100	22	100	63	100	28	المجموع

نلاحظ من الجدول أن أكثر الباحثين يتابعون برامج التوعية المرورية بغرض اكتساب المعلومات وهذا بنسبة (48,67%) يليها الهدف المتعلق بالتعرف على خطورة المشكل، والهدف المتعلق بأهمية الموضوعات بنسبة (19,46%) لكل منها، وفي الأخير يأتي الهدف المتعلق بإرضاء الفضول بنسبة (12,38%) مما يعني أن متابعة الباحثين لبرامج التوعية المرورية هي متابعة هادفة تجعل من الإذاعة الوطنية مصدرا هاما في الحصول على المعلومات المرورية، وبالنظر إلى كل فئة من فئات المستوى التعليمي نجد أن فئة المستوى الابتدائي يميل الباحثون فيها أكثر إلى الاستماع لبرامج التوعية المرورية بهدف اكتساب معلومات جديدة بنسبة (57,14%)، يليها الهدف المتعلق بإرضاء الفضول — (25%)، بينما يأتي في الأخير الهدف المتعلق بالتعرف على خطورة المشكل — (7,14%) من مجموع الفئة.

أما فئة المستوى المتوسط فيميل الباحثون فيها أكثر إلى الاستماع لبرامج التوعية المرورية بهدف اكتساب المعلومات بنسبة (46,03%) في مقابل (6,34%) بالنسبة للهدف المتعلق بإرضاء الفضول والذي يأتي في آخر الترتيب.

أما ذوو المستوى التعليمي العالي فيستمعون لبرامج التوعية المرورية بهدف اكتساب المعلومات بالدرجة الأولى و هذا بـ (45,45%)، بينما يأتي الهدف المتعلق بإرضاء الفضول في الأخير بـ (13,63%) من مجموع الفئة.

وبعد هذه القراءة النوعية نلاحظ أنه لا يوجد فرق كبير بين المستويات التعليمية في علاقتها بالهدف من الاستماع لبرامج التوعية المرورية، عدا أن ذوي المستوى الابتدائي يميلون أكثر من المستويين الآخرين إلى الاستماع لهذه البرامج بهدف إرضاء الفضول، مما يدعو إلى القول أن ذوي المستوى الابتدائي أقل إدراكا لطبيعة هذه البرامج، وهذا ما تؤكد نتائج ك²، إذ أن ك² المحسوبة (=10.81) أقل من ك² الجدولية (=12.6) عند مستوى الدلالة (0.95).

4- علاقة درجة الاستماع بالرأي في مدى كفاية المدة الزمنية :

تخصص دائرة البرمجة بالقناة الإذاعية الأولى لقضايا المرور برنامجين قارين أحدهما يومي لمدة حوالي 5 دقائق وآخر نصف شهري لمدة 45 دقيقة — كما سبق الذكر — إضافة إلى الومضات الإخبارية والبرامج الخاصة بالمناسبات، وقد تعتبر دائرة البرمجة أن هذه المدة هي مدة كافية لمعالجة مختلف المواضيع المتعلقة بالمرور وأن زيادة المدة تدخل المستمع في دائرة الملل حيث أن المواضيع

متشابهة ومكررة⁽¹⁾، غير أن محمد العزوي يرى رأياً آخر إذ يقول: «أن قانون المرور يحتوي على 315 مادة فإذا خصصنا لكل مادة عدداً فإننا سنستغرق عاماً كاملاً لموضوع قانون المرور فقط»⁽²⁾، ونريد من خلال هذا الجدول معرفة رأي الباحثين في المدة المخصصة لبرامج التوعية المرورية، وعلاقة ذلك بدرجة استماعهم لهذه البرامج على اعتبار أن من لا يستمع لهذه البرامج لا يجد حاجة إلى زيادة المدة المخصصة لها.

جدول رقم (58): يوضح علاقة رأي الباحثين في المدة المخصصة لبرامج التوعية المرورية بمدى استماعهم لها .

الفئات	دائماً		غالباً		أحياناً		نادراً		المجموع		
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	
كافي جداً	1	33.33	-	-	-	-	-	-	1	1.25	
كافية	-	-	7	38.88	9	19.56	2	15.38	18	22.5	
غير كافية	2	66.33	9	50	29	63.04	6	46.15	46	57.5	
غ.ك.مطلقاً	-	-	2	11.11	7	15.21	5	38.46	14	17.5	
لا أدري	-	-	-	-	1	2.17	-	-	1	1.25	
المجموع	3	100	18	100	46	100	13	100	80	100	
						ك ² المحسوبة = 12.56			ك ² الجدولية = 21		

تبرز لنا القراءة الجدولية أن أغلب الباحثين يرون أن المدة المخصصة لهذه البرامج قليلة، حيث أن (57.5%) من مجموع الباحثين يرون بأن المدة غير كافية، كما أن (17.5%) من مجموع الباحثين يرون أن المدة غير كافية مطلقاً، بينما فئة الباحثين الذين يرون بأن المدة كافية فنجد (1.25%) من مجموع الباحثين يرون بأن المدة كافية جداً و(22.5%) يرون أن المدة كافية فقط .

أما بالنسبة للعلاقة بين درجة الاستماع لبرامج التوعية المرورية ورأي الباحثين في مدى كفاية المدة الزمنية لهذه البرامج فنجد أن ك² المحسوبة (=12.56) أقل من ك² الجدولية (=21) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض القائل بتعادل آراء الباحثين بمختلف درجات استماعهم لبرامج التوعية المرورية، إذ يتفقون على أنها كافية.

(1) - مقابلة مع عيسى حمدي: المرجع السابق .

(2) - مقابلة مع محمد العزوي: المرجع السابق .

إن إجماع الباحثين بمختلف درجات استماعهم لبرامج التوعية على عدم كفاية مدتها يعد تأكيدا كبيرا لحاجة المستمعين للمزيد من الوقت المخصص لبرامج التوعية المرورية.

ونشير في الأخير أن (1.25%) من الباحثين لم تكن لديهم فكرة حول مدى كفاية المدة الزمنية المخصصة لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية وهي نسبة تعكس عدم اهتمام الباحثين فيها بموضوع التوعية المرورية .

5- مستوى منشطى البرنامجين :

جدول رقم (59): يبين رأي الباحثين في منشطى البرنامجين "ضوابط المرورية" و"مع السلامة".

الفئات	ضوابط مرورية		مع السلامة	
	ك	%	ك	%
جيد	29	36.25	27	33.75
متوسط	34	42.5	17	21.25
ضعيف	3	3.75	-	-
لا أدري	14	17.5	36	45
المجموع	80	100	80	100

نلاحظ من الجدول أن حكم الباحثين على منشط برنامج ضوابط مرورية كان أسهل من الحكم على منشط برنامج مع السلامة حيث أن (45%) من الباحثين ليست لهم دراية بمستوى منشط برنامج "مع السلامة" في المقابل (17.5%) فقط من الباحثين ليست لهم دراية بمستوى منشط برنامج "ضوابط مرورية" ويمكن تفسير ذلك بدرجة متابعة الباحثين لكل من البرنامجين كما رأينا من خلال الجدولين السابقين (56) و (57).

كما نلاحظ من الجدول أن الباحثين يفصلون منشط برنامج "ضوابط مرورية" أكثر من منشط "مع السلامة" وهذا بفارق نسبة ضئيلة، حيث أن الباحثين يرون أن منشط ضوابط مرورية جيد بنسبة (36.25%) في مقابل (33.75%) بالنسبة لمنشط برنامج "مع السلامة"، ويمكن إرجاع الأمر لكون منشط "ضوابط مرورية" مختص في قضايا المرور أكثر من منشط مع السلامة "فهو عبارة عن صحفي".

ونشير في الأخير أن نسبة قليلة من الباحثين يرون بضعف منشط برنامج "ضوابط مرورية" وهذا بـ (3.75%) في حين تنعدم النسبة بالنسبة لمنشط برنامج "مع السلامة".

6- درجة الإعجاب بالومضات الإشهارية :

يعد بث الومضات الإشهارية عبر الإذاعة أكثر وقعا على الأذن وأكثر فاعلية وأثرا، والومضات المتعلقة بالتوعية المرورية لها دور هام في تذكير المستمع والسائق بالتزام شروط السلامة من ذلك وضع حزام الأمن والتخفيض من السرعة اللذان يمثلان أكثر الومضات الإشهارية تذكرا لدى المبحوثين حسب تصريحنا، والجدول الموالي يوضح مدى إعجاب المبحوثين بهذه الومضات .

جدول رقم (60): يوضح مدى إعجاب المبحوثين بالومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية

المرورية.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
نعم	13	65	12	60	11	55	18	60	48	60
لا	7	35	8	40	9	45	8	40	32	40
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100

يتبين من الجدول أن أكثر المبحوثين تعجبهم الومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية وهذا بنسبة (60%) في مقابل (40%) من المبحوثين الذين لا تعجبهم هذه الومضات،

وبالنظر إلى كل فئة من فئات السائقين في علاقتها بمدى إعجابها بهذه الومضات نجد تقريبا كبيرا في النسب بين فئات السائقين، حيث تنحصر نسب المبحوثين الذين تعجبهم هذه الومضات بين (55%) و(65%) بينما تنحصر نسب المبحوثين الذين لا تعجبهم هذه الومضات بين (35%) و(45%)، والجدول الموالي سيوضح لنا أسباب عدم إعجاب المبحوثين بالومضات.

7- أسباب عدم الإعجاب بالومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية :

جدول رقم (61): يوضح أسباب عدم إعجاب الباحثين بالومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية.

السبب	ك	%
تكرارها بطريقة مملة	8	20.52
رداءة لغتها	9	23.07
عدم أهميتها	6	15.38
رداءة أسلوب إلقائها	14	35.89
أخرى تذكر	2	5.12
المجموع	39	100

نلاحظ من خلال الجدول أن من أكثر الأسباب التي تنفر الباحثين عن الإعجاب بالومضات الإشهارية هي رداءة أسلوب إلقائها وهذا بنسبة (35.89%)، يليها رداءة لغتها بـ (23.07%)، ولتفسير الأمر حاولنا تتبع بعض الومضات الإشهارية فوجدنا أنها تميل إلى تقديم نصيحة بأسلوب مباشر مثل: "أخي السائق حافظ على سلامتك وسلامة أسرته"، "لا تسرع عائلتك في انتظارك"، "السياقة في حالة التعب تؤدي إلى الموت"، فمثل هذه الجمل تثير نوع من الانزعاج لدى السائق إذ يعتبرها انتقادا موجه إليه أكثر من أنها نصيحة مما يشعره بنوع من الإهانة - كما سبق الذكر في دراستنا التحليلية- هذا كما وجدنا أن هذه الومضات الإشهارية تقدم بلغة عربية فصيحة تختلف عن اللغة المتداولة (لغة العامة من الناس) الأمر الذي يجعل النصيحة المقدمة من خلال الومضة تأخذ طابعا وعظما يتكرر من حين لآخر لذا نجد أن (20.52%) من الباحثين الذين لا تعجبهم هذه الومضات الإشهارية لكونها تتكرر بطريقة مملة وفي هذا يقول عز الدين جاد الله⁽¹⁾ >> يجب أن نتخلى عن لغة التعليمات والأسلوب الخطابي الإرشادي المباشر في توعية المواطنين وتحذيرهم من المخالفات لأن الإنسان بطبعه يمل كثرة الوعظ المباشر، حتى أن الصحابة أنفسهم يقولون: (كان الرسول صلى الله عليه وسلم يتحولنا بالموعظة مخافة السأم والملل) فما بالنا لو كان الذي يعظنا ليس رسولا ولا نبيا⁽²⁾، فالأفضل أن يتبع في هذه الومضات الإشهارية الأسلوب الحوارية أو الدرامي.

(1) - عز الدين جاد الله هو معد برامج بقناة التنوير .

(2) - احمد غراب و هلال عويسي : الموقع السابق .

ونلاحظ من الجدول أن (15.38%) من المبحوثين يرون بعدم أهميتها، كما أن (5.12%) ذكروا لنا سببا آخرًا يتمثل في كون هذه الومضات غير مقنعة إلا أن هذا السبب يمكن اعتباره تابعًا أو نتيجة للعوامل السابقة.

ثالثًا- فعالية برامج التوعية المرورية :

يبحث هذا المحور عن فعالية دور الإذاعة الوطنية في التوعية المرورية وذلك من خلال المؤشرات الآتية:

1/ مكانة الإذاعة كمصدر للمعلومات القانونية :

1- المشاكل التي يعاني منها السائقون :

تساعد معرفة المشاكل التي يعاني منها السائقون على إمكانية تحديد أهم المواضيع التي يفترض معالجتها ببرامج التوعية المرورية ثم حل برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية القناة الأولى قد تناولت هذه المواضيع بنفس الأهمية التي تخطى بها لدى المبحوثين أم لا ؟

جدول رقم (62): يبرر المشاكل التي يعاني منها السائقون حسب رأي المبحوثين .

الترتبة	المجموع		سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		نوع المشاكل
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
3	14.65	17	13.79	4	12	3	17.24	5	15.15	5	الازدحام المروري في المدن
1	20.68	24	20.68	6	20	5	20.68	6	21.21	7	عدم احترام السائقين لقانون المرور
4	7.75	9	13.79	4	12	3	3.44	1	3.03	1	عدم احترام المشاة لقانون المرور
7	5.17	6	3.44	1	12	3	3.44	1	3.03	1	المهلات غير الرسمية
7	5.17	6	-	-	4	1	-	-	15.15	5	المعاملة المزاجية لرجال الأمن
2	15.51	18	17.24	5	8	2	20.68	6	15.15	5	رداءة الطرق
6	6.03	7	3.44	1	4	1	10.34	3	6.06	2	المركبات ذات الوزن الثقيل
8	1.72	2					6.89	2			المركبات ذات الوزن الخفيف
8	1.72	2	3.44	1			-	-	3.03	1	نقص إشارات المرور
5	6.89	8			12	3	10.34	3	6.06	2	تهور بعض السائقين خاصة الشباب
9	0.86	1					-	-	3.03	1	تحمل مسؤولية الركاب
9	0.86	1	3.44	1			-	-			قطع الحيوانات للطريق
-	12.93	15	20.68	6	16	4	6.89	2	9.09	3	دون إجابة
-	100	116	100	29	100	25	100	29	100	33	المجموع

نلاحظ من الجدول أن المبحوثين يعانون العديد من المشاكل أهمها :

في المرتبة الأولى : عدم احترام السائقين لقانون المرور بـ(20.68%)، ونجد في هذا السياق أن هناك من علماء النفس من ذهب إلى حد اعتبار السائقين بمثابة عصابة قائمة ضد قانون المرور والتمدن معا، ودليلهم على ذلك أن بنود هذا القانون لا تحترمه إلا الأقلية، وعلى هذا الأساس تعتبر هذه الأقلية كعائق لحركة المرور من طرف الأغلبية التي ينظر إليها نظرة مشمئزة لما يصعب احتقارها بصفة علنية.⁽¹⁾

في المرتبة الثانية رداءة الطرق بـ (15.51%) وفي هذه النقطة نجد اختلافا بين ما تقدمه الإحصائيات والمسؤولون وبين شكاوي السائقين، حيث أن الأرقام تقول بأن الطريق لا تساهم إلا بـ (5.46%) من حوادث المرور- كما سبق الذكر- بينما السائقون يرون بأن لها دور كبير في وقوع الحوادث.

المرتبة الثالثة : الازدحام المروري بـ(14.65%)، ونجد أن الإذاعة الوطنية من خلال عينة الدراسة التحليلية قد تناولت هذا الموضوع بنسبة (11.32%) من مجموع مواضيع كما يتضح بالجدول (11).

وفي المرتبة الرابعة: عدم احترام المشاة لإشارات المرور بـ(7.75%) وهي نسبة تقل على النسبة التي قبلها بحوالي النصف، بحيث يمكن اعتبار المشاكل الثلاثة السابقة من الدرجة الأولى في الأهمية بينما يأتي مشكل أخطاء الراجلين من الدرجة الثانية، وتشير الإحصائيات أن (11.58%) من حوادث المرور يعود سببها للراجلين - كما سبق الذكر- .

وفي الرتبة الخامسة نجد مشكل قهور السائقين خاصة الشباب منهم وهذا بنسبة (6.89%).

أما المرتبة السادسة فيأتي المشكل المتعلق بالمركبات ذات الوزن الثقيل وهذا بنسبة (6.03%)، إذ يشتكي المبحوثون من وسائل النقل الجماعي أكثر من الشاحنات .

وفي المرتبة السابعة : مشكل المهلات، ومشكل المعاملة المزاجية لرجال الأمن وهذا بنسبة (5.17%) لكل منهما، وإذا كانت الإذاعة قد تناولت موضوع المهلات بنسبة (5.66%) من مجموع المواضيع المتناولة خلال عينة الدراسة التحليلية، فإنها لم تتطرق للموضوع الثاني إطلاقا خلال فترة الدراسة .

(1) - حسين .ج : "عندما لا يحترم السائق قانون المرور" ، مجلة الوقاية والسياسة ، 00 ، 1999 ، ص 40

- وفي المرتبة الثامنة: نجد كل من المشكل المتعلق بالمركبات ذات الوزن الخفيف ونقص إشارات المرور وهذا بنسبة (1.72%) لكل منهما.

بينما يأتي في الأخير المشكل المتعلق بتحمل مسؤولية الركاب بالنسبة لسائقي الأجرة سائقي الحافلات، وكذا مشكل عبور الحيوانات للطريق وهذا بنسبة (0.86%) فقط.

لكن هذا الترتيب لجملة هذه المشاكل التي يعاني منها السائقون يختلف من فئة سائقين إلى أخرى، حيث نجد أن فئة سائقي الأجرة تعاني أكثر من عدم احترام السائقين لقانون المرور بـ(21.21%)، وكذا من رداءة الطرق، الازدحام المروري، والمعاملة المزاجية لرجال الأمن بـ(15.15%) لكل واحد منهم.

أما بالنسبة لفئة سائقي الشاحنات فتعاني أكثر من مشكل رداءة الطرق وعدم احترام السائقين لقانون المرور بـ(20.68%) لكل منهما، وكذا من الازدحام المروري بـ(17.24%).

أما بالنسبة لفئة سائقي الحافلات فتعاني بشكل أكبر من عدم احترام السائقين لقانون المرور وهذا بـ(20%).

أما فئة سائقي السيارات السياحية فترتكز مشاكلهم أكثر على عدم احترام السائقين لقانون المرور بـ(20.68%)، ثم رداءة الطرق بـ(17.24%)، يليها مشكل الازدحام المروري، وعدم احترام المشاة لقانون المرور بـ(13.79%) لكل منهم.

ونشير في الأخير أن نسبة المبحوثين الذين لم يجيبوا على هذا السؤال هي (12.93%) حيث نجد أن أكثر عدم الجيبين كانوا من فئة سائقي السيارات السياحية أين تصل النسبة إلى (20.68%) وهذا لكونهم أقل استعمالاً للطريق مقارنة بالفئات الأخرى، وبذلك فهم أقل معاناة من مشاكل السائقين والطريق.

كما نشير إلى أن المواضيع المتناولة من خلال عينة الدراسة التحليلية لا تتفق ولا تتقاطع مع المشاكل التي يعاني منها السائقون إلا في موضوعي الازدحام المروري والمهلات .

2- درجة الاطلاع على تعديلات قانون المرور :

أعقب عملية بدء تطبيق قانون المرور الجديد رقم 16/04 المعدل للقانون رقم 14/01 حملة إعلامية واسعة شملت عدة وسائل إعلامية منها الإذاعة الوطنية، ونريد من خلال الجدول الموالي معرفة مدى تمكن المبحوثين من الإطلاع على هذه التعديلات بعد مرور أكثر من سنة من بدء الحملة الإعلامية .

جدول رقم (63): يبين مدى اطلاع المبحوثين على التعديل الجديد لقانون المرور.

الفئات	سائقو السيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
كله	4	20	-	-	5	25	2	10	11	13.75
بعضه	14	70	15	75	14	70	16	80	59	73.75
لم أطلع	2	10	5	25	1	5	2	10	10	12.5
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100%

يتضح من خلال الجدول أن أغلب المبحوثين على اطلاع على هذه التعديلات رغم أن معظم هؤلاء المبحوثين اطلعوا على البعض من هذه التعديلات فقط وهذا بنسبة (73.75%) في حين (13.75%) من المبحوثين اطلعوا عليها كاملة، أما بالنسبة للمبحوثين الذين لم يطلعوا على القانون فتمثل أصغر نسبة بـ (12.5%) من مجموع المبحوثين.

ولا يختلف القول بالنسبة لكل فئة من فئات السائقين حيث تأخذ نسبة المبحوثين الذين اطلعوا على البعض من هذه التعديلات المرتبة الأولى في كل فئة .

وبهذا نستنتج أن الحملة الإعلامية نجحت في تعريف السائقين ببعض هذه التعديلات فقط على الرغم من مرور سنة كاملة على الحملة الإعلامية (بداية من مارس 2005).

3- علاقة المستوى التعليمي بدرجة الاطلاع على قانون المرور:

جدول رقم (64): يوضح علاقة المستوى التعليمي للمبحوثين بمدى اطلاعهم على التعديل الجديد لقانون المرور .

درجة الاطلاع	ابتدائي		متوسط		عالي		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
كله	2	9.09	7	16.66	2	25	11	13.75
بعضه	13	59.09	33	78.57	13	68.75	59	73.75
لم اطلع	7	31.81	2	4.76	1	6.25	10	12.5
المجموع	22	100	42	100	16	100	80	100
	ك ² المحسوبة = 10.56				ك ² الجدولية = 9.49			

يتضح من الجدول أن كات الحسوبة (=10.56) أكثر من كات الجدولية (=9.49) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نرفض الفرض الصفري ونثبت الفرض القائل بوجود علاقة بين المستوى التعليمي ودرجة الاطلاع على تعديلات قانون المرور، حيث أنه كلما ارتفع المستوى التعليمي ترتفع درجة الاطلاع على هذه التعديلات، وتدل النسب المئوية على أن:

- ذوي المستوى التعليمي العالي هم أكثر المبحوثين اطلاعا على كامل التعديلات بنسبة (25%) مقابل (9.09%) من مجموع فئة المستوى الابتدائي و(16.66%) من مجموع فئة المستوى المتوسط .

- بينما يزيد ذوي المستوى المتوسط عن المستوى الابتدائي والعالي من حيث الاطلاع على بعض التعديلات وهذا بنسبة تقدر بـ(78.57%) في مقابل (59.09%) و(68.75%) على الترتيب.

- يزيد ذوي المستوى الابتدائي عن المستوى المتوسط والعالي من حيث عدم الاطلاع على التعديلات وهذا بنسبة تقدر بـ(31.81%) مقابل (4.76%) و(6.25%) على الترتيب.

إن العلاقة بين المستوى التعليمي ودرجة الاطلاع على قانون المرور الجديد ترجع بالأساس إلى العلاقة بين المستوى التعليمي ومصادر المعلومات، حيث تتعدد مصادر المعلومات بالنسبة لذوي المستوى العالي (مصادر كتابية وشفهية)، بينما تنحصر هذه المصادر بالنسبة لذوي المستوى التعليمي المنخفض في المصادر الشفهية فقط، والجدول الموالي يوضح أهم المصادر التي اعتمد عليها المبحوثون في الاطلاع على قانون المرور الجديد.

4- مصادر الاطلاع على قانون المرور :

من خلال الدراسة السابقة التي قام بها محمد مرسي حول الوعي المروري لدى الأطفال، توصل إلى أن أهم مصادر الأطفال في الحصول على معلومات مرورية هي: (1)

1- الوالدين بـ (87%)

2- التلفزيون بـ (67%)

3- الزملاء والزميلات بـ (63%)

4- رجال المرور بـ (59%)

(1) - محمد مرسي : " الوعي المروري لدى الأطفال "، المرجع السابق ، ص 344.

5- المدرسون والمدرسات بـ (54%)

6- برامج إرشادية مدرسية بـ (42%)

والجدول الأتي سيوضح لنا أهم مصادر المبحوثين في الاطلاع على قانون المرور الجديد.

جدول رقم(65): يبرز مصادر المبحوثين في الإطلاع على قانون المرور الجديد .

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
رجل الأمن	2	7.40	3	15	8	30.76	4	9.30	17	14.65
صديق	4	14.81	8	40	4	15.38	4	9.30	20	17.24
جريدة	7	25.92	2	10	2	7.69	8	18.60	19	16.37
إذاعة	11	40.74	4	20	8	30.76	16	37.20	39	33.62
تلفاز	3	11.11	3	15	4	15.38	11	25.58	21	18.10
المجموع	27	100	20	100	26	100	43	100	116	100
ك ² المحسوبة = 21.42					ك ² الجدولية = 21					

يتضح من الجدول أن أهم المصادر التي يستقى منها المبحوثون المعلومات حول قانون المرور الجديد هي:

1 - الإذاعة بـ (33,62%)

2 - التلفزيون بـ (18,01%)

3- الأصدقاء بـ (17,24%)

4- الجرائد بـ (16,37%)

5 - رجال الأمن بـ (14,65%)

وبذلك فالإذاعة تعد من أهم هذه المصادر وذلك لأن 3/4 من فئات السائقين يتخذون السياقة مهنة لهم وبذلك فإنهم يقضون أغلب الوقت بالمركبات، الأمر الذي يجعل من الإذاعة تأخذ المرتبة الأولى من مصادر المعلومات .

كما نلاحظ أن المصادر الشفهية تحتل المراتب الأولى (إذاعة، تلفزيون، أصدقاء) وتأتي بعدها المصادر المكتوبة (الجرائد)، أما بالنسبة لرجال الأمن فيأتون في المرتبة الأخيرة حيث أنهم يعتمدون

على توزيع المطويات التي تحوي على مجمل التعديلات التي جاء بها قانون المرور الجديد، وبذلك فيمكن إلحاقهم بالمصادر الكتابية (هذاعلى حسب ما صرح به المبحوثون)، لكن أهمية هذه المصادر وترتيبها يختلف من فئة لأخرى:

فئة سائقي الأجرة يعتمد مبحوثوها على الإذاعة بـ (40.74%) ثم الجريدة بـ (25.92%) بينما رجال الأمن فيأتون في آخر المصادر بـ (7.40%) من مجموع الفئة.

أما فئة سائقي الشاحنات فكان المصدر الأول لهم هو جماعة الأصدقاء بـ (40%) ثم الإذاعة بـ (20%)، بينما تأتي الجريدة في الأخير بـ (20%) من مجموع الفئة.

أما فئة سائقي الحافلات فقد تحصلوا على المعلومات المتعلقة بقانون المرور أولا من خلال الإذاعة ورجال الأمن بـ (30،76%) لكل منهما، وجاءت الجريدة في الأخير بـ (7،69%) من مجموع الفئة.

أما فئة سائقي السيارات السياحية فتأتي الإذاعة أولا بـ (37.20%)، ثم التلفزيون بـ (25.58%) وفي الأخير الأصدقاء ورجال الأمن بـ (9.30%) لكل منها.

وبذلك فهناك علاقة بين فئات السائقين ومصادر المعلومات وتؤكد هذه العلاقة من خلال حساب معامل الارتباط ك² أين نجد أن ك² المحسوبة (=21.42) أكبر من ك² الجدولية (=21) عند مستوى الدلالة (0.958) وبذلك تثبت الفرض القائل بوجود علاقة بين الفئتين.

5- رأي المبحوثين في تعديلات قانون المرور:

إن معرفة اتجاه السائقين نحو قانون المرور يعد من المعلومات الأساسية التي تساعد القائمين على الحملات الإعلامية في تصميم الرسالة الإقناعية، فإذا كان اتجاه السائق سلبي نحو القانون فإنه يصعب التأثير فيه وإقناعه بالتزامه.

جدول رقم (66): يبرز رأي المبحوثين في التعديلات الجديدة لقانون المرور وتبريرهم لذلك .

المجموع		سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
11.53	3	37.5	3	-	-	-	-	-	-	نظرا لارتفاع نسبة حوادث المرور
42.3	11	25	2	83.33	5	22.22	2	66.66	2	لردع المخالفين المستهزئين بالقانون
19.23	5	12.5	1	16.66	1	22.22	2	33.33	1	لتقليل من المخالفات الخطيرة
26.92	7	25	2	-	-	55.55	5	-	-	دون تبرير
32.5	26	40	8	30	6	45	9	15	3	المجموع
17.02	8	37.5	3	7.14	1	37.5	3	5.88	1	لاتراعي ظروف السائق ذهنيا ماديا
17.02	8	-	-	21.42	3	12.5	1	23.52	4	تسبب في تعطيل السائق
23.4	11	37.5	3	28.57	4	25	2	11.76	2	لأنها لا تطبق على الجميع
21.27	10	-	-	21.42	3	12.5	1	35.29	6	تحمل السائق أخطاء الآخرين
21.27	10	25	2	21.42	3	12.5	1	23.52	4	دون تبرير
58.75	47	40	8	70	14	40	8	85	17	المجموع
28.57	2	25	1	-	-	33.33	1	-	-	عقوباته غير مكلفة
42.85	3	25	1	-	-	66.66	2	-	-	نتائجه ضعيفة
14.28	1	25	1	-	-	-	-	-	-	لأن المشكل في ذهنية السائق
14.2	1	25	1	-	-	-	-	-	-	دون تبرير
8.75	7	20	4	-	-	15	3	-	-	المجموع
100	80	100	20	100	20	100	20	100	20	المجموع العام

نكتشف من خلال الجدول أن أكثر المبحوثين يرون بأن القانون الجديد قاسي جدا بنسبة (58،75%)، ونجد أن فئتي سائقي الأجرة وسائقي الحافلات هما الأكثر قولاً بهذا الرأي بنسبة تقدر بـ (85%) و(70%) على التوالي بينما سائقي الشاحنات والسيارات السياحية فتقدر النسبة بـ (40%) من مجموع كل فئة، ويمكن تفسير هذه النسب من خلال التبريرات التي قدمها المبحوثون لنا، حيث تتقارب نسب توزيع التبريرات من مجموع المبحوثين ويتضح الفارق أكثر بالنظر إلى كل فئة، حيث أن أكثر المبحوثين من فئة سائقي الأجرة بـ (35،29%) يرون بأن العديد من مواد القانون تحمل السائق مسؤولية أخطاء الغير خاصة أخطاء الركاب واللوحات المرورية، كما أن (23،52%) من مجموع الفئة يرون بأن القانون لا يناسب هذه الفئة لأنه يتسبب في تعطيل عملهم من خلال سحب رخصة السياقة منهم.

أما فئة سائقي الشاحنات فنجد أن نسبة (37،5%) يرون بأن القانون لا يراعي ظروف السائق الذهنية والمادية، فيصرح أحد المبحوثين <> «أن طبيعة سياقة الشاحنات مختلفة بحيث يكون السائق مرتفع ولا يمكنه رؤية السيارات الصغيرة أمامه وقد يحدث التصادم لهذا السبب غير أن القانون لا يراعي هذه الأمور».

أما فئة سائقي الحافلات فأكثرهم بـ (28،57%) يحتجون بكون القانون لا يطبق على الجميع حيث يتساهل بعض رجال الأمن مع بعض مرتكبي المخالفات المرورية، كما تحتج هذه الفئة بأن القانون يحملهم أخطاء الغير، هذا كما أن القانون قد يتسبب في تعطيل عملهم حيث تعد السياقة مهنتهم ورخصة السياقة شهادتهم، وتقدر نسبة هذين التبريرين بـ (21،42%) لكل منها.

أما فئة سائقي السيارات السياحية فيتحججون بأن القانون لا يطبق على الجميع كما أنه لا يراعي ظروف السائق الذهنية والمادية وهذا بنسبة (37،5%) لكل منها، وهم بذلك يتفقون وتبريرات سائقي الشاحنات .

ونلاحظ من الجدول أن (21،27%) من المبحوثين الذين يرون أن القانون قاس جدا، لم يقدموا لنا أي تبرير لرأيهم.

ويتبين من الجدول أن فئة المبحوثين الذين يرون بمناسبة القانون يأتون في المرتبة الثانية بـ (32،5%) من مجموع المبحوثين، حيث تأخذ فئة سائقي الشاحنات أعلى نسبة بـ (45%)، يليها فئة سائقي السيارات السياحية بـ (40%)، يليها فئة سائقي الحافلات بـ (30%) وفي الأخير فئة سائقي الأجرة .

وقد برر المبحوثون رأيهم بمناسبة القانون من حيث قدرته على ردع المخالفين المستهزئين بالقانون وهذا بنسبة (42.3%) من مجموع الفئة، يليها قولهم بأن القانون يعد مناسباً من أجل التقليل من المخالفات الخطيرة وهذا بنسبة (19.23%)، وتتساوى فئات السائقين من حيث ترتيب هذه التبريرات عدا أن فئة سائقي السيارات السياحية تفرد في تبريرها لمناسبة القانون بأنه يتناسب مع حالة ارتفاع حوادث المرور وهذا بنسبة (37.5%) من مجموع تبريرات فئة سائقي السيارات السياحية.

ونلاحظ أن (26.92%) من مجموع المبحوثين الذين يرون بأن القانون مناسب جداً لم يقدموا أي تبرير لرأيهم، وهي نسبة ترتفع أكثر لدى فئة سائقي الشاحنات حيث تقدر بـ (55.55%).

ونجد في الأخير فئة المبحوثين الذين يرون بأن القانون بسيط بنسبة تقدر بـ (8.75%) حيث نلاحظ من الجدول أن هذه الفئة تقتصر على فئتي سائقي الشاحنات بـ (15%) وسائقي السيارات السياحية بـ (20%) من مجموع كل فئة، وقد جاءت تبريراتهم بكون القانون لم يأت بنتائج واضحة وجيدة وهذا بنسبة (42.85%) من مجموع الفئة، تليها نسبة الذين يرون بأن العقوبات المنصوص عليها بالقانون غير مكلفة، وتقدر النسبة بـ (28.75%)، وفي الأخير تأتي نسبة المبحوثين الذين يرون بأن المشكلة في ذهنية وسلوك السائق الراسخة في شخصيته وبذلك فإن المواد التي أتى بها القانون تعد بسيطة إذ أنها غير قادرة على التغيير في سلوك السائق. وتقدر نسبة هذه الفئة بـ (14.28%)، هذا بينما نجد (14.28%) من مجموع هذه الفئة لم يقدموا تبريراً لرأيهم.

ونستنتج في الأخير أن فئة سائقي الأجرة وسائقي الحافلات يحملون اتجاه سلبي نحو قانون المرور الجديد خلافاً لفئتي سائقي الشاحنات وسائقي السيارات السياحية الذين رأوا بمناسبة وإيجابية قانون المرور الجديد.

6- علاقة متغير عدد سنوات السياقة بالرأي في تعديلات قانون المرور:

جدول رقم (67) يبين علاقة رأي المبحوثين في تعديلات قانون المرور بمتغير عدد سنوات

السياقة .

المجموع		أكثر من 14		[14-10[		[10-6[		[6-2[		2 فأقل		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
32.5	26	28.94	11	42.85	6	-	-	50	7	50	2	مناسبة جدا
8.75	7	7.89	3	-	-	-	-	28.57	4	-	-	بسيطة
58.57	47	63.15	24	57.14	8	100	10	21.42	3	50	2	قاسية جدا
100	80	100	38	100	14	100	10	100	14	100	4	المجموع
كا ² الجدولية = 15.5						كا ² المحسوبة = 20.71						

تدل النتائج على وجود علاقة بين عدد سنوات السياقة ورأي المبحوثين في تعديلات قانون المرور ذلك أن كا² المحسوبة (=20.71) أكبر من كا² الجدولية (=15.5) عند مستوى الدلالة (0.95) مما يدل على وجود علاقة ذات دلالة معنوية، حيث أن كلما زادت عدد سنوات السياقة كلما زاد القول بقسوة هذه التعديلات.

- فالمبحوثون الذين لديهم أكثر من 14 سنة سياقة هم أكثر قولاً بقسوة التعديلات بنسبة تقدر بـ (63.15%).

- المبحوثون الذين لديهم عدد سنوات سياقة أقل من ستة سنوات (2 فأقل، [6-2) هم أكثر قولاً بمناسبة التعديلات .

- الفئة من [6-2 ستة سياقة هي الأكثر قولاً ببساطة القوانين.

7- درجة المحاولة للتعرف على القانون عن طريق الإذاعة:

إن النتائج الموضحة من الجدول الموالي تبين أن أغلب المبحوثين قد حاولوا التعرف على التعديلات الجديدة لقانون المرور من خلال الإذاعة الوطنية وهذا بنسبة (70%) في مقابل (30%) نسبة المبحوثين الذين لم يحاولوا ذلك، الأمر الذي يعكس مكانة الإذاعة كأحد مصادر المعلومات الخاصة بالمجال المروري.

جدول رقم (68): يبين مدى محاولة المبحوثين التعرف على قانون المرور المعدل من خلال

الإذاعة الوطنية.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
نعم	75	15	30	6	85	17	90	18	70	56
لا	25	5	70	14	15	3	10	2	30	24
المجموع	100	20	100	20	100	20	100	20	100	80
	كا ² المحسوبة = 21.4					كا ² الجدولية = 7.81				

كما يتبين من الجدول أن أكثر المبحوثين من كل فئة يتفقون على القول بنعم وهذا بنسب أدناها (75%) من مجموع فئة سائقي الأجرة وأعلاها (90%) من مجموع فئة سائقي السيارات السياحية.

لكن فئة سائقي الشاحنات فيختلف الأمر معها تماما، حيث أن معظم المبحوثين من الفئة أي (70%) لم يحاولوا التعرف على هذه التعديلات من خلال الإذاعة الوطنية ويمكن أن تفسر ذلك بوجود مصادر أخرى أساسية يعتمد عليها مبحوثوا الفئة في التعرف على هذه التعديلات⁽¹⁾، وعلى الرغم من أن القراءة الإحصائية للنسب المتوية لا تشير إلى وجود اختلاف كبير بين فئات السائقين ومدى محاولتهم للتعرف على التعديلات الجديدة لقانون المرور من خلال الإذاعة الوطنية، فإنه بحساب معامل الارتباط نجد أن كا² المحسوبة (=21.4) أكبر من كا² الجدولية (=7.81) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض القائل بوجود علاقة بين المتغيرين.

8- ترتيب وسائل الاتصال :

من خلال الدراسة السابقة لخليل ميرزا نجده توصل إلى أن وسائل الإعلام المرئي خاصة التلفزيون تعد كأحد أهم الوسائل التي يمكن الاعتماد عليها في نشر الوعي المروري بنسبة (84.8%)، بينما تقاربت نسبتا كل من الإذاعة والصحافة كإحدى الوسائل التي يفضلها المبحوثون

(1) - من خلال الجدول رقم 65 يتضح أن المصدر الأساسي للمعلومات بالنسبة لفئة سائقي الشاحنات هو الأصدقاء .

لنشر الوعي المروري بـ(51%) و(52% على التوالي⁽¹⁾، وهي ذات النتيجة التي توصل إليها خالد السيف حيث يعد التلفزيون الأداة الجماهيرية الأكثر تأثيراً⁽²⁾.

جدول رقم (69): يبين ترتيب وسائل الاتصال حسب الأفضلية في التوعية المرورية لدى المبحوثين .

المجموع	5	4	3	2	1	الوسائل
251	2	30	102	52	65	الصحيفة
327	1	12	33	116	165	الإذاعة
329	2	2	51	104	170	التلفزيون
161	19	74	36	32	-	الملصقات
107	37	36	18	16	-	الأشخاص

• جدول مرجح

يتبين من الجدول أن المبحوثون يفضلون وسائل الاتصال التي يمكن الاعتماد عليها في التوعية المرورية بحسب الترتيب الآتي :

في المرتبة الأولى = التلفزيونبـ (329).

في المرتبة الثانية = الإذاعةبـ (327).

في المرتبة الثالثة = الملصقات الإعلانية.....بـ (251).

في المرتبة الرابعة = الصحيفة.....بـ (161).

في المرتبة الخامسة = الأشخاصبـ (107).

إن هذه النتيجة تتفق ونتائج الدراساتين السابقتين لخليل ميرزا وخالد السيف مما يعطي الأهمية لهذه النتائج في اختيار الوسائل الأفضل في التوعية المرورية ، كما أن مجيء الإذاعة في المرتبة الثانية دليل على فعالية هذه الوسيلة في التوعية المرورية .

(1) - حاسم خليل ميرزا : الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق، المرجع السابق، ص 259.

(2) - عبد الله حامد عبد الله الحلف : المرجع السابق، ص 70.

2/ تأثير برامج التوعية المرورية على الجوانب المعرفية للسائقين:

1- مستوى النقاش حول البرامج :

تتولد الآراء والاتجاهات الظاهرة، أو تعاد صياغتها غالباً داخل جماعة صغيرة كالأسرة، الأصدقاء، وزملاء العمل وتصبح الآراء أكثر ثباتاً حينما تكون مشتركة بين أعضاء الجماعة ولذلك فإن الأفراد يفضلون أن يغيروا آرائهم تحت وطأة الحملات الإعلامية وهم في اتصال مع زملائهم في الجماعة ولا يميلون إلى تعديل هذه الآراء فرادى⁽¹⁾.

والجدول الموالي يوضح لنا هل استطاعت برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية أن تخلق للسائقين فرصة لتعديل سلوكهم من خلال فتح مجال للنقاش بين الأفراد حول المواضيع المرورية ؟ جدول رقم (70): يبين إذا كانت برامج التوعية المرورية تفتح مجالاً للنقاش لدى المبحوثين.

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		الفئات	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%		
8.75	7	-	-	10	2	10	2	15	3	دائماً
20	16	10	2	55	11	-	-	15	3	غالباً
53.75	43	80	16	30	6	40	8	65	13	أحياناً
17.5	14	10	2	5	1	50	10	5	1	نادراً
100	80	100	20	100	20	100	20	100	20	المجموع
16.90 = ك ² الج					42.37 = ك ² المحسوبة					

يتبين من الجدول أن كل المبحوثين قد فتحت لهم برامج التوعية المرورية مجالاً للنقاش لكن مع تفاوت في الدرجات حيث أن أغلب المبحوثين لا يعقبون استماعهم لهذه البرامج بالنقاش مع أفراد آخرين بشكل دائم، إنما يكون ذلك أحياناً فقط وهذا بنسبة (53.75%) وهي أعلى نسبة، أو بصفة نادرة بـ (17.5%) وهي نسبة تأتي في المرتبة الثالثة من مجموع المبحوثين، بحيث يتوقف ذلك -حسب تصريح المبحوثين- على أهمية الموضوع المتناول بالبرنامج ومدى تعلقه بمجالات اهتمامهم المرورية من جهة، وإلى الظروف التي تتم فيها عملية النقاش من جهة ثانية، إذ تتم النقاشات غالباً أثناء الاستماع إلى هذه البرامج أي أن هذه البرامج لا تفتح مجالاً للنقاش إلا عندما يكون الاستماع جماعياً، ويتضح الأمر أكثر بالنظر إلى كل فئة من فئات السائقين، فنجد أن برامج التوعية المرورية

(1) - محمود عودة و محمد خيرى : المرجع السابق، ص 119 .

تفتح مجالاً للنقاش لدى فئة سائقي الأجرة وفئة سائقي الحافلات أكثر من فئتي سائقي الشاحنات وسائقي السيارات السياحية.

ففي فئة سائقي الأجرة نجد أعلى نسبة (65%) تتعلق بدرجة أحيانا، يليها نسبة الدرجتين غالباً ودائماً بـ (15%)، كما أن في فئة سائقي الحافلات نجد أعلى نسبة بما هي (55%) تتعلق بدرجة غالباً، يليها أحيانا (30%)، بينما فئة سائقي الشاحنات فإن (50%) وهي أعلى نسبة بالفئة تتعلق بدرجة نادراً، تليها (40%) تتعلق بدرجة أحيانا كما نجد بفئة سائقي الحافلات أن أعلى نسبة هي (80%) تتعلق بدرجة أحيانا تليها (10%) في كل من الدرجتين نادراً وغالباً.

وللتأكد من العلاقة قمنا بحساب معامل الارتباط كا^2 فوجدنا أن كا^2 المحسوبة (=42.37) أكبر من كا^2 الجدولية (=16.90) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض القائل بوجود علاقة بين فئات السائقين ودرجات النقاش، وتفسير هذه العلاقة يرجع إلى الأسباب السالفة الذكر حيث أن سيارات الأجرة والحافلات هي وسائل نقل جماعي وبذلك ففي الأغلب يكون استماع السائق فيها لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة جماعياً على عكس سائقي الشاحنات وسائقي السيارات السياحية حيث يكون فيها استماع السائق لهذه البرامج بشكل فردي، لكن هذا لا يعني أن نقاش فئة سائقي الشاحنات وفئة سائقي السيارات السياحية مع الآخرين حول المواضيع المرورية أقل من نقاش الفئتين الأخرتين، إنما المقصود هو أن عملية النقاش حول المواضيع المرورية التي استمعوا إليها من خلال برامج الإذاعة، ودليل ذلك أن فئة سائقي الشاحنات اعتمدوا بنسبة (40%) على الأصدقاء في التعرف على التعديلات الجديدة لقانون المرور.⁽¹⁾

وبهذا نستنتج أن برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية لها تأثير قصير المدى على السائقين، حيث أن النقاش حول هذه البرامج مرهون بوقت استماع الباحثين لهذه البرامج وظروف هذا الاستماع.

2- مستوى الاستفادة بالمعلومات :

من خلال الدراسة السابقة التي قام بها عبد الله حامد توصل إلى أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعتين التجريبية والضابطة من خلال عملية القياس البعدي من حيث المعرفة بالقوانين، والمعرفة بأسباب حوادث المرور ولصالح المجموعة التجريبية، وهذا عكس القياس القبلي حيث لم يجد فروقا بين المجموعتين التجريبية والضابطة فيما يخص المعرفة بالقوانين وبأسباب حوادث

(1) - انظر إلى الجدول رقم 65 .

المرور⁽¹⁾، مما يدل على فعالية برامج التوعية المرورية في تزويد الجمهور بالمعلومات، والجدول الموالي يبين ما إذا كانت برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية قادرة على إفادة المبحوثين بالمعلومات.

جدول رقم (71): يوضح مدى إضافة برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية للمبحوثين من المعلومات.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو شاحنات		سائقو حافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع		
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
دائما	35	7	-	-	20	4	-	-	13.75	11	
غالبا	35	7	30	6	55	11	-	-	30	24	
أحيانا	30	6	55	11	25	5	100	20	52.5	42	
أبدا	-	-	15	3	-	-	-	-	3.75	3	
المجموع	100	20	100	20	100	20	100	20	100	80	
كأ ² المحسوبة = 45.35						كأ ² الجدولية = 16.9					

أن نتائج الجدول تتفق ونتائج دراسة عبد الله حامد، حيث أن أغلب المبحوثين قد أضافت لهم برامج التوعية المرورية مجموعة من المعلومات، إذ أن (3.75%) من المبحوثين فقط لم يستفيدوا من هذه البرامج.

لكن درجات الاستفادة متفاوت حيث أن (52.5%) من المبحوثين تضيف لهم برامج التوعية المرورية معلومات من حين لآخر فقط، تليها نسبة المبحوثين الذين يستفيدون في الغالب من هذه البرامج وهذا بنسبة (30%)، ويأتي في الأخير نسبة الذين يستفيدون بشكل دائم من هذه البرامج بنسبة (13.75%).

كما أن درجات الاستفادة تختلف بحسب فئة السائقين، وتتأكد العلاقة بحساب كأ² حيث أن كأ² المحسوبة (=45.35) أكبر من كأ² الجدولية (=16.9) وبذلك نثبت الفرض القائل بوجود علاقة بين فئة السائقين ودرجة استفادتهم من برامج التوعية المرورية، فنجد أن فئتي سائقي الأجرة وسائقي الحافلات هما أكثر استفادة بالمعلومات من فئتي سائقي الشاحنات وسائقي السيارات السياحية كما يتضح من توزيع النسب المثوية.

(2) - عبد الله حامد عبد الله الخلف : المرجع السابق، ص 104.

ونشير في الأخير أن العديد من الخبراء يرون أن توفر المعلومات وحدها لا يحدث التغيير، فقد وجد دوب (DOP) من خلال دراسته أن اكتساب معلومات مفيدة لا يعني تغيير قيم الناس أو سلوكهم⁽¹⁾، وهي ذات النتيجة التي توصل إليها عبد الله حامد حيث توصل إلى أن برامج التوعية المرورية من خلال الفيلم المروري لها فعالية من حيث الجانب المعرفي للمبحوثين مثل المعرفة بالقانون المروري وأسباب حوادث المرور كما سبق الذكر، بينما لم يكن لهذه البرامج فعالية على مستوى السلوك والقيم حيث لم يجد فروقا ذات دلالة إحصائية بين المجموعتين التجريبية والضابطة من خلال القياس البعدي في خاصية السلوك العدواني والاتجاه نحو قانون المرور.⁽²⁾

3- نوع المعلومات المستفاد منها :

جدول رقم (72): يوضح نوع المعلومات التي تضيفها برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية للمبحوثين .

الترتيب	المجموع		سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		المعلومات المضافة
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
2	13.41	11	19.04	4	10	2	10	2	14.28	3	معلومات تقنية عن المركبة
1	23.17	19	14.28	3	40	8	15	3	23.80	5	القانون
4	7.31	6	4.76	1	5	1	15	3	4.76	1	كيفية السياقة
3	12.18	10	-	-	15	3	20	4	14.28	3	التذكير بشروط السياقة
3	12.18	10	26.57	6	5	1	5	1	9.52	2	كيفية مراقبة المركبة
5	2.43	2	-	-	-	-	5	1	4.76	1	إشارات المرور
5	2.43	2	4.76	1	-	-	-	-	4.76	1	إحصائيات حول حوادث المرور
4	7.31	6	-	-	10	2	5	1	14.28	3	حالة الطرق
-	19.51	16	28.57	6	15	3	25	5	9.52	2	دون إجابة
-	100	82	100	21	100	20	100	20	100	21	المجموع

(1) -عبدالله بو جلال: "الدور الوظيفي لوسائل الاتصال"، المرجع السابق، ص 259 .

(2) - عبد الله حامد عبد الله الخلف: المرجع السابق، ص 105 .

يتبين من الجدول أن أكثر المعلومات التي استفاد بها المبحوثون من برامج التوعية المرورية هي معلومات عن قانون المرور بـ(23.17%) مما يعكس فعالية الإذاعة الوطنية في التعريف بالقانون خاصة التعديلات الجديدة التي تم البدء بتطبيقها، ويأتي في المرتبة الثانية المعلومات التقنية عن المركبة بـ(13.41%)، وتدخل هذين المرتبتين ضمن دائرة الثقافة المرورية، بينما يأتي في المرتبة الثالثة المعلومات المتعلقة بكيفية مراقبة المركبة وكذا التذكير بشروط السلامة وهذا بـ(12.18%) لكل منهما، تليهما في المرتبة الرابعة معلومات عن حالة الطرق ومعلومات عن كيفية السياقة بـ(7.31%) لكل واحد منهما، وتدخل هذين المرتبتين ضمن دائرة التوعية المرورية، بينما في الأخير نجد المعلومات المتعلقة بإحصائيات حوادث المرور وحول إشارات المرور بـ (2.43%) لكل واحد منها.

وبالنظر إلى كل فئة من فئات السائقين يتضح أن فئة سائقي الأجرة وسائقي الحافلات فقد استفادتا أكثر بمعلومات حول القانون بـ (23.80%) و(40%) على الترتيب.

أما فئة سائقي الشاحنات فتري أن هذه البرامج تقوم بالتذكير بشروط السلامة أكثر وهذا بنسبة (20%).

أما فئة سائقي السيارات السياحية فقد استفادت أكثر بمعلومات حول كيفية مراقبة المركبة بـ(26.57%) من مجموع الفئة.

ونشير في الأخير أن (19.51%) من المبحوثين لم يقدموا إجابة على نوع المعلومات التي استفادوا منها بسبب عدم تذكرهم لها أو لعدم استفادتهم من هذه البرامج أصلاً.

3/ تأثير برامج التوعية المرورية على الجوانب الوجدانية :

1- الحالة الشعورية أثناء الاستماع لبرامج التوعية المرورية وعلاقتها بالسن :

إن الحالة الشعورية التي يشعر بها المبحوث خلال استماعه لبرامج التوعية المرورية قادرة أن تفسر لنا درجة تأثره بالبرنامج، وإن كان هناك تأثير فهل لعامل السن علاقة بذلك .

جدول رقم (73): يبين الحالة الشعورية للمبحوثين أثناء الاستماع لبرامج التوعية المرورية وعلاقتها بمتغير السن .

الفئات	[30-20]		[40-30]		[50-40]		[60-50]		المجموع		
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	
خوف	2	13.33	3	12	4	16	2	13.33	11	13.75	
قلق	4	26.66	5	20	8	32	6	40	23	28.75	
ملل	4	26.66	3	12	1	4	-	-	8	10	
حزن	-	-	2	8	1	4	1	6.66	4	5	
متعة	2	13.33	6	24	3	12	2	13.33	13	16.25	
عدم المبالاة	3	20	6	24	8	32	4	26.66	21	26.25	
المجموع	15	100	25	100	25	100	15	100	80	100%	
كا ² المحسوبة = 11.46						كا ² الجدولية = 25					

يتضح من الجدول أن الشعور بالقلق يأتي في المرتبة الأولى بـ (28.75%) يليها الشعور بعدم المبالاة بـ (26.25%)، ثم الشعور بالمتعة في المرتبة الثالثة بـ (16.25%)، يليه الشعور بالخوف المرتبة الرابعة بـ (13.75%)، يليه الشعور بالملل بـ (10%)، و يأتي في الأخير الشعور بالحزن بـ (5%)، وبذلك نلاحظ أن النسب تتراوح بين التأثير وعدمه إذ أن هذه البرامج بقدر ما هي قادرة على أن تعكس واقع الحالة المرورية وتبعث في المستمع حالة من القلق والخوف بقدر ما هي عاجزة على إثارة أي شعور لدى المستمع (عدم المبالاة) بل هي تشعره بالملل، الأمر الذي يشير إلى إمكانية وجود عوامل أخرى مساعدة.

وبحساب معامل الارتباط كا² بين الحالة الشعورية للمبحوثين أثناء الاستماع لبرامج التوعية المرورية ومتغير السن نجد أن كا² المحسوبة (=11.46) أقل من كا² الجدولية (=25) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض الصفري القائل بعدم وجود علاقة بين المتغيرين، أي أن عامل السن ليس له تأثير على طبيعة الحالة الشعورية للمبحوثين أثناء استماعهم لبرامج التوعية المرورية، إذ تأخذ حالة القلق، و حالة عدم المبالاة أعلى النسب في كل فئة عمرية .

2- الحالة الشعورية أثناء الاستماع لخبر حادث مرور عبر الإذاعة الوطنية :

أردنا من خلال طرحنا لهذا السؤال معرفة درجة تأثير الإذاعة وقدرتها على تحريك مشاعر المستمع (سائقين) وتنبهه بخطورة حوادث المرور من جهة، ومن جهة أخرى يمكننا هذا السؤال من معرفة اتجاه المبحوثين نحو حوادث المرور، حيث تساهم معرفة هذا الاتجاه في تصميم الرسالة الإقناعية المرورية.

جدول رقم (74): يوضح الحالة الشعورية للمبحوثين أثناء استماعهم لخبر حادث مرور عبر الإذاعة الوطنية.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
المسؤولية	30.76	8	36	9	33.33	8	9.09	2	27.83	27
التأسف	46.15	12	44	11	45.83	11	90.90	20	55.67	54
اللوم	11.38	3	16	4	16.66	4	-	-	11.34	11
الخوف	7.69	2	-	-	4.16	1	-	-	3.09	3
لا أبالي	3.84	1	4	1	-	-	-	-	2.06	2
المجموع	100	26	100	25	100	24	100	22	100	97

نشير بداية بأن جل المبحوثين صرحوا بأن الحالة الشعورية التي تتناهم أثناء سماعهم لخبر حادث مرور هي ذاتها سواء كان الخبر عبر الإذاعة أو الأشخاص غير أن درجتها تكون أقوى عند مشاهدة الحادث واقعياً، حيث أن الحالة الشعورية التي تتناهم ترتبط بالخبر لا بالوسيلة.

ونلاحظ من الجدول أن أكثر المبحوثين يشعرون بالتأسف عند سماعهم لخبر حادث مرور بنسبة تقدر بـ(55.66%)، والتأسف هو إقرار من الشخص بحجم الخطورة والضرر الذي تعرض له صاحب الحادث مرور(ضحية له أو متسبب فيه).

كما يتضح من الجدول أن (27.83%) من المبحوثين يشعرون بالمسؤولية وهي نسبة تأتي في المرتبة الثانية لكن بدرجة أقل، ونجد أن الشعور بالمسؤولية من خلال موقف حدث لشخص آخر هو ناتج بالأساس من عملية تقمص دور الآخر، أي أن المبحوثين من هذه الفئة لا يستبعدون احتمالية وقوع ذات الحادث لهم مع وجود عزم وإرادة لاتخاذ تدابير السلامة والحيطه والحذر.

بينما يأتي الشعور باللوم في المرتبة الثالثة بنسبة أقل من سابقتها و بفارق واضح يقدر بـ (16.49%) عن سابقتها، واللوم يعكس في الغالب أن صاحبه ممن يكره السلوك الذي يلوم عليه غيره، وبذلك فمبحوثي هذه الفئة هم في أكثر الاحتمالات من السائقين الذين يحترمون قانون المرور. هذا كما يأتي بنسبة ضئيلة الشعور بالخوف بـ(3.09%) كنتيجة لتقمص الحالة، ثم يجيء في الأخير الشعور بعدم المبالاة بـ (2.06%).

وبذلك فإنه إذا كان الشعور بالتأسف هو إقرار بالخطر، و الخوف هو التقمص لحالة الخطر، والمسؤولية هي تقمص لحالة الخطر مع اتخاذ رد فعل ايجابي اتجاه الخطر فإنه يمكن اعتبارها كمراحل متتالية تحدث بحسب اتجاه الفرد نحو الواقعة ليصل إلى التزام السلوك السوي القادر على التمييز بين الخطأ والصواب وهذا القول إذا ما أسقط على النتائج المستشفة من هذا الجدول فإننا نجد أن أكثر المبحوثين يحسبون على المرحلة الأولى ولا يزالون بحاجة إلى كثير من العمليات الإعلامية الإقناعية للانتقال بهم إلى المراحل المتأخرة، مرحلة الشعور بالمسؤولية والتزام السلوك السوي.

4 / تأثير برامج التوعية المرورية على الجوانب السلوكية :

1- درجة تطبيق النصائح :

يتضح من خلال بيانات الجدول الموالي أن أغلب المبحوثين يطبقون النصائح المقدمة لهم من خلال برامج التوعية المرورية بنسبة(88,75%) هذا على الرغم من التفاوت في درجة التطبيق إذ أن أكثر المبحوثين يطبقون هذه النصائح أحيانا فقط بنسبة (59,15%)، بينما (40,85%) فيطبقونها بصفة دائمة.

جدول رقم (75): يبرز مدى تطبيق المبحوثين للنصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع		
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
نعم	أحيانا	12	66.66	7	35	5	31.25	5	29.41	29	40.85
	دائما	6	33.33	13	65	11	68.75	12	70.58	42	59.15
	المجموع	18	90	20	100	16	80	17	85	71	88.75
لا	لأن غيري لا يطبعها	2	100	-	-	2	50	2	66.66	6	66.66
	لأن حوادث المرور قضاء وقدر	-	-	-	-	1	25	-	-	1	11.11
	لأنها غير مفيدة	-	-	-	-	1	25	1	33.33	2	22.22
	المجموع	2	10	-	-	4	20	3	15	9	11.25
المجموع العام	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100	

وإذا جئنا لتفسير هذه النسب نجد أنها تبدو أنها مبالغ فيها حيث أن الإحصائيات الواقعية تنفيها إذ أن (80%) من حوادث المرور سببها السائق⁽¹⁾، وإذا كان السائق يتقيد بشروط السلامة فكيف حدثت هذه الحوادث التي يعود سببها إلى السائق، لكن يمكن تقبل هذه النسب إذا ما أعطيناها تفسيراً آخر وهو أن المبحوثين من خلال إجاباتهم لا يقصدون تطبيقهم لكل النصائح وإنما للبعض منها فقط، وهذا إما لإقناعهم بهذه النصائح المقدمة أو أنه يوجد استعداد مسبق لدى المبحوثين لتطبيق هذه النصائح - عادة - وهو ما لمسناه من خلال إجابات بعض المبحوثين عند سؤالهم عن مدى قدرة برامج التوعية المرورية المقدمة بالإذاعة الوطنية على إقناعهم بوضع حزام الأمان أو التقليل من السرعة - سنوضح الأمر أكثر عند ذكر النتائج المتعلقة بمذنبين السؤالين لاحقاً.

هذا، أما بالنسبة للمبحوثين الذين لا يطبقون النصائح المقدمة فنجدهم يمثلون (11،95%) من مجموع المبحوثين ونجد أن هذه النسبة تبلغ أقصاها بـ (20%) من مجموع فئة سائقي الحافلات كما نجد أنها تنعدم بالنسبة لفئة سائقي الشاحنات، ولتفسير أسباب عدم التطبيق نجد أن (66،66%) ممن لا

(1) - إحصائيات مأخوذة عن المركز الوطني للوقاية و الأمان عبر الطرق .

يطبقها برروا لنا عدم تطبيقهم هذه النصائح بحجة أن أغلبية السائقين لا يطبقونها، مما يضطرهم لعدم تطبيقها حتى لا يظهروا على أنهم شواذ يعرقلون حركة السير العادية أو حتى يتجنبوا بعض الحوادث التي يمكن أن تقع لهم بسبب تطبيقهم للنصائح أو تفاديا لبعض المشاكل مع بعض الزبائن و من ضمنها تخفيض السرعة؛ فهو قد يتجاوز من طرف غيره من السائقين وقد يطالب من الزبون برفع السرعة بالنسبة لسائقي الأجرة وسائقي الحافلات، ومن ضمنها كذلك احترام إشارة قف.

كما نجد أن (22،22%) برروا عدم تطبيقهم لهذه النصائح لكونها غير مفيدة .

أما (11،11%) فيرون أن حوادث المرور تحدث بقضاء وقدر ولا فائدة من تطبيق النصائح من عدمها.

2- درجة الاقتناع بوضع حزام الأمان :

من خلال الدراسة التي قام بها محو بوظيفة وزميله على مدى فعالية قانون المرور الجديد توصل إلى أن (73،69%) من المبحوثين أجابوا بأنهم يضعون حزام الأمان⁽¹⁾، وتتفق هذه النتيجة مع نتائج الجدول، حيث أن (91،25%) من المبحوثين مقتنعين بوضع حزام الأمان مع أن هذه النسبة تأتي منفصلة عن دور الإذاعة كون أن معظم تصريحات المبحوثين أكدت لنا أن وضعهم لحزام الأمان كان عن اقتناع شخصي واستعداد مسبق وليس لتأثرهم بالنصائح المقدمة ببرامج التوعية المرورية.

جدول رقم (76): يبرز مدى اقتناع المبحوثين بوضع حزام الأمان من خلال استماعهم لبرامج

التوعية المرورية.

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو السيارات الأجرة		الفئات	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%		
91.25	73	80	16	100	20	85	17	100	20	نعم
8.75	7	20	4	-	-	15	3	-	-	لا
100	80	100	20	100	20	100	20	100	20	المجموع
كا ² الجدولية = 7.81					كا ² المحسوبة = 7.95					

(1) - زينب بن زيطة : دراسة ميدانية حول مدى فعالية قانون المرور الجديد تكشف نجاح الزامية حزام الامن وسائقو الحافلات و

الشاحنات في قفص الاتهام " ، جريدة الخبر ، (13 افريل 2006) ، نقلا عن الموقع ؛

(www.elkhabar.com/quotidien/lire.php?id:265198;idc:36) . (17 ديسمبر 2006) .

لكن وإن كان المبحوثون يؤكدون على أن هذا الاقتناع شخصي، فإننا نعتقد أنه سلوك يأتي من خلال جهود التوعية الكثيرة وحملات إعلامية استمرت لسنوات طويلة وهي تركز على الدعوة لوضع حزام الأمن، ونلاحظ ذلك من خلال جملة الأمثلة التي قدمها ميشال لوني والتي استعنا بها خلال حديثنا عن شروط الرسالة الإقناعية، إذ نجد أن معظم هذه الأمثلة كانت حول الحملات الإعلامية الأجنبية المتعلقة بحزام الأمن، كما يمكن معرفة ذلك من خلال المواد المتعلقة بعقوبة عدم وضع حزام الأمن من خلال قانون المرور الجزائري لسنة (1987، 2001، 2004).⁽¹⁾

ونشير في الأخير أنه يوجد اختلاف بين فئات السائقين من حيث حجم الاقتناع بوضع حزام الأمن فبحساب معامل الارتباط كا² نجد أن كا² المحسوبة (=7,95) أكبر من كا² الجدولية (=7,81) عند مستوى الدلالة (0,95)، مما يدل على وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين فئات السائقين وحجم الاقتناع بوضع حزام الأمن، إذ يصل إلى (100%) بالنسبة لفئة سائقي سيارات الأجر وسائقي الحافلات، بينما تقل بالنسبة لفئة سائقي الشاحنات حيث تمثل (85%) من مجموع الفئة و (80%) بالنسبة إلى فئة سائقي السيارات السياحية، علما أن الحافلات والشاحنات غير مزودة بحزام الأمن وبذلك فإن رأي المبحوثين من الفئتين هو رأي يعبر عن اتجاه لا عن سلوك فعلي.⁽²⁾

3- درجة الاقتناع بالتقليل من السرعة :

جدول رقم (77) : يوضح مدى اقتناع المبحوثين بالتقليل من السرعة من خلال استماعهم لبرامج التوعية المرورية .

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
نعم	11	55	13	65	15	75	10	50	49	61.25
لا	9	45	7	35	5	25	10	50	31	38.75
المجموع	20	100	20	100	20	100	20	100	80	100
	كا ² المحسوبة = 3.07					كا ² الجدولية = 7.81				

(1) - أصبح حزام الأمن إجباريا في الجزائر بالنسبة لركاب المقاعد الأمامية بداية من شهر ماي 1987، وحددت الغرامة المالية

آنذاك بـ 100 د ج عقابا على عدم ربط حزام الأمن .

(2) - حسب إفادة أحد المبحوثين من سائقي الشاحنات فإن المركبات الحديثة من الشاحنات و الحافلات أصبحت مزودة بحزام

الأمن .

يتبين من الجدول أن ك² المحسوبة (=3.07) أقل من ك² الجدولية (= 7.81) عند مستوى الدلالة (0.95) مما يدل على عدم وجود علاقة ذات دلالة معنوية بين فئات المبحوثين واقتناعهم بالتقليل من السرعة .

فلاحظ من الجدول أن أكثر المبحوثين من كل فئة قد أجابوا بنعم ماعدا فئة سائقي السيارات السياحية أين تتساوى نسبي القائلين بنعم والقائلين بلا، كما يوجد تقارب بين نعم (55%) و"لا" (45%) فيما يتعلق بفئة سائقي الأجرة، غير أن هذه الفروق تبقى مجرد فروق ظاهرية وغير حقيقة.

إن أكثر المبحوثين (61.25%) من مجموع المبحوثين قد أجابوا بـ "نعم"، وهي نسبة لا يمكن الاعتماد عليها بشكل كبير في تحليلنا للنتائج وذلك كون الإحصائيات الميدانية تشكك فيها حيث تحتل السرعة المرتبة الأولى ضمن أسباب حوادث المرور .

كما تجدر الإشارة في الأخير إلى أن برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ليست هي السبب الأساسي في إقناع المبحوثين بعدم الإفراط في السرعة بل ذلك يرجع بالأساس إلى قناعات شخصية حسب تصريحات أغلب المبحوثين.

4- علاقة السن بدرجة الاقتناع بالتقليل من السرعة :

أجريت في الولايات المتحدة الأمريكية (1977) دراسة على مجموعتين: (1)

- المجموعة الأولى تتكون من 11 مشترك أعمارهم من 16-24 سنة .

- المجموعة الثانية تتكون من 8 مشترك أعمارهم من 25-50 سنة .

لقياس الممارسة القيادية التي يقوم بها مجموعة الشباب ومجموعة كبار السن من خلال ثلاث متغيرات : السرعة - حزام الأمن- القيادة تحت تأثير الخمر .

وقد تمت الدراسة من خلال المناقشة بين المجموعتين، و جاءت النتائج مصاغة في شكل فرضيات عامة يمكن اعتمادها في الحملات الإعلامية وهي:

- يميل الناس إلى التقليل من أهمية التقييد بالسرعة واستخدام حزام الأمن لكنهم لا يقللون من خطورة القيادة تحت تأثير الخمر.

- يميل الناس إلى التقليل من خطورة إفلات المركبة من قائدها وقت وقوع الحادث.

(1) - خالد السيف وآخرون : المرجع السابق، ص29

- يميل الناس إلى التقليل من الأهمية القانونية للسرعة، لكنهم يعتقدون أن القانون أقوى من الإقناع.

- يستجيب الناس بدرجة أكبر للرسائل التي تخاطب عقولهم عن طريق إعطائهم الحقائق التي يبنون عليها قراراتهم خلال ممارسة القيادة.

كما توصلت دراسة أخرى تم فيها استفتاء عدد من السائقين توصلت إلى أن (20%) منهم يقولون بأن السرعة في الطرق العامة تجلب لهم المتعة، وقد وجدت هذه الخاصية عند المراهقين والشباب أكثر.⁽¹⁾

ويرى لونهر "lenner" (1977) في بحثه عن العلاقة بين فعل البحث عن الإثارة وعلاقته بحوادث المرور أن العلاقة ترجع إلى كون النشاط معزز، فإذا كان القيام بالسلوك المتير تنجم عنه متعة ومشاعر ايجابية فإنه من المحتمل أن يؤدي ذلك إلى تكرار السلوك.⁽²⁾

جدول رقم (78) : يبرز علاقة متغير السن بمدى قدرة برامج التوعية المرورية في إقناع المبحوثين بالتقليل من السرعة .

الفئات	]30-20]		]40-30]		]50-40]		]60-50]		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	
نعم	2	13.33	16	64	19	73.07	12	85.71	49	61.25	
لا	13	86.66	9	36	7	26.92	2	14.28	31	38.75	
المجموع	15	100	25	100	26	100	14	100	80	100	
						كا ² المحسوبة = 21.51			كا ² الجدولية = 7.81		

يتبين من الجدول أن هناك علاقة بين متغير السن واتجاه السائق نحو السرعة، حيث أنه بحساب معامل الارتباط كا² نجد أن كا² المحسوبة (=21.51) أكبر من كا² الجدولية (=7.81) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض القائل بوجود علاقة بين المتغيرين حيث كلما زاد السن تقل درجة الاقتناع بالتقليل من سرعة السياقة بالنسبة للسائق ويتضح الأمر أكثر من خلال القراءة النسبية لكل فئة عمرية، إذ نلاحظ أن :

(1) - عبد الله حامد عبد الله الخلف: الموقع السابق، ص. 28.

(2) - الموقع نفسه، ص. 28.

- الفئة الأولى من المبحوثين والتي تمثل الفئة الشابة الأقل من 30 سنة، هي الفئة الأكثر تحورا وتسرعاً بحيث أن (86.66%) من مجموع الفئة غير مقتنعين بالتقليل من السرعة، تليها الفئة العمرية [40-30] بنسبة (36%)، ثم الفئة العمرية [50-40] بنسبة (26.92%)، في حين نجد أن فئة المبحوثين الأكثر من خمسين سنة هي فئة حكيمة ومتوخية للحذر حيث أن (14.28%) من هذه الفئة مقتنعين بالتقليل من السرعة.

5- علاقة درجة التعرض لحوادث المرور بمدى الاقتناع بالتقليل من السرعة:

جدول (79): يبرز مدى قدرة برامج التوعية المرورية في إقناع المبحوثين بالتقليل من السرعة وعلاقتها بمدى تعرض المبحوثين لحوادث المرور.

الفئات	لا حادث		حادث [3-1]		[6-4] حادث		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
نعم	34	75.55	13	41.93	2	50	49	61.25
لا	11	24.44	18	58.06	2	50	31	38.75
المجموع	45	100	31	100	4	100	80	100
	كا ² المحسوبة = 8.94				كا ² الجدولية = 5.99			

نلاحظ من الجدول أن كا² المحسوبة (=8.94) أكبر من كا² الجدولية (=5.99) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك ثبت الفرض القائل بوجود علاقة بين الاتجاه نحو التقليل من السرعة وعدد حوادث التي ارتكبها السائق.

فيتين من الجدول أن المبحوثين الذين لم تقع لهم حوادث مرور يميلون أكثر للاقتناع بالتقليل من السرعة وهذا بنسبة (75.55%)، بينما نجد أن فئة المبحوثين الذين لهم أقل من أربعة حوادث فترفع لديهم نسبة غير المقتنعين بالتقليل من السرعة حيث تمثل (58.06%) في مقابل (41.93%) نسبة المبحوثين المقتنعين بالتقليل من السرعة.

كما أن فئة المبحوثين الذين لهم حوادث من [6-4] فتساوى النسبتان من المقتنعين وغير المقتنعين بالتقليل من السرعة بـ (50%) لكل منهما.

وبذلك نستنتج أن المبحوثين الذين لم تقع لهم حوادث مرور أكثر اقتناعاً بالتقليل من السرعة من الذين وقعت لهم حوادث مرور، وهو عكس الفرض المتوقع بأن الذين تقع لهم حوادث يصبحون

أكثر حذراً، إلا أن النتيجة المتوصل إليها تشير أن الأخطاء التي يرتكبها السائقين ولا تؤدي إلى عواقب وخيمة يصعب استعمالها كدرس مفيد دائماً - كما سبق الذكر-.

6- علاقة الحالة الاجتماعية بقدرة برامج التوعية المرورية على الإنقاص من حالة القلق لدى السائق:

يعد الغضب والعدوان أهم السمات المزاجية للشخصية ارتباطاً بحوادث المرور ، فقد وجد سميث وفينش "Smith et Vinsh" أن (80%) من 25 سائقاً قتلوا في حوادث مرور قد مروا بمشاكل ضاغطة قبل أربعة أيام من ارتكابهم للحدث⁽¹⁾، وهناك العديد من العوامل المثيرة للغضب في الطريق منها :⁽²⁾

-السير ببطء وعدم فتح المجال للتجاوز.

-الاعتداء على الأولوية في المرور.

-التسابق في المرور.

-الانتقال من مسار إلى آخر بصورة مفاجئة وخطيرة.

-الوقوف في وسط الطريق والتحدث مع الآخرين.

-الازدحام المروري.

فعادة ما تحاول برامج التوعية المرورية تذكير السائق بشروط السلامة وضرورة التأني والحذر، فالسائق يسوق كما يعيش ولا يمكنه فصل ضغوطه الاجتماعية أو تجاوز العوامل المثيرة للقلق بالطريق، والجدول الموالي يوضح لنا مدى قدرة برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية على الإنقاص من حالة القلق لدى السائق وعلاقة ذلك بالحالة الاجتماعية للمبحوثين.

(1) - عبد الله حامد عبد الله الخلق: المرجع السابق، ص30.

(2) - المرجع نفسه، ص26

جدول رقم (80): يوضح علاقة الحالة الاجتماعية للمبحوثين بمدى قدرة برامج التوعية المرورية الإذاعية على الإنقاص من حالة قلق المبحوثين أثناء السياقة .

الفئات		أعزب		متزوج		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
دائما	1	4.34	13	22.80	14	17.5	
غالباً	5	21.73	18	31.57	23	28.75	
أحياناً	11	47.82	11	19.29	22	27.5	
نادراً	-	-	2	3.50	2	2.5	
أبداً	6	26.08	13	22.80	19	23.75	
المجموع	23	100	57	100	80	100	
كا ² المحسوبة = 9.45				كا ² الجدولية = 9.49			

يبين الجدول أن أكثر المبحوثين حدث لهم وأن نيهتهم رسالة مرورية من خلال استماعهم للإذاعة الوطنية إلى الوعي بفعل السياقة والإنقاص من حالة القلق، وإن كان الأمر ليس بصفة دائمة دوماً، حيث أن (28.75%) من المبحوثين صرحوا بأنه غالباً ما يحدث معهم هذا الأمر، كما أن (27.5%) من المبحوثين كان يحدث لهم هذا الموقف أحياناً، و(17.5%) من المبحوثين يقع معهم الموقف بشكل دائم، بينما (2.5%) من المبحوثين لم يحدث معهم الموقف إلا نادراً.

أما المبحوثون الذين لم يحدث لهم الموقف فنسبتهم (23.75%)، وقد صرح المبحوثون فيها بأنهم في حالة القلق لا يهتموا بالاستماع للإذاعة أصلاً، وبذلك فالتأثير يرجع إلى عملية الاستماع للإذاعة من عدمها وليس لعوامل أخرى كالحالة الاجتماعية للمبحوثين مثلاً وهو ما يتضح من خلال الجدول حيث أن كا² المحسوبة (=9.45) أقل من كا² الجدولية (=9.49) عند مستوى الدلالة (0.95)، وبذلك نقبل الفرض الصفري القائل بعدم وجود علاقة بين قدرة الإذاعة على دفع السائق للتقليل من حالة القلق وعلاقتها بالحالة الاجتماعية للسائق ذاته.

5/ نقائص برامج التوعية المرورية :

1- درجة وجود النقائص :

جدول رقم (81): يوضح مدى وجود نقائص في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية حسب رأي المبحوثين.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
نعم	75	15	65	13	80	16	80	16	75	60
لا	25	5	35	7	20	4	20	4	25	20
المجموع	100	20	100	20	100	20	100	20	100	80

يبرز من خلال الجدول أن جل المبحوثين يرون بوجود نقائص ببرامج التوعية المرورية وهذا بنسبة (75%) في مقابل (25%) من المبحوثين الذين يرون بعدم وجود نقائص بهذه البرامج .

ولا يختلف القول بالنظر إلى كل فئة من فئات السائقين، حيث تشكل نسبة الذين يرون بوجود نقائص بهذه البرامج المرتبة الأولى في كل فئة من فئات السائقين، وتصل أعلاها بـ(80%) بالنسبة لفئة سائقي الحافلات والسيارات السياحية، وأدناها (65%) بالنسبة لفئة سائقي الشاحنات، ولمعرفة جملة هذه النقائص ننتقل إلى جدول الموالي.

2 - جملة النقائص :

رأينا من خلال جدول السابق (81) أن (75%) من المبحوثين يرون بوجود نقائص في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ، والجدول الآتي سيوضح جملة هذه النقائص.

جدول رقم (82): يوضح نقائص برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية حسب رأي

المبحوثين .

رقم البيانات	المجموع		سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		النقائص
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
1	18.18	18	14.28	3	28	7	12	3	17.85	5	قلة المدة الزمنية
7	4.04	4	9.52	2	-	-	4	1	3.57	1	وقت البث غير مناسب
2	13.13	13	19.04	4	8	2	20	5	7.14	2	ضعف أساليب الإقناع
5	7.07	7	9.52	2	4	1	8	2	7.14	2	معالجة سطحية للمواضيع
4	8.08	8	4.76	1	8	2	4	1	14.28	4	عدم شمولية المواضيع
8	2.02	2	4.76	1	-	-	4	1	-	-	عدم إشراك جميع الأطراف المعنية بالمرور
7	4.04	4	14.28	3	-	-	-	-	3.57	1	تركز على المعلومات أكثر من التوعية
4	8.08	8	4.76	1	8	2	16	4	3.57	1	عدم إشراك المستمعين في الحوار
6	5.05	5	-	-	12	3	-	-	7.14	2	افتقار المنشط للخبرة في مجال المرور
3	11.11	11	-	-	12	3	8	2	21.42	6	تركز على عيوب السائقين دون عيوب المسؤولين
8	2.02	2	-	-	4	1	-	-	3.57	1	عدم التعرض بالشرح لكل القوانين
-	17.17	17	19.04	4	16	4	24	6	10.71	3	دون إجابة
-	100	99	100	21	100	25	100	25	100	28	المجموع

نلاحظ من الجدول أن قلة المدة الزمنية تنصدر مجموعة النقائص وهذا بنسبة (18.18%) وهي نتيجة تؤكد النتيجة السابقة المتعلقة برأيهم في مدى كفاية المدة الزمنية المخصصة لبرامج التوعية المرورية.⁽¹⁾

ويأتي في المرتبة الثانية ضعف هذه البرامج من حيث الأساليب الإقناعية، وهذا بنسبة (13.13%)، حيث يرى الباحثون بأنها أساليب غير مؤثرة، فيجيب أحد الباحثين بعبارة "تفتقد هذه البرامج للأساليب الإقناعية والعلمية وتبقى مجرد برامج معدة بدافع إنساني".

كما يأتي في المرتبة الثالثة تركيز هذه البرامج على عيوب السائقين دون عيوب المسؤولين بنسبة إجابة تقدر بـ (11.11%)، وهي نتيجة تتفق ونتائج الدراسة التحليلية حيث أن برامج التوعية المرورية من خلال عينة الدراسة نجدها تستهدف مستخدمي الطرق بـ (63.11%) في مقابل (36.88%) توجه فيها البرامج للمسؤولين، كما أن (68.96%) تم تناول فيها أسباب حوادث المرور المتعلقة بالسائق في مقابل (4.31%) فقط تتعلق بالمسؤولين (مهندسي الطرق) وكذا (21.63%) تتعلق بالطريق.⁽²⁾

ويأتي في المرتبة الرابعة، عدم شمولية المواضيع وكذا عدم إشراك المستمعين في الحوار بنسبة (8.08%) لكل منهما، ومن خلال الدراسة التحليلية لاحظنا أن المشاركين عبر الهاتف لم يفتح لهم خط الهاتف سوى في عدد واحد شارك فيها متصل واحد بوقت زمني قدره (0.88%) من مجموع مدة عينة البحث.

ويأتي في المرتبة الخامسة المعالجة السطحية للمواضيع وهذا بنسبة (7.07%).

كما يأتي في المرتبة السادسة افتقار منشطى برامج التوعية المرورية للخبرة في مجال المرور وهذا بـ (5.05%)، يليه وبدرجة أقل عدم مناسبة وقت بث برامج التوعية المرورية وهذا بنسبة (4.04%) وهي نسبة قليلة ذلك لأنه يوجد برامج توعية مرورية تبث في وقت مناسب حيث وجدنا من خلال الجدول السابق رقم (53) أن (55.78%) من الباحثين يرون بمناسبة وقت بث برنامج ضوابط مرورية .

هذا، كما نجد من جملة نقائص برامج التوعية المرورية حسب رأي الباحثين، تركيز هذه البرامج على المعلومات أكثر من التوعية وهذا بـ (4.04%)، ويمكن ربط هذه النتيجة بنتائج

(1) - انظر الجدول رقم (58).

(2) - انظر إلى الجدول رقم (27)، (15) و (14) على التوالي .

الجدول رقم(72) السابق حيث وجد أن المعلومات التي استفاد منها المبحوثون من خلال برامج التوعية المرورية تتعلق - بنسب أكبر- بالمعلومات التي تدخل ضمن الثقافة المرورية.

ويأتي في الأخير عدم إشراك جميع الأطراف المعنية بالمرور، وكذا عدم التعرض بالشرح لكل قوانين المرور وهذا بنسبة (2.02%).

كما نلاحظ من الجدول أن فئة سائقي الأجرة يرون بأن هذه البرامج تركز على عيوب السائقين دون عيوب المسؤولين وهذا بـ (21.42%) وهي نسبة تأتي في المرتبة الأولى، تليها قلة المدة الزمنية بـ(17.85%).

أما فئة سائقي الشاحنات فيرون أكثر بضعف الأساليب الإقناعية وهذا بنسبة (20%) يليه عدم إشراك المستمعين في الحوار بنسبة (16%).

بينما فئة سائقي الحافلات فتحتل أعلى نسبة بها (28%) تتعلق بقلة المدة الزمنية، في حين تنعدم النسبة في كل من عدم مناسبة وقت البث وعدم إشراك جميع الأطراف المعنية بالمرور وتركزها على المعلومات دون التوعية.

أما فئة سائقي السيارات السياحية فنجد أعلى نسبة بـ (19.04%) تتعلق بضعف الأساليب الإقناعية، بينما تنعدم النسبة في كل من افتقاد المنشط للخبرة في مجال المرور، التركيز على عيوب السائقين دون عيوب المسؤولين، عدم التعرض بالشرح لكل القوانين .

ونشير في الأخير إلى أن (17.77%) - هي ثاني نسبة من مجموع المبحوثين- لم يجيبوا فيها على السؤال لعدم تمكنهم من تحديد طبيعة نقائص البرامج مع أنها ترى بوجود نقائص في هذه البرامج .

رابعاً- الاقتراحات :

اختص هذا المحور بجملة مقترحات المبحوثين لأجل تقديم برامج توعية مرورية ناجحة من جهة، ولأجل الوقاية من حوادث المرور من جهة ثانية.

1- الاقتراحات المتعلقة ببرامج التوعية المرورية :

1- المواضيع المقترحة :

جدول رقم (83) : يوضح المواضيع المقترحة من طرف المبحوثين.

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		المواضيع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%		
2	9	4.16	1	12	3	8.33	2	11.11	3	مشاكل السائقين وظروف عملهم
5	5	-	-	4	1	-	-	14.81	4	شرح قوانين المرور
4	6	4.16	1	4	1	16.66	4	-	-	مدارس تعليم السياقة
7	3	8.33	2	-	-	-	-	3.70	1	المهلات
2	9	4.16	1	24	6	8.33	2	-	-	السرعة
2	9	4.16	1	-	-	8.33	2	22.22	6	حالة الطرق
5	5	8.33	2	-	-	4.16	1	7.40	2	إشارات المرور
1	11	8.33	2	12	3	8.33	2	14.81	4	عدم التطبيق القانون على الجميع
6	4	12.5	3	-	-	-	-	3.70	1	كيفية صيانة المركبة
9	1	-	-	-	-	4.16	1	-	-	برامج إخبارية عن حالة الطرق والحوادث
8	2	-	-	4	1	4.16	1	-	-	التجاوزات
6	4	12.5	3	-	-	-	-	3.70	1	مواقف السيارات داخل المدن
8	2	-	-	8	2	-	-	-	-	توعية الأطفال
4	6	-	-	4	1	8.33	2	11.11	3	مواضيع موجهة للمسؤولين
3	7	4.16	1	12	3	8.33	2	3.70	1	مواضيع تخص التوعية
-	17	29.16	7	16	4	20.83	5	3.70	1	دون إجابة
-	100	100	24	100	25	100	24	100	27	المجموع

نلاحظ من الجدول أن هناك الكثير من المواضيع المقترحة من طرف المبحوثين للمعالجة ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية، ومن أهم هذه المواضيع الموضوع المتعلق بتساهل رجال الأمن في تطبيق قانون المرور على الجميع، الأمر الذي أدى إلى بروز فئات بالمجتمع يظن أفرادها بأنهم فوق القانون، وقد لاحظنا أن المبحوثين حسب تصريحاتهم يتزعجون كثيرا لمثل هذا السلوك ويرون بأن القانون قد ساهم في الرشوة كما سبق الذكر، حيث نجد من خلال الجدول (66) أن (23.40%) من المبحوثين الذين يرون بأن قانون المرور الجديد قاسي جدا ويحتجون بكونه لا يطبق على الجميع، ويسمي أخصائيو علم الاجتماع هذه الظاهرة بالرقابة القيادية الكاذبة⁽¹⁾ ويرون بأنها أخطر أنواع الانحراف السلوكي بالمجتمع.

ويلي هذا الموضوع من حيث الأهمية، الموضوع المتعلق بظروف عمل السائقين ومشاكلهم وكذا الموضوع المتعلق بحالة الطرق، ثم يجيء عدد من المواضيع كموضوع السرعة، شرح قوانين المرور، المهلات، إشارات المرور، كيفية صيانة المركبة، مواقف السيارات داخل المدن، وكذا المواضيع المتعلقة بالتوعية، والمواضيع الموجهة للمسؤولين، بينما يأتي في الأخير المواضيع المتعلقة بالتجاوزات، والمواضيع الخاصة بتوعية الأطفال، كما يقترح المبحوثون وضع برامج إخبارية عن حالة الطرق وحوادث المرور خاصة بالنسبة للإذاعات المحلية التي يمكنها بث الأخبار عن مناطق الاختناقات المرورية المحلية مما يساعد السائق على اختيار أفضل المسالك، ونستذكر هنا الدراسة التي قامت بها محمد نوال عمر عن دور إذاعة وسط دلتا حيث توصلت إلى أن برنامج الأحوال الجوية وكذا أحوال الطرق تحتل المرتبة الأولى من بين البرامج الإخبارية.⁽²⁾

وبالنظر إلى كل فئة نجد أن المبحوثين من فئة سائقي الأجرة يفضلون أكثر المواضيع المتعلقة بحالة الطرق بـ(22.22%)، وشرح قوانين المرور، وكذا موضوع عدم تطبيق القانون على الجميع بـ(14.81%) لكل منهما، بينما تنعدم النسبة في كل من؛ موضوع مدارس تعليم السياقة، السرعة، التجاوزات وبرامج إخبارية عن حالة الطرق وحوادث المرور وبرامج لتوعية الأطفال. أما فئة سائقي الشاحنات فتقترح موضوع مدارس تعليم السياقة بأكبر نسبة تقدر بـ(16.66%).

بينما يفضل مبحوثو فئة سائقي الحافلات موضوع السرعة بـ(24%).

(1) - أسامة قراعه : "السلوك الاجتماعي والرقابة"، نقلا عن الموقع ؛

(2006/5/09)www.enashir.com/blogs/3agab/6854/18k

(2) - نوال محمد عمر : الإذاعات الإقليمية، المرجع السابق، ص 164 .

أما مبحوثو فئة سائقي السيارات السياحية فيفضلون أكثر موضوع كيفية مراقبة المركبة، ومواقف المركبات داخل المدن بـ(12.5%) لكل منهما .

ونلاحظ في الأخير أن نسبة معتبرة (17%) من مجموع المبحوثين لم يجيبوا بشأن اقتراحاتهم حول أهم المواضيع المتعلقة بالتوعية المرورية والتي يمكن معالجتها من خلال البرامج الإذاعية.

2- أسلوب الإقناع :

ذكرنا سابقا من خلال المبحث المتعلق باستراتيجيات الإقناع عددا من الأساليب والمداخل التي يمكن التأثير بها في الجمهور المستهدف، ومن بين الأساليب المرتبطة بالرسالة هي تلك الأساليب التي تخاطب العقل أو العاطفة، هل نعتمد الأساليب العلمية أم نعتمد إلى التخويف، هل الأفضل أسلوب الأمر أم الأسلوب الهزلي، والجدول الموالي يبين أن المبحوثين يفضلون الأسلوب العلمي بـ (53.48%) .

جدول رقم (84) : يبين الأسلوب الأفضل في الإقناع حسب رأي المبحوثين .

المجموع		سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		أسلوب الإقناع	
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك		
5	1	-	-	16.66	1	-	-	-	-	ارتفاع نسبة حوادث المرور	
40	8	16.66	1	33.33	2	40	2	100	3	لتحسيس السائق بالمسؤولية	
15	3	33.33	2	16.66	1	-	-	-	-	يناسب العقلية الجزائرية	
40	8	50	3	33.33	2	60	3	-	-	دون تبرير	
23.25	20	25	6	27.27	6	25	5	15	3	المجموع	
2.32	2	8.33	2	-	-	-	-	-	-	الأسلوب الهزلي	
47.82	22	50	4	50	8	50	6	40	4	يعطي معلومات وأدلة أكثر منطقية وإقناعا وفهما	
15.21	7	12.5	1	-	-	25	3	30	3	يناسب شخصية الجزائري العنيد	
13.04	6	37.5	3	12.5	2	8.33	1	-	-	لان السائق إنسان راشد وعاقل	
23.91	11	-	-	37.5	6	16.66	2	30	3	دون تبرير	
53.48	46	33.33	8	72.72	16	60	12	50	10	المجموع	
13.66	3	-	-	-	-	-	-	42.85	3	لأنه أكثر جدية يناسب جدية الموضوع	
38.88	7	50	4	-	-	33.33	1	28.57	2	لردع المخالفين	
13.66	3	25	2	-	-	-	-	14.28	1	لقلة الوعي المروري لدى السائقين	
27.77	5	25	2	-	-	66.66	2	14.28	1	دون تبرير	
20.93	18	33.33	8	-	-	15	3	35	7	المجموع	
100	86	100	24	100	22	100	20	100	20	المجموع العام	

فلاحظ من الجدول أن الباحثين يفضلون الأسلوب العلمي الذي يأخذ أعلى نسبة في كل فئة من فئات الباحثين، إذ يمثل (50%) من مجموع فئة سائقي الأجرة، (60%) من مجموع فئة سائقي الشاحنات، (72.72%) من مجموع فئة سائقي الحافلات، و(33.33%) من مجموع فئة سائقي السيارات السياحية، وبذلك فإن الباحثين من سائقي السيارات السياحية هم أقل تفضيلاً للأسلوب العلمي مقارنة بالفئات الأخرى .

ولقد جاءت أكثر تبريرات الباحثين المفضلين للأسلوب العلمي تبين أن الأسلوب العلمي يسمح بتقديم معلومات وأدلة أكثر منطقية وفهما وإقناعاً، ويمثل هذا التبرير (50%) من مجموع الرأي بكل من فئة سائقي الشاحنات، فئة سائقي الحافلات وفئة سائقي السيارات السياحية، و(40%) من مجموع رأي مبحوثي فئة سائقي الأجرة.

هذا، كما قدم المبحوثون تبريرات أخرى تتمثل في أن الأسلوب العلمي يتناسب مع ذهنية الجزائري العنيد بنسبة (15.21%) من مجموع الرأي، بالإضافة إلى كونه يتناسب مع طبيعة السائق كإنسان راشد وعاقل وهذا بنسبة (13.04%) من مجموع الرأي، بينما (23.91%) من مجموع الرأي لم يقدم مبحوثوها تبريراً وأكثرهم من فئة سائقي الحافلات حيث تمثل النسبة (37.5%) من مجموع رأي الفئة.

ونلاحظ من الجدول أن أسلوب التخويف يأتي في المرتبة الثانية بنسبة قليلة مقارنة بالأسلوب العلمي، إذ تمثل (23.25%) من مجموع الباحثين، وتصل أعلاها بـ(27.27%) من مجموع فئة سائقي الحافلات وأدناها (15%) من مجموع فئة سائقي الأجرة، وبذلك نستنتج أن المبحوثين لا يجذبون كثيراً أسلوب التخويف على عكس آراء علماء النفس ورجال الإعلام الذين يرون بأن التخويف له دور مهم في عملية الإقناع، حيث يلغى الشخص إلى التفكير بشكل كافي في المعاناة التي سيقابلها مما يجعله يضع بالاعتبار إجراءات الحماية ضد هذه المعاناة المحتملة وأكثر ميلاً لاتخاذ إجراءات الوقاية.⁽¹⁾

(1) - إن القول بأن أسلوب التخويف دور مهم لا يعني القول بأن علماء النفس يعطونه الدور الأهم والوحيد. يرى ماكجوير أن رجل الإعلام أو رجل الإقناع الذي يستخدم سلاح التخويف يلعب لعبة خطيرة وبالرغم من أن الخوف يعتبر -في المقام الأول- حافزاً إنسانياً قوياً، إلا أن نظريات علم النفس في هذا المجال ترى أن الحافز يكون -أحياناً- أكثر من مجرد عتق، فقد يؤدي إلى نتيجة معاكسة لهدف القائم بالاتصال . (سلاح الدين عبيد الحميد، محمد العيس، نور عثمان، إلهام في النمسا، ص 104، الطبعة الثانية، 1982، ص 104).

كما بينت إحدى التجارب التي حاولت الإجابة عن الأسئلة التي أثارها ماكجوير (Macguire) - في هذا المجال- أن تقديم الخوف ثم الحقائق على هذا التتابع أكثر فاعلية من تقديم الحقائق ثم الخوف بالتتابع.⁽¹⁾

ومن هنا فإن لأسلوب التخويف أهميته سواء تقدم على الأسلوب العلمي أو تأخر عليه، كما أن لأهمية هذا الأسلوب تبريراتهما، ومن التبريرات التي قدمها المبحوثون الذين فضلوا أسلوب التخويف نجد أعلى نسبة (40%) من مجموع الرأي تحتج بأن أسلوب التخويف هو الأمثل من أجل تحسيس السائقين بالمسؤولية⁽²⁾، وتصل هذه النسبة أقصاها (100%) بفئة سائقي الأجرة وأدائها (16.66%) بفئة سائقي السيارات السياحية، كما يجيء القول بأن أسلوب التخويف يناسب ذهنية الجزائري المتسرع في المرتبة الثانية من جملة التبريرات بنسبة تقدر بـ (15%) من مجموع الرأي، يليها في الأخير القول بأن أسلوب التخويف يعد مناسباً نتيجة لارتفاع حجم حوادث المرور بنسبة تقدر بـ (5%) من مجموع الرأي، كما نلاحظ أن (40%) من مجموع الرأي لم يقدموا أية تبرير وأكثرهم من فئة سائقي الشاحنات بـ (60%) وفئة سائقي السيارات السياحية بـ (50%) .

أما أسلوب الأمر فيأتي في المرتبة الثالثة بنسبة مقارنة لنسبة أسلوب التخويف وذلك بـ (20.93%) من مجموع المبحوثين إلا أن هذه النسبة تختلف من فئة مبحوثين لأخرى، إذ تنعدم بفئة سائقي الحافلات وتصل أعلاها (35%) من مجموع فئة سائقي الأجرة، و (33.33%) من مجموع فئة سائقي السيارات السياحية، بينما تمثل (15%) من مجموع فئة سائقي الشاحنات.

أما الأسلوب الهزلي فيجاء في آخر الترتيب بنسبة ضئيلة تقدر بـ (2.32%) من مجموع المبحوثين وبـ (8.33%) من مجموع فئة سائقي السيارات السياحية، بينما انعدمت النسبة لدى الفئات الأخرى من السائقين، وهذه النسب تدل بوضوح على عدم جاذبية الأسلوب الهزلي في الإقناع، فحسب تصريح أحد المبحوثين فإن المشكلة المرورية مشكلة خطيرة وجدية ومن غير اللائق معالجتها بأسلوب هزلي.

3- تفضيل فترة بث برامج التوعية المرورية :

من خلال الدراسة السابقة التي قام بها جاسم خليل ميرزا توصل إلى أن الفترة الصباحية من الساعة (7-8) تحتل المرتبة الأولى بـ (85.5%)، بينما جاءت الفترة المسائية من الساعة (6-10)

(1) - حامد عبد العزيز الفقهري : سيكولوجية الفرد في المجتمع، دار النشر، الكويت، 1984، ص 176

(2) - هذا التبرير يتوافق مع ما ذكرنا آنفاً في أن التخويف يدفع إلى زيادة دروع شخص من عدد سائقين وناقلي.

في المرتبة الثانية بـ (29.4%)، أما فترة الظهيرة من الساعة (4-6) ظهرا فجاءت في المرتبة الأخيرة بـ (18.7%)⁽¹⁾.

جدول رقم (85) يبين الوقت المفضل لدى المبحوثين للاستماع لبرامج التوعية المرورية .

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		الفئات	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك		
58.82	50	57.14	12	69.56	16	50	10	57.14	12	الصباح
24.70	21	33.33	7	26.08	6	20	4	19.04	4	المساء
16.47	14	9.52	2	4.34	1	30	6	23.8	5	الليل
100	85	100	21	100	23	100	20	100	21	المجموع

نلاحظ من الجدول أن أفضل الأوقات للاستماع لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة حسب تفضيل المبحوثين هي الفترة الصباحية بـ (58.82%)، تليها الفترة المسائية بـ (24.70%)، وفي الأخير تأتي الفترة الليلية بـ (16.47%) وبذلك تتوافق هذه النتائج مع نتائج دراسة خليل ميرزا من حيث أفضلية الفترة الصباحية، وهي الفترة الأكثر تفضيلا بالنسبة لكل فئة من فئات السائقين بينما تختلف هذه الفئات في درجات تفضيلها للفترة المسائية والفترة الليلية، فنجد أن فئة سائقي الأجرة، وسائقي الشاحنات يفضلون الفترة الليلية بـ (23.80%) و(30%) على التوالي في مقابل (19.04%) و(20%) على التوالي بالنسبة للفترة المسائية .

وتفسر ذلك أن السائقين من هذين الفئتين يستمر عملهم خلال الفترة الليلية مما يسمح لهم الاستماع لهذه البرامج من خلال مذياع المركبة، حيث يصرح احد مبحوثي فئة سائقي الشاحنات بأن الإذاعة تعد مؤنسا جيدا لهم أثناء السياقة .

أما سائقو الحافلات وسائقو السيارات السياحية فيفضلون الفترة المسائية على الفترة الليلية بنسبة (26.08%) و(33.33%) على التوالي بالنسبة للفترة المسائية في مقابل الفترة الليلية بـ (4.34%) لفئة سائقي الحافلات و(9.52%) لفئة سائقي السيارات السياحية.

(1) - جاسم خليل ميرزا : الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق، المرجع السابق . ص 61.

4- تفضيل يوم بث برامج التوعية المرورية :

جدول رقم (86) يبين اليوم المفضل لدى المبحوثين لبث برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
السبت	5	15.62	3	15	3	13.04	11	50	22	22.68
الأحد	3	9.37	-	-	-	-	-	-	3	3.09
الاثنين	3	9.37	-	-	6	26.08	-	-	9	9.27
الثلاثاء	3	9.37	-	-	-	-	-	-	3	3.09
الأربعاء	3	9.37	-	-	-	-	-	-	3	3.09
الخميس	-	-	3	15	3	13.04	3	13.63	9	9.27
الجمعة	5	15.62	6	30	7	30.43	3	13.63	21	21.64
كل يوم	10	31.25	8	40	4	17.39	5	22.72	27	27.83
المجموع	32	100	20	100	23	100	22	100	97	100

يتضح من البيانات الواردة في الجدول أن المبحوثين يشعرون بأهمية برامج التوعية المرورية، إذ أن (27.83%) هي أعلى نسبة - يطالب فيها المبحوثون ببث برامج التوعية المرورية كل يوم، ثم يأتي يوم السبت بنسبة (22.68%) يليه يوم الجمعة بـ (21.64%) ثم يوم الخميس والاثنين بـ (9.27%) لكل منهما، بينما تأتي أيام الأحد، الثلاثاء والأربعاء في آخر الترتيب بـ (3.09%) لكل واحد منهم.

وتختلف درجة تفضيل هذه الأيام من فئة سائقين إلى أخرى، ففي فئة سائقي الأجرة نجد أن المبحوثين يفضلون البث اليومي بـ (31.25%) يليه يومي الجمعة والسبت بـ (15.62%) لكل منهما، أما بالنسبة لفئة سائقي الشاحنات فيفضلون البث اليومي بـ (40%) ثم يوم الجمعة بـ (30%)، بينما فئة سائقي الحافلات تفضل يوم الجمعة بـ (30.43%)، يليها يوم الاثنين بـ (26.08%)، أما فئة سائقي السيارات السياحية فتفضل يوم السبت بـ (50%).

إن تفضيل المبحوثين ليومي السبت والجمعة يأتي لكون الأول هو يوم بداية العمل ويكثر الاعتماد على وسائل النقل مما يسمح للأفراد الاستماع لهذه البرامج من خلال مذياع المركبة، بينما يوم الجمعة هو يوم راحة، وبذلك فالمبحوثون يرون بأنه يوم مناسب يمكنهم من الاستماع لهذه

البرامج، غير أنه بالنظر إلى نتائج الجدول رقم (51) نجد أن المكان المفضل للاستماع للإذاعة هو المركبة بـ (63.78%) ومنه فإن يوم الجمعة لا يعد مناسباً لبث برامج التوعية المرورية عبر الإذاعة، إذ هو يوم راحة ويقل فيه استعمال المركبات، بينما يعد هذا اليوم مناسباً لبث هذه البرامج عبر التلفزيون.

ومن خلال مقارنة نتائج الجدول مع صفات عينة الدراسة التحليلية نجد أن برنامج ضوابط مرورية يبث يوميا الأمر الذي يتوافق وحاجة الجمهور، بينما برنامج " مع السلامة " فيبث يوم الاثنين اليوم الذي يحتل المرتبة الرابعة بـ (9.27%).

5- طبيعة المنشط من حيث النوع :

جدول رقم (87) يوضح طبيعة المنشط من حيث النوع حسب تفضيل الباحثين.

الفئات	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
رجل	72	18	76.92	20	45	9	52.38	11	63.04	58
امرأة	24	6	23.07	6	25	5	-	-	18.47	17
طفل	-	-	-	-	-	-	14.28	3	3.26	3
لا يهم	4	1	-	-	30	6	33.33	7	15.21	14
المجموع	100	25	100	26	100	20	100	21	100	92

نلاحظ من الجدول أن الباحثين يفضلون الرجل كمقدم لبرامج التوعية المرورية بأعلى نسبة بـ (63.04%)، وهذا لكون الرجل أقدر ومتمكن في موضوع المرور من المرأة والطفل، ونجد الباحثين يفضلون بدرجة ثانية المرأة بـ (18.47%) يليها الطفل بدرجة أقل بنسبة (3.26%) كون الطفل غير متمكن من موضوع المرور ولا يختلف هذا الترتيب بالنظر إلى كل فئة حيث يبقى الرجل أكثر تفضيلاً بالنسبة للباحثين من كل فئة تليه المرأة ثم الطفل، عدا فئة سائقي السيارات السياحية حيث يفضل مبحثي هذه الفئة الطفل على المرأة .

ونشير في الأخير أن (15.21%) من الباحثين لا يجدون فرقا بين رجل أو امرأة أو طفل في تقديم برامج التوعية المرورية، ونجد أعلى نسبة منه لدى فئة سائقي السيارات السياحية بـ (33.33%).

2- طبيعة المنشط من حيث التكوين :

جدول رقم (88): يوضح طبيعة المنشط من حيث التكوين حسب تفصيل المبحوثين.

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		الفئات	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك		
48.75	39	60	12	60	12	50	10	25	5	رجل الأمن
40	32	35	7	20	4	45	9	60	12	صحفي
11.25	9	5	1	20	4	5	1	15	3	لا يهم
100	80	100	20	100	20	100	20	100	20	المجموع

رأينا من الجدول السابق رقم (86) أن الرجل هو الأكثر تفضيلاً لدى المبحوثين بـ (63.04%) ومن خلال هذا الجدول نجد المبحوثين يفضلون- من حيث طبيعة تكوين المقدم- رجل الأمن وهذا بنسبة (48.75%) ثم الصحفي بـ (40%) وذلك لكون رجل الأمن أكثر قرباً وإطلاعاً في مجال المرور، بينما الصحفي فإنه بالرغم من تمكنه من أساليب الإقناع والإلقاء إلا أنه غير متمكن من موضوع المرور.

ونلاحظ من الجدول أن جل فئات السائقين يفضلون بشكل واضح رجل الأمن في تقديم برامج التوعية المرورية على الصحفي، عدا فئة سائقي الأجرة إذ يفضلون الصحفي على رجل الأمن بنسبة (60%) مقابل (25%) من مجموع الفئة حيث يرون أن الصحفي أقدر على الإقناع من رجل الأمن، كما نلاحظ تقارباً بين النسبتين في فئة سائقي الشاحنات بـ (50%) تخص رجل الأمن مقابل (45%) تخص الصحفي، وهذه النتيجة تتضح أكثر من خلال ربطها بنتائج الجدول رقم (93) المتعلق برأي المبحوثين في رجل الأمن، حيث أن فئة سائقي الأجرة يحملون صورة سلبية عن رجل الأمن.

ونشير في الأخير أن (11.25%) من المبحوثون وهي نسبة تأتي في الأخير يرى المبحوثين فيها أنه لا يوجد فرق بين رجل الأمن والصحفي، وأن المهم فقط هو الكفاءة.

6- تفضيل لغة البث :

جدول رقم (89): يبرز اللغة العربية المفضلة لدى المبحوثين .

اللغة	سائقو سيارات الأجرة		سائقو الشاحنات		سائقو الحافلات		سائقو السيارات السياحية		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
عربية	60	12	69.56	16	80.95	17	60.86	14	67.81	59
فرنسية	15	3	8.69	2	19.04	4	8.69	2	12.64	11
الدارجة	25	5	21.73	5	-	-	30.43	7	19.54	17
المجموع	100	20	100	23	100	21	100	23	100	87

البيانات المتضمنة في الجدول تبين أن اللغة المفضلة هي اللغة العربية بنسبة (67.81%)، تليها الدارجة بنسبة (19.54%) وفي الأخير اللغة الفرنسية بـ (12.64%) ولا تختلف هذه النسب من حيث الترتيب بالنسبة لكل فئة من فئات السائقين عدا فئة سائقي الحافلات حيث تنعدم النسبة التي تتعلق بالدارجة وتأخذ اللغة العربية أعلى نسبة بـ (80.95%) من مجموع الفئة.

إن هذه النسب تتفق مع النتائج المتوصل إليها في الدراسة التحليلية حيث يغلب على هذه البرامج اللغة العربية الفصحى.

ونشير في الأخير أن اللغة القبائلية لم يتم اختيارها، ويرجع الأمر إلى طبيعة المجال الجغرافي الذي وزعت فيه الاستمارة الاستبائية حيث أن الأفراد بما لا يتكلمون ولا يفهمون القبائلية .

7- القوالب الإذاعية :

جدول رقم (90): يبرز القوالب الإذاعية الأكثر قدرة على الإقناع حسب رأي الباحثين .

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		القوالب الإذاعية	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك		
35.84	57	30.43	14	37.14	13	50	17	29.54	13	حصص
10.69	17	8.69	4	14.28	5	5.88	2	13.63	6	أركان
10.69	17	17.39	8	14.28	5	2.94	1	6.81	3	ومضات إخبارية
17.61	28	10.86	5	17.14	6	17.64	6	25	11	أخبار
1.25	2	-	-	-	-	5.88	2	-	-	أغاني
10.69	17	17.39	8	8.57	3	5.88	2	9.09	4	تمثيلات إذاعية
13.2	21	15.21	7	8.57	3	11.76	4	15.90	7	أحاديث دينية
100	159	100	46	100	35	100	34	100	44	المجموع

يتضح من الجدول أن أغلب الباحثين يفضلون بث برامج التوعية المرورية على شكل حصص بنسبة (35.84%) لما يغلب على الحصص من الحوار والمناقشة مع الضيوف ذوي الاختصاص، وكذا استضافة الأطراف المعنية بالموضوع وعلى مدار مدة زمنية تقارب الساعة في أكثر الأحيان، وكل هذا يسمح بمعالجة الموضوع بشكل واف.

هذا، وتحتل الأخبار المرتبة الثانية بـ (17.61%) حيث يغلب على الأخبار الإذاعية كثافة البث، إذ تبث الأخبار على رأس كل ساعة مما يزيد من فرصة التعرض، كما أنه يمكن بث أخبار حوادث المرور مع التعليق على أسباب الحادث ما من شأنه أن يؤثر على المستمع، وحسب الجدول السابق رقم (74) نجد أن (27.83%) من الباحثين يشعرون بالمسؤولية أكثر عند الاستماع لخبر حادث مرور.

وتأتي الأحاديث الدينية في المرتبة الثالثة بـ (13.20%) بحيث تتم معالجة موضوع المرور من خلال عملية الوعظ وذكر الآداب العامة للطريق في الإسلام.

بينما نجد أن كل من الأركان، الومضات الإشهارية والتمثيلات الإذاعية تأتي في المرتبة الرابعة بـ(10.69%).

أما المرتبة الخامسة فتتعلق بقالب الأغاني بنسبة ضئيلة تقدر بـ(1.25%).

ولا يختلف هذا الترتيب كثيرا بالنظر إلى كل فئة من فئات المبحوثين، حيث أن فئة سائقي الأجرة تفضل الحصص أولا بـ (29.54%)، تليها الأخبار بـ(25%)، ثم الأحاديث الدينية بـ (15.09%)، ثم الأركان بـ(13.63%)، يليها التمثيلات الإذاعية بـ(9.09%) ثم الومضات الإشهارية بـ(6.81%)، بينما تنعدم النسبة مع قالب الأغاني.

أما فئة سائقي الشاحنات فتفضل الحصص بـ(50%)، ثم الأخبار بـ (17.64%)، ثم الأحاديث الدينية بـ(11.76%)، يليها الأركان والأغاني والتمثيلات الإذاعية بـ(5.88%) لكل واحد منهم، وفي الأخير الومضات الإشهارية بـ (2.94%).

بينما يفضل المبحوثون من فئة سائقي الحافلات الحصص بـ (37.14%)، تليها الأخبار بـ (17.14%)، ثم الأركان والومضات الإشهارية بـ (14.28%) لكل منهما، تليها التمثيلات الإذاعية والأحاديث الدينية بـ (8.57%)، بينما تنعدم النسبة في قالب الأغاني.

أما فئة سائقي السيارات السياحية فيفضل مبحوثوها بالدرجة الأولى الحصص بنسبة (30.43%)، تليها الومضات الإشهارية والتمثيلات الإذاعية بـ (17.39%) لكل منها، تليها الأحاديث الدينية بـ (15.21%)، بينما تأتي الأخبار في الأخير بـ (10.86%) والأركان بـ (8.69%)، أما الأغاني فتتعدى النسبة بها .

ونستنتج في الأخير أن القالب المفضل لدى كل فئات المبحوثين هو الحصص.

2/ الاقتراحات المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور:

1- ترتيب الجهات المسؤولة عن التوعية المرورية :

عند دراسة مقومات نجاح برامج توعية مرورية عبر الإذاعة تم طرح مجموعة من الأسئلة، منها من المسؤول عن التوعية المرورية ؟ فكانت النتائج بعد عملية الترجيح كالآتي:

جدول رقم (91) : يوضح ترتيب الجهات المسؤولة عن التوعية المرورية حسب رأي الباحثين.

الفئات	1	2	3	4	5	المجموع
رجال الأمن	25	116	39	64	-	244
أسرة	130	88	48	30	1	297
مدرسة	85	84	54	42	3	268
وسائل الإعلام	135	32	63	24	1	255
الوزارة	10	-	1	-	-	11

في المرتبة الأولى : الأسرة — (297) تكرارا

في المرتبة الثانية : المدرسة — (268) تكرارا

في المرتبة الثالثة : وسائل الإعلام — (255) تكرارا

في المرتبة الرابعة : رجال الأمن — (244) تكرارا

وقد جاءت الوزارة في المرتبة الأخيرة — (11) تكرارا، غير أن هذا التكرار لا يعكس درجة أهمية هذه الجهة، إذ أننا لم نفيئها ضمن احتمالات السؤال، بل تم تبويبها من خلال ما اقترحه الباحثون .

إن هذه النتائج تأتي مخالفة للنتائج التي توصل إليها خليل ميرزا أين تأتي الشرطة في المرتبة الأولى — (82%)، تليها المدرسة — (62%)، ثم الأسرة — (59.6%)⁽¹⁾، إلا أن هذا لا ينقص من أهمية نتائج الجدول (91) لأن لكل مجتمع خصائصه، هذه الخصائص التي تتحكم في آراء الفرد، إذ يمكن تفسير مجيء رجال الأمن في المرتبة الرابعة بنوع العلاقة الموجودة بين الباحثين ورجال الأمن، حيث يمكن معرفة طبيعة هذه العلاقة أكثر من خلال الجدولين (93) و (140).

2- طرق الوقاية من حوادث المرور :

رأينا من خلال نظريات الإقناع أن نظرية التآفات الثلاثة تطرح ثلاث مراحل للإقناع هي: 1/ مرحلة التوعية 2/ مرحلة التشريع 3/ مرحلة التبع (الرقابة) وأن كل مرحلة تعد تمهيدا للمرحلة التي بعدها ، حيث تصل نسبة التأثير في المرحلة الأولى إلى (30%) ثم إلى (60%) في المرحلة الثانية،

(1) - جاسم خليل ميرزا : الإعلام الأمني بين النظرية و التطبيق، المرجع السابق، ص 262.

لتكتمل نسبة التأثير ويحدث التغيير في السلوك مع المرحلة الثالثة وهي مرحلة التتبع أي أن عملية الإقناع وتغيير السلوك لا تتم إلا بهذه المراحل وبالترتيب نفسه.

هذا، كما نجد من خلال الدراسة السابقة لخليل ميرزا أن المبحوثين يرون بأن أفضل وسيلة للتقليل من حوادث المرور هي التركيز على التوعية، يليها التشديد في العقوبة القانونية، ثم يأتي بدرجة أقل وسيلة حجز المركبات والغرامات المالية.⁽¹⁾

ولا تختلف هذه النتيجة مع الفكرة التي عرضها سامر " summer " (1906) التي مازالت تقتبس إلى اليوم - حيث تدعم الفرض القائل بأنه لا يمكن إجراء تغيير في الاتجاه عن طريق القهر والقانون فقط " فالتشريعات لا تصنع العادات ".⁽²⁾

إن جملة هذه الدراسات والنظريات على الرغم من اختلافها في ترتيبها للأسبقيات هل نبدأ بعملية التوعية أم بسن القوانين، إلا أنها تتفق جميعاً على أهمية عامل التوعية المرورية وسنعرف من خلال الجدول الموالي مدى توافق هذه النتائج مع رأي المبحوثين في الوسيلة الأفضل للوقاية من حوادث المرور .

جدول رقم (92): يوضح أفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور حسب رأي المبحوثين.

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		طرق الوقاية	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك		
39.82	45	40	10	38.46	10	33.33	1	48.27	14	تكثيف التوعية
7.96	9	-	-	7.69	2	15.15	5	6.89	2	زيادة الغرامات المالية
12.38	14	28	7	-	-	18.18	6	3.44	1	سحب رخصة السياقة
5.30	6	-	-	7.69	2	12.12	4	-	-	حجز المركبات
26.54	30	20	5	38.46	10	21.21	7	27.58	8	تكثيف الرقابة
7.96	9	12	3	7.69	2	-	-	13.79	4	أخرى تذكر
100	113	100	25	100	26	100	3	100	29	المجموع

(1) - المرجع نفسه، ص 254.

(2) - حامد عبد العزيز الفقي: المرجع السابق، ص 199.

يتبين من الجدول أن أفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور - حسب رأي المبحوثين - هي تكثيف التوعية بنسبة (39.82%) يليها تكثيف الرقابة بـ (26.54%) ونقصد بالرقابة هنا الرقابة القيادية التي تتصف بالاستمرارية والشمولية وسرعة الاكتشاف والتوجيه. (1)

هذا، بينما تأتي حملة العقوبات الردعية من زيادة الغرامات المالية، سحب رخصة السياقة وحجز المركبات، في الدرجة الثالثة بـ (7.96%)، (12.38%)، (5.30%) على التوالي .

كما يذكر لنا المبحوثون وسائل أخرى للوقاية من حوادث المرور بنسبة (7.96%)، وتمثلت هذه الاقتراحات في تكثيف الرقابة السرية، تحسين منظومة التكوين بمدارس تعليم السياقة وتحسين الطرق، بينما يقترح أحد المبحوثين عقوبة السجن كأفضل وسائل الوقاية من حوادث المرور.

ونلاحظ من الجدول أن كل فئات المبحوثين يتفوقون على أفضلية التوعية ثم الرقابة ثم التشديد. في العقوبات عدا أن فئة سائقي السيارات السياحية فيقدم مبحوثو هذه الفئة وسيلة التوعية بـ (40%) ثم سحب رخصة السياقة بـ (28%) ثم تكثيف الرقابة بـ (20%)، بينما تنعدم النسبة فيما يخص زيادة الغرامات المالية وحجز المركبات.

إن المبحوثين يفضلون التوعية بدرجة أولى ثم تكثيف الرقابة ، ذلك أن سلوك القيادة يعد من العادات التي يصعب على الإعلام وحده تغييرها ، كما يصعب مراقبة كل السائقين وفي كل مكان إذ لا يعقل وضع شرطي مع كل سائق .

3- رأي المبحوثين في رجال الأمن :

يرى علماء النفس أن الموقف الانفعالي تجاه واقعة معينة يحول إلى سلوك أو تصرف يحكمه الإدراك والمعرفة، فمثلا إذا ارتكبت مخالفة مرورية فحضر إليك رجل الأمن وتحدث إليك بأسلوب حضاري، فإن هذا الموقف سيعترب عليه منك سلوك مماثل، وبصورة عكسية فإنك لن تنسى أبدا رجل المرور الذي أهانك أمام الناس وفي وسط الطريق لمجرد ارتكابك لمخالفة لم تقصدها، لأن هذا الموقف سينشئ انفعالا كامنا في نفسك ويتحين الفرصة ليتحول إلى سلوك أو تصرف معاد لأي رجل أمن أو تعليمة مرورية وفقا لهذا الموقف. (2)

(1) - هناك أنواع كثيرة من الرقابة : رقابة ذاتية، رقابة عائلية، رقابة مؤسسية، رقابة قيادية، ورقابة جماهيرية (الضمير الاجتماعي) والرقابة القيادية هي التي تتم من طرف هيئات أو هيئات إدارية رسمية مهمتها الرقابة السلوكية الاجتماعية بناء على جملة من القوانين واللائح التنظيمية منها رقابة رجال الأمن لمرورهم وأساليبهم في التوقيف .

(2) - مذهب جيمس الفين: المرجع السابق، ص 108-109.

هذا، وتشير الدراسات إلى مجموعة من العوامل المتداخلة (مجموعة مواقف) التي تؤثر في علاقة الجماهير برجل الأمن، بعض هذه العوامل تاريخية ونفسية واجتماعية، وبعضها الآخر يتعلق بتأثير وسائل الإعلام المختلفة لأن وظيفة رجل الأمن أصبحت تصطبغ في المجتمعات الحديثة بالصبغة الاجتماعية والإنسانية.⁽¹⁾

ومن خلال الجدول الموالي سنحاول معرفة صورة رجل الأمن لدى المبحوثين من خلال الآراء التي أدلوا بها.

جدول رقم (93) يوضح رأي المبحوثين في رجال الأمن (شرطة - درك).

المجموع	سائقو السيارات السياحية		سائقو الحافلات		سائقو الشاحنات		سائقو سيارات الأجرة		الفئات	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%		
1	15	4.34	1	23.07	6	12.5	3	18.51	5	نحترمه لأنه يمثل النظام
4	7	8.69	2	-	-	16.66	4	3.70	1	مواطن عادي يقوم بوظيفته
7	2	4.34	1	3.84	1	-	-	-	-	غير متفهم لظروف السائقين
3	10	17.31	4	7.69	2	4.16	1	11.11	3	لا يطبق القانون على الجميع
3	10	-	-	23.07	6	4.16	1	11.11	3	رجل مزاجي
6	4	13.04	3	-	-	-	-	3.70	1	له دور قمعي أكثر منه لتوعية
1	15	17.39	4	3.84	1	20.83	5	18.51	5	غير كفء معاملة والمأما بالقانون
5	5	8.69	2	-	-	4.16	1	7.40	2	رجل الأمن يعرقل حركة المرور
8	1	-	-	-	-	-	-	3.70	1	الشرطة أفضل من الدرك
2	12	-	-	15.38	4	16.66	4	14.81	4	الدرك أفضل من الشرطة
-	19	26.08	6	23.07	6	20.83	5	7.40	2	دون إجابة
-	100	100	23	100	26	100	24	100	27	المجموع

(1) - جاسم خليل ميرزا : " صورة رجل الشرطة في الفيلم العربي " ، مجلة الأمن والحياة، ع 270.

(ديسمبر 2004/جانفي 2005) ، ص 44

يتبين من الجدول أن أغلب المبحوثين يحملون صورة سلبية عن رجل الأمن حيث أن أكبر التكرارات تتوزع على الآراء ذات الاتجاه السلبي فيأتي في المرتبة الأولى رأي المبحوثين في أن رجل الأمن غير كفء معاملة وإلماما بالقانون، يليها القول بأن رجل الأمن لا يطبق القانون على الجميع، حيث صرح المبحوثون أن رجل الأمن يتعامل بالرشوة، وهي ذات الإجابة التي لمسناها مع عدد من الأسئلة.⁽¹⁾

هذا، إضافة إلى القول بأن رجل الأمن يتسبب في عرقلة حركة المرور، بينما يجيء في آخر الترتيب قول المبحوثين بأن رجل الأمن له دور قمعي أكثر منه توعية، وأن رجل الأمن غير متفهم لظروف السائقين .

وفي مقابل الآراء السابقة نجد أن المبحوثين يرون بأن رجل الأمن يمثل النظام والواجب احترامه ويأتي هذا الرأي في المرتبة الأولى مساويا لنسبة المبحوثي الذين رأوا بأن رجل الأمن غير كفء، كما جاء في المرتبة الرابعة القول بأنه مواطن عادي يقوم بوظيفته.

وبالنظر إلى كل فئة من فئات السائقين نجد أن أعلى نسبة بالنسبة لمبحوثي فئة سائقي الأجرة هي (18.51%) تخص كل من الذين يرون بأن رجل الأمن غير كفء معاملة وإلماما بالقانون والذين يرون بأنه يمثل النظام، بينما نجد أصغر نسبة (3.70%) لكل من المبحوثين الذين يرون بأن رجل الأمن له دور قمعي أكثر منه للتوعية، والذين يرون بأنه مواطن كأبي مواطن، بينما تنعدم النسبة مع المبحوثين الذين يرون بأن رجل الأمن غير متفهم لظروف السائقين .

أما مبحوثو فئة سائقي الشاحنات فنجد أعلى نسبة بـ (20.83%) من المبحوثين يرون بأن رجل الأمن غير كفء على غرار الفئة السابقة، بينما تنعدم النسبة في كل من الذين يرون بأن رجل الأمن غير متفهم لظروف السائقين وأن له دور قمعي أكثر.

بينما مبحوثو فئة سائقي الحافلات فخلافا للفئتين السابقتين نجد أن أعلى نسبة (23.07%) ترى بأن رجل الأمن هو رجل مزاجي، وهي نسبة مساوية للذين يرون بأنه يمثل النظام، بينما تنعدم النسبة في كل من الذين يرون بأنه مواطن كأبي مواطن، والذين يرون بأن له دور قمعي أكثر وأنه يعرقل حركة المرور.

(1) - أنظر إلى الجدولين رقم (62) و (66) .

أما مبحوثو فئة سائقي السيارات السياحية فنجد أعلى نسبة (17.39%) من المبحوثين يرون بأن رجل الأمن لا يطبق القانون على الجميع، كما أنه غير كفء، بينما تنعدم النسبة مع المبحوثين الذين يرون بأن رجل الأمن رجل مزاجي.

ولتفسير هذه النتائج حدثنا نسيمة (محافظة شرطة) بقولها أن رجل الأمن يعني الرقابة والزام السائق بتطبيق قوانين المرور، فرجل الأمن يجد من الحرية المطلقة للسائق بمفهوم السائق، لذلك فهو (السائق) ينتقد هذه الرقابة وينتقد رجل الأمن.⁽¹⁾

ونشير في الأخير أن المبحوثين يفضلون الدرك على الشرطة وهذا بـ 12 تكرارا مقابل تكرار واحد يتعلق بالشرطة.

(1) - مقابلة مع نسيمة: محافظة شرطة بمركز الأمن الوطني لدائرة عين أرناط، سطيف، أجريت المقابلة بالمركز، 03 نوفمبر 2006، دامت المقابلة حوالي نصف ساعة.

الفصل السادس

نتائج الدراسة الميدانية المتعلقة

برجال الأمن والدرك

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

أولا - صفات العينة :

نعرض في هذا المحور عدد من الخصائص الديموغرافية والسوسولوجية لعينة الدراسة.

الخصائص الديموغرافية :

1- توزيع العينة حسب متغير السن.

جدول رقم (94) : يوضح توزيع أفراد العينة حسب متغير السن.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
33.84	22	50	15	20	7	[30-25]
26.16	17	20	6	31.42	11	[35-30]
30.76	20	20	6	40	14	[40-35]
3.07	2	3.33	1	2.85	1	[45-40]
1.53	1	3.33	1	-	-	[50-45]
4.61	3	3.33	1	5.71	2	[55-50]
100	65	100	30	100	35	المجموع

يتبين من الجدول أن مبحوثي العينة هم من ذوي الأعمار الفتية فأعلى نسبة (33.84%) هي من ذوي الأعمار ما بين [30-25]، تليها الفئة العمرية [40-35] بـ (30.76%)، تليها الفئة العمرية من [35-30] بـ (26.16%)، تأتي بعدها بنسبة قليلة تقدر (4.61%) الفئة العمرية من [55-50]، ويأتي في الأخير الفئة العمرية من [45-40] بـ (3.07%) والفئة العمرية [50-45] بـ (1.53%).

ولا تختلف هذه النسب كثيرا بالنظر إلى كل فئة حيث تأخذ الفئات العمرية الثلاثة الأولى أعلى النسب في كل من فئتي المبحوثين من الشرطة والدرك، فبالنسبة لفئة الشرطة فنجد (20%)، (31.42%) و(40%) تخص الفئات العمرية الثلاث الأولى على التوالي، أما فئة الدرك فإن هذه الفئات الثلاث تمثل (50%)، (20%) و(20%) على التوالي.

هذا، بينما الفئات العمرية الثلاث الأخيرة فتحتل نسبة (3.33%) في كل فئة عمرية منها فيما يخص فئة المبحوثين من الدرك، بينما فئة المبحوثين من الشرطة فتأخذ الفئة العمرية [50-55] بنسبة (5.71%) تليها الفئة [40-45] بـ (2.85%)، بينما تنعدم النسبة في الفئة العمرية [45-50].

2- توزيع العينة حسب متغير الجنس .

جدول رقم (95) : يوضح توزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
89.39	59	100	31	80	28	ذكور
10.60	7	-	-	20	7	إناث
100	66	100	31	100	35	المجموع

نلاحظ من الجدول أن أغلب المبحوثين ذكور وهذا بنسبة (89.39%) في مقابل (10.60%) من الإناث.

كما نلاحظ أن فئة المبحوثين من الدرك كلهم من الذكور، في حين أن فئة المبحوثين من الشرطة فنجد أن (20%) من مجموع الفئة هم من الإناث.

2/ الخصائص السوسيلوجية :

1- توزيع العينة حسب متغير المستوى التعليمي:

جدول رقم (96): يوضح توزيع أفراد العينة حسب متغير المستوى التعليمي.

المجموع		الدرك		الشرطة		المستوى التعليمي
%	ك	%	ك	%	ك	
40	28	28.57	10	51.42	18	متوسط
44.28	31	57.14	20	31.42	11	عالي
15.72	11	14.28	5	17.14	6	دون إجابة
100	70	100	35	100	35	المجموع

يتضح من الجدول أن كل الباحثين هم من ذوي المستوى التعليمي المتوسط (متوسط و ثانوي) والعالى (جامعى فما فوق)، على أن ذوي المستوى العالى يأخذون أعلى نسبة بـ (44.28%) فى مقابل (40%) من ذوي المستوى المتوسط.

و نلاحظ من الجدول أن أكثر الباحثين من فئة الشرطة هم من ذوي المستوى المتوسط وهذا بنسبة (51.42%) فى مقابل (31.42%) من ذوي المستوى العالى، بينما نجد أكثر الباحثين من فئة الدرك هم من ذوي المستوى العالى بنسبة تقدر بـ (57.14%) فى مقابل (28.57%) هم من ذوي المستوى المتوسط.

كما نلاحظ من الجدول أن (15.72%) من مجموع الباحثين و(17.14%) من مجموع فئة الشرطة و(14.28%) من مجموع فئة الدرك، هي نسب تمثل نسبة عدم الجيبين على طبيعة مستواهم التعليمي، ويمكن تفسير الأمر بتخرج الباحثين من الإجابة إذ أن هذا النوع من الأسئلة يمكن أن يعد من الأمور الشخصية بالنسبة لهم.

2- توزيع العينة حسب متغير الخبرة المهنية.

إن الخبرات المتعلمة فى السابق تعتبر من العوامل التي تؤثر فى تفسير المعارف التي يكونها الفرد وفى كيفية تصنيفه لها، كما تساعد الخبرة المهنية أو العلمية على إدراك بعض العلاقات التي تربط بين الأشياء و تجمعها فى تصنيف معين⁽¹⁾، والجدول الموالي يوضح :

جدول رقم (97): يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الخبرة المهنية.⁽²⁾

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
17.24	10	13.04	3	20	7	[5-1[
46.55	27	52.17	12	42.85	15	[10-5[
13.79	8	4.34	1	20	7	[15-10[
12.06	7	7.39	4	8.57	3	[20-15[
3.44	2	4.34	1	2.85	1	[25-20[
6.89	4	8.69	2	5.71	2	[30-25[
100	58	100	23	100	35	المجموع

(1) - لدينا فى الجدول رقم (97) 58 مبحوث فقط لأن 12 مبحوث من الدرك لم يجيبوا على السؤال.

(2) - حامد عبد العزيز الفقى : المرجع السابق، ص 20 .

يتضح من الجدول أن كل الباحثين لديهم خبرة مهنية أكثر من سنة كما أن أكثر الباحثين هم من ذوي مستوى خبرة بين [5-10] سنوات، وهذا بنسبة (46.55%)، تليها الفئة [1-5] سنة بـ (17.24%) تليها الفئة [10-15] سنة بـ (13.79%) ثم الفئة [15-20] بـ (12.06%)، بينما تأتي في الأخير الفئة [25-30] بـ (6.89%) والفئة [20-25] بـ (3.44%) وبذلك فإن أكثر الباحثين لديهم خبرة تتراوح بين المتوسطة والقصيرة.

3- توزيع العينة حسب متغير الرتبة.

أ- عينة الشرطة.

تحدد الرتبة المهنية لرجل الأمن من الشرطة جملة من المسؤوليات والخبرات التي تنعكس عنها، والجدول الموالي يوضح الرتب التي يتقلدها الباحثون من الشرطة.

جدول رقم (98): يوضح توزيع أفراد عينة الشرطة حسب متغير الرتبة.

الفئات	ك	%
ضابط شرطة	6	17.14
مفتش شرطة	3	8.56
عون امن عمومي	25	71.42
محافظ شرطة	1	2.85
المجموع	35	100

يبرز من الجدول أن أغلب الباحثين هم من أعوان الأمن العمومي وهذا بنسبة (71.42%)، يليها بنسبة أقل رتبة ضابط شرطة بـ (17.14%)، ثم مفتش شرطة بـ (8.56%) و في الأخير محافظ الشرطة بـ (2.85%).

ب-عينة الدرك.

إن كل رتبة من رتب الدرك تحدد مسؤوليات وتعكس خبرات محدد، والجدول التالي يوضح الرتب التي يتقلدها الباحثون من الدرك.

جدول (99): يوضح توزيع أفراد عينة الدرك حسب متغير الرتبة.

الفئات	ك	%
ملازم أول	3	8.57
دركي	19	54.27
نائب قائد فرقة	3	8.57
رقيب	5	14.28
دون إجابة	5	14.28
المجموع	35	100

يتضح من الجدول أن أكثر المبحوثين هم من ذوي رتبة دركي وهذا بنسبة (51.42%) ، تليها بنسبة قليلة رتبة رقيب بـ (14.28%) ثم رتبة ملازم أول و نائب قائد فرقة بـ (8.57%) لكل منهما، كما نلاحظ من الجدول أن (14.28%) من المبحوثين لم يقدموا إجابة، ويمكن أن يكون التخرج أو التخوف من السؤال سببا في ذلك، حيث يعتبر البعض أن هذا النوع من الأسئلة هو من الأمور الشخصية.

ثانيا- مكانة برامج التوعية المرورية:

1- مستوى الإقبال على برامج التوعية المرورية :

ذكرنا سابقا من خلال الجدول (45) أن المبحوثين من السائقين يستمعون للإذاعة الوطنية بشكل كبير، وإن كان هذا الاستماع لا يتصف بالديمومة .

جدول رقم (100): يبرز مدى استماع المبحوثين للإذاعة الوطنية.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات	
%	ك	%	ك	%	ك		
4.28	3	2.85	1	5.71	2	دائما	
5.71	4	8.57	3	2.85	1	غالبا	
58.57	41	71.42	25	45.71	16	أحيانا	
31.42	22	17.14	6	45.71	16	نادرا	
100	70	100	35	100	35	المجموع	
كاف الجدولية = 7.81				كاف المحسوبة = 7.82			

ونلاحظ من الجدول أن المبحوثين من رجال الأمن قليلو الاستماع للإذاعة الوطنية، حيث أن (58.57%) من مجموع المبحوثين يستمعون للإذاعة بصفة نادرة بينما (4.28%) فقط يستمعون للإذاعة بصفة دائمة و(5.71%) بصفة غالبية، وبذلك فإن المبحوثين من رجال الأمن هم أقل استماعا للإذاعة من المبحوثين من السائقين، ويمكن تفسير ذلك بطبيعة عمل رجال الأمن الذي لا يسمح لهم بالاستماع للإذاعة.

كما نلاحظ من الجدول أن المبحوثين من الدرك هم أكثر استماعا للإذاعة من مبحوثي الشرطة - وإن كان ذلك بفارق نسبي طفيف - حيث أن (45.71%) من مجموع فئة الشرطة يستمعون للإذاعة بصفة نادرة، وبنسبة مساوية يستمعون لها أحيانا فقط، بينما (17.14%) من مجموع فئة الدرك يستمعون للإذاعة بصفة نادرة، و(71.42%) من مجموع فئة الدرك -كذلك- يستمعون لها أحيانا فقط.

كما أن (5.71%) و(2.85%) من مجموع فئة الشرطة يستمعون للإذاعة دائما وغالبا على التوالي، بينما (2.85%) من مجموع فئة الدرك يستمعون للإذاعة دائما، و(8.57%) من الفئة يستمعون للإذاعة غالبا.

وبحساب χ^2 تتأكد العلاقة، إذ أن χ^2 المحسوبة (= 7.82) أكبر من χ^2 الجدولية (= 7.81) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض الصفري القائل بوجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين فئات المبحوثين و درجات الاستماع للإذاعة.

2- درجة الاستماع لبرامج التوعية المرورية:

جدول رقم (101): يوضح مدى استماع المبحوثين لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
7.15	5	8.57	3	5.71	2	دائما
7.15	5	14.28	5	-	-	غالبا
61.42	43	62.85	22	60	21	أحيانا
24.28	17	14.28	5	34.28	12	نادرا
100	70	100	35	100	35	المجموع
χ^2 الجدولية = 7.81				χ^2 المحسوبة = 8.1		

يكشف لنا الجدول أن أكثر المبحوثين لا يستمعون لبرامج التوعية المرورية بصفة منتظمة حيث أن (61.42%) يستمعون لها أحيانا فقط، كما أن (24.28%) يستمعون لهذه البرامج بصفة نادرة، نظرا لطبيعة عملهم حيث لا يتوفر لديهم الوقت لاستماع الإذاعة على الرغم من سهولة استعمال الإذاعة.

ويتضح من خلال الجدول أن كا² المحسوبة (=8.1) أكبر من كا² الجدولية (=7.81) عند مستوى الدلالة (0.95)، مما يدل على وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين فئتي الشرطة و الدرك ودرجة استماعهم لبرامج التوعية المرورية.

فالمبحوثون من الدرك هم أكثر استماعا لبرامج التوعية المرورية من مبحوثي الشرطة، إذ نجد أن (8.57%) و(14.28%) من مجموع الفئة يستمعون للبرامج بشكل "دائما" و "غالبا" على التوالي، بينما نجد (5.71%) فقط من مجموع فئة الشرطة يستمعون للبرامج "دائما" وتندم فيما يتعلق بدرجة "غالبا" عند هذه الفئة .

كما أن (34.28%) من فئة الشرطة يستمعون للبرامج بشكل نادر في مقابل (14.28%) فقط من فئة الدرك تتعلق بدرجة نادر.

و نشير في الأخير أن درجة الاستماع لبرامج التوعية لدى المبحوثين من رجال الأمن أقل منها لدى المبحوثين من السائقين، الأمر الذي يتناسب و الجمهور المستهدف من برامج التوعية المرورية - عينة الدراسة التحليلية - إذ أن (61.26%) من هذه البرامج تستهدف السائقين بينما يستهدف رجال الأمن بـ (8.43%) فقط⁽¹⁾، و يمكن أن يكون هذا سببا آخر يجد من إقبال رجال الأمن على هذه البرامج لكونه لا يجد فيها ما يخصه كرجل مرور يقوم على السير الحسن و الأمن لمستخدمي الطريق.

(1) - انظر إلى الجدولين (28) ، (30) .

4 - العلاقة بين متغير السن و درجة الاستماع لبرامج التوعية المرورية :

جدول رقم (102): يبين علاقة متغير السن بمدى الاستماع لبرامج التوعية المرورية.

الفئات	[30-25]		[35-30]		[40-35]		[45 40]		[50-45]		[55-50]		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
دائما	1	4.54	1	14.28	2	10	1	50	-	-	-	-	5	9.09
غالباً	2	9.09	-	-	1	5	-	-	-	-	1	33.33	4	7.27
أحياناً	15	68.18	1	14.28	11	55	1	50	1	100	2	66.66	31	36.36
نادراً	4	18.18	5	71.42	6	30	-	-	-	-	-	-	15	27.27
المجموع	22	100	07	100	20	100	2	100	1	100	3	100	55	100
ك ² المحسوبة = 20.39							ك ² الجدولية = 25							

نلاحظ من الجدول أن ك² المحسوبة (=20.39) أقل من ك² الجدولية (=25) عند مستوى الدلالة (0.95) و بذلك نثبت الفرض الصفري القائل بعدم وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين عمر المبحوثين و درجة استماعهم لبرامج التوعية المرورية و منه فإن درجة استماع المبحوثين من رجال الأمن لبرامج التوعية المرورية ليست لها علاقة ارتباطية بعامل السن إنما ترجع لعوامل أخرى كظروف العمل.

5- درجة الاستماع لبرنامج "ضوابط مرورية" و "مع السلامة" :

جدول رقم (103) يوضح مدى استماع المبحوثين لكل من البرنامجين ضوابط مرورية و مع

السلامة

الفئات		الشرطة				الدرك				المجموع	
		مع السلامة		ضوابط مرورية		مع السلامة		ضوابط مرورية		مع السلامة	
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
11.42	4	11.42	4	8.57	3	2.85	1	7.14	5	10	7
8.57	3	8.57	3	5.71	2	20	7	14.29	10	7.14	5
20	7	40	14	48.57	17	54.28	19	47.14	33	54.29	24
60	21	40	14	37.14	13	22.85	8	31.43	22	48.57	34
100	35	100	35	100	35	100	35	100	70	100	70

نلاحظ من الجدول أن أكثر المبحوثين يستمعون لبرنامج "ضوابط مرورية" أحيانا فقط بنسبة (47.14%) تليها النسبة (31.43%) تخص المبحوثين الذين يستمعون للبرنامج بشكل نادر، بينما نجد أن (17.14%) و (14.29%) فقط ممن يستمعون لبرنامج "ضوابط مرورية" بصفة دائمة و غالبا على الترتيب.

أما بالنسبة لبرنامج "مع السلامة" فإن أكثر المبحوثين يتابعونه بصفة نادرة تقدر بـ (48.57%)، يليها نسبة المبحوثين الذين يتابعون البرنامج أحيانا بـ (34.29%)، بينما نجد (10%) من مجموع المبحوثين فيتابعونه بشكل دائم، كما أن (7.14%) يتابعون البرنامج غالبا.

كما نلاحظ أن المبحوثين من فئة الشرطة يتابعون برنامج "ضوابط مرورية" أحيانا و نادرا الذين يأخذان أعلى نسبة تقدر بـ (40%) لكل منهما، بينما يتابعون برنامج "مع السلامة" في الأكثر بشكل نادر بنسبة (60%).

أما المبحوثون من فئة الدرك فيتابعون برنامج "ضوابط مرورية" أحيانا بنسبة (54.28%) التي تمثل أعلى نسبة، كما نجد درجة أحيانا تمثل - كذلك - أعلى نسبة فيما يخص متابعة مبحوثي الدرك لبرنامج مع السلامة بنسبة تقدر بـ (48.57%) و هي نسبة أقل من مثيلتها ببرنامج "ضوابط مرورية".

ونستنتج في الأخير أن درجة متابعة برنامج "ضوابط مرورية" أكثر من درجة متابعة برنامج "مع السلامة"، كما أن درجة متابعة فئة الدرك لبرنامج "مع السلامة" هي أكثر من درجة متابعة فئة الشرطة البرنامج.

ويمكن تفسير ذلك بوقت بث وكذا دورية بث كل برنامج و مدى مناسبة هذا الوقت لكل فئة من فئات الباحثين.

6- درجة الاستماع للومضات الإشهارية:

تبين من بيانات الجدول السابق (50) أن أغلب الباحثين من السائقين يستمعون للومضات الإشهارية وهذا بنسبة (70%) وهي نسبة لا تختلف كثيرا عن نسبة المستمعين للومضات الإشهارية من رجال الأمن كما يوضحه الجدول الموالي.

جدول رقم (104): يوضح مدى استماع الباحثين للومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية.

الجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
65.71	46	77.14	27	54.28	19	نعم
34.29	24	22.85	08	45.71	16	لا
100	70	100	35	100	35	الجموع

يتضح من خلال بيانات الجدول أن أكثر الباحثين يستمعون للومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية وهذا بنسبة (65.71%) من مجموع الباحثين، وتنخفض هذه النسبة لدى الباحثين من الشرطة لتأخذ (54.28%)، بينما ترتفع لدى الباحثين من الدرك لتصل إلى (77.14%) ويمكن تفسير ذلك بكون الباحثين من الدرك هم أكثر استماعا لبرامج التوعية المرورية وللإذاعة الوطنية من فئة الشرطة حسب بيانات الجدولين (101) و(100)، بينما نجد (34.71%) من الباحثين لا يستمعون لبرامج التوعية المرورية، أي ما يساوي (45.71%) بالنسبة لفئة الشرطة، و(22.85%) بالنسبة لفئة الدرك.

2/عادات وأنماط الإقبال على برامج التوعية المرورية:

1- أماكن الاستماع:

رأينا من خلال الجدول (51) أن أغلب المبحوثين من السائقين يستمعون للإذاعة بالمركبات، غير أن ظروف عمل رجال الأمن تختلف عن ظروف السائقين، فما هي الأماكن المفضلة لدى المبحوثين من رجال الأمن للاستماع للإذاعة؟

جدول رقم (105): يبين أماكن استماع المبحوثين للإذاعة.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
51.31	39	53.84	21	48.64	18	المتزل
44.74	34	38.46	15	51.35	19	المركبة
3.94	3	7.69	3	-	-	المحل التجاري
100	76	100	39	100	37	المجموع

يتضح من الجدول أن أكثر المبحوثين يستمعون للإذاعة بالمتزل وهذا بنسبة (51.31%) تليها المركبة بـ (44.74%) من مجموع المبحوثين، وهذا راجع بالأساس لطبيعة عمل رجال الأمن حيث أنهم أقل استعمالاً للمركبات مقارنة بالسائقين من سائقي سيارات الأجرة والحافلات والشاحنات.

ونلاحظ أن (53.84%) من مجموع فئة الدرك يستمعون للإذاعة بالمتزل في مقابل (38.46%) بالمركبات، بينما على عكس من ذلك بالنسبة لفئة الشرطة، إذ أن (51.35%) يستمعون للإذاعة بالمركبة مقابل (48.64%) فيستمعون لها بالمتزل.

و نشير في الأخير أن (3.94%) من مجموع المبحوثين أي ما يقابل (7.69%) من مجموع فئة الدرك يستمعون للإذاعة الوطنية بالمحل التجاري، وهي نسبة ضئيلة لا نجد تفسيراً لها بالنظر إلى طبيعة عمل رجال الأمن.

2- علاقة متغير الجنس بالاهتمام ببرامج التوعية المرورية :

يعتبر الاهتمام مرحلة هامة من المراحل المتعلقة بمخرجات العملية الإقناعية، كما أن عنصر الاهتمام يعكس أهمية الموضوع محل الاهتمام، و بذلك فإن المبحوثين من رجال الأمن يراون أهمية كبيرة لبرامج التوعية المرورية إذ يتبين من الجدول التالي (106) أن (66.66%) من مجموع

المبحوثين يتابعون برامج التوعية المرورية باهتمام كما أن (25.75%) من المبحوثين يتابعونها باهتمام كبير، غير أن هذا الاهتمام قد يختلف بحسب نوع المبحوثين، باعتبار أن الذكور هم أكثر اهتماماً من الإناث في مجال المرور - كما درج بالعرف الاجتماعي - .

جدول رقم (106): يبرز علاقة متغير الجنس بدرجة اهتمام المبحوثين ببرامج التوعية المرورية.

المجموع		إناث		ذكور		درجة الاهتمام	
%	ك	%	ك	%	ك		
25.75	17	16.66	1	26.66	16	باهتمام كبير	
66.66	44	66.66	4	66.66	40	باهتمام	
7.57	5	16.66	1	6.66	4	دون اهتمام	
100	66	100	6	100	60	المجموع	
كا ² الجدولية = 5.99				كا ² المحسوبة = 0.92			

يتضح من الجدول أنه لا يوجد علاقة بين متغير الجنس ودرجة اهتمام المبحوثين عند الاستماع لبرامج التوعية المرورية، ذلك أن كا² المحسوبة (= 0.92) أصغر من كا² الجدولية (= 5.99) عند المستوى الدلالة (0.95)، حيث أن كل المبحوثين من الذكور و الإناث يستمعون لهذه البرامج باهتمام بنسبة تقدر بـ (66.66%) لكل فئة .

3-مدى المناسبة و الترقب لبرامج التوعية المرورية.

جدول رقم (107): يبين مدى مناسبة وقت بث برامج التوعية المرورية للمبحوثين ومدى

ترقبهم لها.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات						
ترقب	مناسبة	ترقب	مناسبة	ترقب	مناسبة							
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
22.86	16	30	21	25.71	9	22.85	8	20	7	37.14	13	ضوابط مرورية
15.72	11	32.86	23	17.14	6	48.57	17	14.28	5	17.14	6	مع السلامة
61.42	43	37.14	26	57.14	20	28.57	10	65.71	23	45.71	16	لا أحد
100	70	100	70	100	35	100	35	100	35	100	35	المجموع

نلاحظ من خلال العمود المتعلق بالمجاميع أن أكثر المبحوثين يرون بعدم مناسبة وقت بث كل من البرنامجين "ضوابط مرورية" و "مع السلامة"، وهذا بنسبة (37.14%) كما أن أكثرهم وبنسبة أعلى (61.42%) لا يترقبون البرنامجين مما يدفع للقول بأن عدم مناسبة وقت البث ليس السبب الوحيد في عدم ترقب المبحوثين للبرنامجين بحيث يمكن إدراج عدم اهتمام المبحوثين بالبرنامجين كسبب آخر، كون عملية الترقب - كما سبق الذكر - هي عنصر من عناصر الاهتمام الذي يفرض وجود درجة معينة من الاستعداد و تخصيص الوقت الكافي للمتابعة و ترقب بث البرنامجين، هذا على عكس عدم الاهتمام الذي ينتج عنه نسيان وقت بث البرنامج أو التعلل بمشاغل أخرى تقف دون متابعة هذين البرنامجين، وبذلك فإن أهمية عملية الترقب تظهر من كون الاهتمام هو واحد من مراحل العملية الإقناعية المتعلقة بالمخارج.

كما يتبين من خاتمة مجموع المبحوثين أن برنامج "مع السلامة" هو أكثر مناسبة من برنامج "ضوابط مرورية" وهذا بـ (32.86%) في مقابل (30%) وهذا يتوافق مع نتائج الجدول (132) حيث أن المبحوثين من رجال الأمن يفضلون أكثر الفترة المسائية.

كما يلاحظ أن برنامج "ضوابط مرورية" هو أكثر ترقبا من برنامج "مع السلامة" وهذا بـ (22.86%) في مقابل (15.72%) الأمر الذي يؤكد ما قلناه سابقا بأن عملية الترقب لا ترتبط بمدى مناسبة وقت البث بقدر ما ترتبط بمدى اهتمام المبحوثين بالبرنامج.

و بالنظر إلى فئتي الشرطة و الدرك نلاحظ أن المبحوثين من فئة الشرطة يرون بأن وقت بث كلا البرنامجين غير مناسب حيث يأخذ هذا الرأي أعلى نسبة بـ (45.72%) مع أن مبحوثي الشرطة يفضلون وقت بث برنامج "ضوابط مرورية" على برنامج "مع السلامة" بنسبة (37.14%) مقابل (17.14%)، بينما مبحوثو فئة الدرك فنجد (27.58%) فقط يرون بعدم مناسبة وقت بث البرنامجين، في حين يأخذ برنامج "مع السلامة" أعلى نسبة تقدر بـ (48.57%) في مقابل برنامج "ضوابط مرورية" (22.85%) الأمر الذي يتوافق و نتائج الجدول (132) حيث نجد أن مبحوثي فئة الشرطة يفضلون الفترة الصباحية بـ (57.14%) بينما يفضل مبحوثو فئة الشرطة الفترة المسائية بـ (60%).

أما بالنسبة للترقب فنجد أعلى نسبة بكل من فئتي الشرطة و الدرك لا يترقب مبحوثوها أيا من البرنامجين، وهذا بنسبة تقدر بـ (45.71%) و (65.71%) على الترتيب، كما نجد أن كلا فئتي الشرطة و الدرك يترقبان برنامج "ضوابط مرورية" أكثر من برنامج "طريق السلامة" و هذا بنسبة

(20%) تخص فئة الشرطة و(25.71%) تخص فئة الدرك في مقابل (14.28%) من مجموع فئة الشرطة و (17.14%) من مجموع فئة الدرك .

3 / أهمية برامج التوعية المرورية :

1- ترتيب البرامج الإذاعية:

بعد عملية الترتيب نحصل على الجدول التالي:

جدول رقم (108) : يبين ترتيب البرامج الإذاعية حسب الأفضلية لدى المبحوثين.

الرتبة	المجموع	8	7	6	5	4	3	2	1	الفئات
1	446	1	6	6	24	70	60	63	216	إخبارية
7	265	5	2	18	12	15	78	63	72	سياسية
4	308	5	2	21	52	35	54	91	48	ثقافية
5	290	4	12	24	36	55	48	63	48	ترفيهية
8	150	10	18	27	12	30	18	35	-	اقتصادية
3	334	1	32	15	60	75	78	49	24	اجتماعية للتوعية
6	288	16	8	6	12	45	42	63	96	رياضية
2	375	-	8	21	32	35	90	133	56	دينية

يتبين من خلال الجدول أن ترتيب البرامج الإذاعية من حيث الأفضلية قد جاء على النحو

التالي:

1- البرامج الإخبارية

2- البرامج الدينية

3- البرامج الاجتماعية للتوعية.

4- البرامج الثقافية

5- البرامج الترفيهية

6- البرامج الرياضية

7- البرامج السياسية

8- البرامج الاقتصادية

وبذلك فإن البرامج الاجتماعية تحظى بأهمية كبيرة لدى الباحثين من رجال الأمن وهو مؤشر إيجابي يمكن أن ينعكس على أهمية برامج التوعية المرورية.

هذا كما يتبين بمقارنة نتائج هذا الجدول مع نتائج الجدول (55) أن البرامج الاجتماعية هي أكثر أهمية لدى الباحثين من رجال الأمن منها لدى الباحثين من السائقين أين تأتي هذه البرامج في المرتبة السادسة من حيث درجة التفضيل.

2- رأي الباحثين في برامج التوعية المرورية :

جدول رقم (109) يبين رأي الباحثين في مدى فائدة برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
48.57	34	51.42	18	45.71	16	مفيد جدا
45.71	32	42.85	15	48.57	17	مفيد
5.72	4	5.71	2	5.71	2	غير مفيد
100	70	100	35	100	35	المجموع
ك ² الجدولية=5.99				ك ² المحسوبة=0.2		

ذكرنا سابقا أن الباحثين من السائقين يرون أن برامج التوعية المرورية هي برامج مفيدة حيث أن (5%) فقط من مجموع الباحثين يرون بأنها غير مفيدة .

ونلاحظ من هذا الجدول أن أغلب الباحثين يرون بفائدة برامج التوعية المرورية، إذ أن (48.57%) من الباحثين يرون بأنها مفيدة جدا، و (45.71%) من الباحثين وهي نسب تقارب سابقتها يرون بأنها مفيدة فقط، بينما (5.72%) يرون أنها غير مفيدة.

ونلاحظ أن رأي الباحثين في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية من حيث الإفادة لا يختلف بين فئتي الباحثين من الشرطة والدرك، فبحساب ك²(=0.2) و مقارنتها بـ ك² الجدولية، مما يثبت الفرض الصفري القائل بعدم وجود علاقة بين المتغيرين.

3- أهداف الاستماع لبرامج التوعية المرورية :

تبين لنا من خلال الجدول السابق رقم (57) أن المبحوثين من السائقين يتابعون برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية بهدف اكتساب معلومات مرورية في الغالب وهذا بنسبة (48.67%) من مجموع المبحوثين.

جدول رقم (110) : يبين أهداف المبحوثين من الاستماع لبرامج التوعية المرورية .

المجموع		الدرك		الشرطة		الأهداف
%	ك	%	ك	%	ك	
47.06	40	44.68	21	50	19	اكتساب المعلومات
24.70	21	25.53	12	23.68	9	التعرف على خطورة المشكلة
14.11	12	23.40	2	2.63	1	أهمية الموضوعات المطروحة
14.11	12	6.38	3	23.68	9	إرضاء الفضول
100	85	100	47	100	38	المجموع

ويبرز من خلال الجدول إن المبحوثين من رجال الأمن يتابعون برامج التوعية المرورية بهدف اكتساب المعلومات بـ (47.06%)، يليها التعرف على خطورة المشكلة المرورية بـ (24.70%) وهي نسبة تقارب نصف النسبة الأولى، تليها أهمية الموضوعات المطروحة والهدف المتعلق بإرضاء الفضول بـ (14.11%) لكل منها .

ولا يختلف هذا الترتيب كثيرا بالنسبة لفئتي المبحوثين من الشرطة والدرك، حيث يمثل الهدف المتعلق باكتساب المعلومات أعلى نسبة تقدر بـ (50%) تخص فئة الشرطة و(44.68%) تخص فئة الدرك .

ومن خلال هذه القراءة يتضح أن أهداف المبحوثين من رجال الأمن في الاستماع للبرامج لا تختلف عن أهداف المبحوثين من السائقين.

4- علاقة المستوى التعليمي بأهداف الاستماع لبرامج التوعية المرورية :

جدول رقم (111): يبين علاقة المستوى التعليمي بأهداف المبحوثين من الاستماع لبرامج التوعية المرورية.

المجموع		عالي		متوسط		الأهداف	
%	ك	%	ك	%	ك		
41.89	31	45.23	19	37.5	12	اكتساب المعلومات	
28.37	21	23.80	10	34.37	11	التعرف على خطورة المشكلة	
14.86	11	19.04	8	9.37	3	أهمية الموضوعات المطروحة	
14.86	11	11.90	5	18.75	6	إرضاء الفضول	
100	74	100	42	100	32	المجموع	
كا 2 الجدولية = 7.81				كا 2 المحسوبة = 2.64			

يتضح من خلال الجدول أنه لا توجد علاقة بين المستوى التعليمي وأهداف المبحوثين من الاستماع لبرامج التوعية المرورية لأن كا² المحسوبة (= 2.64) أصغر من كا² الجدولية (= 7.81) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض القائل بعدم وجود علاقة بين المتغيرين .

إن التقارب في الأهداف بين ذوي المستويين التعليميين المتوسط والعالي يمكن تفسيره بطبيعة مهنة المبحوثين من حيث كونهم من رجال الأمن و لهم اهتمامات متقاربة تنعكس من خلالها أهداف المبحوثين من الاستماع لبرنامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

5- العلاقة بين درجة الاستماع و الرأي في مدى كفاية مدة البث :

نلاحظ من الجدول الموالي أن كا² المحسوبة (= 13.68) اقل من كا² الجدولية (= 21) عند مستوى الدلالة (0.95) وبهذا نثبت الفرض الصفري القائل بعدم وجود علاقة بين مدى استماع المبحوثين لبرامج التوعية المرورية ورأيهم في مدى كفاية المدة الزمنية المخصصة لهذه البرامج إذ أن أغلب المبحوثين يرون بعدم كفاية المدة الزمنية.

جدول رقم (112): يوضح علاقة رأي الباحثين في المدة المخصصة لبرامج التوعية المرورية بمدى استماعهم لها.

المجموع		نادرا		أحيانا		غالبا		دائما		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
2.86	2	-	-	4.65	2	-	-	-	-	كافية جدا
17.14	12	17.64	3	16.27	7	40	2	-	-	كافية
52.86	37	35.29	6	53.48	23	60	3	100	5	غير كافية
17.14	12	23.52	4	18.60	8	-	-	-	-	غير كافية مطلقا
10	7	23.52	4	6.97	3	-	-	-	-	لا ادري
100	70	100	17	100	43	100	5	100	5	المجموع
كا 2 الجدولية = 21					كا 2 المحسوبة = 13.68					

فلاحظ من الجدول أن جل الباحثين يرون بعدم كفاية المدة الزمنية حيث أن (52.86%) من مجموع الباحثين يرون بأنها غير كافية، كما أن (17.14%) فيرون أنها غير كافية على الإطلاق في مقابل (2.86%) فقط يرون بأنها كافية جدا كما أن (17.14%) فيرون بأنها كافية فقط.

و نشير في الأخير أن (10%) من الباحثين ليست لهم دراية بمدى كفاية المدة الزمنية المخصصة لهذه البرامج و ذلك لقلة متابعتهم لهذه البرامج، حيث تمثل نسبتهم (23.52%) من مجموع الباحثين الذين يستمعون لبرامج التوعية المرورية بصفة نادرة، بينما تنعدم نسبتهم لدى الباحثين الذين يستمعون لهذه البرامج بصفة دائمة وغالبا.

6 - مستوى منشطى البرنامجين:

جدول رقم (113): وضع رأي المبحوثين في منشطى البرنامجين "ضوابط مرورية" و"مع

السلامة"

الفئات	الشرطة				الدرك				المجموع			
	مع السلامة		ضوابط مرورية		مع السلامة		ضوابط مرورية		مع السلامة		ضوابط مرورية	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
جيد	37.14	13	34.28	12	48.57	17	31.42	11	42.86	30	32.86	23
متوسط	5.71	2	17.14	6	25.71	9	34.28	12	15.72	11	25.72	18
ضعيف	2.85	1	-	-	-	-	2.85	1	1.42	1	1.42	1
لا ادري	54.28	19	48.57	17	25.71	9	31.42	11	40	28	40	28
المجموع	100	35	100	35	100	35	100	35	100	70	100	70

نلاحظ من خلال العمود الخاص بالجامع أن أكثر المبحوثين ليست لديهم دراية بمستوى منشطى البرنامجين، وهذا بنسبة معتبرة تقدر بـ (40%) من كل برنامج، و يمكن تفسير ذلك بقلة حجم متابعة المبحوثين للبرنامجين.

هذا، كما تبين أن المبحوثين يرون بأن منشطى البرنامجين جيدين إذ يأخذ هذا الرأي أعلى نسبة مع ارتفاع نسبي لصالح برنامج "مع السلامة" و هذا بنسبة (42.86%) في مقابل (32.86%) بالنسبة لبرنامج ضوابط مرورية، بينما تأتي درجة متوسط في المرتبة الثانية في كل من البرنامجين وهذا بـ (25.72%) تخص منشط برنامج ضوابط مرورية، و (15.72%) تخص منشط برنامج "مع السلامة"، أما درجة ضعيف فتأتي في الأخير بنسبة ضئيلة جدا تقدر بـ (1.42%) لكل برنامج.

وبالنظر إلى كل فئة من فئات المبحوثين نلاحظ أن المبحوثين من فئة الشرطة يرون بأن منشطى البرنامجين جيد وهذا بنسبة (34.28%) تخص منشط برنامج ضوابط مرورية و(37.14%) تخص منشط برنامج مع السلامة، تليها درجة متوسط بـ (17.14%) و(5.71%) تخص منشطى البرنامجين على التوالي، بينما مبحوثي فئة الدرك فيرون أن منشط برنامج ضوابط مرورية متوسط وهذا بنسبة (34.28%) ثم درجة جيد بـ (31.42%) ، بينما منشط برنامج مع السلامة فيرون أنه جيد بـ (48.57%) ثم يليها درجة متوسط بـ (25.71%).

7- درجة الإعجاب بالومضات الإشهارية :

جدول رقم (114) يوضح مدى إعجاب المبحوثين بالومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
65.71	46	68.57	24	62.85	22	نعم
34.29	24	31.42	11	37.14	13	لا
100	70	100	35	100	35	المجموع

يتضح من الجدول أن أكثر المبحوثين تعجبهم الومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية وهذا بنسبة (65.71%) من مجموع المبحوثين، و(62.85%) من مجموع فئة الشرطة و (68.57%) من مجموع فئة الدرك، وبذلك فالنسب بين فئتي الشرطة والدرك متقاربة نوعا ما عكس بيانات الجدول السابق (104)، إذ وجدنا أن المبحوثين من الدرك هم الأكثر استماعا لهذه الومضات الإشهارية .

هذا، كما يتبين أن (34.29%) من المبحوثين لا تعجبهم الومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية وهي نسبة تمثل (37.14%) من مبحوثي فئة الشرطة و(31.42%) من مبحوثي فئة الدرك ونجد أن كل نسبة من هذه النسب تساوى حوالي النصف من نسب الإعجاب السابقة لها .

و بمقارنة نتائج هذا الجدول مع نتائج الجدول (60) يتضح أنه لا يوجد فرق كبير بين درجة إعجاب المبحوثين من رجال الأمن بالومضات و درجة الإعجاب بها لدى المبحوثين من السائقين.

8 - أسباب عدم الإعجاب :

ذكرنا من خلال الجدول السابق (114) أن (34.29%) من المبحوثين لا تعجبهم الومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية، و الجدول الموالي يوضح أسباب عدم إعجابهم بتلك الومضات.

جدول رقم (115) يبين أسباب عدم إعجاب المبحوثين بالومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية .

المجموع		الدرك		الشرطة		الأسباب
%	ك	%	ك	%	ك	
34.61	9	23.07	3	46.15	6	تكرارها بطريقة مملة
23.08	6	38.46	5	7.69	1	رداءة لغتها
42.31	11	38.46	5	46.15	6	رداءة أسلوب إلقائها
100	26	100	13	100	13	المجموع

يكشف لنا الجدول أن رداءة أسلوب الإلقاء تحتل المرتبة الأولى من مجموع الأسباب بنسبة (42.31%)، بينما تأتي رداءة لغة هذه الومضات الإشهارية في آخر الأسباب بـ (28.08%). و بالنسبة لمبحوثي فئة الشرطة فنجد كل من السببين؛ تكرارها بطريقة مملة و رداءة أسلوب إلقائها يأخذان أعلى نسبة (46.15%) لكل منهما، بينما رداءة لغة هذه الومضات فلم تأخذ سوى (7.69%).

أما مبحوثو فئة الدرك فعلى العكس من فئة الشرطة، إذ يرون أن رداءة لغتها وكذا رداءة أسلوب إلقائها هما من أكثر أسباب عدم إعجابهم بالومضات، وذلك بنسبة (38.46%) لكل منهما، بينما تكرار الومضات بطريقة مملة فتجيء في الأخير بـ (23.07%).

ثالثا - تقييم رجال الأمن لدور الإذاعة في التوعية المرورية:

سنحاول من خلال هذا المبحث معرفة فعالية برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية من خلال تقييم المبحوثين من رجال الأمن.

1- رأي رجال الأمن في دور وسائل الإعلام :

بداية سنتناول رأي عينة رجال الأمن في دور الإعلام في التوعية المرورية .

1- طرق ترسيخ السلوك القانوني:

جدول رقم (116) يبين أفضل طريقة لترسيخ السلوك القانوني.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات	
%	ك	%	ك	%	ك		
27.63	21	23.07	9	32.43	12	زيادة عدد رجال الأمن بالطرق	
34.21	26	33.33	13	35.13	13	زيادة عدد برامج التوعية المرورية بالوسائل الإعلامية	
38.15	29	43.58	17	32.43	12	إصدار قوانين أكثر صرامة	
100	76	100	39	100	37	المجموع	
كا 2 الجدولية = 5.99				كا 2 المحسوبة = 1.21			

نستشف من خلال عمود الجاميع أن المبحوثين يرون بأهمية الاحتمالات الثلاثة المقترحة من طرف الباحث كحلول لترسيخ السلوك القانوني للسائقين حيث تتقارب نسبها مع تفوق نسبي للطريقة المتعلقة بإصدار قوانين أكثر صرامة بفارق (3.94%) عن طريقة زيادة عدد برامج التوعية المرورية بالوسائل الإعلامية، وبفارق (10.52%) عن طريقة زيادة عدد رجال الأمن بالطرق.

هذا كما نلاحظ أن المبحوثين من الشرطة هم أكثر تفضيلا لطريقة الزيادة في عدد رجال المرور من مبحوثي فئة الدرك وهذا بنسبة (32.43%) في مقابل (23.07%)، بينما على العكس من ذلك نلاحظ أن المبحوثين من الدرك أكثر تفضيلا للصرامة القانونية من فئة الشرطة بنسبة تقدر بـ (43.58%) في المقابل (32.43%).

لكن بحساب كا² يتضح أن هذه الفروق هي فروق ظاهرية فقط، حيث أن كا² المحسوبة أقل من كا² الجدولية عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض المستقل القائل بعدم وجود علاقة بين فئات المبحوثين ورأيهم في أفضل الطرق لترسيخ السلوك القانوني للسائقين .

2- علاقة الخبرة بالرأي في أفضل الطرق لترسيخ السلوك القانوني:

جدول رقم (117): يبرز علاقة الخبرة برأي المبحوثين في أفضل طريقة لترسيخ السلوك

القانوني للسائقين.

الفئات	[5-1]		[10-5]		[15-10]		-15[[20		[25-20[		[30-25[		المجموع	
	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
زيادة عدد رجال الأمن بالطرق	50	5	24.13	7	22.22	2	-	-	-	-	-	-	14	23	
زيادة عدد برامج التوعية المرورية بالوسائل الإعلامية	20	2	37.93	11	44.44	4	28.57	2	-	-	75	3	22	36.66	
إصدار قوانين أكثر صرامة	30	3	37.93	11	33.33	3	71.42	5	100	1	25	1	24	40	
المجموع	100	10	100	29	100	9	100	7	100	1	100	4	60	100	
							كا ² المحسوبة = 12.06							كا ² الجدولية = 18.3	

نكتشف من الجدول أن كا² المحسوبة (12.06) أقل من كا² الجدولية (=18.3) عند مستوى

الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض القائل بعدم وجود علاقة بين مستوى الخبرة ورأي المبحوثين في أفضل طريقة لترسيخ السلوك القانوني للسائقين.

3- مساهمات البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور:

كثيرا ما تساهم وسائل الإعلام في إعطاء صورة سلبية عن رجل الأمن حيث توصل خليل ميرزا من خلال الدراسة التي قام بها حول صورة الشرطة في الفيلم العربي أن مجمل الأفلام التي تم تحليلها تقدم السمات السلبية على حساب السمات الايجابية، وأن أكثر السمات ظهورا هي الرشوة،

الإهمال في أداء الواجب، الجهل بالقانون، القسوة، أما السمات الإيجابية فتمثلت بنسب ضئيلة في احترام القانون، التضحية، الفداء واليقظة.⁽¹⁾

فهل البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور تنحى هذا المنحى أم أنها تقوم بدور ايجابي اتجاه رجل الأمن، و الجدول الموالي يوضح رأي المبحوثين من رجال الأمن في هذا الأمر.

جدول رقم (118) يجيب عن التساؤل فيما ساهمت البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور .

القياسات		الشرطة		الدرك		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
7	20	9	25.71	16	22.86		
7	20	6	17.14	13	18.57		
21	60	20	57.14	41	58.57		
35	100	35	100	70	100		

نلاحظ من الجدول أن أكثر المبحوثين يرون بأن البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور قد سهلت من مهمة رجل الأمن و هذا بنسبة تقدر بـ (58.57%) من مجموع فئة الدرك، و يأتي في المرتبة الثانية بنسب أقل مساهمة هذه البرامج في زيادة احترام السائقين لرجل الأمن بـ (22.86%) من مجموع المبحوثين و(20%) من فئة الشرطة و (25.71%) من فئة الدرك، بينما يأتي في الأخير مساهمة هذه البرامج في إزالة هيبية رجل الأمن بـ (18.57%) من مجموع المبحوثين و (17.14%) من فئة الدرك، و بـ (20%) من فئة الشرطة .

و بعد هذه القراءة الكمية يتضح أن المبحوثين يرون بأن البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور تقوم بدور ايجابي في تحسين صورة رجل الأمن و تسهيل مهمته.

(1)- جاسم خليل ميرزا : " صورة الشرطة في الفيلم العربي " ، المرجع السابق ، ص 46 .

4- علاقة الرتبة برأي الشرطة فيما ساهمت به البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور :

جدول رقم (119): يوضح علاقة متغير الرتبة برأي المبحوثين من الشرطة فيما ساهمت

البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور.

الفئات		ضابط شرطة		مفتش شرطة		عون أمن عمومي		محافظة شرطة		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	
زيادة احترام السائقين لرجل الأمن	2	33.33	1	33.33	4	16	-	-	7	20	
إزالة هيبة رجل الأمن	-	-	-	-	6	24	1	100	7	20	
سهلت مهمة رجل الأمن	4	66.66	2	66.66	15	60	-	-	21	60	
المجموع	6	100	3	100	25	100	1	100	35	100	
ك ² المحسوبة = 7.05						ك ² الجدولية = 12.6					

من خلال البيانات الواردة في الجدول يتضح لنا أن أكثر المبحوثين من الشرطة يرون بأن البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور قد ساهمت في تسهيل مهمة رجل الأمن، حيث يأخذ هذا الرأي أعلى نسبة في كل فئات الترتيب (66.66%) لكل من الفئتين ضابط الشرطة ومفتش الشرطة، و(60%) من مجموع فئة أعوان الأمن.

بينما نلاحظ أن (100%) من مجموع فئة محافظي الشرطة يرون بأن هذه البرامج قد ساهمت أكثر في إزالة هيبة رجل الأمن بدل أن تسهل مهمته أو تزيد في احترامه، لكن هذا الفرق يعد ظاهريا وليس حقيقيا، حيث بحساب معامل الارتباط ك² يتضح أن ك² المحسوبة (7.05) أقل من ك² الجدولية (=12.6) عند مستوى الدلالة (0.95) و بذلك نقول بعدم وجود تأثير لمتغير الرتبة على رأي المبحوثين من الشرطة فيما ساهمت به البرامج الإعلامية المرورية.

5- علاقة الرتبة برأي الدرك فيما ساهمت به البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور :

جدول رقم (120) : يوضح علاقة متغير الرتبة برأي المبحوثين من الدرك فيما ساهمت البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور .

المجموع		رقيب		نائب قائد فرقة		دركي		ملازم أول		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
20	6	20	1	-	-	26.31	5	-	-	زيادة احترام السائقين لرجل الأمن
20	6	20	1	66.66	2	15.78	3	-	-	إزالة هبة رجل الأمن
60	18	60	3	33.33	1	57.89	11	100	3	سهلت مهمة رجل الأمن
100	30	100	5	100	3	100	19	100	3	المجموع
كا 2 الجدولية = 12.6						كا 2 المحسوبة = 6.75				

يبرز لنا من الجدول أن كا² المحسوبة (= 6.75) أقل من كا² الجدولية (= 12.6) عند مستوى الدلالة (0.95) مما يجعلنا نقول باستقلال رأي المبحوثين فيما ساهمت به البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور عن متغير الرتبة .

فكما يتبين من الجدول أن أكثر المبحوثين من الدرك يرون بأن هذه البرامج قد ساهمت في تسهيل مهمة رجل الأمن، الرأي الذي يأخذ أعلى نسبة في جل فئات الرتب عدا المبحوثين من ذوي رتبة نائب قائد فرقة، حيث أن أعلى نسبة (66.66%) من مجموع الفئة تتعلق بالقول بأن برامج التوعية المرورية قد ساهمت في إزالة هبة رجل الأمن، لكن هذا الفرق يعد ظاهريا و ليس حقيقيا .

6- مدى دراية السائقين بتعديلات قانون المرور:

و جردنا من خلال الجدول (63) أن أغلب المبحوثين من السائقين لديهم اطلاع على البعض فقط من قانون المرور وتعديلاته الجديدة وهذا بنسبة (73.75%)، كما أن (12.5%) من المبحوثين فقط لم يطلعوا على القانون، و الجدول الموالي يوضح لنا رأي المبحوثين من رجال الأمن في مدى دراية السائقين بقانون المرور الجديد، و ذلك من خلال تعاملهم اليومي مع السائقين.

جدول رقم (121) : يبين رأي المبحوثين في مدى دراية السائقين بتعديلات قانون المرور الجديد .

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
12.86	9	20	7	5.71	2	كلهم
44.29	31	42.28	15	45.71	16	أغلبهم
38.57	27	34.28	12	42.85	15	بعضهم
4.28	3	2.85	1	5.71	2	ليسوا على دراية به
100	70	100	35	100	35	المجموع

يكشف الجدول أن المبحوثين يرون بأن السائقين على دراية بقانون المرور، حيث أن (4.28%) فقط من المبحوثين يرون بعدم دراية السائقين بالقانون، وهي نسبة نجدها تساوي (5.71%) و (2.85%) لكل من فئتي الشرطة و الدرك على التوالي .

لكن تتفاوت إجابات المبحوثين القائلين بأن السائقين على دراية بقانون المرور الجديد حيث أن أكبر نسبة (44.29%) من المبحوثين يرون بأن أغلب السائقين هم على دراية بالقانون، تليها نسبة (38.57%) تخص المبحوثين الذين يرون بدراسة البعض فقط من السائقين بالقانون، بينما يأتي في الأخير نسبة المبحوثين الذين يرون بأن كل السائقين على دراية بالقانون الجديد للمرور وهذا بـ (12.86%) .

و لا تختلف نسب هذه الآراء بالنظر إلى النسب في كل فئة من فئتي الشرطة و الدرك، حيث يأخذ الرأي القائل بأن أغلب السائقين على دراية بقانون المرور أعلى النسب وذلك بـ (45.71%) و (42.85%) للفئتين على التوالي، بينما يأخذ الرأي القائل بأن كل السائقين على دراية أصغر نسبة لدى كل من الفئتين، و هذا بـ (5.71%) تخص فئة الشرطة و (20%) تخص فئة الدرك .

و بذلك فإن آراء المبحوثين من رجال الأمن تتوافق مع تصريحات المبحوثين من السائقين من حيث مدى اطلاعهم على قانون المرور الجديد ، وهذا التوافق يعكس مدى خبرة المبحوثين من رجال الأمن بالسائقين الذي هو مؤشر ايجابي يمكن استغلاله خلال حملات التوعية المرورية.

2/ رأي رجال الأمن في دور الإذاعة :

ستتعرّف من خلال هذا المطلب على فعالية برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية من خلال تقييم المبحوثين لها .

1- دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور:

جدول رقم (122) : يوضح رأي المبحوثين في دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور.

ت	المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
	%	ك	%	ك	%	ك	
3.8	37.14	26	54.28	19	20	7	جيد
2.54	37.14	26	25.71	9	48.57	17	متوسط
1.63	20	14	14.28	5	25.71	9	ضعيف
0	5.71	4	5.71	2	5.71	2	لا أدري
-	100	70	100	35	10	35	المجموع

يبدو من البيانات الواردة في الجدول أن آراء المبحوثين حول دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور تتراوح بين الجيد والمتوسط بنسبة (37.14%) لكل واحد منها، كما أن (20%) من مجموع المبحوثين- وهي نسبة لا تبعد كثيرا عن سابقتها- يرى المبحوثون فيها بضعف هذا الدور، و منه فإن الإذاعة تقوم بدور فوق المتوسط في التعريف بالقانون حسب رأي المبحوثين .

هذا، كما تدل البيانات الواردة في الجدول أن نسبة المبحوثين من الدرك تزيد عن نسبة المبحوثين من الشرطة في القول بأن دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور "جيد" بفارق نسبي دال إحصائيا، كون ت المحسوبة (ت = 3.8) أكبر من ت الجدولية عند مستوى الدلالة (0.01 = 2.66) و بدرجة ثقة تساوي (99%).

- يزيد المبحوثون من الشرطة عن المبحوثين من الدرك في القول بأن دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور "متوسط" بفارق نسبي دال إحصائيا، كون ت المحسوبة (ت = 2.54) أكبر من ت الجدولية عند مستوى الدلالة (0.05 = 2.00) وبدرجة ثقة تساوي (95%).

- يتفق كل من فئتي الدرك و الشرطة علي القول بأن دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور "ضعيف"، و في عدم معرفتهم به، حيث بلغت قيمة ت المحسوبة (=1.63) عند ضعيف و (=0) عند

لا أدري، وهي أقل من القيمة الجدولية عند (0.01) و (0.05)، مما يؤكد عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الفئتين .

2 - علاقة المستوى التعليمي بالرأي في دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور:

جدول (123) : يوضح علاقة مستوى التعليم برأي المبحوثين في دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور .

ت	المجموع		عالي		متوسط		الفئات
	%	ك	%	ك	%	ك	
2.74	37.28	22	51.61	16	21.42	6	جيد
0.67	38.98	23	35.48	11	42.85	12	متوسط
6.51	16.95	10	9.67	3	25	7	ضعيف
2.22	6.78	4	3.22	1	10.71	3	لا أدري
-	100	59	100	31	100	28	المجموع

شاهدنا من خلال الجدول السابق (122) أن رأي المبحوثين في دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور يختلف بين فئتي الشرطة والدرك، والجدول التالي يبرز مدى تأثير المستوى التعليمي على رأي المبحوثين في دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور.

وبالكشف عن قيمة ت المقابلة لدرجة الحرية (57) عند مستوى الدلالة (2.02=0.05) ومقابلتها لقيم ت المحسوبة يتبين لنا :

- أن ذوي المستوي العالي هم أكثر قولاً بأهمية دور الإذاعة بنسبة (51.61%) في مقابل (21.42%) من ذوي المستوى المتوسط كون ت المحسوبة عند جيد (=2.74) وهي أكبر من القيمة الجدولية عند (0.01) مما ينبئ بوجود فروق معنوية بدرجة ثقة (99%).

- أن ذوي المستوي المتوسط هم أكثر قولاً بضعف دور الإذاعة، وكذا في القول بعدم المعرفة، ذلك أن ت المحسوبة (=6.51) عند ضعيف (=2.22) عند لا أدري وهي أكبر من القيمة الجدولية عند (0.01) بالنسبة للأولى وعند (0.05) بالنسبة للثانية، مما يشير إلى وجود فروق ذات دلالة معنوية بدرجة ثقة (99%) و(95%) على الترتيب.

- أنه لا يوجد فرق بين المستويين التعليميين، عند القول بمتوسط حيث تبلغ قيمة ت المحسوبة عندها (= 0.67) وهي أقل من القيمة الجدولية عند (0.01) وعند (0.05).

3 - مستوى النصائح المقدمة ببرامج التوعية المرورية من حيث التنوع:

جدول رقم (124) : يوضع رأي الباحثين في النصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية للإذاعة الوطنية من حيث التنوع.

ت	المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
	%	ك	%	ك	%	ك	
3.4	8.57	6	17.14	6	-	-	متنوعة كثيرا
1	58.57	41	54.28	19	62.85	22	متنوعة
0.25	21.43	15	20	7	22.85	8	غير متنوعة
7.13	2.86	2	-	-	5.71	2	غير متنوعة إطلاقا
0	8.57	6	8.57	3	8.57	3	لا أدري
-	100	70	100	35	100	35	المجموع

نلاحظ من الجدول أن أكثر الباحثين يرون بتنوع النصائح المقدمة إذ أن (58.57%) من مجموع الباحثين يرون بأنها متنوعة، كما أن (8.57%) يرون أنها متنوعة كثيرا، هذا في مقابل (21.43%) يرون أنها غير متنوعة، و (2.86%) يرون أنها غير متنوعة إطلاقا.

وبتطبيق اختبار ت نلاحظ ما يلي :

- تزيد فئة الدرك عن فئة الشرطة في القول بتنوع النصائح كثيرا بنسبة فرق تساوي (17.14%) ذلك أن ت المحسوبة (= 3.4) أكبر من القيمة الجدولية عند (0.01=2.66) مما ينبئ بوجود فارق ذو دلالة إحصائية و بدرجة ثقة تساوي (99%).

- بينما تزيد فئة الشرطة عن فئة الدرك في القول بأن النصائح المقدمة غير متنوعة علي الإطلاق بفارق (5.71%)، كون ت المحسوبة (= 7.13) أكبر من ت الجدولية عند (0.01=2.66) مما يشير إلى وجود فارق بدرجة ثقة (= 99%).

- لكن تتفق الفئتان في القول بأن النصائح المقدمة "متنوعة"، و"غير متنوعة" وكذا في القول "بلا أدري" ذلك أن ت المحسوبة تساوي على الترتيب (1=)، (= 0.25)، (= 0) وهي قيم أقل من القيمة الجدولية عند (0.01 = 2.66) و (0.05 = 2.00) مما يدل على عدم وجود فروق معنوية.

4 - مستوى النصائح المقدمة ببرامج التوعية المرورية من حيث الإفادة :

إن رجال الأمن هم بمثابة الرقيب على السائقين الأمر الذي يسمح لهم بمعرفة سلوك السائقين وأهم الأسباب المؤدية لوقوع حوادث مرور، ثم ما هي أهم السبل والنصائح لتجنب هذه الحوادث، والجدول الموالي يوضح، رأي المبحوثين من رجال الأمن في النصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية.

جدول رقم (125) : يوضح رأي المبحوثين في النتائج المقدمة في برامج التوعية المرورية من حيث الإفادة.

ت	المجموع		الدرك		الشرطة		درجة الإفادة
	%	ك	%	ك	%	ك	
4.11	12.86	9	20	7	5.71	2	مفيدة جدا
0	71.43	50	71.42	25	71.42	25	مفيدة
3.17	4.28	3	2.85	1	5.71	2	غير مفيدة
7.13	2.86	2	-	-	5.71	2	غير مفيدة إطلاقا
5	8.57	6	5.71	2	11.42	4	لا أدري
-	100	70	100	35	100	35	المجموع

يبرز من خلال الجدول أن أغلب المبحوثين يرون بأن النصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية هي مفيدة بنسبة تقدر بـ (71.43%)، تليها نسبة (12.86%) من المبحوثين الذين يرون بأن هذه النصائح مفيدة كثيرا، بينما تأتي بنسبة أقل تقدر بـ (4.28%) يرى المبحوثون فيها بأن هذه النصائح غير مفيدة، كما أن (2.86%) من المبحوثين يرون بأنها غير مفيد إطلاقا.

وبالكشف عن قيمة ت يتبين لنا ما يأتي :

- تزيد فئة الدرك على فئة الشرطة في القول بأن النصائح المقدمة مفيدة كثيرا وهذا بنسبة (20%) مقابل (5.71%)، ذلك أن قيمة ت المحسوبة (=4.11) عند مفيدة كثيرا، وهي أكبر من قيمة ت الجدولية عند (0.01=2.66) وبدرجة ثقة تساوي 99%

- تتساوى فئتا الدرك والشرطة في القول بأن النصائح المقدمة مفيدة بنسبة (71.42%) لكل منهما، ذلك أن قيمة ت المحسوبة (=0) عند مفيدة هي أقل من قيمة ت الجدولية عند (0.01=2.66) وعند (0.05=2.00) مما يدل على عدم وجود فروق ذات دلالة معنوية بين الفئتين.

- تزيد فئة الشرطة عن فئة الدرك في القول بأن النصائح المقدمة "غير مفيدة" و"غير مفيدة على الإطلاق"، وكذا بعدم المعرفة "لا أدري" حيث أن قيمة ت المحسوبة (=3.17) عند غير مفيدة، (=7.13) عند غير مفيدة على الإطلاق و(=5) عند لا أدري، وهي قيم أكبر من القيمة الجدولية (0.01=2.66) الدالة على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الفئتين وبدرجة ثقة تساوي (99%).

- كما نشير في الأخير من خلال المقارنة بين نتائج الجدولين (124) السابق وهذا الجدول (125) إلى أن المبحوثين يرون بفائدة النصائح المقدمة أكثر من القول بتنوعها.

5- مستوى أساليب الإقناع :

ذكرنا سابقا من خلال الجدول (81) أن المبحوثين من عينة السائقين يرون من جملة نقائص برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية هي ضعف الأساليب الإقناعية ومن خلال الجدول الموالي سنتعرف على رأي المبحوثين من عينة رجال الأمن في أساليب الإقناع بهذه البرامج .

جدول رقم (126) : يوضح رأي المبحوثين في أساليب الإقناع ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

ت	المجموع		الدرك		الشرطة		درجة التأثير
	%	ك	%	ك	%	ك	
5.07	8.57	6	11.42	4	5.71	2	مؤثر كثيرا
0.95	61.43	43	65.71	23	57.14	20	مؤثر
1.42	22.86	16	17.14	6	28.57	10	غير مؤثر
3.17	7.14	5	5.71	2	8.57	3	لا أدري
-	100	70	100	35	100	35	المجموع

يتضح من الجدول أن أكثر المبحوثين يرون بأن أساليب الإقناع ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية هي مؤثرة فحسب وهذا بنسبة (61.43%)، تليها (22.86%) تتعلق برأي المبحوثين في عدم تأثير هذه الأساليب، بينما لا تأخذ نسبة المبحوثين الذين يرون بأنها مؤثرة كثيرا سوى (8.57%) أي أن المبحوثين يرون بتوسط تأثير هذه الأساليب الإقناعية.

كما تدل النتائج على ما يأتي:

- فئة الدرك هم أكثر قولاً بأن الأساليب الإقناعية مؤثرة جداً في مقابل رأي الشرطة، ويتأكد هذا الفرق كون أن ت المحسوبة (=5.07) أكبر من قيمة ت الجدولية عند مستوى الدلالة (0.01=2.66) الدلالة على وجود فرق معنوي بدرجة ثقة تساوي (99%).

- تزيد فئة الشرطة عن فئة الدرك من حيث عدم درايتها بمدى تأثير الأساليب الإقناعية، إذ بلغت قيمة ت المحسوبة (=3.17) وهي أكبر من القيمة الجدولية عند (0.01=2.66) كما يدل على وجود فرق ذا دلالة إحصائية بدرجة ثقة تساوي (99%).

- بينما تتفق الفئتان من حيث القول بأنها "مؤثرة" و"غير مؤثرة" ذلك أن ت المحسوبة (=0.95) عند مؤثرة و (=1.42) عند غير مؤثر، وهي أقل من القيمة الجدولية عند (0.01 و 0.05).

6- مستوى المواضيع المعالجة:

جدول رقم (127) يوضح رأي الباحثين في المواضيع المعالجة ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية.

ت	المجموع		الدرك		الشرطة		مدى الشمولية
	%	ك	%	ك	%	ك	
2.22	32.86	23	22.85	8	42.85	15	شاملة
2.85	55.71	39	68.57	24	42.85	15	غير شاملة
5.1	11.43	8	8.57	3	14.28	5	لا أدري
-	100	70	100	35	100	35	المجموع

نلاحظ من الجدول أن الباحثين يرون أكثر بعدم شمولية المواضيع المعالجة ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية وهذا بنسبة (55.71%) في مقابل (32.86%) نسبة الباحثين الذين يرون بشمولية المواضيع المعالجة.

كما يتبين من الجدول أن (11.43%) من الباحثين ليس لهم دراية ولا مقدرة على الحكم على المواضيع المعالجة ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية من حيث الشمولية وعدمها، ويمكن تفسير ذلك بقلة متابعة هؤلاء لهذه البرامج مما لا يمنحهم تصور كاف عن مجمل المواضيع المعالجة.

هذا، كما نلاحظ أن فئة الشرطة هي أكثر قولاً من فئة الدرك بشمولية المواضيع المعالجة ببرامج التوعية المرورية، وكذا من حيث القول بلا أدري، ويتأكد هذا الفارق بتطبيق اختبار معنوية نسب الفروق، حيث أن ت المحسوبة (=2.22) عند شاملة، وهي أكبر من القيمة الجدولية عند

(2.00=0.05)، كما أن ت المحسوبة (=5.1) عند لا أدري وهي أكبر من القيمة الجدولية عند (2.66=0.01) مما يدل على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بدرجة ثقة تساوي (95%) بالنسبة للأولى، وبدرجة ثقة (99%) بالنسبة للثانية .

- كما يتبين أن فئة الدرك هم أكثر قولاً من فئة الشرطة بعدم شمولية المواضيع وهذا بنسبة (68.57%) مقابل (42.85%) ذلك أن ت المحسوبة بلغت قيمتها (=2.85) وهي أكبر من القيمة الجدولية عند (2.66= 0.01) مما يدل على وجود فرق بدرجة ثقة تساوي (99%).

7 - مستوى التأييد لإدخال المزيد من برامج التوعية المرورية الإذاعية:

جدول رقم (128) يبين مدى تأييد الباحثين لإدخال المزيد من برامج التوعية المرورية الإذاعية.

ت	المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
	%	ك	%	ك	%	ك	
0.71	95.72	67	94.28	33	97.14	34	نعم
3.17	4.28	3	5.71	2	2.85	1	لا
-	100	70	100	35	100	35	المجموع

يكشف الجدول أن جل الباحثين بنسبة (95.72%) يؤيدون إدخال المزيد من برامج التوعية المرورية الإذاعية، إن هذه النسبة تعكس مدى تفهم رجال الأمن لأهمية دور الإذاعة في التوجيه المروري وهو أمر مشجع لرجال الإعلام في توطيد علاقاته مع رجال الأمن والتعاون الأمثل في مجال الوقاية من حوادث المرور.

هذا، كما أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين آراء فئة الشرطة وفئة الدرك في القول بالتأييد حيث أن ت المحسوبة (=0.71) عند "نعم" وهي أقل من قيمة ت الجدولية في مستوى الدلالة (2.66 = 0.01) و(2.00=0.05) مما يدل على عدم وجود فروق معنوية.

بينما تزيد فئة الدرك عن فئة الشرطة في القول بعدم التأييد وهذا بنسبة (5.71%) مقابل (2.85%)، كون أن قيمة ت المحسوبة (=3.17) عند "لا" أكبر من القيمة الجدولية عند (2.66=0.01) مما يدل على وجود فروق ذات دلالة إحصائية وبدرجة ثقة (=99%).

8 - مستوى النقائص ببرامج التوعية المرورية:

جدول رقم (129): يوضح مدى وجود نقائص في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية حسب رأي المبحوثين.

الفئات		الشرطة		الدرك		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	
كثيرة	3	8.57	8	22.85	11	15.71	
قليلة	26	74.28	19	54.28	45	64.29	
نادرة	4	11.42	2	5.71	6	8.57	
لا توجد	2	5.71	6	17.14	8	11.43	
المجموع	35	100	35	100	70	100	
		ك ² المحسوبة = 8		ك ² الجدولية = 7.81			

نستشف من خلال الأرقام الواردة بالجدول أن أكثر المبحوثين يرون بأنه توجد نقائص ببرامج التوعية المرورية مع أنها نقائص قليلة وهذا بنسبة (29،64%) من مجموع المبحوثين .

كما يتبين من الجدول أن المبحوثين من الدرك أكثر قولاً بكثرة النقائص من مبحوثي الشرطة بنسبة تقدر بـ (22،85%) في مقابل (8،57%) في حين أن مبحوثي الدرك هم أكثر قولاً بعدم وجود النقائص من مبحوثي الشرطة وهذا بنسبة (5،71%) في مقابل (17،14%)، بينما مبحوثو الشرطة أكثر قولاً بقلة النقائص من مبحوثي الدرك بـ (74،28%) في مقابل (54.28%)، وبذلك فالقول بمدى وجود هذه النقائص يختلف بين فئتي المبحوثين .

وبحساب معامل الارتباط تتأكد هذه العلاقة حيث كما هو مبين بالجدول فإن ك² المحسوبة (=8) أكبر من ك² الجدولية (=7.81) عند مستوى الدلالة (0.95).

رابعا - الاقتراحات:

استهدف هذا المحور التعرف على الاقتراحات التي يرى المبحوثون من رجال الأمن بأنها تساهم في نجاح برامج التوعية المرورية، وكذا الاقتراحات المتعلقة بأفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور.

1- الاقتراحات المتعلقة ببرامج التوعية المرورية:

1- المواضيع المقترحة:

جدول رقم (130) يبرز المواضيع المقترحة للمعالجة من طرف المبحوثين.

المواضيع	الشرطة		الدرك		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%
شرح القوانين	6	17.14	5	14.28	11	15.71
المراقبة التقنية للسيارات	2	5.71	-	-	2	2.86
إحصائيات عن حوادث المرور	2	5.71	-	-	2	2.86
آثار حوادث المرور	1	2.85	3	8.57	4	5.71
الدعوة إلى احترام رسالة رجل الأمن	3	8.57	2	5.71	5	7.14
التوعية المستمرة	7	20	6	17.14	13	18.57
شروط السلامة المرورية	2	5.71	2	5.71	4	5.71
السرعة	2	5.71	5	14.28	7	10
نقل صور حية من الطريق	3	8.57	2	5.71	5	7.14
دون إجابة	7	20	10	28.57	17	24.28
المجموع	35	100	35	100	70	100

من خلال البيانات الواردة في الجدول يتضح أن المبحوثين يؤكدون أكثر على موضوع التوعية المستمرة حيث تأخذ أعلى نسبة (18.57%) من مجموع المبحوثين و(20%) بالنسبة لمبحوثي فئة الشرطة و(17.14%) بالنسبة للمبحوثين من الدرك، الأمر الذي يعكس رؤية المبحوثين اتجاه المشكلة المرورية بحيث يرون أن المشكلة والحل يكمن في موضوع التوعية المرورية.

هذا، ويأتي موضوع شرح القوانين في المرتبة الثانية بـ(15.71%) من مجموع المبحوثين و(17.14%) من مجموع فئة الشرطة و(14.28%) من مجموع فئة الدرك، وهي نسب تعكس أهمية إيصال المواد القانونية بشروحها للسائقين حسب رأي المبحوثين من رجال الأمن، ذلك أن وعي السائقين بالقانون هو مرحلة أساسية تمهد لمرحلة التطبيق.

بينما يأتي في المراتب الأخيرة عدد من المواضيع نجدها بالنسبة لفئة الشرطة تتعلق بموضوع آثار حوادث المرور بـ(2.85%)، و المواضيع المتعلقة بالمراقبة التقنية للسيارات، إحصائيات عن حوادث المرور، شروط السلامة المرورية والسرعة بـ(5.71%)، أما فئة الدرك فنجد موضوع الدعوة لاحترام رسالة رجل الأمن، شروط السلامة المرورية ونقل صور حية من الطريق هي مواضيع تأخذ

أصغر نسبة⁽¹⁾ تقدر بـ (5.71%) لكل واحد منها، كما تنعدم النسبة في كل من الموضوعين؛ المراقبة التقنية للسيارات و إحصائيات عن حوادث المرور.

ونشير في الأخير أن (24.28%) من مبحوثي الدرك لم يجيبوا على السؤال وهي نسبة عالية يمكن تفسيرها بعدم اهتمام المبحوثين بالسؤال أو لعدم وجود فكرة محددة لديهم عن المواضيع التي يمكن معالجتها من خلال برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية، إلا أننا نستبعد احتمال عدم وضوح السؤال نظرا لطبيعة المستوى التعليمي للمبحوثين (متوسط، عالي).

2- أسلوب الإقناع:

ذكرنا من خلال الجدول (84) أن المبحوثين من السائقين يفضلون أكثر الأسلوب العلمي ثم أسلوب التخويف، يليه أسلوب الأمر وفي الأخير الأسلوب الهزلي، والجدول الموالي يوضح رأي المبحوثين من رجال الأمن في أكثر الأساليب إقناعا .

(1) - على الرغم من أن هذه المواضيع تأخذ أصغر نسبة إلا أننا نعتقد أن هذا لا ينقص من أهميتها كمواضيع جديدة بأن تأخذ بعين الاعتبار من طرف القائمين على برامج التوعية المرورية بالإذاعة، وحتى بالوسائل الإعلامية الأخرى ومنها التلفزيون.

جدول رقم (131): يوضح الأسلوب الأفضل في الإقناع حسب رأي الباحثين.

المجموع		الدرك		الشرطة		أسلوب الإقناع	
%	ك	%	ك	%	ك		
43.47	10	60	6	30.76	4	لردع المخالفين	أسلوب تحريفي
17.39	4	10	1	23.07	3	لأن سلوك السائق راجع إلى تربية راسخة	
39.13	9	30	3	46.15	6	دون تبرير	
32.85	23	28.57	10	37.14	13	المجموع	
7.14	5	5.71	2	8.57	3	الأسلوب الهزلي	أسلوب علمي
48.48	16	50	9	46.66	7	يسهل عملية الفهم والتوعية والإقناع	
15.15	5	16.66	3	13.33	2	معظم السائقين ذوي مستوى علمي مقبول	
36.36	12	33.33	6	40	6	دون تبرير	
47.17	33	51.42	18	42.85	15	المجموع	أسلوب الأمر
44.44	4	40	2	50	2	لردع المخالفين	
33.33	3	20	1	50	2	يتوافق مع ذهنية الجزائري العنيد	
22.22	2	40	2	-	-	دون تبرير	
12.85	9	14.28	5	11.42	4	المجموع	
100	70	100	35	100	35	المجموع العام	

يتبين من الجدول أن الباحثين يفضلون الأسلوب العلمي على غرار رأي الباحثين من السائقين وهذا بنسبة تقدر بـ (47.14%) من مجموع الباحثين غير أن مبحوثي الدرك هم أكثر قولاً بهذا الرأي من مبحوثي الشرطة وهذا بنسبة (51.42%) في مقابل (42.85%)، ولأن الأسلوب العلمي يتمثل في تقديم الحقائق والحجج العقلية فقد جاءت أكثر تبريرات الباحثين في تفضيلهم للأسلوب العلمي على أنه أسلوب يسهل الفهم والتوعية ومن ثم الاقتناع، ويأخذ هذا التبرير نسبة (48.48%) من مجموع تبريرات الباحثين بما يقابله (50%) من فئة الدرك و(46.66%) من فئة الشرطة، بينما نجد (15.15%) من مجموع الرأي فيبررون رأيهم بكون أن معظم السائقين ذوو

مستوى علمي مقبول يسمح لهم بتقبل الأسلوب العلمي وفهم محتواه، كما أن (36.36%) من مجموع الرأي لم يبرروا رأيهم وهو ما يقابله (40%) من فئة الشرطة و(33.33%) من فئة الدرك .

ويأتي في المرتبة الثانية أسلوب التخويف بـ (32.85%) من مجموع المبحوثين على أن فئة الشرطة - هذه المرة- هي الأكثر قولاً بهذا الرأي من فئة الدرك ، حيث يمثل هذا الرأي (37.14%) من مجموع مبحوثي الشرطة في مقابل (28.57%) من مجموع مبحوثي الدرك، وكما سبق الذكر من خلال الجدول (84) فإن أسلوب التخويف هو عبارة عن إظهار الأوضاع غير المحبوبة، كما يمثل التخويف في كثير من الحالات وسيلة أكثر فائدة لتغيير سلوك الفرد مع أن هناك حالات أخرى يؤدي فيها الإقناع عن طريق التخويف إلى عكس الهدف المراد الوصول إليه.

ومن التبريرات التي قدمها المبحوثون فيما يتعلق بأسلوب التخويف هي أنه أفضل وسيلة لردع المخالفين وهذا بنسبة (43.47%) من مجموع هذا الرأي ، أي ما يمثل (30.62%) من مجموع رأي فئة الشرطة و(60%) من مجموع رأي فئة الدرك، يليه القول بأن هذا الأسلوب يتناسب وسلوك السائقين الذي يرتبط بتربية راسخة قد ينجح أسلوب التخويف في تغييرها و يأخذ هذا الرأي نسبة (17.39%) من مجموع الرأي أي ما يمثل (23.07%) من مجموع رأي فئة الشرطة، و(10%) من مجموع رأي فئة الدرك، بينما نجد أن (39.13%) من مجموع الرأي لم يقدموا تبريراً و أكثرهم من فئة الشرطة بـ(46.15%) مقابل (30%) من فئة الدرك .

هذا ويأتي أسلوب الأمر في المرتبة الثالثة بـ(2.85%) من مجموع المبحوثين، بما يمثل (11.42%) من مجموع فئة الدرك، ونلاحظ أنها نسبة ضئيلة تعكس ضعف أسلوب الأمر في الإقناع حسب رأي المبحوثين من رجال الأمن وكذا من السائقين حسب نتائج الجدولين (84) و(131)، ونجد أن هذا الرأي يتوافق مع ما سبق ذكره من خلال استراتيجيات الرسالة الإقناعية، فأسلوب الأمر يتمثل في تقديم النصائح المباشرة التي تفيد الأمر مثل "حذار لا تسرع"، "ضعوا حزام الأمن"، وما على هذا المنوال مما يجعل الأسلوب وعظيماً مثيراً للقلق والانزعاج، لكن اختيار المبحوثين لهذا الرأي له تبريره حيث أن (44.44%) من مجموع هذا الرأي أي ما يمثل (50%) من مجموع رأي فئة الشرطة و(40%) من مجموع رأي فئة الدرك يرون بأنه الأسلوب الأمثل لردع المخالفين كما أن (33.33%) من مجموع الرأي، أي ما يمثل (50%) من رأي فئة الشرطة و(20%) من رأي فئة الدرك فيرون بأنه الأسلوب الأمثل الذي يتناسب مع ذهنية الجزائري العنيد، بالإضافة إلى أن (22.22%) من مجموع الرأي القائل بتفضيل أسلوب الأمر لم يقدم المبحوثون فيه تبريراً لرأيهم.

ونشير هنا أن المبحوثين من رجال الأمن هم أقل تفضيلاً لأسلوب الأمر مقارنة بنسبة تفضيله لدى المبحوثين من السائقين، أين تقاربت نسبة تفضيلهم لأسلوب التخويف⁽¹⁾.

ويأتي في الأخير الأسلوب الهزلي بنسبة تقدر بـ (7.14%) من مجموع المبحوثين و(8.57%) من مجموع فئة الشرطة و(5.71%) من مجموع الدرك، وهي نسب ضئيلة كما أن المبحوثين فيها لم يقدموا تبريراً لرأيهم.

3- تفضيل وقت بث برامج التوعية المرورية:

يساعد معرفة الوقت المناسب للمبحوثين من رجال الأمن في تصميم برامج خاصة بهم تكون عوناً لهم في أداء مهمتهم وبخاصة في مجال تنظيم المرور وتوطيد العلاقة الجيدة مع السائقين.

جدول رقم (132): يوضح الوقت المفضل لبث البرامج المتعلقة بالتوعية المرورية.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفترات
%	ك	%	ك	%	ك	
35.71	25	14.28	5	57.14	20	الصباح
44.29	31	60	21	28.57	10	المساء
20	14	25.71	9	14.28	5	الليل
100	70	100	35	100	35	المجموع
ك ² الجدولية = 7.38				ك ² المحسوبة = 14.04		

نلاحظ من الجدول أن أكثر المبحوثين يفضلون الفترة المسائية بـ(44.89%) تليها الفترة الليلية بنسبة(20%)، لكن بالنظر إلى كل فئة على حدى نجد أن المبحوثين من فئة الشرطة يفضلون الفترة الصباحية بـ(57.14%) تليها الفترة المسائية بـ(28.57%) ثم الفترة الليلية بـ(14.28%)، غير أن فئة الدرك فيفضل المبحوثون فيها الفترة المسائية بـ(60%) ثم الفترة الليلية بـ(25.71%) وفي الأخير الفترة الصباحية بـ(14.28%)، وبذلك يظهر بأن هناك علاقة بين فئات المبحوثين والوقت المفضل للاستماع لبرامج التوعية المرورية، وبحساب معامل الارتباط تتأكد هذه العلاقة حيث أن ك² المحسوبة (=14.04) أكبر من ك² الجدولية (=7.38%) عند مستوى الدلالة (0.95).

ونشير في الأخير أن نتائج هذا الجدول تأتي موافقة لنتائج الجدول (105) ذلك أن فئة الشرطة يفضلون وقت بث برنامج "ضوابط مرورية"، بينما فئة الدرك يفضلون وقت بث برنامج "مع السلامة".

(1) - انظر إلى الجدول رقم (84).

4- تفضيل يوم بث برامج التوعية المرورية:

جدول رقم (133): يكشف عن اليوم المفضل لبث برامج التوعية المرورية .

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
12.33	9	5.71	2	18.42	7	السبت
1.37	1	2.85	1	-	-	الاثنين
1.37	1	2.85	1	-	-	الأربعاء
32.87	24	37.14	13	28.94	11	الخميس
38.35	28	45.71	16	31.57	12	الجمعة
13.70	10	5.71	2	21.05	8	كل يوم
100	73	100	35	100	38	المجموع

نلاحظ من الجدول أن يوم الجمعة هو أكثر الأيام تفضيلاً بـ (38.35%) من مجموع المبحوثين، و (31.57%) من مجموع فئة الشرطة، وبـ (45.71%) من فئة الدرك، يليها يوم الخميس بـ (32.87%) من مجموع المبحوثين و (28.94%) من مجموع فئة الشرطة و (37.14%) من مجموع فئة الدرك، ويمكن تفسير ذلك بكون الخميس والجمعة هما يوماً عطلة وبذلك يرى المبحوثون بأنهما أفضل الأيام للاستماع لبرامج التوعية المرورية من طرف الجمهور عامة وليس رجال الأمن وحدهم لأنه لا توجد عطلة أسبوعية لرجال الأمن.

هذا، ونلاحظ من الجدول أن يوم السبت يجيء في المرتبة الثالثة من التفضيل بـ (12.33%) من مجموع المبحوثين و (13.70%) من مجموع فئة الشرطة و (5.71%) من مجموع فئة الدرك. بينما يأتي يومي الاثنين والأربعاء في الرتبة الأخيرة بنسبة ضئيلة تقدر بـ (1.37%) لكل واحد منها من مجموع المبحوثين، وتنعدم النسبة لدى المبحوثين من الشرطة، أما فئة الدرك فتمثل نسبة (2.85%) لكل يوم من اليومين.

كما نلاحظ من الجدول أن (13.70%) من مجموع المبحوثين يرون بضرورة بث برامج التوعية المرورية كل يوم، حيث نجد المبحوثين من الشرطة أكثر قولاً بذلك وهذا بنسبة (21.05%) في مقابل (5.71%) من مجموع فئة الدرك.

ونشير في الأخير أن كل المبحوثين لم يختاروا الأحد والثلاثاء كيومين مفضلين لبث برامج التوعية المرورية.

5 - طبيعة النشاط :

أ/ من حيث النوع :

جدول رقم (134): يوضح طبيعة النشاط - من حيث النوع - حسب تفضيل المبحوثين له.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
87.32	62	86.11	31	88.57	31	رجل
9.85	7	11.11	4	8.57	3	امـــــرأة
2.81	2	2.77	1	2.85	1	طفـــــل
100	71	100	36	100	35	المجموع

يتبين من الجدول أن أغلب المبحوثين يفضلون الرجل في تقديم برامج التوعية المرورية وهذا بنسبة تقدر بـ (87.32%) من مجموع المبحوثين وبـ (88.57%) من فئة الشرطة وبـ (86.11%) من مجموع فئة الدرك، وبذلك فإن أغلب المبحوثين من كلا الفئتين يفضلون الرجل في تنشيط برامج التوعية المرورية لكون الرجل أكثر معرفة بأمر السيادة وقوانين المرور وكذا بالتركيب الفني والتقني للمركبات وهذا على غرار تصريحات المبحوثين من السائقين، حيث أن (63.40%) من مبحوثي السائقين يفضلون الرجل - حسب ما تبين من خلال الجدول رقم (87) - .

كما نلاحظ من الجدول أن المبحوثين يقدمون المرأة على الطفل من حيث التفضيل حيث تأخذ المرأة نسبة (8.57%) من مجموع الشرطة و(11.11%) من مجموع فئة الدرك، بينما يأخذ الطفل نسبة (2.85%) من مجموع فئة الشرطة و (2.77%) من مجموع فئة الدرك.

ب/ من حيث طبيعة التكوين :

جدول رقم (135): يوضح طبيعة المنشط - من حيث طبيعة التكوين - حسب تفضيل الباحثين له .

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
62.85	44	74.28	26	51.42	18	رجل الأمن
37.14	26	25.71	9	48.57	17	صحفي
100	70	100	35	100	35	المجموع

نلاحظ من الجدول أن أكثر الباحثين يفضلون أن يقدم برامج التوعية المرورية رجل أمن بنسبة تقدر بـ (62.85%) من مجموع الباحثين في مقابل (37.14%) من مجموع الباحثين فيفضلون الصحفي، وهذه النتيجة تتوافق مع رأي الباحثين من السائقين حيث كما سبق الذكر من خلال الجدول (88) أن (48.75%) من مبحوثي السائقين يفضلون رجل الأمن في مقابل (40%) فيفضلون الصحفي، وهذا لكون رجل الأمن أكثر قربا واطلاعا في مجال المرور.

كما نلاحظ من الجدول أن مبحوثي الدرك هم أكثر تفضيلا لرجل الأمن من مبحوثي الشرطة وهذا بنسبة تقدر بـ (74.28%) في مقابل (51.42%) .

6- لغة البحث :

جدول رقم (136): يوضح اللغة المفضلة بالنسبة للباحثين.

المجموع		الدرك		الشرطة		اللغة
%	ك	%	ك	%	ك	
56.47	48	64.28	27	48.83	21	العربية
9.41	8	4.76	2	13.95	6	الفرنسية
3.52	3	7.14	3	-	-	القبائلية
30.58	26	23.80	10	37.20	16	الدارجة
100	85	100	42	100	43	المجموع

نلاحظ من الجدول أن مبحوثي فئتي الشرطة والدرك يفضلون اللغة العربية في تقديم برامج التوعية المرورية وهذا بنسبة (48.83%) و (64.28%) على التوالي، وبذلك يتضح أن مبحوثي فئة الدرك هم أكثر تفضيلاً للغة العربية.

كما يأتي في المرتبة الثانية من حيث التفضيل الدارحة بـ (30.58%) من مجموع المبحوثين و(37.20%) من فئة الشرطة و (23.80%) من فئة الدرك، حيث يتضح أن مبحوثي الشرطة هم أكثر تفضيلاً للدارحة من مبحوثي الدرك.

أما بالنسبة للفرنسية، فتأتي في المرتبة الثالثة من المجموع العام بـ (9.41%) ومن مجموع مبحوثي الشرطة بـ (13.95%) وفي المرتبة الرابعة بالنسبة لمبحوثي فئة الدرك بـ (4.76%) إذ تتقدمها القبائلية بـ (7.14%)، في حين أن فئة الشرطة لا تفضل القبائلية مطلقاً.

وفي الأخير نقول أن أكثر المبحوثين من رجال الأمن يفضلون العربية بنسبة (56.47%) وهذا ما يتوافق مع رأي المبحوثين من السائقين، وكذا مع اللغة الغالبة ببرامج التوعية المرورية - عينة الدراسة التحليلية - .

7 - القوالب الإذاعية:

وجدنا من خلال الجدول (90) أن المبحوثين من السائقين يفضلون أكثر البرامج الإذاعية التي تأخذ شكل حصص، الأمر الذي يتفق ورأي المبحوثين من رجال الأمن كما يتبين من الجدول الآتي:

جدول (137): يوضح القوالب الإذاعية الأكثر قدرة على الإقناع حسب رأي المبحوثين .

المجموع		الدرك		الشرطة		القوالب الإذاعية
%	ك	%	ك	%	ك	
18.48	17	18.60	8	18.36	9	أخبار
5.43	5	2.32	1	8.16	4	أغاني
33.68	31	39.53	17	28.57	14	حصص
19.56	18	27.90	12	12.24	6	أحاديث دينية
2.17	2	-	-	4.08	2	تمثيلات إذاعية
10.87	10	4.65	2	16.32	8	الومضات الإشهارية
9.78	9	6.97	3	12.24	6	أركان
100	92	100	43	100	49	المجموع

يتضح من الجدول أن مبحوثي فئة الشرطة يفضلون الحصاص بـ (28.57%)، تليها الأخبار بـ (18.16%) والومضات الإخبارية بـ (16.32%)، بينما يأتي في الأخير الأغاني بـ (8.16%) والتمثيلات الإذاعية بـ (4.08%) .

أما بالنسبة لفئة الدرك فيفضل مبحوثوها الحصاص بنسبة (39.53%)، تليها الأحاديث الدينية بـ (27.90%)، ثم الأخبار بـ (18.60%)، بينما تأتي الأغاني في الأخير بـ (2.32%) ، كما تنعدم النسبة فيما يتعلق بالتمثيلات الإذاعية.

نخلص إلى أن المبحوثين يفضلون الحصاص بالدرجة الأولى وهذا بنسبة (33.68%) من مجموع المبحوثين، ويأتي في الدرجة الثانية كل من الأحاديث الدينية بـ (19.56%)، الأخبار بنسبة (18.48%) و الومضات الإخبارية بـ (10.87%)، وهي نتيجة تتفق مع مثلتها المتعلقة باقتراحات المبحوثين من السائقين، كما تتفق مع نتائج الجدول رقم (55)، أين جاءت البرامج الإخبارية ثم الدينية ثم الاجتماعية في صدارة الترتيب من حيث تفضيل المبحوثين من رجال الأمن لها.

وتفسيرا لهذه النتائج، نجد أن الحصاص تتميز بثراء النقاش وتنوع ضيوف الحوار مما يسمح بمعالجة المواضيع بشكل واف و مبسط، لذا فالحصاص تحتل الصدارة من حيث درجة التفضيل، كما أن الأخبار والومضات الإخبارية تتميز بالإيجاز وسرعة الإيقاع إلى جاذبية المعلومة في الخبر، كلها عوامل تدفع المبحوثين لتفضيلها، لكن مجيء الأحاديث الدينية في المرتبة الثانية والثالث يعدا أمرا استثنائيا، إذ تنفيه معظم الدراسات في مجال الاتصال الاجتماعي حيث - كما سلف الذكر - أن الأسلوب الوعظي يحتل المراتب الأخيرة في التفضيل، لكن اتفاق آراء كل من السائقين ورجال الأمن على ايجابية قالب الحديث الديني يعطي للأمر بعدا آخر وهو أن الفرد الجزائري متمسك جدا بانتسابه الديني، وهي قيمة يذكرها أحمد بن نعمان ضمن سمات الشخصية الجزائرية ويستشهد بالمثل الشعبي "ما كان كالللال تجارة، ما كان كالأم حبيب، ما كان كالكفر خسارة، ما كان كالدين صليب".⁽¹⁾

2/ الاقتراحات المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور:

1- الجهات المسؤولة على التوعية المرورية :

ذكر سابقا من خلال الجدول (91) أن المبحوثين من السائقين يرون أن الأسرة تأتي في الرتبة الأولى من حيث المسؤولية، ثم المدرسة، ثم وسائل الإعلام، وفي الأخير رجال الأمن.

(1) - أحمد بن نعمان: المرجع السابق، ص 419.

ومن خلال البيانات الواردة في الجدول الموالي يتبين أن (38.09%) من مجموع المبحوثين يرون بأن وسائل الإعلام هي المسؤولة عن التوعية المرورية، في حين تتقارب الوسائل الأخرى من الأسرة، رجال الأمن والمدرسة في النسب وهذا بـ (20.95%)، (20%) و (19.04%) على التوالي.

جدول رقم (138): يوضح الجهات المسؤولة عن التوعية المرورية حسب تفضيل المبحوثين .

الفئات		الشرطة		الدرك		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
7	15.21	14	23.72	21	20		
9	19.56	13	22.03	22	20.95		
8	17.39	12	20.33	20	19.04		
20	43.47	20	33.89	40	38.09		
2	4.34	-	-	2	1.90		
46	100	59	100	105	100		
كا ² المحسوبة = 5.43				كا ² الجدولية = 9.49			

ولا يختلف القول بالنظر إلى كل من فئتي الشرطة والدرك، فبحساب كا² نجد أن كا² المحسوبة (=5.43) أصغر من كا² الجدولية (=9.49) عند مستوى الدلالة (0.95) وبذلك نثبت الفرض القائل بعدم وجود علاقة بين فئتي المبحوثين ورأيهم في الجهات المسؤولة عن التوعية المرورية، فنجد أن المبحوثين من كلا الفئتين يعطون الأولوية لوسائل الإعلام في التوعية المرورية وهذا بنسبة (43.47%) بالنسبة لفئة الشرطة و(33.89%) بالنسبة لفئة الدرك.

و نلاحظ أن (1.90%) وهي نسبة تنعدم لدى فئة الدرك وتساوي (4.34%) بالنسبة لفئة الشرطة -هي نسب ضئيلة جدا - ذكر المبحوثون فيها أن كل الوسائل والأطراف هي مسؤولة عن التوعية المرورية.

و نشير إلى أنه هناك اختلاف بين رأي المبحوثين من السائقين ورأي المبحوثين من رجال الأمن يتعلق بالجهات المسؤولة حيث يركز المبحوثون من السائقين على الأسرة والمدرسة على عكس المبحوثين من رجال الأمن فيركزون على دور وسائل الإعلام.

2 - طرق الوقاية من حوادث المرور:

جدول رقم (139): يكشف عن أفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور حسب رأي

المبحوثين .

المجموع		الدرك		الشرطة		طرق الوقاية
%	ك	%	ك	%	ك	
33.65	35	19.67	12	53.48	23	تكثيف التوعية
14.42	15	19.67	12	6.97	3	زيادة الغرامات المالية
14.42	15	16.39	10	11.62	5	سحب رخصة السياقة
15.38	16	22.95	14	4.65	2	حجز المركبات
22.11	23	21.31	13	23.25	10	لتكثيف الرقابة
100	104	100	61	100	43	المجموع
كا ² الجدولية = 9.49				كا ² المحسوبة = 17.27		

نلاحظ من الجدول أن أكثر المبحوثين يرون بأن أفضل طريقة للوقاية من حوادث المرور هي طريقة تكثيف التوعية بـ (33.65%) من مجموع المبحوثين، يليها تكثيف الرقابة بنسبة أقل تقدر بـ (22.11%) من مجموع المبحوثين الأمر الذي يعطي أهمية كبيرة لطريقة التوعية، إذ أن المبحوثين من رجال الأمن على الرغم من أن مهمتهم الأساسية هي الرقابة والعمل على تنفيذ قوانين المرور إلا أنهم يقدمون أسلوب التوعية، وهو رأي يتوافق مع رأي المبحوثين من السائقين والنتائج التي توصل إليها تحليل ميرزا من خلال دراسته حول تقييم فعالية برنامج التوعية المرورية كما سبق الذكر من خلال الجدول (92) .

كما يتبين من الجدول أن كا² المحسوبة (=17.27) أكبر من كا² الجدولية (=9.49) عند مستوى الدلالة (0.95) وبهذا نثبت الفرض القائل بوجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين فئات المبحوثين ورأيهم في أفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور إذ أن المبحوثين من الدرك أكثر ميلا للطرق الردعية من مبحوثي الشرطة .

فنلاحظ من الجدول أن أكثر مبحوثي الشرطة يفضلون أسلوب التوعية بنسبة تقدر بـ (53.48%)، يليها تكثيف الرقابة بنسبة أقل من سابقتها تقدر بـ (23.25%)، يليها سحب رخصة السياقة بـ (11.62%) ثم يأتي في الأخير زيادة الغرامات المالية بـ (6.97%) وحجز المركبات بـ (4.65%) .

بينما تفضل فئة الدرك الأساليب الردعية بنسب متقاربة، فيأتي أسلوب حجز المركبات في الرتبة الأولى بـ (22.95%)، يليه طريقة تكثيف الرقابة بـ (21.31%)، ثم زيادة الغرامات المالية وتكثيف التوعية بـ (19.67%) لكل واحد منها، بينما تأتي طريقة سحب رخص السياقة في الأخير بـ (16.39%).

وبذلك فإن هذه النتائج تأتي موافقة للنتائج المتحصل عليها بالجدول (92) المتعلق برأي المبحوثين من السائقين في أفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور، وكذا مع نتائج الدراسات السابقة.

3 - رأي الشرطة في السائقين:

ذكرنا سابقا من خلال الجدول (93) أن أكثر المبحوثين من السائقين يحملون صورة ورأي سلمي اتجاه رجال الأمن كما أنهم يفضلون الدرك على الشرطة والجدول الموالي يوضح رأي المبحوثين من شرطة و درك في السائقين.

جدول رقم (140): يوضح رأي المبحوثين في السائقين.

المجموع		الدرك		الشرطة		الفئات
%	ك	%	ك	%	ك	
10.34	9	17.94	7	4.16	2	مواطن عادي
4.59	4	2.56	1	6.25	3	غير واعين بشروط السلامة
6.89	6	5.12	2	8.33	4	ليس لهم دراية بقانون المرور
9.19	8	7.69	3	10.41	5	يختلفون حسب السن،الجنس،وكيفية الحصول على رخصة السياقة .
32.18	28	23.07	9	39.58	19	متهورون لا يحترمون قانون المرور
5.74	5	7.69	3	4.16	2	الشباب هم أكثر السائقين تهورا
6.89	6	5.12	2	8.33	4	غير متفهمين لدور رجل الأمن
5.74	5	2.56	1	8.33	4	يحترمون القانون إلا عند رجل الأمن
18.39	16	28.20	11	10.41	5	دون إجابة
100	87	100	39	100	48	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أن جل آراء المبحوثين كانت سلبية عدا (10.34%) من مجموع المبحوثين فيرون أن السائقين مواطنين عاديين يسلكون سلوكا عاديا - إذ أمكن اعتبار هذا الرأي ايجابيا- .

بينما نجد أن نسبة (32.18%) يرون أن السائقين متهورون ولا يحترمون قانون المرور، يليها (9.19%) يرون بأن السائقين يختلفون حسب السن والجنس بين السلبي والايجابي، ثم تأتي النسبة (6.89%) لكل من الرأي القائل بأن السائقين ليس لهم دراية بقانون المرور والرأي القائل بأن السائقين غير متفهمين لدور رجل الأمن، ثم تأتي النسبة (5.71%) لكل واحد من الرأيين القائلين بأن السائقين الشباب هم أكثر تمورا وأن السائقين لا يحترمون القانون إلا عند رؤية الشرطي، بينما يأتي في الأخير رأي المبحوثين القائل بأن السائقين غير واعين بشروط السلامة وهذا بنسبة (4.59%).

كما نلاحظ من الجدول أن رأي المبحوثين من فئة الشرطة لا يختلف عن رأي المبحوثين من فئة الدرك حيث أن كلا الفئتين تحملان رأيا سلبيا عن السائقين، فنجد أعلى نسبة (39.58%) من فئة الشرطة و (23.07%) ومن الفئة الدرك يرون بأن السائقين متهورون ولا يحترمون قانون المرور، كما يجيب أحد المبحوثين بعبارة " أغلبهم مجانين ولا يقدرون الحياة "، هذا بينما نجد أن (4.16%) من فئة الشرطة، وبنسبة أعلى بقليل تقدر بـ (17.94%) من فئة الدرك يرون بأن السائق مواطنين كباقي المواطنين وتصرفه رهن شخصيته المكتسبة (رأي محايد) .

ونشير في الأخير أن (18.39%) من المبحوثين لم يجيبوا على السؤال المتعلق برأيهم في السائقين، وهي نسبة عالية نجدها تقدر بـ (10.41%) لدى فئة الشرطة، وبنسبة أعلى لدى فئة الدرك تقدر بـ (28.20%)، ويمكن تفسير هذه النسب بتخوف المبحوثين من الإفصاح عن رأيهم، أو أنهم يرون أن إجاباتهم تكمن في عدم الإجابة لأن السؤال واضح ولا يوجد احتمال الغموض في السؤال ، خاصة أن كل المبحوثين هم ذوو مستوى تعليمي عال أو متوسط حسب ما تبين في الجدول (96).

خلاصة واستنتاجات :

أ- النتائج المتعلقة بالدراسة التحليلية :

- تقدم الإذاعة الوطنية - القناة الأولى - برامج للتوعية المرورية تعد مهمة من ناحية المواضيع المعالجة ، وكذا من ناحية تركيزها على وظيفة الشرح والتوعية وصياغة الواقع ، غير أن هذه البرامج تنقصها الفاعلية من حيث ضعف أساليب الإقناع ، والنفقات التي تتخلل هذه البرامج من حيث :
 - تركيزها كثيرا على السلوكات السلبية للسائق ومستخدمي الطرق دون أخطاء المسؤولين، وفي مقابل ذلك تعد المصادر الرسمية المسؤولة هي العناصر الفاعلة في هذه البرامج ، بينما يهمل السائق ومستخدمي الطرق عموما من المشاركة في البرامج.
 - تركيزها بشكل مفرط في تناول عنصر السائق كسبب لحوادث المرور.
 - عدم توظيف برامج التوعية المرورية للحجج العاطفية بشكل كبير ، حيث تقدم عليها الحجج الوعظية (نداء الواجب) ، إلا أنها تستخدم بشكل ايجابي الحجج العقلية (الأسلوب العلمي، العملي).
 - ميل برامج التوعية المرورية إلى توظيف الجاذبية الحيادية دون اتخاذ موقف ايجابي أو سلبي في المواضيع المتناولة من جهة ، وتركيزها على الجاذبية السلبية المتعلقة بسلوك مستخدمي الطرق والجاذبية الايجابية المتعلقة بأدوار المسؤولين من جهة ثانية.
 - وجود بعض الأخطاء اللغوية المستنكرة، بالإضافة إلى استخدام بعض المصطلحات غير المفهومة لدى العامة.
- ميل برنامج مع السلامة للشمولية والعمومية ، بينما برنامج ضوابط مرورية فيميل إلى معالجة مواضيع جزئية محددة ، كما يعد برنامج مع السلامة أكثر فاعلية من حيث مدة البث، والحجج المستعملة لكن يعاب عليه عدم مناسبة وقت بثه ، وكذا تباعد دورية البث ، أما برنامج ضوابط مرورية فهو أكثر فاعلية من حيث وقت البث ودورية البث ، بينما يعاب عليه استخدامه للجاذبية الحيادية ، واعتماده على الأسلوب الوعظي (حجج أخلاقية وحجج قانونية)

النتائج المتعلقة بإجابات المبحوثين من السائقين :

- خلصت الدراسة إلى أن برامج التوعية المرورية تحظى بنوعين من الأهمية ؛ أهمية في ذاتها وهي فوق المتوسطة، وأهمية لذاتها وهي دون المتوسطة، ذلك أن المبحوثين يقرون بأهمية هذه البرامج من حيث المحتوى، كما أن أغلب المبحوثين يطالبون بالزيادة في مدة البث المخصصة لبرامج التوعية المرورية إلا أنهم لا يفضلونها بدرجة كبيرة من حيث نسب الإقبال عليها، إذ يفتقر حجم الإقبال إلى ديمومة الاستماع، حيث أن أغلب المستمعين للإذاعة الوطنية، يستمعون إليها أحيانا فقط بنسبة (52.5%)، كما تبين أن (55%) من المبحوثين يستمعون لبرامج التوعية المرورية أحيانا فقط، ويرجع الأمر بالأساس إلى سببين هامين هما مدى مناسبة وقت البث وكذا دورية البث، إذ تبين من خلال الدراسة أن المبحوثون يستمعون لبرنامج ضوابط مرورية أكثر من برنامج مع السلامة، وهذا لأن برنامج ضوابط مرورية أكثر استماعا مناسبة من حيث وقت البث- كما تبين أيضا أن الومضات الإشهارية تلقى إقبالا كبيرا لدى المبحوثين بنسبة تقدر بـ (70%)، ويرجع ذلك إلى عامل تكرار البث.

- كما كشفت الدراسة أن المركبة تعد من أكثر الأماكن التي يتم فيها الاستماع للإذاعة نظرا لطبيعة عينة الدراسة ، حيث أن 4/3 من المبحوثين يتخذون من السياقة مهنة لهم، الأمر الذي يفسر ارتفاع نسب الاستماع لدى سائقي الأجرة والحافلات و انخفاضها لدى سائقي السيارات السياحية، وبذلك نستنتج أن طبيعة المهنة تؤثر على عادات وأنماط الاستماع.

وتبين من الدراسة أن برامج التوعية المرورية تحظى بفاعلية متوسطة فهي على الرغم من كونها تعد مصدرا أولا للمعلومات بالنسبة للسائقين إلا أن قدرتها على التأثير في الجوانب الوجدانية والسلوكية للسائقين محدودة وهي ذات النتيجة التي توصل إليها عبد الله حامد من خلال دراسته حول دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري.

- كما يرى المبحوثون أن برامج التوعية يتخللها عدد من النقائص تتمثل في عدم مناسبة وقت البث، قلة المدة الزمنية المخصصة لمثل هذه البرامج، زيادة على ضعف أساليب الإقناع ، تركيزها على عيوب السائقين دون عيوب المسؤولين و كذا عدم إشراكها للمستمعين(مستخدمو الطرق) في البرامج.

- وتوصلت الدراسة إلى أن الأسلوب الأفضل في الإقناع هو الأسلوب العلمي، ثم أسلوب التخويف، ثم أسلوب الأمر وفي الأخير جاء الأسلوب الهزلي بنسبة ضئيلة تقدر بـ (2.32%).

- كما بينت الدراسة أن الفترة الصباحية هي أحسن فترة لبث برامج التوعية المرورية، لأنها تمثل فترة الخروج للعمل وتواجد أغلب السائقين بمركباتهم، ثم إن هذه النتيجة تتفق مع نتائج الدراسة السابقة لخليل ميرزا.

- وبينت الدراسة أن الجهات المسؤولة عن التوعية المرورية هي على الترتيب: الأسرة، ثم المدرسة، ثم وسائل الإعلام و في الأخير رجال الأمن، وأن أفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور هي تكثيف التوعية تليها تكثيف الرقابة.

- كما خلصت الدراسة إلى أن السائقين لهم اتجاه سلمي اتجاه قانون المرور ورجال الأمن مما يستوجب عمل و وسائل الإعلام عامة و الإذاعة خاصة على تحسين هذه الصورة .

النتائج المتعلقة بإجابات المبحوثين من رجال الأمن :

- خلصت الدراسة إلى أن رجال الأمن يقرون بأهمية برامج التوعية المرورية بشكل واضح وبنسب تفوق (50%) في أغلب الإجابات، حيث احتلت البرامج الاجتماعية للتوعية المرتبة الثالثة من حيث الأفضلية ، كما أن أغلب المبحوثين قالوا بفائدة برامج التوعية المرورية، إلا أن نسب الإقبال على برامج التوعية المرورية جاءت منخفضة بسبب ظروف عمل المبحوثين.

- وللسبب نفسه، أوضحت الدراسة أنه خلافا للمبحوثين من السائقين، فإن كلا الفئتين من رجال الأمن (شرطة-درك) يستمعون للإذاعة بالمتزل أكثر من المركبة .

- وأوضحت الدراسة أن رجال الأمن من شرطة و درك يقرون بالدور الايجابي و الجيد للإعلام و الإذاعة بصفة خاصة في الرفع من مستوى الوعي المروري ويؤيدون فكرة إدخال المزيد من برامج التوعية المرورية بالإذاعة، رغم أن المبحوثون يرون بأن برامج التوعية المرورية المقدمة بالقناة الإذاعية الأولى تحظى بفاعلية متوسطة ترتفع نسبتها نسبيا حسب إجابات الدرك وتقل حسب إجابات الشرطة.

- وقد أكد المبحوثون على التوعية المستمرة كموضوع للمعالجة، يليها موضوع شرح القوانين ، ثم موضوع السرعة، كما أنهم يفضلون أسلوب التوعية للوقاية من حوادث المرور ، الأمر الذي يدل على أن رجال الأمن يرون أن المشكلة و الحل كلاهما يكمن في عامل التوعية، كما يرون بأن أولى الجهات المسؤولة عن التوعية المرورية هي وسائل الإعلام في الدرجة الأولى يليها بنسب متقاربة كل من رجال الأمن ، المدرسة والأسرة .

- كما فضل المبحوثون الأسلوب العلمي في الإقناع، ثم أسلوب التخويف، يليه أسلوب الأمر والأسلوب الهزلي، وهي نتيجة تتفق مع رأي المبحوثين من السائقين.

- كما جاءت الفترة الصباحية كأفضل الأوقات لبث برامج التوعية المرورية على رأي رجال الشرطة والفترة المسائية على رأي رجال الدرك.

- كما فضل المبحوثون أيام الجمعة والخميس والسبت لبث برامج التوعية المرورية.

- و بينت الدراسة أن رجال الأمن يحملون صورة سلبية عن السائقين وهي صورة مقابلة لصورة رجال المن عند السائقين.

النتائج المحصل عليها من خلال أداة الملاحظة :

لقد خلصنا من خلال استخدامنا للملاحظة إلى جملة من النتائج قد يستفاد منها بشكل جيد في تصميم حملات التوعية المرورية وهي:

- أن السائقين لديهم شعور كامن بالخوف من الطريق، ويظهر هذا الخوف باد على وجوههم أثناء مشاهدتهم لحادث مرور بالطريق، وكذا من خلال قصص حوادث المرور التي تعد أهم المواضيع التي يتحاور حولها السائقون.

- أن سائقين يميلون إلى تبرير أخطائهم و اللوم على غيرهم.

- أن السائقين الشباب هم أكثر إعجابا بحكايات المغامرات المرورية التي قاموا بها أو التي قام بها غيرهم، بينما يهتم السائقون الكبار في السن أكثر بقضايا الوعي المروري.

- يعاني سائقو الحافلات و سيارات الأجرة من الكثير من المشاكل المهنية وهذه المشاكل كثيرا ما تكون السبب في إثارة نرفزة السائق و إيقاعه في حوادث مرور.

- يخاف المبحوثون الرقابة، و يظهر ذلك من امتناعهم عن إجراء المقابلة معنا، و تحججهم بعدم استماعهم للإذاعة، غير أنه بعد شرحنا لمحتوى الأسئلة و تمكنا من إقناع البعض، اجتمع حولنا السائقون و طلب الكثير منهم إجراء المقابلة، وقد لمسنا ذلك من خلال ترحيبهم من الإجابة على بعض الأسئلة مثل هل أفنعتك برامج التوعية المرورية بتجنب السرعة، أو رأيهم في رجال الأمن.

خاتمة :

إن ما يمكن قوله في خاتمة بحثنا المتواضع هذا، هو أن الإذاعة بصفة عامة أصبحت تحتل مكانة مرموقة بين وسائل الإعلام الأخرى، وذلك لما تتميز به من خصائص ومميزات ووظائف أهلتها لذلك، خاصة تلك المهام الجديدة التي أصبحت الإذاعة تعني بها، وهي وظائف تتبع المظاهر التي أفرزها تطور المجتمعات.

وتعتبر المشكلة المرورية في الجزائر بمختلف أبعادها من أهم الجوانب التي أصبحت تلقي اهتماما واضحا وكبيرا ومتزايدا من طرف الدولة والمجتمع ككل بمختلف مؤسساته، منها المؤسسات الإعلامية والإذاعة الوطنية التي نجدها قد خصصت حصصا من أجل التوعية المرورية، والوقاية من حوادث المرور.

ولقد توصلت الدراسة إلى أن القناة الإذاعية الأولى تقدم مواضيع متنوعة ومهمة، ومعلومات مفيدة، إذ تعد الإذاعة من المصادر الأولى للمعلومات المرورية، غير أنه لا يكفي أن تصل رسائل التوعية المرورية إلى الجماهير المستهدفة، وتقدم المعلومات لهم، ولكن لا بد أن تخلق عندهم اتجاهات إيجابية وتصرفات سلوكية مرغوبة نحو سلوك القيادة وقانون المرور، وتحسن العلاقة بين رجل الأمن والسائق وهي أمور تفتقدها برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية القناة الأولى.

لذا فعلى الإذاعة الوطنية أن تطور من أساليب الجذب والإقناع ببرامج التوعية المرورية، حيث تدفع المستمع للإقبال عليها، مع اختيار أفضل الأوقات لل بث بالإضافة إلى تكثيفه للزيادة في فرصة التعرض وكذا العمل أكثر على إشراك مستخدمي الطرق وخاصة السائقين منه، ومحاولة الاستماع وعرض المشاكل المرورية التي يشتكون منها بدل التوجه إليهم بالنقد الدائم لسلوكهم.

ونود أن نختم بقول أن عملية التوعية المرورية لن تجيء هكذا بين عشية وضحاها، إنما يجب تكاثف كافة الجهود والأطراف، وتعميق الدراسات، مع تغيير الخطط والاستراتيجيات كلما اقتضت الضرورة لذلك.

الاقترحات والتوصيات:

في نهاية هذا البحث ،ومن خلال النتائج المتوصل إليها، يجدر بنا عرض بعض الاقتراحات والتوصيات، وهي:

- زيادة وقت بث برامج التوعية المرورية خاصة فيما يتعلق بالحصص.
- يجب أن يراعي المسؤولون على البرمجة في القناة الإذاعية الأولى الوقت المناسب لبث برامج التوعية المرورية بما يتناسب مع ظروف عمل الجمهور المستهدف، وقد تبين من خلال الدراسة أن أفضل الأوقات هي الفترة الصباحية(فترة الخروج للعمل)، وأن أفضل الأيام هي: السبت ، الجمعة ، والخميس.
- يجب الاهتمام بالسمات الشخصية للسائقين عند توجيه رسائل التوعية المرورية، والعمل على الوصول إلى الفئات الأكثر عدوانية وتمورا.
- يجب على معدي برامج التوعية المرورية الاهتمام بفتيات الإخراج وعوامل الجذب الأكثر فاعلية.
- يجب التنوع في الضيوف المشاركين في الحصص الحوارية المتعلقة بالتوعية المرورية، وتجنب التركيز على المصادر الرسمية، في المقابل يجب على المسؤولين على البرمجة إعطاء الفرصة لمستخدمي الطرق و السائقين خاصة لطرح آرائهم والتقرب أكثر من مشاكلهم من خلال فتح خطوط هاتفية أو استضافتهم بالأستوديو.
- تجنب الأسلوب الوعظي المباشر في التوعية المرورية من خلال الومضات الإشهارية.
- يجب أن تعمل وسائل الإعلام و الإذاعة بالخصوص على إعداد برامج تهدف بالأساس إلى توطيد وتحسين العلاقة بين رجال الأمن والسائقين .
- أن يتم تنظيم زيارات ميدانية متبادلة بين رجال الإعلام ورجال الأمن بهدف تنمية الحس الأمني المروري عند رجال الإعلام وتطوير كفاءة رجال الأمن في ميدان التوعية و الإعلام المروري خاصة أن نتائج الدراسة قد أوضحت أن المبحوثين من رجال الأمن مقتنعون بأهمية دور وسائل الإعلام في التوعية المرورية.
- إتاحة الفرصة أمام رجال الإعلام لتغطية أبناء الحوادث الهامة وسير التحقيق فيها، وكذا حرية التواجد في أماكن هذه الحوادث و إبلاغهم أثناء وقوع الحوادث .

المقالة

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

استمارة تحليل المحتوى

البيانات
الأولية

- اسم البرنامج: 1 2
- التوزيع الشهري للعينة: 3 4 5 6
- التوزيع الأسبوعي للعينة: 7 8 9 10
- التوزيع اليومي للعينة: 11 12 13 14 15 16 17
- نوع البرنامج: 18
- قالب البرنامج: 19
- وقت بث البرنامج: 20
- مدة بث البرنامج: 21
- موضوع المفردة: 22
- تاريخ بث المفردة: 23

فئات ماذا
قيل

- فئة الموضوع: 24 25 26 27 28 29 30 31
- 1/24 2/24 3/24 4/24 5/24 6/24 7/24 8/24
- 1/7/24 2/7/24
- 1/25 2/25 3/25
- 1/1/25 2/1/25 3/1/25 4/1/25
- 1/1/1/25 2/1/1/25 3/1/1/25 4/1/1/25 5/1/1/25 6/1/1/25
- 7/1/1/25 8/1/1/25 9/1/1/25 10/1/1/25 11/1/1/25 12/1/1/25
- 1/2/25 2/2/25 3/2/25 4/2/25 5/2/25 6/2/25
- 1/3/25 2/3/25 3/3/25 4/3/25 5/3/25 6/3/25
- 1/26 2/26 3/26
- 1/27 2/27
- 1/28 2/28 3/28
- 1/29 2/29 3/29 4/29

4/2/29 3/2/29 2/2/29 1/2/29

3/3/29 2/3/29 1/3/29

5/30 4/30 3/30 2/30 1/30

3/31 2/31 1/31

فئة الجمهور المستهدف: 33 32

4/32 3/32 2/32 1/32

6/1/32 5/1/32 4/1/32 3/1/32 2/1/32 1/1/32

6/33 5/33 4/33 3/33 2/33 1/33

12/33 11/33 10/33 9/33 8/33 7/33

فئة الفاعل: 39 38 37 36 35 34

46 45 43 42 41 40

فئة الأهداف: 49 48 47

فئة الوظيفة الإعلامية: 55 54 53 52 51 50

فئة الأساليب الإقناعية: 57 56

7/56 6/56 5/56 4/56 3/56 2/56 1/56

3/57 2/57 1/57

7/1/57 6/1/57 5/1/57 4/1/57 3/1/57 2/1/57 1/1/57

6/2/57 5/2/57 4/2/57 3/2/57 2/2/57 1/2/57

11/2/57 10/2/57 9/2/57 8/2/57 7/2/57

7/3/57 6/3/57 5/3/57 4/3/57 3/3/57 2/3/57 1/3/57

فئة اللغة : فئة وصفية

فئة الفواصل الموسيقية : 68 59 60 61

وحدات التحليل : 62 63

وحدة القياس : 64

جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية

دليل الاستمارة:

- 1- المربعين 1-2 ، اسم البرنامج: ضوابط مرورية، مع السلامة.
- 2- المربعات من 3 إلى 6 ، التوزيع الشهري للعينة: ديسمبر ، جانفي، فيفري، مارس.
- 3- المربعات من 7 إلى 10 ، التوزيع الأسبوعي للعينة: الأسبوع الأول، الأسبوع الثاني، الأسبوع الثالث، الأسبوع الرابع.
- 4- المربعات من 11 إلى 17 ، التوزيع اليومي للعينة: السبت ، الأحد، الاثنين، الثلاثاء، الأربعاء، الخميس، الجمعة.
- 5- المربع 18 ، نوع البرنامج: حسب كل برنامج (حصّة ، ركن) .
- 6- المربع 19 ، قالب البرنامج: حسب كل برنامج (ندوة ، حديث)
- 7- المربع 20، وقت بث البرنامج : حسب كل برنامج
- 8- المربع 21 مدة بث البرنامج: حسب كل برنامج
- 9- المربع 22 موضوع المفردة : حسب كل مفردة
- 10- المربع 23 تاريخ بث المفردة : حسب كل مفردة
- 11- المربعات من 24 إلى 31 ، يمثل فئة الموضوع : إحصائيات حوادث المرور- أسباب حوادث المرور- قانون المرور- السلامة المرورية - مدارس تعليم السياقة - مشكل الاختناقات المرورية - الممهلات- المعوقين جراء حوادث المرور.
- 12- المربعات من 1/ 24 إلى 8/24 ، الرسائل المتعلقة بموضوع إحصائيات حوادث المرور : حسب الدورة الزمنية - حسب عمر رخصة السياقة- حسب عمر المركبة- حسب نوع المركبة- حسب عمر السائق - حسب نوع المنطقة - مقارنة بين حصيلة حوادث المرور لسنتي 2004 - 2005 - إشارة للإحصائيات دون تحديد.
- 13- المربعين 1/ 24 - 2/7/24 ، الرسائل المتعلقة بموضوع المقارنة بين حصيلتي حوادث المرور لسنتي 2004 - 2005 : من حيث نسب التغير - سبب التغير
- 14- المربعات من 1/ 25 إلى 3/25، يخص الرسائل المتعلقة بموضع أسباب حوادث المرور : الأسباب المتعلقة بالإنسان- الأسباب المتعلقة بالمركبة- الأسباب المتعلقة بالمحيط.

- 15- المربعات من 1/1/25 إلى 4/1/25 ، الأسباب المتعلقة بالإنسان : السائقون- المشاة- المسؤولون على تهيئة الطرق- إشارة دون تحديد.
- 16- المربعات من 1/1/1/25 إلى 12/1/1/25 ، الأسباب المتعلقة بالسائق : السرعة - التجاوزات الخطيرة- المناورات الخطيرة- عدم احترام إشارات المرور- عدم احترام المسافة الأمنية- السكر- عدم احترام الاتجاه المعاكس - رفض الأولوية- استعمال الهاتف النقال- نقص الوعي- الثقة المفرطة بالنفس.
- 17- المربعات من 1/2/25 إلى 6/2/25 ، الأسباب المتعلقة بالمركبة : المركبات الجديدة- الفرامل- عجلات ملساء- الأضواء- مساحات الزجاج- إشارة دون تحديد.
- 18- المربعات من 1/3/25 إلى 6/3/25 ، الأسباب المتعلقة بالمحيط : الحفر- الممهلات- البرك- انعدام إشارات المرور- عبور الحيوانات- إشارة دون تحديد.
- 19- المربعات من 1/ 26 إلى 3/26 ، الرسائل المتعلقة بموضوع قانون المرور: شرح المواد واللوائح القانونية- نتائج الإيجابية- نقائصه.
- 20- المربعين 1/27 - 2/27 ، الرسائل المتعلقة بموضوع السلامة المرورية : شروط السلامة المرورية - الأطراف المعنية بالسلامة المرورية.
- 21- المربعات من 1/28 إلى 3/28 ، الرسائل المتعلقة بموضوع مدارس تعليم السياقة. : صياغة واقعها - مشاكلها- إجراءات الوزارة لإعادة هيكلة منظومة التكوين.
- 22- المربعات من 1/29 إلى 3/29 ، الرسائل المتعلقة بموضوع الاختناقات المرورية : الطوابير- القدرة الاستيعابية للطرق وإعادة تهيئتها- الإجراءات التي شرع تطبيقها بالجزائر العاصمة لمعالجة مشكل الاختناقات المرورية- دور السائق في التخفيف من حدة الاختناقات المرورية.
- 23- المربعات من 1/29 إلى 4/29 ، الرسائل المتعلقة بموضوع القدرة الاستيعابية للطرق وإعادة تهيئتها : أهمية الطريق- حجم الطرق الوطنية- مشكل مواقف المركبات- أساليب مراقبة الطرق وتسيير حركة المرور.
- 24- المربعات من 1/2/29 إلى 4/2/29 ، الرسائل المتعلقة بموضوع القدرة الاستيعابية للطرق وإعادة تهيئتها : أهمية الطريق ، حجم الطرق الوطنية ، مشكل مواقف المركبات، أساليب مراقبة الطرق وتسيير حركة المرور.

25- المربعات من 1/3/29 إلى 3/3/29 ، نوع الرسائل المتعلقة بموضوع الإجراءات المطبقة بالجزائر العاصمة لمعالجة مشكل الاحتفقات : ذكر الإجراءات- أسباب اتخاذ هذه الإجراءات- نتائج هذه الإجراءات.

26- المربعات من 1/30 إلى 5/30 ، الرسائل المتعلقة بموضوع المهلات: ماهيتها- دورها- شروط وضعها- صياغة واقعها- تقديم الحلول لمشكل فوضى المهلات .

27- المربعات من 1/31 إلى 3/31 ، الرسائل المتعلقة بموضوع المعوقين بسبب حوادث المرور: معاناتهم- احتياجاتهم- تقديم الإحصائيات عنهم.

28- المربعات من 32 إلى 33 ، فئة الجمهور المستهدف: مستخدمو الطرق - المسؤولون

29- المربعات من 1/32 إلى 4 / 32 ، الجمهور المستهدف من مستخدمي الطرق: السائقون- المشاة- حراس مواقف المركبات- إشارة دون تحديد .

30- المربعات من 1/1/32 إلى 6/1/32 ، الجمهور المستهدف من السائقين: السائقون الجدد- السائقون الشباب- سائقو الوزن الخفيف- سائقو الوزن الثقيل- إشارة دون تحديد.

31- المربعات من 1/33 إلى 12/33 ، الجمهور المستهدف من المسؤولين : وزارة النقل- رجال الأمن- الجمعيات- البلديات- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق- وسائل الإعلام- أصحاب مدارس تعليم السياقة - وزارة الأشغال العمومية - مديرية النقل- مهندسي الطرق- مدرسة - إشارة دون تحديد

32- المربعات من 34 إلى 46 ، العناصر الفاعلة في برنامج مع السلامة : مقدم البرنامج- وزارة النقل- قيادة الدرك الوطني- المديرية العامة للأمن الوطني- نقابة مدارس تعليم السياقة- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق- الجمعيات- המתحنون- المشاركون عبر الهاتف- مديرية الطرق بوزارة الأشغال العمومية-- المديرية الفرعية للخدمة العمومية بوزارة الأشغال العمومية- مديرية النقل

33- المربعات من 47 إلى 49 ، فئة الأهداف : تشكيل استجابة جديدة - تغير الاستجابة الحالية- تدعيم الاستجابة الحالية .

34- المربعات من 50 إلى 55، فئة الوظيفة الإعلامية: إعلام- توعية- تثقيف- شرح- توجيه- صياغة الواقع.

35- المربعين 56-57 ، الأساليب الإقناعية: الحجج المستعملة - نمط الجاذبية .

- 36- المربعات من 1/56 إلى 7/ 56 ، نوع الحجج المستعملة: حجج أخلاقية دينية- حجج علمية (إحصائيات ، معلومات علمية) - حجج متعلقة بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور- حجج متعلقة بالآثار النفسية لحوادث المرور- حجج قانونية - حجج اقتصادية - حجج عملية .
- 37- المربعات من 1/57 إلى 3/57 ، نمط الجاذبية : الجاذبية الايجابية - الجاذبية السلبية - الحياد..
- 38- المربعات من 1/1/57 إلى 7/1/57 ، الرسائل المتعلقة بالجاذبية الايجابية : دور رجال الأمن- ايجابيات قانون المرور- دور المسؤولين في إنجاز المشاريع- ظهور نسبة من الوعي المروري لدى مستخدمي الطرق- انخفاض حصيلة حوادث المرور- نتائج الإجراءات المطبقة - نتائج التزام السائقين بشروط السلامة المرورية .
- 39- المربعات من 1/2/57 إلى 11/2/57 ، بالجاذبية السلبية : حالة الطرُق - سلوك مستخدمي الطرق - واقع المهلات- واقع التكوين بمدارس السياقة- ضعف دور البلديات في مراقبة الطرق - إحصائيات حوادث المرور - الاختناقات المرورية - قلة الإمكانيات لدى المسؤولين- الأطراف المتسببة في حوادث المرور- سلبيات قانون مرور الجديد - نتائج عدم التزام السائقين بشروط السلامة .
- 40- المربعات من 1/3/57 إلى 7/3/57 ، الجاذبية المحايدة : شروط السلامة المرورية - شرح الإجراءات المطبقة - شرح قوانين المرور - ذكر أسباب حوادث المرور- ذكر إحصائيات عن حوادث المرور - ذكر احتياجات المعاق - ذكر شروط وخصائص المهلات.
- 41- فئة اللغة : فئة وصفية لم يعتمد فيها على التحليل الكمي .
- 42- المربعات من 58 إلى 61 ، فئة الفواصل الموسيقية : فواصل طويلة (أكثر من 20 ثا) - فواصل قصيرة (اقل من 20 ثا) - موسيقى مع كلام - أغنية .
- 43- المربعين 62-63 ، وحدات التحليل : وحدة التسجيل (الفكرة) - وحدة السياق (وحدة الموضوع- وحدة المفردة) .
- 44-المربع 64، وحدات العد و القيس: الثانية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية
-قسنطينة-

كلية أصول الدين والشريعة والحضارة الإسلامية
قسم الدعوة والإعلام والاتصال
تخصص علوم الإعلام

استمارة بحث حول

دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية
-دراسة تحليلية و ميدانية-

استمارة بحث مقدمة لنيل شهادة ماجستير في علوم الإعلام

إشراف:

أ.د. عبد الله بوجلال

إعداد الطالبة:

هبهة شعوة

ملاحظة: إن البيانات الواردة في هذه الاستمارة سرية ولا تستخدم إلا لغرض البحث العلمي

البيانات الشخصية :

- السن :
- الجنس : ذكر أنثى
- المستوى التعليمي : ابتدائي متوسط عالي
- الحالة الاجتماعية : أعزب متزوج أرمل مطلق
- متى حصلت على رخصة السياقة :
- هل تعرضت لحادث مرور : نعم لا
- في حالة التعرض، فما عدد الحوادث التي وقعت لك ؟:

I- المحور الأول :

1- هل تستمع إلى الإذاعة الوطنية ؟ دائما أحيانا نادرا

2- ماهي الأماكن التي تستمع فيها للإذاعة الوطنية ؟

المنزل المركبة المحل التجاري أخرى تذكر:

3- رتب البرامج الإذاعية التالية حسب الأفضلية لديك :

إخبارية اقتصادية أخرى تذكر مع ترتيبها :

سياسية اجتماعية للتوعية

ثقافية رياضية

ترفيهية دينية

4- هل تستمع لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة ؟

دائما أحيانا غالبا نادرا

5- ما رأيك في محتوى هذه البرامج ؟

مفيد جدا مفيد غير مفيد لايفيد أبدا

6- هل تستمع لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة بهدف :

إكتساب معلومات جديدة

التعرف على خطورة المشكل (حوادث المرور)

أهمية الموضوعات المطروحة

إرضاء فضولك حول الحصة

أخرى تذكر:

7- كيف تتابع برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ؟

باهتمام كبير باهتمام دون اهتمام

8- هل تستمع لبرنامج "ضوابط مرورية" الذي يبث كل صباح بالإذاعة الوطنية ؟

دائما غالبا أحيانا نادرا

9- هل تستمع لبرنامج "مع السلامة" الذي يبث مساء كل يوم اثنين ؟

دائما غالبا أحيانا نادرا

10- ما رأيك في منسوبي البرنامجين ؟

"ضوابط مرورية": جيد متوسط ضعيف لا أدرى

"مع السلامة": جيد متوسط ضعيف لا أدرى

11- أي من البرنامجين يناسبك وقت بثها ؟

ضوابط مرورية

مع السلامة

لا أحد

* لماذا؟:.....

12- أي البرنامجين السابقين تترقب وقت بثها ؟

ضوابط مرورية

مع السلامة

لا أحد

* لماذا؟:.....

13- في رأيك هل المدة المخصصة لبرامج التوعية المرورية لمعالجة مشكل المرور ؟

كافية جدا كافية غير كافية غير كافية مطلقا لا أدرى

14- هل تستمع للمضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية الإذاعية ؟

نعم لا

15- هل تعجبك المضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية ؟

نعم لا

* في حالة الإجابة بلا ، أذكر لماذا ؟

تكرارها بطريقة مملة عدم أهميتها

رداءة لغتها رداءة أسلوب إلقائها

أخرى تذكر.....

II- المحور الثاني :

16- ما هي أهم المشكلات التي تواجهك بشكل عام بالنسبة للمرور ؟

.....
.....

17- هل اطلعت على قانون المرور الجديد ؟ نعم لا

* في حالة الإجابة بنعم- عن طريق من سمعت به ؟

أحد أفراد الأسرة رجل مرور صديق جريدة
إذاعة تلفاز أخرى تذكر.....

18- ما رأيك في العقوبات الحالية للمخالفين في قانون المرور الجديد ؟

مناسبة جدا بسيطة قاسية جدا أخرى تذكر.....
ولماذا؟.....

19- هل حاولت التعرف على مضمون هذه القوانين وشروحاتها عن طريق الإذاعة ؟

نعم لا

20- هل تفتح لك برامج التوعية المرورية بالإذاعة مجال للنقاش حول الموضوع مع غيرك ؟

دائما غالبا أحيانا نادرا

21- هل تصيف لك هذه البرامج معلومات حول المشكلة المرورية ؟

دائما غالبا أحيانا نادرا أبدا

* في حالة الإجابة بنعم، أنكر بعض المعلومات التي أضافتها لك :

.....
.....

22- ما هو شعورك وأنت تستمع لبرامج التوعية المرورية ؟

خوف قلق ملل حزن متعة

أخرى تذكر :.....

23- بماذا تشعر وأنت تستمع لمأساة حادث مرور ؟

بالمسؤولية أكثر

بالتأسف

باللوم

لا أبالي

أخرى تذكر:.....

24- هل تطبق النصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية في الإذاعة ؟

دائماً أحيانا لا أطبق

* إذا كانت الإجابة بعدم التطبيق أذكر لماذا ؟

لأن حوادث المرور قضاء وقدر

لأن النصائح المقدمة غير مفيدة

لأن تلك النصائح تحد من متعة السياقة

لأن تلك المواضيع غير مهمة

..... أخرى تذكر:

25- هل أفتعتك هذه البرامج باستخدام حزام الأمن دون مراقبة رجال المرور ؟

لا

نعم

26- هل أفتعتك هذه البرامج بتجنب الإطراط في السرعة ؟

لا

نعم

27- هل حصل وأن استطعت- من خلال استماعك لومضة إخبارية خاصة بالتوعية المرورية

أن تنقص من قلقك و تخفض من سرعتك ؟

أبدا

نادرا

أحيانا

غالبا

دائما

لا

نعم

28- هل ترى وجود نقائص في هذه البرامج ؟

* في حالة وجود نقائص أنكرها :

.....

29- رتب الوسائل الإعلامية التي تفضل عن طريقها الحصول على إرشادات مرورية :

الصحيفة

المصقات الإعلانية

التلفزيون

الإذاعة

الأشخاص

III - المحور الثالث :

30- ما هي المواضيع التي تقترحها لمعالجة المشكلة المرورية ؟

.....

31- ما هي الأساليب الإقناعية الأكثر تأثيرا برأيك ؟

أسلوب تخويفي

أسلوب هزلي

أسلوب علمي

أسلوب الأمر

* لماذا؟:

32- برأيك ما هو الوقت المفضل لبث البرامج المتعلقة بالتوعية المرورية ؟

الصباح

المساء

الليل

33- ما هو اليوم المفضل لديك لبيت البرامج المتعلقة بالتوعية المرورية؟.....

34- من تفضل لتقديم برامج التوعية المرورية؟

- أ- رجل امرأة طفل
ب- رجل أمن صحفي

35- هل تفضل اللغة :

- العربية الفرنسية القبائلية الداريجة

36- ماذا تقترح بالنسبة للضيوف ؟

.....

37 - أي نوع من القالب الإذاعية التي تجدها أكثر قدرة على الإقناع ؟

- أخبار أغاني حصص أحاديث دينية
تمثيلات إذاعية إشهار أخرى تذكر.....

38- برأيك من المسؤول عن التوعية المرورية - مع الترتيب - ؟

- شرطة أسرة مدرسة وسائل الإعلام أخرى تذكر.....

39 - حسب رأيك ما هي أحسن طريقة للوقاية من حوادث المرور؟

- تكثيف التوعية حجز المركبات
زيادة للغرامات المالية تكثيف الرقابة
سحب رخصة السياقة أخرى تذكر.....

40- ما رأيك في رجل الأمن (شرطي - دركي) ؟:

.....

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية
-قسنطينة-

كلية أصول الدين والشريعة والحضارة الإسلامية
قسم الدعوة والإعلام والاتصال
تخصص علوم الإعلام

استمارة بحث حول

دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية
-دراسة تحليلية و ميدانية-

استمارة بحث مقدمة لنيل شهادة ماجستير في علوم الإعلام

إشراف:
أ.د. عبد الله بوجلال

إعداد الطالبة:

هبة شعوة

ملاحظة: إن البيانات الواردة في هذه الاستمارة سرية ولا تستخدم إلا لغرض البحث العلمي

البيانات الشخصية :

- السن :
- الجنس : ذكر أنثى
- المستوى التعليمي : ابتدائي متوسط عالي
- الخبرة المهنية :
- الرتبة :

I- المحور الأول :

1- هل تستمع إلى الإذاعة الوطنية ؟ دائما أحيانا نادرا

2- ماهي الأماكن التي تستمع فيها للإذاعة الوطنية ؟

المنزل المركبة المحل التجاري

أخرى تذكر

3- رتب البرامج الإذاعية التالية حسب الأفضلية لديك :

- | | | |
|----------------------------------|---|------------------------------|
| إخبارية <input type="checkbox"/> | اقتصادية <input type="checkbox"/> | أخرى تذكر مع ترتيبها : |
| سياسية <input type="checkbox"/> | اجتماعية للتوعية <input type="checkbox"/> | |
| ثقافية <input type="checkbox"/> | رياضية <input type="checkbox"/> | |
| ترفيهية <input type="checkbox"/> | دينية <input type="checkbox"/> | |

4- هل تستمع لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة ؟

دائما أحيانا غالبا نادرا

5- ما رأيك في محتوى هذه البرامج ؟

مفيد جدا مفيد غير مفيد لايفيد أبدا

6- هل تستمع لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة بهدف :

اكتساب معلومات جديدة

التعرف على خطورة المشكل (حوادث المرور)

أهمية الموضوعات المطروحة

إرضاء فضولك حول الحصة

أخرى تذكر :

7- كيف تتابع برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ؟

باهتمام كبير باهتمام دون اهتمام

8- هل تستمع لبرنامج "ضوابط مرورية" الذي يبث كل صباح بالإذاعة الوطنية؟

دائماً غالباً أحياناً نادراً أبداً

9- هل تستمع لبرنامج "مع السلامة" الذي يبث مساء كل يوم اثنين؟

دائماً غالباً أحياناً نادراً أبداً

10- ما رأيك في منشطي البرنامجين؟

"ضوابط مرورية": جيد متوسط ضعيف لا أدرى

"مع السلامة": جيد متوسط ضعيف لا أدرى

11- أي من البرنامجين يناسبك وقت بثه؟

ضوابط مرورية

مع السلامة

لا أحد

* لماذا؟:.....

12- أي البرنامجين السابقين تترقب وقت بثها؟

ضوابط مرورية

مع السلامة

لا أحد

* لماذا؟:.....

13- في رأيك هل المدة المخصصة لبرامج التوعية المرورية لمعالجة مشكل المرور؟

كافية جداً كافية غير كافية غير كافية مطلقاً لا أدرى

14- هل تستمع للومضات الإخبارية المتعلقة بالتوعية المرورية الإذاعية؟

نعم لا

15- هل تعجبك الومضات الإخبارية المتعلقة بالتوعية المرورية؟

نعم لا

في حالة الإجابة بلا ، أنكر لماذا؟

تكرارها بطريقة مملة عدم أهميتها

رداءة لغتها رداءة أسلوب إقائها

أخرى تذكر.....

II - المحور الثاني :

16- برأيك ما هي أفضل طريقة لترسيخ السلوك القانوني للسائقين ؟

- زيادة عدد رجال الأمن في الطرق
 زيادة عدد برامج التوعية المرورية بالوسائل الإعلامية
 إصدار قوانين أخرى أكثر صرامة

17- في رأيك هل ساهمت البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور في :

- زيادة إحترام السائقين لرجل الأمن سهلت من مهمة رجل الأمن
 إزالة هيبة رجل الأمن لدى السائقين أخرى تذكر.....

18- ما هو تقييمكم لدور الإذاعة في التعريف بقانون المرور الجديد ؟

- جيد متوسط ضعيف لا أدري

19- من خلال تعاملكم مع السائقين، هل هم على دراية بتعديلات قانون المرور الجديد ؟

- كلهم أغلبهم بعضهم ليسوا على دراية به

20- ما رأيكم في النصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ؟

- أ/ متنوعة كثيرا متنوعة غير متنوعة لا أدري
ب/ مفيدة كثيرا مفيدة غير مفيدة لا أدري

21- ما رأيك في أساليب الإقناع ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة ؟

- مؤثرة كثيرا مؤثرة غير مؤثرة لا أدري

22- ما رأيك في المواضيع المعالجة ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ؟

- شاملة غير شاملة لا أدري

23- هل تؤيد إدخال المزيد من برامج التوعية المرورية الإذاعية ؟

- نعم لا

24- هل ترى وجود نقائص في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية ؟

- كثيرة قليلة نادرة لا توجد



الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية

الجريدة الرسمية

اتفاقات دولية، قوانين، مراسيم
قرارات وآراء، مقررات، منشورات، إعلانات وبلاعات

الإدارة والتحرير الامانة العامة للحكومة WWW.JORADP.DZ الطبع والاشتراك المطبعة الرسمية	الجزائر تونس المغرب ليبيا موريطانيا	الاشتراك سنوي
	بلدان خارج دول المغرب العربي		سنة
7 و9 و13 شارع عبد القادر بن مبارك - الجزائر الهاتف 65.18.15 الى 17 ج.ج ب 3200-50 الجزائر Télex : 65 180 IMPOF DZ بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.300.0007 68 KG حساب العملة الأجنبية للمشاركين خارج الوطن بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.320.0600.12	سنة 2675,00 د.ج 5350,00 د.ج تراد عليها نفقات الإرسال	سنة 1070,00 د.ج 2140,00 د.ج

ثمن النسخة الأصلية 13,50 د.ج

ثمن النسخة الأصلية وترجمتها 27,00 د.ج

ثمن العدد الصادر في السنين السابقة : حسب التسعيرة.

وتسلم الفهارس مجاناً للمشاركين.

المطلوب إرفاق لفيفة إرسال الجريدة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو لتغيير العنوان.

ثمن النشر على أساس 60,00 د.ج للسطر.

قوانين

قوانين

- قانون رقم 04 - 16 مؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004، يعدل ويتمم القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها..... 3
- قانون رقم 04 - 17 مؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004، يعدل ويتمم القانون رقم 83-14 المؤرخ في 21 رمضان عام 1403 الموافق 2 يوليوس سنة 1983 والمتعلق بالتزامات المكلفين في مجال الضمان الاجتماعي..... 6

مراسيم تنظيمية

- مرسوم وزاري رقم 01 - 354 مؤرخ في 28 رمضان عام 1425 الموافق 11 نوفمبر سنة 2004، يتضمن إعلان حداد وطني..... 11
- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 351 مؤرخ في 26 رمضان عام 1425 الموافق 9 نوفمبر سنة 2004، يتضمن نقل اعتماد في ميزانية تسيير وزارة الداخلية والجماعات المحلية..... 11
- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 352 مؤرخ في 26 رمضان عام 1425 الموافق 9 نوفمبر سنة 2004، يتضمن نقل اعتماد في ميزانية تسيير وزارة الأشغال العمومية..... 16
- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 353 مؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004، يتضمن تحديد سعر البيع عند دخول النفط الخام المصفاة وعند الخروج منها وحد ربح توزيع المنتوجات المكررة المخصصة للسوق الوطنية بالجملة..... 17

مراسيم فردية

- مرسوم رئاسي مؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004، يتضمن تعيين مستشار لدى رئيس الجمهورية..... 19

قرارات، مقررات، آراء

وزارة الصناعة

- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 10 ربيع الثاني عام 1425 الموافق 30 مايو سنة 2004، يحدد عدد المناصب العليا للإدارة المركزية في وزارة الصناعة..... 20

إعلانات وبلانات

الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

قوانين

يجب على كل سائق وقيل السائق في قيادة السيارة أن يطلع على المحضر المذكور وأن يتأكد من أن المركبة مدل صيانه جيدة وتستوفي الشروط المتعلقة بالأمن في الطرق التي عليها في هذا القانون، وأنها تتواءم على السائقين.

يجب أن تكون الصيانة الدورية للمركبات على نحو يسمح بتحقيق أحسن ظروف الأمن عبر الطرق والوقاية من الحوادث الناجمة عن عدم احترام التنظيمات والتعليمات المتعلقة بهذا من طرف السائقين وعن الاختلالات الميكانيكية للسيارات، وبهذا بهدف ضمان حماية المواطن والبيئة والمنشآت وممتلكات الجماعة الوطنية.

المادة 4 : تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 9 مكررا وتحزر كما يأتي :

"المادة 9 مكرر 1 : يجب على كل سائق مركبة يسير خلف مركبة أخرى، أن يحترم المسافة الأمنية المحددة عن طريق التنظيم."

المادة 5 : تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 10 مكرر وتحزر كما يأتي :

"المادة 10 مكرر : تحدد السن القانونية لقيادة المركبات المسماة "ذات الوزن الثقيل" بـ 25 سنة."

المادة 6 : تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 16 مكرر وتحزر كما يأتي :

"المادة 16 مكرر : يجب أن تكون كل مركبة معدة لنقل الحاويات مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية، تصادق عليه المصالح المعنية.

يمنع منعاً باتاً تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم."

قانون رقم 04 - 16 مؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004، يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

إن رئيس الجمهورية،

-- بناء على الدستور، لاسيما المواد 119 و 120 و 122 و 126 منه.

-- وبمقتضى القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها،

-- وبعد مصادقة البرلمان،

يصدر القانون الآتي نصه :

المادة الأولى : يعدل هذا القانون ويتمم بعض أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه.

المادة 2 : تتمم أحكام الفقرة 4 من المادة 8 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه كما يأتي :

"المادة 8 :

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة ونموذج الشهادة المهنية وكذا شروط الحصول عليها وإغائها وتعليقها عن طريق التنظيم."

المادة 3 : تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 9 مكرر وتحزر كما يأتي :

"المادة 9 مكرر : يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة والأعوان المذكورين في المادة 130 من هذا القانون، عند الحاجة.

المادة 11: تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 55 مكرر وتحذر كما يأتي :

"المادة 55 مكرر: يخضع كل متحصل جديد على رخصة سيطرة إلى فترة تدريبية مدتها سنتان.

وتسلم له خلال هذه الفترة "شهادة قيادة مؤقتة" صالحة للاستعمال للفترة المحددة أعلاه.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 12: تتم أحكام المادة 71 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :

"المادة 71:

12- المرور على شريط التوقف الاستعجالي.

13- المسافات القانونية بين المركبات أثناء السير.

..... (الباقى بدون تغيير)

المادة 13: تعدل أحكام النقطة 9 من المادة 72 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه وتحذر كما يأتي :

"المادة 72:

9- منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور، بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص التي تحتوي على أكثر من تسعة (9) مقاعد، أو مركبات نقل البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين (2) .

المادة 14: تعدل أحكام المادة 74 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :

"المادة 74: دون المساس بالعقوبات المتعلقة بسحب رخصة السيادة وعندما تعالين المخالفة بتجهيزات ملائمة معتمدة من السلطات المختصة، يعاقب بغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج كل سائق تجاوز بـ:

المادة 7: تعدل وتتم أحكام المادة 27 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :

"المادة 27: تشكل الممهلات أجهزة مادية تخصص للحد من السرعة في بعض المسالك.

ويخضع وضعها وأماكن إقامتها لرخصة مسبقة من الوالي بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي.

يجب أن توضع الممهلات بمعايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني.

المادة 8: تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 39 مكرر وتحذر كما يأتي :

"المادة 39 مكرر: يخضع المرور على شريط التوقف الاستعجالي لحالات الاستعجال ولمركبات الأمن العمومي.

يمنع المرور في هذا الشريط لجميع المركبات الأخرى.

المادة 9: تعدل وتتم أحكام المادة 42 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :

"المادة 42: تخضع السيارات قبل وضعها للسير لأول مرة في التراب الوطني وعندما تجرى عليها تغييرات هامة، للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية التنظيمية.

يحدد تنظيم هذه المراقبة وكفاءات ممارستها عن طريق التنظيم.

المادة 10: تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 52 مكرر وتحذر كما يأتي :

"المادة 52 مكرر: يجب على كل مالك مركبة عند سحبها النهائي من السير أن يسلم البطاقة الرمادية للمصالح ولاية مقر تسجيلها في غضون ثلاثة (3) أشهر من تاريخ إصدار محضر عدم صلاحيتها من المصالح التقنية.

المادة 18 : تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 91 مكرر وتحذر كما يأتي :

"المادة 91 مكرر : يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج كل شخص يخالف الإجراءات المنصوص عليها في المادة 52 مكرر من هذا القانون ."

المادة 19 : تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 103 مكرر وتحذر كما يأتي :

"المادة 103 مكرر: يتعرض المتحصل على شهادة القيادة المؤقتة في حالة ارتكابه إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 74 والفقرات 1 و2 و3 و4 و6 و7 من المادة 111 من هذا القانون، إلى إلغاءها.

يتعرض السائق المتحصل على هذه الشهادة لنفس العقوبات إذا ثبتت مسؤوليته الكاملة في حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ أو الجرح الخطير.

ويجبر السائق في هذه الحالة على إعادة إجراء كل الامتحانات الخاصة برخصة السياقة بعد انقضاء مدة ستة (6) أشهر من تاريخ صدور قرار إلغاء هذه الشهادة.

تحدد كيفيات تطبيق الفقرة 2 من هذه المادة عن طريق التنظيم .

المادة 20 : تعدل أحكام المادة 108 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :

"المادة 108 : يصدر الوالي عندما يحال عليه محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 111 أذناه، بصفة مؤقتة وبعد أخذ رأي لجنة سحب رخصة السياقة، قرار تعليق رخصة السياقة أو منع اجتياز امتحانها عندما يكون السائق المعني غير متحصل عليها.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة ولا سيما المتعلقة منها بلجنة سحب رخصة السياقة عن طريق التنظيم .

المادة 21 : تعدل وتتم أحكام الفقرة 3 من المادة 109 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :

- 40 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السريع للسيارات والطريق السريع.

- 30 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها خارج المجمع السكاني،

- 20 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها داخل المجمع السكاني.

في حالة العود، تضاعف العقوبة ."

المادة 15 : تعدل أحكام الفقرة الأولى من المادة 76 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه وتحذر كما يأتي :

"المادة 76 : يعاقب بالسحب الفوري لرخصة السياقة لمدة شهر واحد وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج كل سائق يستعمل يدويا أثناء سير المركبة المرفقة المحمول أو يرتدي خوذة التصنت الإناعي السمي ."

المادة 16 : تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 80 مكرر وتحذر كما يأتي :

"المادة 80 مكرر: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتة (6) أشهر وبغرامة من 25.000 إلى 100.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يضع ممهلا على مسلك مفتوح لحركة المرور دون ترخيص من الوالي كما هو منصوص عليه في المادة 27 أعلاه.

في حالة العود، تضاعف العقوبة ."

المادة 17 : تضاف إلى أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 86 مكرر وتحذر كما يأتي :

"المادة 86 مكرر: يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج كل شخص يخالف الأحكام المقررة في المادة 16 أعلاه، وذلك دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في المادة 112 أذناه.

في حالة العود، تضاعف العقوبة ."

"المادة 118: يمكن كل شخص يخالف الأحكام الخاصة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بسلامة حركة المرور، والمعاقب عليها بغرامة لا تتجاوز مبلغها الأقصى 5.000 دج، أن يدفع في غضون الخمسة عشر (15) يوما التي تلي معارضة المخالفة، غرامة جزافية.....(الباقى بدون تغيير)....."

المادة 24: تعدل أحكام الفقرة 2 من المادة 139 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي:

"المادة 139:

تبقى النصوص التنظيمية المنصوص عليها في القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير سنة 2007، والمذكور في الفقرة الأولى أعلاه سارية المفعول، ما لم تكن مخالفة لهذا القانون، إلى غاية استبدالها بالنصوص المنصوص عليها في أحكام هذا القانون.

المادة 25: ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. حرر بالجزائر في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004.

عبدالعزیز بوتفليقة

★

قانون رقم 04-17 مؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004، يعدل ويتمم القانون رقم 83-14 المؤرخ في 21 رمضان عام 1403 الموافق 2 يوليو سنة 1983 والمتعلق بالتزامات المكلفين في مجال الضمان الاجتماعي.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور، لا سيما المواد 55 و 119 و 120 و 122 - 18 و 126 و 127 منه،

- وبمقتضى الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، والمتضمن قانون الإجراءات المدنية، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، والمتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم،

"المادة 109:

تحدد مدة التعليق بشهر (1) واحد لكل من يخالف أحكام النقطتين 9 و 10 من المادة 71.

وتحدد مدة التعليق بثلاثة (3) أشهر لكل من يخالف أحكام المواد 16 مكرر و 30 و 38 (الفقرة 2) و 71 (النقاط 1 و 2 و 3 و 4 و 6 و 12) و 72 (النقاط 1 و 2 و 4 و 6 و 7 و 8 و 9 و 10) و 102 و 103.

المادة 22: تعدل وتتمم أحكام المادة 112 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه وتحرر كما يأتي:

"المادة 112: مع مراعاة أحكام المادتين 108 و 111 من هذا القانون، يقوم الأعوان المؤهلون بسحب رخصة السياقة فوراً لمدة لا تتجاوز خمسة عشر (15) يوماً في الحالات المنصوص عليها في المواد 65 و 66 و 67 و 69 و 70 و 71 (النقاط 1 و 4 و 12) و 72 (النقاط 1 و 2 و 4 و 8 و 9) و 86 مكرر من هذا القانون.

يوقف سحب الرخصة في الحالات المذكورة أعلاه القدرة على السياقة خلال نفس المدة.

يتم السحب الفوري للرخصة لنفس المدة في الحالات المنصوص عليها في النقاط 2 و 9 و 10 من المادة 71.

غير أنه يتم إجراء السحب في الحالات المنصوص عليها في الفقرة 3 أعلاه والمادة 76 من هذا القانون، دون المساس بالقدرة على السياقة لمركب المخالفة الذي يسلم له الأعوان المؤهلون فوراً وصل سحب شهادته للسياقة الصالح لمدة ثلاثين (30) يوماً.

وفي جميع الحالات، ودون المساس بالمتابعات القضائية ضد مرتكب المخالفة، يجب على لجنة سحب رخصة السياقة في الولاية المختصة إقليمياً أن تبت في قرار سحب رخصة السياقة في أجل أقصاه ثلاثون (30) يوماً من تاريخ معارضة المخالفة، وإلا أصبحت المتابعات عديمة الأثر ويتم استرداد الرخصة.

وفي حال وقوع حوادث مرور خطير، لا تسترد رخصة السياقة إلا بعد نهاية مدة العقوبة المطبقة على المخالف، وبناء على تقديم شهادة طبية تثبت سلامته العقلية والجسدية.

المادة 23: تعدل أحكام المادة 118 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين
وعلى آله وصحبه إلى يوم الدين.

أصحاب المعالي،
السيدة رئيسة الجامعة،
إخواني الكرام أخواتي الكرهات،
حضرات السيدات الفاضلات والسادة الأفاضل :

أييت إلا أن أحضر ملتقاكم الوطني هذا، الذي وسمتموني بشرف
افتتاح أعماله لأضفي عليه ما يستحقه من مغزى، في ظرف تشكل فيه
حوادث المرور التي غالباً ما يستهان بها وبما تخلف من عواقب، داءٍ
معضلاً وخسارة فادحة بالنسبة للبلاد.

إنني لم أتوان للاستجابة للدعوة التي جاءتني من جامعة سعد
دحلب لأنها تتيح لي فرصتين : فرصة للوقوف إجلالاً لذكرى هذا
المناضل الكبير الذي جاهد طيلة حياته من أجل القضية الوطنية،
وفرصه لتوجيه رسالة عرفان من هذا المكان الرمز إلى كافة الطلبة الذين
هبوا يوم 19 ماي 56 مليون النداء تحت راية الاتحاد العام للطلبة
الجزائريين المسلمين، وضحوا بدراستهم واختاروا باب الكرامة
والحرية.

سيداتي الفضليات، ساداتي الأفاضل.

إن اليوم العالمي للصحة الذي أفرض هذا العام لأمن التنقل، جاء
ليستوقف المجموعة الدولية قاطبة حول خطورة ظاهرة حوادث المرور
واتساع رقعتها،
هذه الحوادث التي تنتقل اليوم كاهل المجتمعات كافة وتكلفها ثمناً
جد باهض.

نص خطاب
فخامة رئيسة الجامعة
السيدة/ عبدة العزیز بوتقلبة

بمناسبة الملتقى الوطني
حول : "الوقاية من حوادث المرور"
المنعقد بجامعة سعد دحلب -البلدية،

يومي 18 و19 ماي 2004.

إن نسبة خطر الحوادث في الجزائر، تفوق 12 مرة ما هو مسجل في إيطاليا و10 مرات ما هو مسجل في فرنسا و25 مرة ما هو مسجل لدى البلدان الإسكندنافية، وعلى المستوى المغاربي، تحتل الجزائر -وياً للأسف- الصدارة بمعدل 1.81 قتيل عن كل 1000 نسمة، وتليها تونس بنسبة 1.59 ثم المغرب بنسبة 1.26 قتيل عن كل 1000 نسمة، وزيادة على كل هذه الخسارة الفادحة في الأرواح، تتسبب هذه الآفة في خسارة مالية تبلغ 400 مليون دولار سنوياً حسب تقديرات منظمة الصحة العالمية.

إنه لا يمكن القبول بهذه الحسابات المفعمة، المرهفة، خاصة وأنها ليست قضاء على البلاد كان على ربك حتماً مقضياً، بل هي نتائج إهمال البشر وتهور بعض مرتفقي الطرقات، لكن عدم انضباط الإنسان و تهوره، هما اللذان يحولان هذه الوسائل التي ابتدعت من أجل التقدم والنفخ والراحة وتيسير الحركة إلى أدوات فتاكة، تحصد الأرواح وترزع الأرزاء والأقراخ.

إن التجاوزات التي يتسبب بها بعض سائقي السيارات من عديمي الحس المدني، المستهزئين بحياة الناس، تدخل في خانة الإنحراف الخطير بل في خانة إجرام حقيقي يقترب في الطرقات، إذ تمثل 87% من حوادث المرور، والبقية تقسمها حالة الطريق وحالة السيارات من حيث هما من العوامل المتسببة في الحوادث.

صحيح أنه ليس هناك من يزعم أنه قادر على بلوغ ما يسمى اليوم غاية اللاحاحات، التي تنشدها بعض بلدان أوروبا الشمالية، أي الحيلولة دون وقوع أية إصابة خطيرة جراء الطريق، غير أنه من الواضح بالنسبة لنا أن مستوى الخسائر المسجلة اليوم، لم يعد مقبولاً، لأنه قابل إلى حد كبير للتقليص، لأن حوادث المرور يمكن توقعها ومن ثم تفاديها وبالتالي فإن إدراك الآثار المدمرة لهذه الظاهرة، يفرض علينا مقابلتها عاجلاً برده فعل ملائم ومضبوط.

إن التصدي لآفة حوادث المرور، ينبغي من الآن فصاعداً أن يشكل كفاً حقيقياً، وبلا انقطاع.

إن النضال هذا، سستم مباشرته في إطار إستراتيجية وطنية تكتسي طابع الأولوية والديمومة وتقوم ضمنها ليست مختلف المستويات المؤسسية فحسب، بل كذلك المجتمع المدني والحركة الجموعية.

إن الإستراتيجية هذه التي ستوفر الشروط والوسائل الضرورية لسط سياسة فعالة للتقليص من خطر حوادث المرور والتخفيف من آثارها، لا يمكنها أن تكتفي بمسعى قمعي يقتصر على تدخل قوات الأمن وكفى! حقاً، سيشكل تكثيف المراقبة وتشديد العقوبات توحياً لتغيير السلوكات، وفرض إحترام القوانين، وتحييد كل أرفع متهور من السائقين، سيشكلان شقاً هاماً من الاستراتيجيات الوطنية، لكن ينبغي أن تنطوي هذه الإستراتيجية كذلك على إجراءات لتعزيز الوقاية من حوادث المرور، ولتطوير التكوين والتربية سعياً لخلق ثقافة حقيقية لأمن المرور، وعلى برامج تدخل نافذة لمصالح الصحة العمومية تكون أكثر نجاعة وفقاً لما تتطلبه الحالة في البلاد.

لقد بات لزاماً فيما يتعلق بأعمال القمع والوقاية، أن يفرض إحترام القانون والتنظيم الساريين في مجال أمن التنقل بمزيد من الحزم والصرامة والاستعجال خاصة فيما يتصل بتحديد السرعة، وبالسياسة في حالة السكر واستعمال حزام الأمن بصفة إجبارية، ووضع الخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية، وينتظر من مصالح الأمن من جهتها أن تضطلع بتطوير أساليب عمل جديدة، وذلك بتزويد منظوماتها بالوسائل العصرية لتنظيم حركة المرور والتمكن من المخالفين ومتابعتهم، والحرص على إفادة الأعوان المكلفين بالطريق العمومي بدورات تدريبية لتحسين مستواهم، مما يسمح لهم بأداء المهمة المسندة إليهم على أحسن وجه

وفي هذا الإطار يتعين على الحكومة أن تتولى مراجعة العدة القانونية والمعيارية، لضمان شروط فعالية أكبر للوقاية والزجر، فيما يخص إحترام قواعد المرور ضد أولئك الذين يعرضون حياة الآخرين للخطر، يتعلق الأمر على وجه الخصوص بتكثيف شروط الحصول على شهادة الأهلية للسياسة وكذا شروط إنشاء مدارس تعليم السياسة وتنقل السائقين.

إن عبء حوادث الطرقات ثقيل، قد يزداد ثقلاً حسب نفس المؤسسات الدولية ما لم يتم إتخاذ مبادرات جديدة في إطار سياسات عمومية محددة ترمي إلى عكس النزعة الآلية إلى تفاقم هذه الظاهرة.

وترى هذه المؤسسات في فرضيتها السلبية، أنه من الآن إلى سنة 2020 يمكن للعدد الإجمالي للوفيات والإصابات الناجمة عن حركة المرور أن يرتفع إلى معدل 60% في العالم، مع تحسن نسبي للوضع في البلدان المتقدمة، لكن مع تفاقم كبير يفوق 80% في البلدان ذات الدخل الضعيف أو الدخل المتوسط.

إن توقعات المنظمة العالمية للصحة، تشير إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ستتقل من المرتبة التاسعة اليوم إلى المرتبة الثالثة في سنة 2020 ضمن جدول الأسباب الرئيسية العشرة للوفيات قبل أمراض القلب، والشرابيين، والسل، وداء فقدان المناعة المكتسب (السيدا)، وحتى الحروب.

سيداتني الفضليات، سادتي الأفاضل

إن هذه المعاناة الأساسية لا ينجو منها أي مجتمع، وهي آيلة من سيئ إلى أسوأ في البلدان السائرة في طريق النمو.

إن الجزائر تشهد في هذا المجال بالقياس إلى عدد سكانها وحظيرتها الوطنية للسيارات كارثة حقيقية، إذ أنها تأتي في المرتبة الرابعة من بين البلدان الأكثر عرضة بمعدل متصاعد مربع، أي أكثر من 30% من القتلى في الفترة ما بين 1990 و2003، والضعف تقريبا من الجرحى خلال نفس الفترة.

وقد سجلت مصالح الأمن الوطني في الفترة ما بين 1994 و2003 مجموعاً بلغ 319000 حادثاً جسدياً، تسبب في قتل 38.500 و 427000 جريح وقد تفاقمت هذه الظاهرة خلال سنة 2003 بتسجيل معدل يومي بلغ 12 قتيلاً و 174 جريحاً.

إن هذه الظاهرة تعتبر كأحد أكبر المشاكل المعاصرة التي تواجهها البشرية، والحقيقة أن البلدان جميعها منشغلة عميق الانشغال بملايين الضحايا التي تخلفها هذه الحوادث وبجسامة الأعطاب النفسية والعواقب الإقتصادية والإجتماعية الناجمة عنها، والتي ترمي بالعائلات المكسورة في غياهب يأس عميق، بل وتحول كل حياتها في أحيان كثيرة إلى مأساة لانهاية لها.

إنه بات اليوم من غير المعقول أن تترأ العائلات في مزيد من الرجال والنساء، كذلك في مزيد من الأطفال الذين يودى بحياتهم على حين غرة وهم يزاولون أعمالهم المعتادة، أو أن يحكم عليهم أن يقضوا معظم عمرهم في المستشفيات، أو أن ينتهي بهم المطاف إلى ملازمة كرسي متحرك.

إن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، تمثل على الصعيد الدولي مشكل صحة عمومية ومشكل تنمية جسيمة وذا بال، ولقد وردت في تقرير منظمة الصحة العالمية والبنك العالمي حول حوادث المرور في العالم إحصائيات مريعة تثبت أن هذه الحوادث تقتل كل سنة ما يقارب مليون ومائتي ألف شخص، وتتسبب في جرح خمسين مليون آخرين، يبقى 5 ملايين ونصف مليون منهم معوقاً تماماً مدى الحياة، وتبين هذه الإحصائيات كذلك أن تكلفة حوادث المرور هي تكلفة باهظة، تبلغ سنوياً ما بين 01 و02% من الناتج الداخلي الخام، وأنها ترهق غاية الإرهاق ميزانيات الصحة العمومية التي تخصص 25% من نفقاتها لضحايا حوادث المرور، الذين يشغلون 10% من أسرة الحظيرة الإستشفائية المتوفرة.

إن العديد من الأسر تسقط فجأة في شبك الحاجة وحتى الفاقة، بسبب النفقات المترتبة عن العلاج الطبي، أو عن فقدان المعين، فكل الدراسات المنجزة من طرف الاختصاصيين تجمع على ملاحظة أن الناجين من حوادث المرور والأشخاص المحيطين بهم، يتلقون دائماً صدمات تقلل من قدراتهم البدنية والفكرية أو المعنوية مما يسبب لهم إعاقات لا يمكن تجاوزها أحساناً.

سيّداتي الفضليات، سادتي الأفاضل،

سبق لي أن أكدت أن أمن الطرقات هو قضية الجميع، حيث ينبغي أن تشرك فضلاً عن الشركاء المؤسّساتيين، سائر المنظمات الجمعية والأسر والمعلمين، ينبغي لكل واحد من هؤلاء أن يتحمل قسطه من المسؤولية ضمن برامج التحسيس والإعلام حول مخاطر الطرقات وحول الآثار الوخيمة المترتبة عن حوادث المرور.

في هذا المضمار، يكون للمدرسة دور بالغ الأهمية لتلقي تعليم ملائم حول الوقاية من هذه الحوادث، وتنظيم مشاهد تبين عملياً الحركات والسلوكات والاحتياطات الأساسية التي ينبغي لكل طفل أن يتخذها عند تنقلاته من مقر سكناه إلى المؤسسة المدرسية.

إن المسعى القائم على حملات التحسيس والتوعية، مهما كانت منتظمة ومفيدة لم يعد يكفي لدحر آفة حوادث المرور.

إن تجنيداً عاماً للسلك الاجتماعي ولمؤسسات الدولة في إطار عمل طويل المدى، بالاعتماد في نفس الوقت على تربية مبكرة للوقاية من الحوادث وعلى تطبيق صارم لقوانين ونظم أمن التنقل، لكفيل بالتقليل من فداحة هذه الظاهرة ثقيلاً معتبراً، مما يؤدي إلى الحد من الأرزاء والمآسي التي تتكبدها الساكنة...^{٢٤}

كما أن المؤسسات المكلفة بالأمن والمحاكم المتخصصة والجهات الجبائية التي لا تحصل سوى 03.6% من الغرامات المالية ينبغي لها أن تضم جهودها من أجل أحكام العقوبات الصادرة في حق المخالفين للقانون بحيث يوضع حد للضعف الفادح الذي يميز نظام المتابعة القضائية وتسديد الغرامات المالية.

إن ضرورة تعزيز أمن التنقل بالنظر إلى التطور المكثف للمبادلات وزيادة التنقلات، يقتضي بالشكل نفسه التشديد على تقليص المخاطر المتصلة بتصميم شبكة الطرقات، سواء تعلق الأمر بالمسارات داخل نطاق المدينة أم بالتنقلات ما بين المدن.

بالفعل، لقد أصبح حتمياً التكفل بالآثار الناجمة عن التزايد البالغ في عدد السيارات المستعملة وفق شروط تستجيب للمعايير الدولية من حيث النوعية ومن حيث الأمن وذلك على الخصوص فيما يتعلق بالمعدات وإشارات المرور.

وعند هذا المستوى، فإنه يتعين على سائر الفاعلين المعنيين بتصميم الطرقات وتجهيزاتها وإنجازها وصيانتها، العمل على تعزيز أمن حركة المرور.

وعلى صعيد آخر، ينبغي الإسراع في استكمال عدة المراقبة التقنية للسيارات للتأكد دورياً من مطابقتها لمعايير الأمن واللياقة ومن ثمة الوصول إلى تطهير الحظيرة الوطنية للسيارات التي يشكل قدمها النسبي أحد كبريات أسباب اللأمن في التنقل.

كما ينبغي إدراج تدابير الوقاية من الحوادث ضمن كافة سياسات تسيير حركة المرور.

أخيراً، وفيما يتعلق بالصحة العمومية، فإنها تأتي بدامة في صلب جهاز أمن التنقل وهذا من خلال تسييرها لمنظومة موثوقة من المعلومات حول مسببات حوادث المرور والتابعات الناجمة عنها من جهة ومن جهة أخرى من خلال التكفل الفعال بالحوادث على الصعيد الوطني.

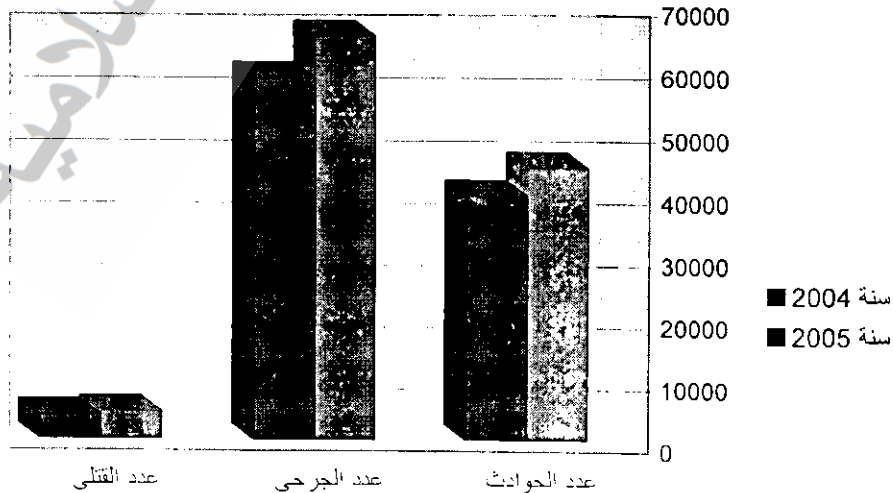
المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

مقارنة بين سنتي: 2004 - 2005
Comparaison entre les années: 2005 - 2004

مجموع عدد القتلى Nombre de décès		مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés		مجموع عدد الحوادث Nombre d'accidents		السنة Année
3711		58082		39233		2005
4356		64714		43777		2004
%14,81-	645 -	%10,25 -	-6632	%10,38 -	4544 -	التغيير

مجموع عدد القتلى Nombre de décès		مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés		مجموع عدد الحوادث Nombre d'accidents		المنطقة السنة
المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone Urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone Urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone Urbaine	
2932	779	38857	19225	22684	16549	2005
3428	928	43193	21521	25033	18744	2004
496 -	149 -	4336 -	2296 -	2349 -	2195 -	التغيير
%14,47 -	%16,06 -	%10,04 -	%10,67 -	%9,38 -	%11,71 -	

أعمدة بيانية مقارنة بين 2005 و 2004



مقارنة بين العشريتين (1979-1980)، (1989-1980).

Comparaison entre les deux décennies (1980-1989), (1970-1979)

السنة Année	مجموع عدد الحوادث Nombre d'accidents	مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés	مجموع عدد القتلى Nombre de décès
1980	325153	364097	034755
1989	281465	253331	023540
1970			
1979			
التغير	043688+	110766+	011215+
	%15,52+	%43,72+	%47,64

المحافظة المسنة	المحافظة الحضرية Zone urbaine	المحافظة الريفية Zone rurale	المحافظة الحضرية Zone urbaine	المحافظة الريفية Zone rurale	المحافظة الحضرية Zone urbaine	المحافظة الريفية Zone rurale
1980	148310	176843	126515	237582	007467	027288
1989	149423	132042	107916	145415	006542	016998
1970						
1979						
التغير	001113-	044801+	018599+	092167+	000925+	010290+
	%00,74-	%33,92+	%17,23+	%63,38+	%14,13+	%60,53+

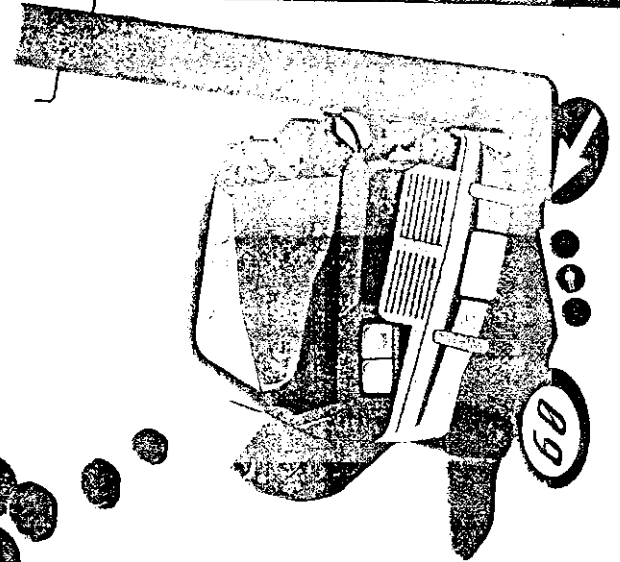
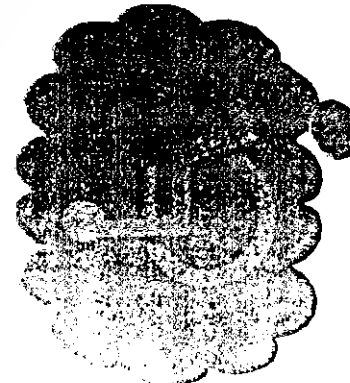
أعمدة
بيانية
مقارنة
بين
العشريتين
(1970-1979)
(1980-1989)



عدد الحوادث
Nombre d'accidents
عدد الجرحى
Nombre de blessés
عدد القتلى
Nombre de décès

محافظة الجوف
منطقة الجدة
محافظة الأحساء
محافظة القطيف
محافظة الرياض
محافظة القصيم
محافظة بريدة
محافظة الدرعية
محافظة الأحمدية
محافظة الخرج
محافظة المجمعة
محافظة حائل
محافظة تبوك
محافظة الجبيل
محافظة القطيف
محافظة الأحساء
محافظة القطيف
محافظة الرياض
محافظة القصيم
محافظة بريدة
محافظة الدرعية
محافظة الأحمدية
محافظة الخرج
محافظة المجمعة
محافظة حائل
محافظة تبوك
محافظة الجبيل

لا تسرع .. وقد ساء لك

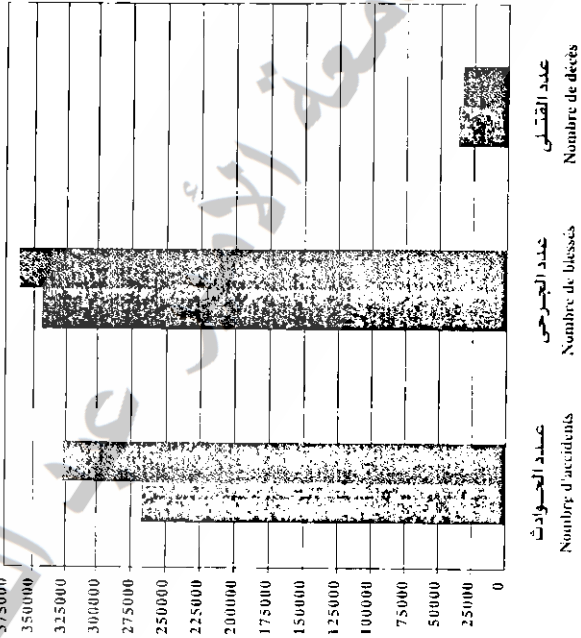


مقارنة بين العشريتين : (1989-1990) ، (1999-2000) ، (1980-1989)
 Comparaison entre les deux décennies
 (1980-1989), (1990-1999), (1999-2000)

السنة Année	مجموع عدد الحوادث Nombre d'accidents	مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés	مجموع عدد القتلى Nombre de décès
1990	262193	342169	035940
1999	325153	364097	034755
1980			
1989			
التغير	062960-	021928-	001185+
	19,36%	06,02%	03,40%

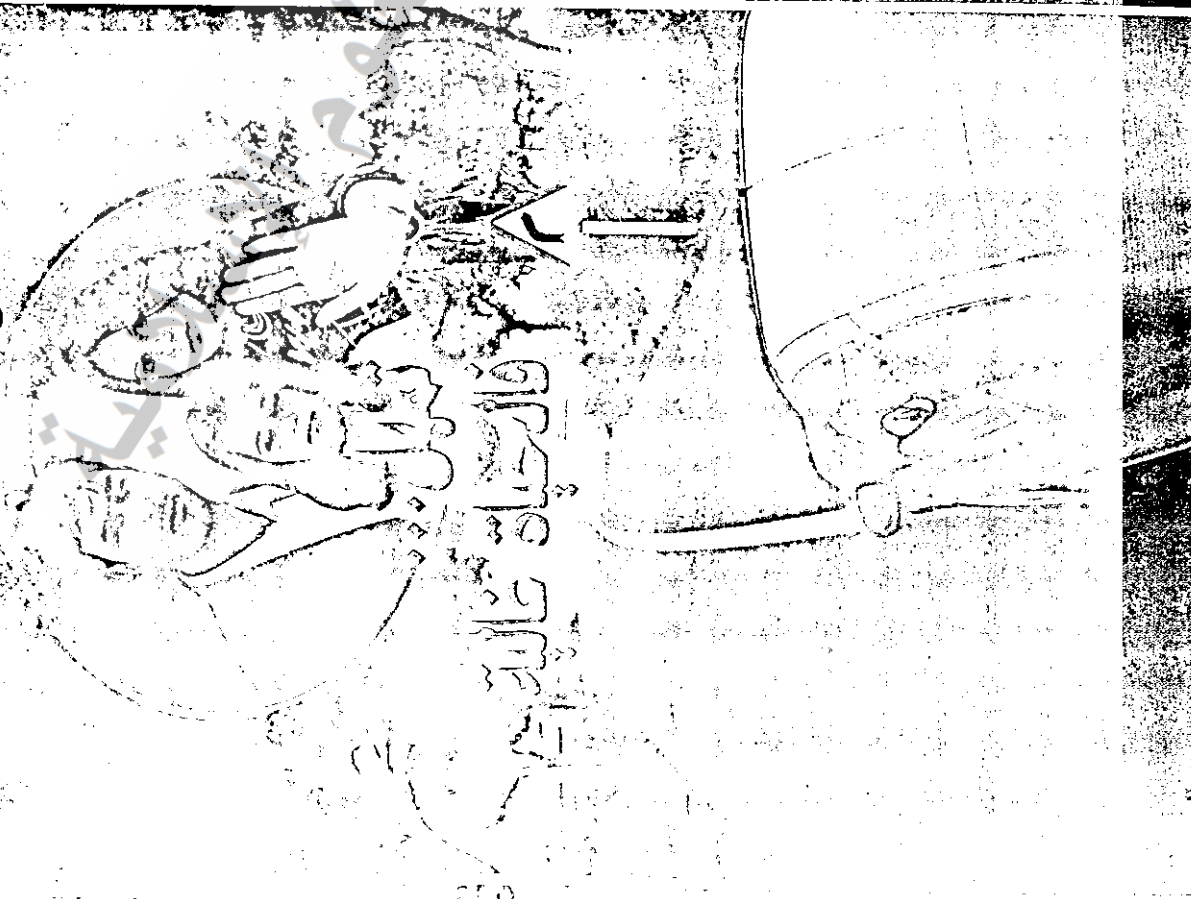
المنطقة السنة	المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale
1990	120407	141786	126054	216115	009451	026489
1999	148310	176843	126515	237582	007467	027388
1980						
1989						
التغير	027903-	035057-	000461-	021467-	001984+	000799-
	18,81%	19,82%	00,36%	09,03%	26,57%	02,92%

أعمدة
بيانية
مقارنة
بين
العشريتين
(2 و 3)

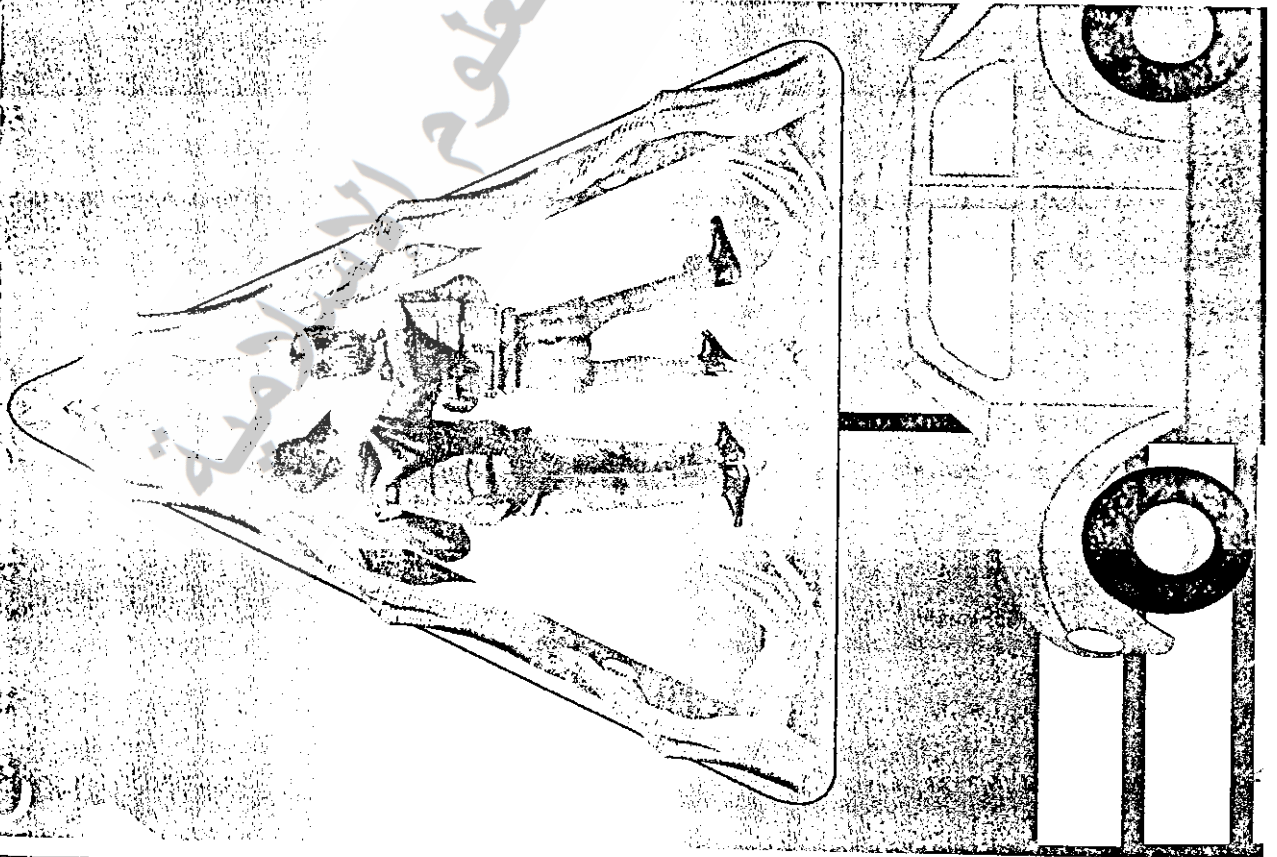


السلامة وكلنا شركاء

السلامة للجميع



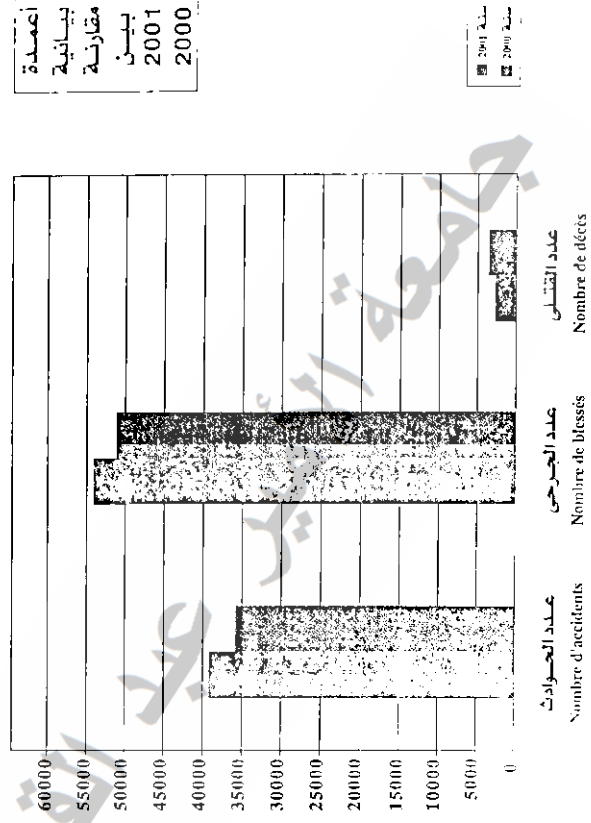
حماية الأطفال والحد من الحوادث



مقارنة بين سنتي 2001 - 2000 Comparaison entre les années 2001 - 2000

السنة Année	مجموع عدد الحوادث Nombre d'accidents	مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés	مجموع عدد القتلى Nombre de décès
2001	38393	54633	3768
2000	35771	51506	4025
التغير	2622+	3127+	0257-
	%07,32+	%06,07+	%06,38-

المحافظة السنة	المحافظة الحضرية Zone urbaine	المحافظة الريفية Zone rurale	المحافظة الحضرية Zone urbaine	المحافظة الريفية Zone rurale	المحافظة الحضرية Zone urbaine	المحافظة الريفية Zone rurale
2001	19826	18567	21535	33098	0900	2868
2000	17577	18194	18874	32632	0915	3110
التغير	2249+	0373+	2661+	0466+	0015-	0242-
	%12,79+	%02,05+	%14,09+	%01,42+	%01,63-	07,78-

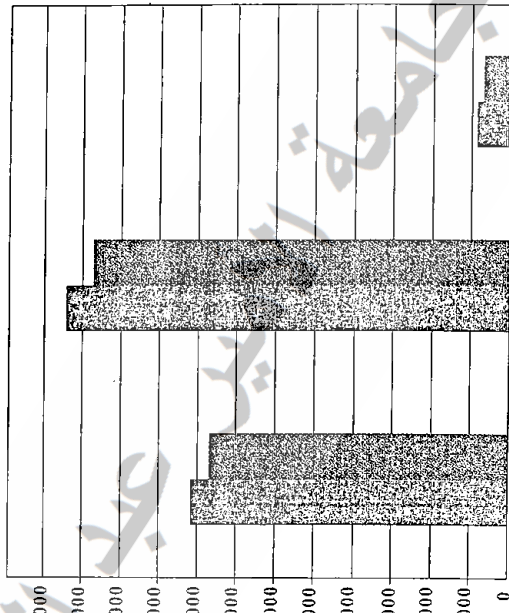


مقارنة بين سنتي : 2001 - 2002
 Comparaison entre les années : 2001 - 2002

مجموع عدد القتلى Nombre de décès	مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés	مجموع عدد الحوادث Nombre d'accidents	السنة Année
4314	57013	41754	2002
3768	54633	38393	2001
% 14,49	% 04,35+	% 08,75+	التغير
	2380+	3361+	

المنطقة السنة		المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	التغير
2002		20025	21729	21551	35462	1121	3193	2002
2001		19826	18567	21535	33098	0900	2868	2001
		0199+	3162+	0016+	2364+	0221+	0325+	
		% 01,00+	% 17,03+	% 00,07+	% 07,14+	% 24,55+	% 11,33	

أعمدة
 بيانية
 مقارنة
 بين
 2002
 2001



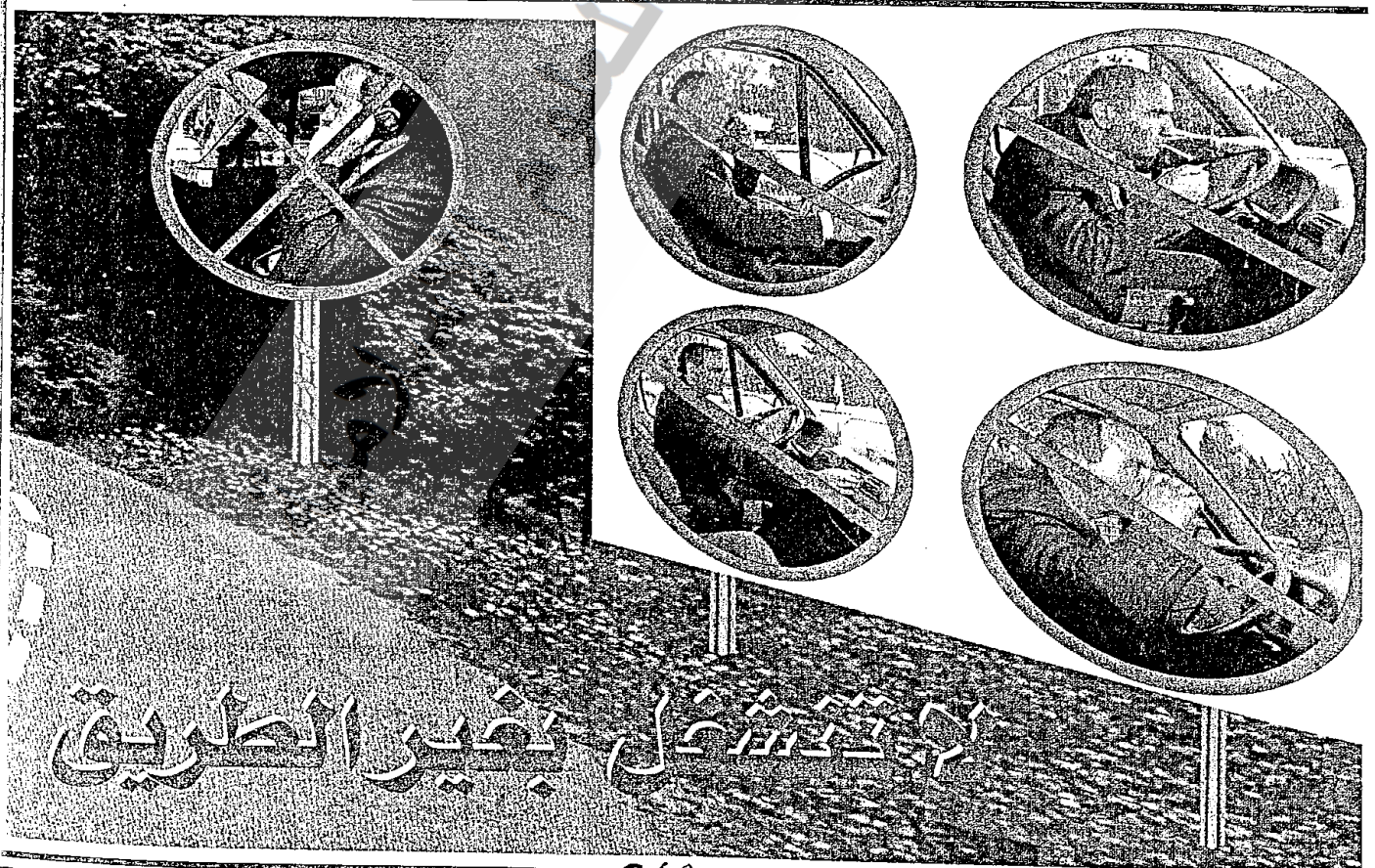
سنة 2002
 سنة 2001

عدد الحوادث
 Nombre d'accidents

عدد الجرحى
 Nombre de blessés

عدد القتلى
 Nombre de décès

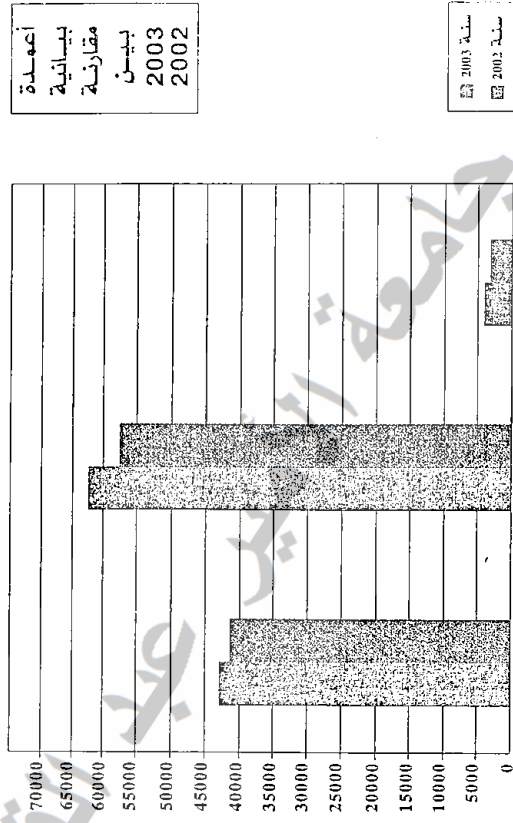
السلامة المرورية
 Sécurité routière



مقارنة بين سنتي 2002 - 2003
Comparaison entre les années 2003 - 2002

السنة Année	مجموع عدد الحوادث Nombre d'accidents	مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés	مجموع عدد القتلى Nombre de décès
2003	43227	63699	4343
2002	41754	57013	4314
التغير	1473+	6686+	0029+
	%03,52+	%11,72+	%00,67+

المحافظة السنة	المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale	المنطقة الحضرية Zone urbaine	المنطقة الريفية Zone rurale
2003	18672	24555	21741	41958	0980	3363
2002	20025	21729	21551	35462	1121	3193
التغير	1353-	2826+	0190+	6496+	0141+	0170+
	%06,75-	%13,00+	%00,88+	%18,31+	%12,57-	%05,32+



12 قتيلا يوميا في طرقتنا



هل سيغود أبي؟

خوف

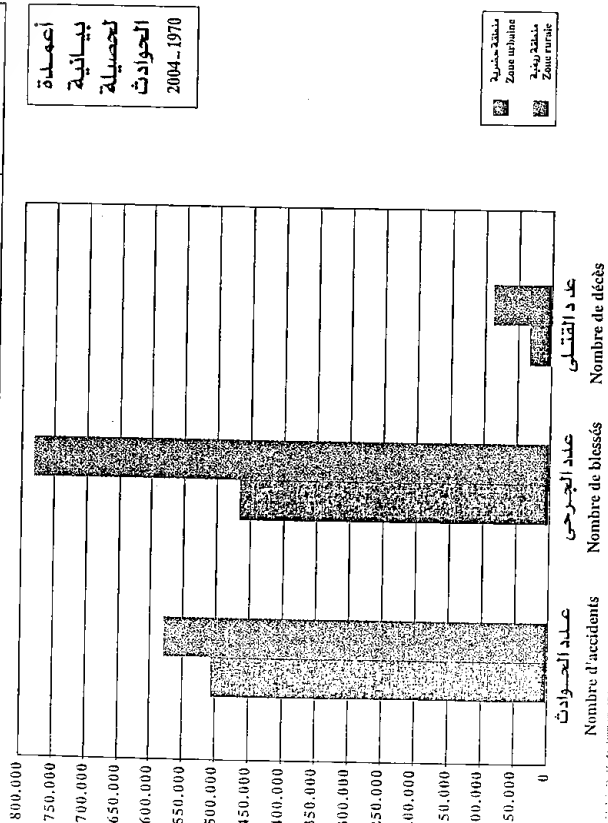
حصيلة حوادث المرور الجسمانية

من 1970 إلى 2004

Bilan des accidents corporels de la circulation de 1970 à 2004

مجموع عدد القتلى Nombre de décès		مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés		مجموع عدد الجوادث Nombre d'accidents	
115 041		1 251 162		1 071 733	
المنطقة الريفية Zone rurale	086 737	المنطقة الحضرية Zone urbaine	785 455	المنطقة الريفية Zone rurale	558 749
% 75,39	% 24,61	% 62,77	% 37,23	% 52,14	% 47,86

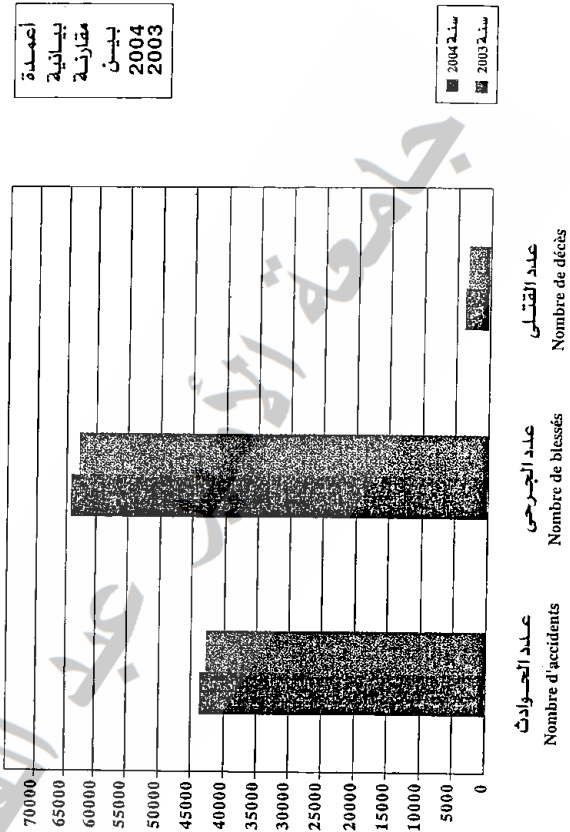
السكان Population	الحظيرة الوطنية للمركبات Parc National d'Automobiles	السنة Année
34 000 000 تقريبا	4 600 000 تقريبا	2004



مقارنة بين سنتي 2003 - 2004 Comparaison entre les années 2004 - 2003

السنة Année	مجموع عدد القتلى Nombre de décès	مجموع عدد الجرحى Nombre de blessés	مجموع عدد الجوادث Nombre d'accidents
2004	4356	64714	43777
2003	4343	63699	43227
التغير	% 00,29+	% 01,59+	% 01,27+
		1015+	0550+

السنة	المنطقة الحضرية Zone urbaine			المنطقة الريفية Zone rurale		
	عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد الجوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد الجوادث
2004	3428	0928	43193	21521	25033	18744
2003	3363	0980	41958	21741	24555	18672
التغير	0065+	0052-	1235+	0220-	0478+	0072+
	% 01,93+	% 05,30-	% 02,94+	% 01,01-	% 01,94+	% 00,38+



الملحق رقم (07). ملاحظات هامة

- 1- يقدر عدد سكان الجزائر سنة 2004 بـ، 34 000 000 نسمة، تقريبا.
- 2 - يقدر عدد المركبات بالجزائر سنة 2004 بـ، 4 600 000 مركبة، تقريبا.
- 3 - تقدر شبكة الطرقات في الجزائر سنة 2002 بـ، 105 445 كلم منها، 28005 كلم وطنية و 23640 كلم ولائية و 53800 كلم ريفية.
- 4 - بلغ عدد حوادث المرور في الجزائر من 1970 إلى 2004 : 1 071 733 حادث خلفت، 1 251 162 جريح و 115 041 قتيل.
- 5 - بلغ عدد حوادث المرور في الجزائر سنة 2004 : 43 777 حادث خلفت، 64 714 جريح و 4 356 قتيل.
- 6 - كل يوم تسجل الجزائر، 118 حادث مرور، تخلف، 175 جريح و 12 قتيل.
- 7 - كل ساعتين تسجل الجزائر، 10 حوادث مرور، تخلف، 14 جريح و قتيل واحد.
- 8 - يعد الإنسان، سائقا كان أم راجلا السبب الأول لحوادث المرور بنسبة 86,78% تليه المركبة بنسبة 7,49%، ثم الطريق بنسبة 5,73%.
- 9 - تكلف حوادث المرور خزينة الدولة سنويا، 65 مليار دينار أي ما يعادل 1,5 إلى 2% من الناتج الوطني الخام.
- 10 - تشكل فئة الأطفال من 0 إلى 14 سنة نسبة 21% من مجموع قتلى حوادث المرور.
- 11 - تشكل فئة الشباب، من 15 إلى 30 سنة نسبة 29% من مجموع قتلى حوادث المرور.
- 12 - تخلف حوادث المرور سنويا، 3000 معاق حركيا إعاقة دائمة.
- 13 - كل حادث مرور تتبعه أزمة نفسية و مأساة اجتماعية للمتضررين وذويهم.

المستحق / عم (٥٨)

ترتيب عدد الحوادث لسنة 2005 حسب الولايات و حسب المناطق

الترتيب على المستوى الريفي				الترتيب على المستوى الحضري				الترتيب على المستوى الوطني			
النسبة %	عدد الحوادث	الولايات	الترتيب	النسبة %	عدد الحوادث	الولايات	الترتيب	النسبة %	عدد الحوادث	الولايات	الترتيب
7,97	1807	الجزائر	1	11,64	1927	الجزائر	1	9,52	3734	الجزائر	1
5,31	1204	سطيف	2	5,09	843	سطيف	2	5,22	2047	سطيف	2
4,52	1025	وهران	3	4,73	782	المسيلة	3	3,88	1522	تمسان	3
4,19	951	تمسان	4	4,00	662	أم البواقي	4	3,64	1430	المسيلة	4
3,92	889	باتنة	5	3,87	641	بسكرة	5	3,48	1364	وهران	5
3,88	880	البلدية	6	3,69	610	بجاية	6	3,10	1218	باتنة	6
3,17	720	البويرة	7	3,45	571	تمسان	7	3,09	1214	البلدية	7
3,08	699	مستغانم	8	3,02	500	عنابة	8	2,90	1137	بجاية	8
2,94	668	معسكر	9	2,74	454	الشلف	9	2,84	1116	معسكر	9
2,90	658	بومرداس	10	2,73	451	قسنطينة	10	2,84	1114	أم البواقي	10
2,86	648	المسيلة	11	2,71	448	معسكر	11	2,74	1075	بسكرة	11
2,83	643	تيزية	12	2,52	417	تيزي وزو	12	2,69	1055	الشلف	12
2,75	624	غليزان	13	2,50	413	ميلة	13	2,55	1001	قسنطينة	13
2,65	601	الشلف	14	2,48	411	برج بو عرييج	14	2,37	929	مستغانم	14
2,58	586	المدية	15	2,24	371	تيارت	15	2,31	908	ميلة	15
2,42	550	قسنطينة	16	2,10	348	تبسة	16	2,30	904	البويرة	16
2,34	530	عين الدفلة	17	2,05	339	وهران	17	2,27	890	تيزية	17
2,32	527	بجاية	18	2,02	335	غرداية	18	2,24	879	برج بو عرييج	18
2,18	495	ميلة	19	2,02	334	البلدية	19	2,15	844	تيارت	19
2,09	473	تيارت	20	2,01	332	الجلفة	20	2,12	831	المدية	20
2,06	468	برج بو عرييج	21	1,99	329	باتنة	21	2,08	815	غليزان	21
2,05	465	سكيكدة	22	1,93	319	سيدي بلعباس	22	2,07	811	بومرداس	22
1,99	452	أم البواقي	23	1,88	311	ورقلة	23	1,96	770	عنابة	23
1,91	434	بسكرة	24	1,85	306	سوق أهراس	24	1,93	757	الجلفة	24
1,87	425	الجلفة	25	1,81	300	الوادي	25	1,92	753	تبسة	25
1,80	408	عين تموشنت	26	1,49	247	تيزية	26	1,83	718	سيدي بلعباس	26
1,79	405	تبسة	27	1,48	245	جيجل	27	1,76	691	عين الدفلة	27
1,76	399	سيدي بلعباس	28	1,48	245	المدية	28	1,68	661	سكيكدة	28
1,48	336	الوادي	29	1,43	236	قائمة	29	1,63	640	عين تموشنت	29
1,45	329	قائمة	30	1,40	232	عين تموشنت	30	1,62	636	الوادي	30
1,45	328	الطارف	31	1,39	230	مستغانم	31	1,59	622	ورقلة	31
1,37	311	ورقلة	32	1,18	196	سكيكدة	32	1,56	612	تيزي وزو	32
1,23	278	سوق أهراس	33	1,15	191	غليزان	33	1,49	584	سوق أهراس	33
1,19	270	عنابة	34	1,13	187	الطارف	34	1,44	565	قائمة	34
1,08	246	جيجل	35	1,11	184	البويرة	35	1,38	540	غرداية	35
1,08	245	خنشلة	36	1,08	178	الأغواط	36	1,31	515	الطارف	36
0,91	206	سعيدة	37	1,06	175	البيض	37	1,25	491	جيجل	37
0,90	205	غرداية	38	1,02	168	سعيدة	38	0,96	378	خنشلة	38
0,86	195	تيزي وزو	39	0,99	164	بشار	39	0,95	374	سعيدة	39
0,71	162	بشار	40	0,97	161	عين الدفلى	40	0,86	339	الأغواط	40
0,71	161	الأغواط	41	0,92	153	بومرداس	41	0,83	326	بشار	41
0,68	155	تيسمسيلت	42	0,80	133	خنشلة	42	0,76	300	البيض	42
0,61	138	النعام	43	0,69	115	أدرار	43	0,62	245	النعام	43
0,56	128	أدرار	44	0,66	109	تمنراست	44	0,62	243	أدرار	44
0,55	125	البيض	45	0,65	107	النعام	45	0,58	229	تيسمسيلت	45
0,48	109	تمنراست	46	0,45	74	تيسمسيلت	46	0,56	218	تمنراست	46
0,37	84	إيزي	47	0,34	56	تندوف	47	0,24	95	تندوف	47
0,17	39	تندوف	48	0,05	9	إيزي	48	0,24	93	إيزي	48
100,00	22684	المجموع	/	100,00	16549	المجموع	/	100,00	39233	المجموع	/

ترتيب عدد القتلى لسنة 2005 حسب الولايات و حسب المناطق

الترتيب على المستوى الوطني				الترتيب على المستوى الحضري				الترتيب على المستوى الريفي			
الترتيب	الولايات	عدد القتلى	النسبة %	الترتيب	الولايات	عدد القتلى	النسبة %	الترتيب	الولايات	عدد القتلى	النسبة %
1	الجزائر	240	6,47	1	الجزائر	90	11,55	1	الجزائر	150	5,12
2	وهران	170	4,58	2	البلدية	40	5,13	2	باتنة	133	4,54
3	باتنة	158	4,26	3	وهران	40	5,13	3	وهران	130	4,43
4	سطيف	148	3,99	4	قسنطينة	35	4,49	4	سطيف	126	4,30
5	المسيلة	134	3,61	5	عنابة	32	4,11	5	البويرة	120	4,09
6	البويرة	128	3,45	6	بسكرة	30	3,85	6	المسيلة	116	3,96
7	البلدية	127	3,42	7	الشلف	29	3,72	7	مصصر	99	3,38
8	تلمسان	119	3,21	8	تلمسان	28	3,59	8	مستغلم	98	3,34
9	الشلف	109	2,94	9	باتنة	25	3,21	9	تلمسان	91	3,10
10	معسكر	109	2,94	10	بجاية	25	3,21	10	عين الدفلة	90	3,07
11	قسنطينة	107	2,88	11	تيزي وزو	24	3,08	11	البلدية	87	2,97
12	مستغلم	106	2,86	12	سطيف	22	2,82	12	غليزان	85	2,90
13	عين الدفلة	100	2,69	13	تبسة	18	2,31	13	الشلف	80	2,73
14	الجلفة	97	2,61	14	المسيلة	18	2,31	14	الجلفة	80	2,73
15	بسكرة	93	2,51	15	ميلة	18	2,31	15	سكيكدة	75	2,56
16	غليزان	92	2,48	16	الجلفة	17	2,18	16	قسنطينة	72	2,46
17	سكيكدة	87	2,34	17	ورقلة	17	2,18	17	المدية	71	2,42
18	بجاية	84	2,26	18	أم البواقي	16	2,05	18	بومرداس	71	2,42
19	تبسة	83	2,24	19	تمنراست	16	2,05	19	تيارت	67	2,29
20	تيارت	81	2,18	20	برج بو عرييج	15	1,93	20	تبسة	65	2,22
21	بومرداس	80	2,16	21	الوادي	15	1,93	21	بسكرة	63	2,15
22	المدية	78	2,10	22	تيارت	14	1,80	22	بجاية	59	2,01
23	ورقلة	75	2,02	23	الأغواط	12	1,54	23	أم البواقي	58	1,98
24	أم البواقي	74	1,99	24	سكيكدة	12	1,54	24	ورقلة	58	1,98
25	عنابة	71	1,91	25	غرداية	12	1,54	25	تيزازة	55	1,88
26	ميلة	70	1,89	26	قالمة	11	1,41	26	عين تموشنت	55	1,88
27	برج بو عرييج	69	1,86	27	تيسمسيلت	11	1,41	27	برج بو عرييج	54	1,84
28	تيزي وزو	68	1,83	28	مصصر	10	1,28	28	سيدي بلعباس	52	1,77
29	الوادي	63	1,70	29	عين العفلى	10	1,28	29	ميلة	52	1,77
30	عين تموشنت	63	1,70	30	بومرداس	9	1,16	30	أدرار	49	1,67
31	تيزازة	62	1,67	31	البويرة	8	1,03	31	الوادي	48	1,64
32	سيدي بلعباس	57	1,54	32	مستغلم	8	1,03	32	تيزي وزو	44	1,50
33	أدرار	56	1,51	33	سوق أهراس	8	1,03	33	عنابة	39	1,33
34	غرداية	46	1,24	34	عين تموشنت	8	1,03	34	غرداية	34	1,16
35	تمنراست	42	1,13	35	أدرار	7	0,90	35	خنشلة	30	1,02
36	الأغواط	41	1,10	36	بشار	7	0,90	36	الأغواط	29	0,99
37	قالمة	37	1,00	37	جيجل	7	0,90	37	سعيدة	29	0,99
38	سوق أهراس	36	0,97	38	المدية	7	0,90	38	سوق أهراس	28	0,95
39	خنشلة	35	0,94	39	تيزازة	7	0,90	39	بشار	26	0,89
40	سعيدة	34	0,92	40	النعامة	7	0,90	40	تمنراست	26	0,89
41	بشار	33	0,89	41	غليزان	7	0,90	41	قالمة	26	0,89
42	جيجل	29	0,78	42	سعيدة	5	0,64	42	الطارف	24	0,82
43	الطارف	27	0,73	43	سيدي بلعباس	5	0,64	43	جيجل	22	0,75
44	تيسمسيلت	26	0,70	44	تندوف	5	0,64	44	البيض	20	0,68
45	البيض	23	0,62	45	خنشلة	5	0,64	45	تيسمسيلت	15	0,51
46	النعامة	22	0,59	46	البيض	3	0,39	46	النعامة	15	0,51
47	إليزي	13	0,35	47	الطارف	3	0,39	47	إليزي	12	0,41
48	تندوف	9	0,24	48	إليزي	1	0,13	48	تندوف	4	0,14
/	المجموع	3711	100,00	/	المجموع	779	100,00	/	المجموع	2932	100,00

ترتيب عدد الجرحى لسنة 2005 حسب الولايات و حسب المناطق

الترتيب على المستوى الوطني			الترتيب على المستوى الحضري			الترتيب على المستوى الريفي					
الترتيب	الولايات	عدد الجرحى	النسبة %	الترتيب	الولايات	عدد الجرحى	النسبة %	الترتيب	الولايات	عدد الجرحى	النسبة %
1	الجزائر	4294	7,39	1	الجزائر	2235	11,63	1	سطيف	2149	5,53
2	سطيف	3164	5,45	2	سطيف	1015	5,28	2	الجزائر	2059	5,30
3	تلمسان	2181	3,76	3	المسيلة	881	4,58	3	وهران	1576	4,06
4	المسيلة	2153	3,71	4	بجاية	872	4,54	4	تلمسان	1540	3,96
5	وهران	1950	3,36	5	أم البواقي	751	3,91	5	باتنة	1513	3,89
6	باتنة	1862	3,21	6	بسكرة	740	3,85	6	البويرة	1458	3,75
7	البلدية	1821	3,14	7	تلمسان	641	3,33	7	البلدية	1419	3,65
8	بجاية	1780	3,06	8	عنابة	586	3,05	8	المسيلة	1272	3,27
9	معسكر	1746	3,01	9	قسنطينة	552	2,87	9	مصعكر	1242	3,20
10	البويرة	1680	2,89	10	برج بوعريش	507	2,64	10	مستغانم	1219	3,14
11	قسنطينة	1638	2,82	11	معسكر	504	2,62	11	المدية	1141	2,94
12	أم البواقي	1623	2,79	12	الشلف	499	2,60	12	تيزارة	1100	2,83
13	مستغانم	1489	2,56	13	تيزي وزو	498	2,59	13	قسنطينة	1086	2,79
14	المدية	1454	2,50	14	ميلة	497	2,59	14	بومرداس	1067	2,75
15	الشلف	1451	2,50	15	تيارت	448	2,33	15	غليزان	1041	2,68
16	بسكرة	1450	2,50	16	البلدية	402	2,09	16	الشلف	952	2,45
17	تيزارة	1383	2,38	17	تبسة	399	2,08	17	بجاية	908	2,34
18	ميلة	1367	2,35	18	وهران	374	1,95	18	عين الدفلة	879	2,26
19	برج بوعريش	1339	2,31	19	الوادي	364	1,89	19	أم البواقي	872	2,24
20	تيارت	1293	2,23	20	ورقلة	361	1,88	20	ميلة	870	2,24
21	غليزان	1279	2,20	21	غرداية	357	1,86	21	سكيكدة	863	2,22
22	بومرداس	1251	2,15	22	الجلفة	352	1,83	22	تيارت	845	2,17
23	الجلفة	1183	2,04	23	باتنة	349	1,82	23	برج بوعريش	832	2,14
24	تبسة	1127	1,94	24	سوق اهراس	345	1,79	24	الجلفة	831	2,14
25	سكيكدة	1113	1,92	25	سيدي بلعباس	328	1,71	25	تبسة	728	1,87
26	عين الدفلة	1086	1,87	26	المدية	313	1,63	26	عين تموشنت	728	1,87
27	عنابة	1019	1,75	27	جيجل	287	1,49	27	بسكرة	710	1,83
28	سيدي بلعباس	1000	1,72	28	تيزارة	283	1,47	28	سيدي بلعباس	672	1,73
29	عين تموشنت	977	1,68	29	مستغانم	270	1,40	29	الطارف	600	1,54
30	الوادي	940	1,62	30	سكيكدة	250	1,30	30	قالمة	587	1,51
31	ورقلة	917	1,58	31	عين تموشنت	249	1,30	31	الوادي	576	1,48
32	سوق اهراس	837	1,44	32	قالمة	247	1,28	32	ورقلة	556	1,43
33	قالمة	834	1,44	33	غليزان	238	1,24	33	سوق اهراس	492	1,27
34	الطارف	823	1,42	34	الطارف	223	1,16	34	جيجل	445	1,15
35	تيزي وزو	782	1,35	35	البويرة	222	1,15	35	خنشلة	440	1,13
36	جيجل	732	1,26	36	عين الدفلى	207	1,08	36	عنابة	433	1,11
37	غرداية	723	1,24	37	الأغواط	199	1,04	37	غرداية	366	0,94
38	خنشلة	596	1,03	38	بومرداس	184	0,96	38	سعيدة	346	0,89
39	الأغواط	532	0,92	39	البيض	182	0,95	39	الأغواط	333	0,86
40	سعيدة	523	0,90	40	سعيدة	177	0,92	40	النعام	295	0,76
41	البيض	439	0,76	41	بشار	172	0,89	41	تيزي وزو	284	0,73
42	بشار	417	0,72	42	خنشلة	156	0,81	42	أدرار	279	0,72
43	أدرار	409	0,70	43	أدرار	130	0,68	43	تيسمسيلت	272	0,70
44	النعام	407	0,70	44	النعام	112	0,58	44	البيض	257	0,66
45	تيسمسيلت	353	0,61	45	تمنراست	108	0,56	45	بشار	245	0,63
46	تمنراست	295	0,51	46	تيسمسيلت	81	0,42	46	إليزي	223	0,57
47	إليزي	234	0,40	47	تندوف	67	0,35	47	تمنراست	187	0,48
48	تندوف	136	0,23	48	إليزي	11	0,06	48	تندوف	69	0,18
/	المجموع	58082	100,00	/	المجموع	19225	100,00	/	المجموع	38857	100,00

الملحق رقم (٥٩)

ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث وحسب الضحايا لسنة 2006			
الولايات	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
الجزائر	3425	3631	229
سطيف	2152	3155	204
تلمسان	1560	2369	163
وهران	1357	2049	159
باتنة	1286	1993	159
المسيلة	1268	1979	153
أم البواقي	1234	1971	143
معسكر	1210	1878	136
بجاية	1207	1834	133
قسنطينة	1170	1774	125
البليدة	1167	1744	118
مستغانم	1161	1724	109
برج بوعريش	1135	1718	105
الشلف	1121	1684	104
ميلة	1077	1667	103
البويرة	1065	1658	101
تيزازة	1015	1604	99
تيارت	978	1544	97
المدية	963	1467	95
بسكرة	939	1340	90
الجلوفة	828	1319	89
تيسة	822	1283	85
غيليزان	813	1246	83
بومرداس	811	1224	80
عين الدفلى	805	1203	79
عنابة	723	1131	77
ورقلة	696	989	76
سكيكدة	693	956	70
سيدي بلعاسم	680	931	66
الوادي	649	913	59

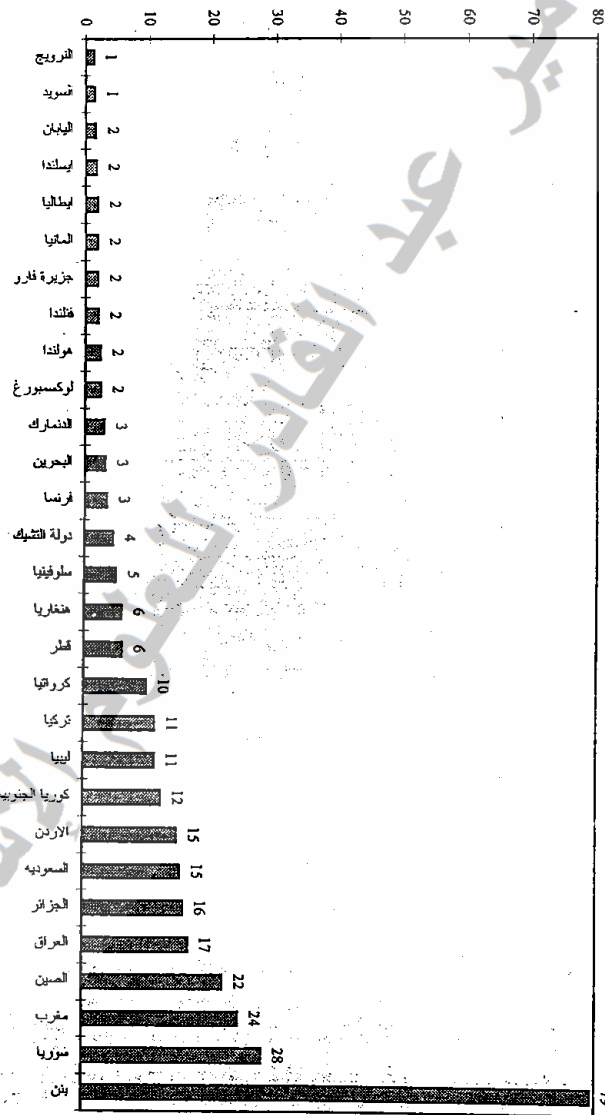
سوق أهراس	641	912	58
قالمة	604	901	56
غرداية	562	818	55
عين تموشنت	553	798	53
الطارف	550	792	51
تنزى وزو	543	746	47
جيجل	511	743	44
خنشلة	371	592	43
البيض	356	584	42
بشار	336	534	41
الأغواط	329	455	37
سعيدة	322	454	37
تمنراست	261	436	36
النعامة	261	389	35
أدرار	245	389	34
تسمسيت	240	360	27
اليزى	95	140	22
تندوف	95	99	13
المجموع	40885	60120	4120

الملاحق رقم (10)

المجلة العربية للدراسات الأمنية، ع 33
إدارة نظم النقل والمرور في الدول النامية والعربية

الشكل رقم (1)

وفيات حوادث المرور الدولية لكل 10 آلاف مركبة مسجلة لعام 1990م



الإذاعة الوطنية والقناة الإذاعية الأولى:

أ / الإذاعة الوطنية الهيكلية والتنظيم:

بعد انفصال الإذاعة الوطنية كهيئة مستقلة عن هيئة التلفزيون كمؤسسة مستقلة بمقتضى مرسوم 86-196 الصادر في 1 جويلية 1986، عرفت الإذاعة الوطنية عدة تنظيمات داخلية. فبموجب القرار رقم 24-82 المؤرخ في 24 جانفي 1987 تضمن أول تنظيم داخلي لمؤسسة الإذاعة الوطنية، غير أن هذا التنظيم ظهرت فيه بعض العيوب تم تصحيحها في 19 ديسمبر 1987 تضمن التنظيم الداخلي للمؤسسة الإذاعية، واستمر الوضع على حاله إلى أن تم صدور مرسوم 91-102 الصادر في 20 أبريل 1991، وتضمن تحويل المؤسسة الوطنية للإذاعة المسموعة إلى مؤسسة عمومية للإذاعة المسموعة، أي إعطائها الطابع العمومي، ومنه إعادة النظر في تنظيم المؤسسة، وكان ذلك من خلال قرار رقم 125 المؤرخ بتاريخ 18 أوت 1993 المتضمن التنظيم الداخلي في المؤسسة العمومية للإذاعة المسموعة.⁽¹⁾

ونظمت المؤسسة في شكل مديريات ووحدات يديرها مدير عام معين بمرسوم رئاسي، والذي يجب أن يراعي نوعية البرامج وكميتها، واحترام المقاييس المهنية والقواعد الأخلاقية للمهنة وسيادة البلاد ويساعده في ذلك مستشارون مكلفون بالتنسيق البرامجي والمراقبة والإنتاج والعلاقات الخارجية والتعاون والأمن والوقاية، غير أن مؤسسة الإذاعة عرفت وواجهت عدة مشاكل منها عدم ملائمة الهيكل التنظيمي الداخلي للمؤسسة الذي تضمن بعض العيوب والنقائص وضعف أجهزة الإرسال التي تمتلكها مؤسسة الإذاعة كأجهزة بشار، سيدي بلعباس، عين البيضاء. ومقابل حل هذه المشاكل عمدت الإذاعة الجزائرية على وضع اقتراحات طالبت بها، التي تمثلت في المصادقة على هيكل تنظيمي داخلي جديد للمؤسسة العمومية للإذاعة المسموعة. وكان ذلك في 26 أبريل 1998، بمقتضى القرار رقم 06 حيث تضمن التنظيم الداخلي للمؤسسة، وأصبحت تسير على هذا المنوال وهي تتشكل من:⁽²⁾

1- نصيرة مزهود: جمهور القناة الأولى، مذكرات لانسانغس معهد علوم الإعلام والاتصال، الجزائر. سنة 1998. ص 31
2 - المرجع نفسه، ص 34.

(1) المديرية العامة:

وهي تختص بوضع دراسات خاصة، وتتكون من الأمانة العامة، و5 مساعدين للمدير العام.

(2) مديرية الأخبار:

وتتكون بدورها من - الدائرة الإدارية والمالية - دائرة التوثيق الصحفي - أربع رؤساء تحرير مكلفين بالأحداث للقناة الأولى، الثانية، الثالثة - رئيس تحرير مكلف بالرياضة - رئيس تحرير للأخبار الجهوية.

(3) مديرية الإنتاج:

ومن مهامها إنتاج برامج القنوات الإذاعية الثلاث، وهي تتكون من:

- الدائرة الإدارية والمالية. - دائرة تسيير الممثلين.

- دائرة البرامج الموسيقية والدراسة. - دائرة تسيير الأجواق.

كما تتكون من أربع نيابات لمديريات الإنتاج وهي:

1- نيابة مديرية الإنتاج لبرامج القناة الأولى.

2- نيابة مديرية الإنتاج لبرامج القناة الثانية.

3- نيابة مديرية الإنتاج لبرامج القناة الثالثة.

4- نيابة مديرية الإنتاج للبرامج الدولية.

4- مديرية البث:

وهي تهتم ببرمجة برامج القنوات الثلاث بالإضافة إلى البرامج المحلية والدولية، كما تقوم بعملية البث

وإحصائه، وتشتمل هذه المديرية على:

* الدائرة الإدارية والمالية.

* نيابة مديرية البرمجة: وتشمل: دائرة البرامج للقناة الأولى - دائرة البرامج للقناة الثانية

- دائرة البرامج للقناة الثالثة - دائرة البرامج المحلية - دائرة البرامج الدولية.

* نيابة مديرية البث: وتشمل: * دائرة التسيير ومتابعة البث.

* دائرة التنشيط والترقية الذاتية.

* دائرة الأرشفة والتموين.

* نيابة مديرية إحصائيات البث: وتشمل:

- دائرة البث والاستماع. - دائرة متابعة حقوق المؤلف.

5- مديرية المصالح التقنية:

والتي تقوم باستغلال الوسائل التقنية.

6- مديرية إدارة الوسائل:

وهتم بإدارة الموارد البشرية والمالية وكل الوسائل العامة.

وتشمل كل من دائرة الشؤون القانونية، ودائرة التمويل بالإضافة إلى:

* نيابة مديرية الموارد البشرية: والتي تضم كل من دائرة المستخدمين، دائرة التكوين.

* نيابة مديرية المالية: وتشمل دائرة الميزانية والصراف، ودائرة المالية والمعاشية.

* نيابة مديرية الوسائل العامة: وتشمل دائرة الوسائل المتقلة، دائرة التنظيف والصيانة، دائرة الخدمات والهيئات.

7- مديرية الدراسات والتنمية :

والتي تقوم بالدراسات وتهتم بالتقنيات الخاصة وبالمشاريع والإعلام الآلي.

8- مديرية الشراكة والتعاون الدولي :

وهي تهتم بالجانب الخارجي لمؤسسة الإذاعة بحيث تقوم بالعلاقات العامة والتعاون الدولي وتشمل 3

دوائر وهي :

- دائرة الشرطات. - دائرة التعاون الدولي. - دائرة العلاقات العامة.

9- المندوبيات الجهوية:

وتختص هذه الأخيرة بالمحطات الجهوية والمحلية وهي:

* المندوبية الجهوية للجنوب: وتشمل إذاعة الساورة- أدرار- النعامة- تندوف أو ورقلة.

* المندوبية الجهوية للغرب: إذاعة الباهية (وهران)- تلمسان- تيهرت- الشلف.

* المندوبية الجهوية للشرق: إذاعة سيرتا- الأوراس- الهضاب- عناية.

* إذاعات الوسط: النهضة- الإذاعة الثقافية- القرآن الكريم- بجاية.

* كنا يلحق بالمديرية العامة كل من:

- وكالة الإشهار. - مركز استماع واستغلال الحصص الإذاعية.

- مكتب الضبط العام. - دائرة النظافة والأمن.

ب/ مديرية القناة الأولى:

* تعمل هذه المديرية على وضع وبث البرامج والحصص الموجهة إلى المستمعين في كل أنحاء الوطن،

وهي خاصة بالقناة الأولى ، فهي تذيع برامجها دون انقطاع أي 24/24 ساعة وذلك منذ سنة 1975

وتستعمل اللغة العربية وتتوجه إلى عامة المستمعين بجميع فئاتهم، وتشمل هذه المديرية على رئاسة التحرير مسيرة من طرف رئيس تحرير يساعده نواب رئيس التحرير متخصصون ومكلفون على الخصوص بالأحداث وبالحرص الخاصة والحرص الرياضية.

* كما تتكون من وحدة الأرشيف السمعي والمكتوب للإعلام، كما تتكون المديرية من نيابة المديرية للبرمجة، والتي تنقسم بدورها إلى ثلاث أقسام يكلف قسم بالبرمجة وآخر بالتوثيق وقسم أخير خاص بالمراقبة.

وكذا نيابة مديرية الإنتاج والتي تحتوي على: - قسم الحصوص الدرامية - قسم الموسيقى - قسم الحصوص الثقافية والتربوية - قسم الألعاب والترفيه.

* وتذيع القناة الأولى على الأمواج المتوسطة التالية:

533 كيلوهرتز	يعادلها	←	564 متر
549 ك. هـ		←	546 متر
891 ك. هـ		←	336 متر
576 ك. هـ		←	520 متر

وعلى الأمواج الطويلة من الساعة الأولى بعد منتصف الليل إلى السادسة صباحا: 254 ك. هـ وتقدر ب 1200 مترا.

وعلى الأمواج القصيرة:

6160 ك. هـ	←	49 مترا
9140 ك. هـ	←	31 مترا
9510 ك. هـ	←	31 مترا. (1)

00.00-23.3	بصراحة	بصراحة	رومنسيات	رومنسيات	رومنسيات	رومنسيات	أريد حلا	بصراحة	
00.30-00.0									
01.00-00.3									
02.00-01.0	يوم من عمري	حئين	عربيات	يوم من الأرشيف	يوم من عمري	أريد حلا	أريد حلا	رومنسيات	
03.00-02.0	سين-جيم	روائع الموسيقى	ألبوم الذكريات	سين-جيم	سين-جيم	بلادي	بلادي	رومنسيات	
04.00-03.0	مع الساهرين	مع الساهرين	مع الساهرين	مع الساهرين	مع الساهرين	سمر ونغم	سمر ونغم	رومنسيات	
05.00-04.0	المرور بين المسائل والديون	جذور	المتملدي	عولميات	قواصل	تجولات	تجولات	عولميات	
05.30-05.0	افتتاح القنصلية ****							القنصلية + الحديث الديني	
09.00-05.3	افتتاح القنصلية ****								
09.55-09.0	أسرتي	أسرتي	أسرتي	أسرتي	أسرتي	أسرتي	أسرتي	أسرتي	
10.55-10.0	صحتك في غذائك	صحتك في غذائك	صحتك في غذائك	صحتك في غذائك	صحتك في غذائك	صحتك في غذائك	صحتك في غذائك	صحتك في غذائك	
11.55-11.0	كوب رحمة	كوب رحمة	كوب رحمة	كوب رحمة	كوب رحمة	كوب رحمة	كوب رحمة	كوب رحمة	
12.55-12.0	من الواقع	من الواقع	من الواقع	من الواقع	من الواقع	من الواقع	من الواقع	من الواقع	
13.30-13.0	الأمم المتحدة							الأمم المتحدة	
13.55-13.3	الأمم المتحدة								
14.55-14.0	كنوز	كنوز	كنوز	كنوز	كنوز	كنوز	كنوز	كنوز	
15.55-15.0	ألو دكتور	ألو دكتور	ألو دكتور	ألو دكتور	ألو دكتور	ألو دكتور	ألو دكتور	ألو دكتور	
17.00-16.0	أغانينا	أغانينا	أغانينا	أغانينا	أغانينا	أغانينا	أغانينا	أغانينا	
17.19-17.0	أغانينا								
17.55-17.2	خفايا بلا صور	خفايا بلا صور	خفايا بلا صور	خفايا بلا صور	خفايا بلا صور	خفايا بلا صور	خفايا بلا صور	خفايا بلا صور	
18.20-18.0	خفايا بلا صور								
19.00-18.2									
19.03-19.0	خفايا بلا صور								
19.30-19.0									
20.00-19.3	خفايا بلا صور								
20.55-20.0	بلاد الناس	بلاد الناس	بلاد الناس	بلاد الناس	بلاد الناس	بلاد الناس	بلاد الناس	بلاد الناس	
21.55-21.0	عولميات	عولميات	عولميات	عولميات	عولميات	عولميات	عولميات	عولميات	
22.55-22.0	روائع الموسيقى	روائع الموسيقى	روائع الموسيقى	روائع الموسيقى	روائع الموسيقى	روائع الموسيقى	روائع الموسيقى	روائع الموسيقى	
23.30-23.0	روائع الموسيقى								



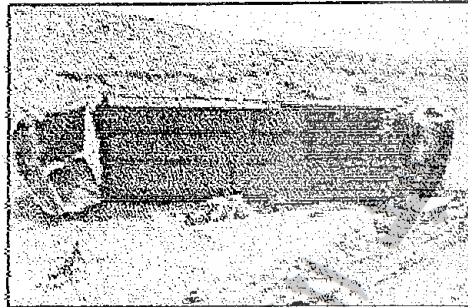
المصوّم رقم (13)

سنة | أخبار صديق | جعلنا صفحتك الرئيسية
 | منتديات | أصحاب | كروت تهنئة | أخبار صديديا | تخزين الملفات | الصور | صوبه | توظيف | الدليل التجاري
 | فناني | الصرأة و الطغش | الصحة | ألعاب | أقوال مأثوره | أخبار الطغش | كورسات | تنزيلات | إنفوتونز | تطوير | ويندوز فيستا
 | أبراج | ألعاب فلاش | ألعاب أون لاين | مسابقات | موسيقى
 | الرئيسية | مصر | السعودية | الإمارات | الوطن العربي | العالم | رياضة | ثقافة و فن | علوم وتكنولوجيا | اقتصاد | حوادث | متنوعة

قائمة المفصلات

- إرسال لصديق
- أضف إلى المفضل لديك
- طباعة
- سجل نفسك في ماشي
- اتصل بنا

حوادث المرور بالجزائر تختف 36 قتيلًا وأكثر من 500 جريح خلال اسبوع



قتلى 36 شخصاً تصرّعهم وأصيب 507 أشخاص آخرين في 36 حادثاً مرورياً بمختلف الولايات الجزائرية خلال الفترة الممتدة من 14 إلى 20 من ديسمبر الحالي، //أسبوع واحد فقط//.

وذكر بيان صدر أمس، //الجزيرة// عن القيادة العامة للشرطة الوطني الجزائري أنه مقارنة بالاسبوع الماضي انخفض عدد الحوادث ب 56 حادثاً و عدد القتلى ب 36 قتيلًا وعدد الجرحى بنحو 163 جريحاً.

وبالنسبة لولايات الأكثر تضرراً من حوادث المرور.. أشار البيان إلى أن أغلبها وقع في المناطق الشمالية والوسطى للبلاد حيث تصرعت ولاية الجزائر القاتمة ب 30 حادثاً تليها ولاية البويرة ب 14 حادثاً وولاية المدية ب 12 حادثاً.

وحول المنطقة الشمالية الغربية.. قال البيان إن أكبر عدد من الحوادث شهنته ولاية وهران التي سجلت 18 حادثاً تليها ولاية مستغانم ب 17 حادثاً وولاية غليزان ب 14 حادثاً.

وأرجع بيان مصالح البراك الوطني هذه الحوادث إلى السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة وقتل السبيرة.

أس - أ - 2005/12/21

About Us - Terms of Service - Advertise with us - Copyright - Disclaimer - Feedback - Privacy - Jobs - Contact Us

Copyright © El Mataheda.com 2005. All rights reserved.

Mashy.com is against all forms of violence.

مأشى دوت كوم ضد العنف بكل أنواعه

نقطة الخبر

تصوير احمد

الأحد 25 جوان 2006
ص 07

يعملان في الطريق
السريع الرابط بين
المطار وبين سكنون دون
وجود إشارات تنبيه
إلى ذلك

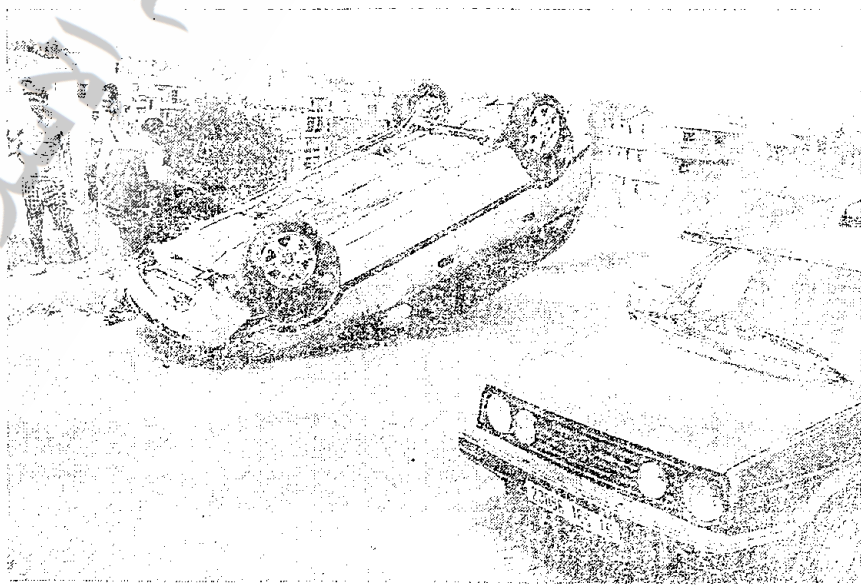


نقطة الخبر

تصوير "الخبر"

الثلاثاء 29 جوان
2006، ص 07

لو انقلبت هذه السيارة
بطريق سيارة تقع
خارج السياج
العمراني للمدن،
لا يمكن تفويض ذلك، لكن
ان تنقلب بهذا الشكل
وبالتقرب من حي معين
الله يا عاصمة، فذلك
هو الغريب حقا



مقتل أربعة أشخاص وإصابة أكثر من ثلاثين في حادث قطار

جوهانسبيرج - د. ب. أ:

ذكرت تقارير إذاعية أن أربعة أشخاص لقوا مصرعهم وأصيب أكثر من ثلاثين في حادث تصادم بين قطارين غرب جوهانسبيرج، وصرح مسئولو أجهزة الطوارئ بأن عمال الإنقاذ نجحوا في إخراج جثث ثلاثة رجال وسيدة من وسط الحطام في حين تم علاج الجرحى في مستشفيات جوهانسبيرج، وأدت قوة التصادم إلى ميل العربة الأمامية من أحد القطارين بزاوية هائلة فوق القضبان. ونقلت وكالة أنباء جنوب أفريقيا أن بعض الركاب قفزوا من القطار أثناء سيره عندما أدركوا أنه سيصطدم بالقطار الآخر.

مقتل سبعين شخصاً في حادث مروري

لاجوس - وكالات

لقي أكثر من سبعين شخصاً حتفهم جراء حادث تصادم وقع بين حافلتين للركاب وسط نيجيريا ونقلت وكالة رويتر عن الصحف النيجيرية قولها إن عدداً كبيراً من الجثث قد شوهدت، مما أدى إلى صعوبة التعرف على أصحابها. ونقلت الصحيفة عن أحد الناجين في موقع الحادث قوله إن المصابيح الأمامية في الحافلة التي كان يستقلها قد تعطلت قبل اصطدامها بحافلة ركاب أخرى كانت قادمة من الاتجاه المعاكس.

مجلة الأمن والحياة - ع 278

تلاميذ مدارس صوفيا يتظاهرون ضد حوادث الطرق القاتلة

صوفيا

نظم تلاميذ المدارس في بلغاريا مظاهرات سارت في الشوارع الرئيسية للعاصمة صوفيا احتجاجاً على حوادث الطرق القاتلة المتزايدة التي يتعرض لها الصغار، وسار التلاميذ مرتدين ملابس باللون إشارة المرور حيث وزعوا استمارة استبيان على سائقي السيارات. وكان التلاميذ اضطروا إلى تنظيم هذا الاحتجاج الذي استمر ثلاثة أيام عقب وفاة أحد تلاميذ إحدى الكليات في صوفيا عندما داهمته سيارة مسرعة على الرغم من عبوره الطريق من مكان عبور المشاة. ومنذ عام ٢٠٠٠ بلغ عدد التلاميذ الذين دهمتهم السيارات المسرعة مائتين وتسعة وخمسين تلميذاً بينما بلغ عدد من أصيبوا أكثر من أربعة آلاف تلميذ آخرين حسبما ذكرت وسائل الإعلام البلغارية وكان السبب في تلك الحوادث القيادة المتهورة وعدم التزام السائقين بقواعد المرور.

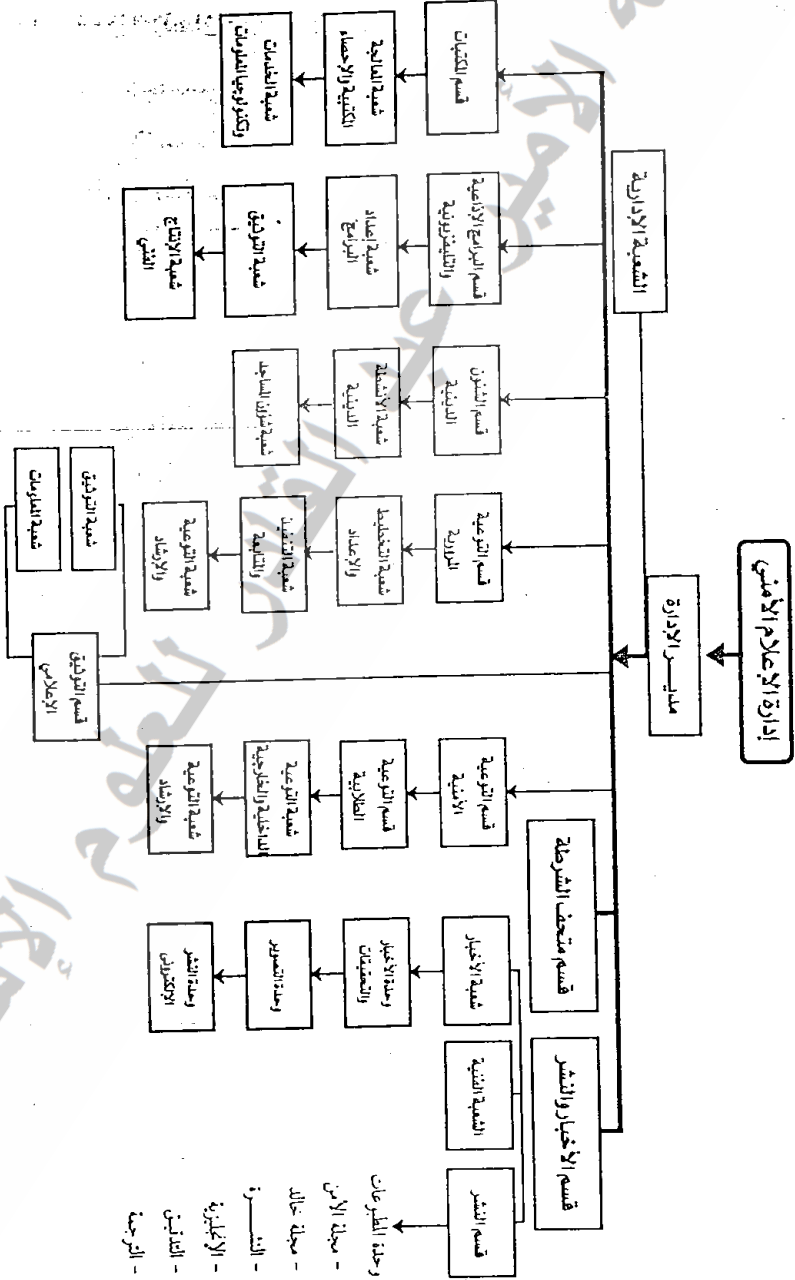
وفاة ١٥ شخصاً في حادث مروري به مصر

القاهرة - (أ.ف.ب)

لقي خمسة عشر شخصاً بينهم ثلاث سيدات وطفل مصرعهم وجرح ثلاثون آخرون في حادث سير على طريق القاهرة - الواحات على بعد حوالي ثلاثمائة كم جنوب شرقي القاهرة، حسبما ذكرت الشرطة. وأوضحت الشرطة أن حافلة نقل عام تعمل على خط القاهرة - الواحات البحرية اصطدمت بشاحنة محملة بأسطوانات للغاز كانت تقف على جانب الطريق. وأفادت الشرطة أن الحادث ناجم عن انعدام الرؤية بسبب كثافة الضباب. وأكدت المصادر نفسها أن الحافلة انشطرت إلى نصفين إثر اصطدامها بالشاحنة. وحسب الشرطة فإن المصابين نقلوا إلى عدد من المستشفيات في الواحات وفي القاهرة. وكان خمسة أشخاص لقوا مصرعهم في حادث سير على طريق القاهرة - الإسكندرية الصحراوي بسبب الضباب.

مجلة الأمن والحياة ، ع 259

الملحق رقم (14)



المصدر: شرطة إمارة دبي

شكل رقم (5) الهيكل التنظيمي لإدارة الإعلام الأمني بشرطة دبي عام ٢٠٠٥

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

• القرآن الكريم برواية ورش

الحديث:

• العسقلاني أحمد بن حجر : فتح الباري في شرح صحيح البخاري، ج 11، دار السلام، الرياض، السعودية، ط3، 2000 .

المعاجم:

- 1- ابن منظور جمال الدين: لسان العرب، مج 5 ، دار المعارف ، بيروت ، لبنان ، د.ط، د.ت .
- 2- حجاب محمد منير: الموسوعة الإعلامية، مج1، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة ، مصر، د.ط، 2003 .
- 3- روزنتال م. و يودين ب.: الموسوعة الفكرية ، دار الطليعة، بيروت، د.ط، د.ت .
- 4- العايد أحمد وآخرون : المعجم العربي الأساسي للناطقين بالعربية ومتعلميها، تقديم محي الدين صابر ، المنظمة العربية للتربية والثقافة ، لاروس، باريس ، دط، 1989 .
- 5- غيث محمد عاطف : قاموس علم الاجتماع، دار المعرفة الجامعية، القاهرة ، مصر ، دط، 1995 .
- 6- مذكور إبراهيم وآخرون: معجم العلوم الاجتماعية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، دط، 1975 .

الكتب :

- 1 - ابن نعمان أحمد : سمات الشخصية الجزائرية من منظور الأنتروبولوجيا النفسية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، دط، 1988 .
- 2- أبو أصبع صالح خليل : الاتصال الجماهيري، دار الشروق عمان، الأردن، ط01، 1999 .
- 3- إحدادن زهير: تاريخ الإذاعة والتلفزيون، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، دط، 1989 .
- 4- إحدادن زهير : المدخل إلى الإعلام والاتصال، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، دط، 1991 .
- 5- أحمد غريب محمد سيد: الإحصاء والقياس في البحث الاجتماعي - المعالجات الإحصائية-، ج01، دار المعرفة الجامعية، الأزاربطة، مصر، د.ط، 1995 .
- 6- أحمد غريب محمد سيد : علم اجتماع الاتصال والإعلام، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، د.ط، 1996 .
- 7 - إسماعيل قباري محمد : علم الاجتماع الجماهيري وبناء الاتصال، دراسة في الإعلام واتجاهات الرأي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د.ط، 1984 .

- 8- إسماعيل محمود حسن: مبادئ علم الاتصال ونظريات التأثير، الدار العالمية للنشر والتوزيع، الأهرام ، مصر، ط1، 2003.
- 9- إمام إبراهيم : الإعلام الإذاعي والتلفزيوني، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، ط2، 1985.
- 10- الباز علي : الإعلام والإعلام الأمني، مكتبة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، مصر، ط1، 2001.
- 11- بدر أحمد : مناهج البحث في علم المعلومات والمكتبات، دار المريخ، الرياض، السعودية، د.ط، 1999.
- 12- بدر عبد المنعم محمد : تطوير الإعلام الأمني العربي، مركز الدراسات والبحوث بأكاديمية نايف العربية بالعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ط1، 1997.
- 13- بليل نور الدين : الإعلام وقضايا الساعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ط، 1984.
- 14- بن .ريتشارد وآخرون : تحليل مضمون الإعلام، المنهج وتطبيقات العربية، ترجمة: محمد ناجي الجوهري، أربد قدسية للنشر ، ط01 ، 1992 .
- 15- بوجلال عبد الله وآخرون : عالم الاتصال - سلسلة الدراسات الإعلامية - ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، ط 01، 1992.
- 16- بوظيفة همو وآخرون : دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، مركز الطباعة لجامعة الجزائر، الجزائر، دط، 1991.
- 17- الثقفي سلطان بن أحمد : بعض التجارب العربية والدولية في مجال تنظيم المرور جامعة نايف للعلوم الأمنية العربية، الرياض، السعودية، د.ط، 2005 .
- 18- جابر سامية محمد : الاتصال الجماهيري والمجتمع الحديث بين النظرية والتطبيق، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، د.ط، 1996 .
- 19- جبارة عطية جبارة: الإعلام والعلاقات الإنسانية، منشورات جامعة قار يونس، البيضاء ، ليبيا، د.ط، 1981 .
- 20- جلال سعد : علم النفس الاجتماعي، منشورات قار يونس، بن غازي، ليبيا، ط3، 1989.
- 21- حسين سمير محمد: الإعلام والاتصال للجماهير والرأي العام، عالم الكتب، القاهرة، ط 3، 1996.
- 22- حسين سمير محمد : دراسات في مناهج البحث العلمي، بحوث الإعلام، عالم الكتب، القاهرة ، ط2، 1995 .
- 23- حسن محمود شمال : سيكولوجية الفرد في المجتمع، دار الأفاق العربية، القاهرة، مصر، ط 1، 2001.

- 24- حقيق عواشة محمد : الرأي العام بين الدعاية والإعلام، الجامعة المفتوحة، د.ط، 1994.
- 25- حمدي حسن : الوظيفة الإخبارية لوسائل الإعلام، دار الفكر العربي، القاهرة ، مصر، د.ط، 1981.
- 26- حمزة عبد اللطيف : الإعلام والدعاية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1984.
- 27- خيرى محمد وآخرون : تغيير الرأي العام، وعلاقته بالاتجاه نحو الجريمة، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية وتدريب، الرياض، السعودية، د.ط، 1987.
- 28- حضور أديب: الإعلام والأزمات، مركز الدراسات والبحوث لأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية ، ط 1 ، 1999.
- 29- حضور أديب : دور الإعلام التربوي في مكافحة المخدرات -كيف يعالج الإعلام العربي المخدرات - دراسة ميدانية-، المكتبة الإعلامية رقم 10، دمشق، سوريا ، ط1، 1995 .
- 30- الدلفي محسن علي: تطور شخصية الإنسان والتعامل مع الناس في ضوء التربية وعلم النفس والاجتماع، دار الفرقان، عمان، الأردن، ط1، 2001 .
- 31- دليو فضيل : تقنيات تحليل البيانات، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، د.ط، 2004.
- 32- دليو فضيل : مقدمة في علوم الاتصال بالجماهير، ديوان المطبوعات الجامعية، قسنطينة، الجزائر، د.ط، 1998 .
- 33- ديفليز ملفين ل. ، روكيتش ساندرابول: نظريات وسائل الإعلام، ترجمة : عبد الرؤوف كمال، الدار الدولية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، ط2، 1998.
- 34- رشتي جيهان أحمد : النظم الإذاعية في المجتمعات الغربية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، د.ط، 1994.
- 35- رضا عدلي سيد محمد : البناء الدرامي في الراديو والتلفزيون، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط ، 1988.
- 36- روجرز . أفريت . م : الأفكار المستحدثة وكيف تنتشر، ترجمة: سامي ناشد، عالم الكتب، القاهرة، مصر، د.ط، 1991
- 37- سلطان عماد الدين : مختصر الدراسات الأمنية، ج 2-3، المركز العربي للدراسات والتدريب، الرياض، السعودية، دط، 1986 .
- 38- السيف خالد و آخرون : تقييم برامج التوعية المرورية، ط 2، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ، الرياض، دط، 1993.

- 39- شرام ولبر : أجهزة الأمن و التنمية الوطنية - دور الإعلام في البلدان النامية - ، ترجمة : محمد فتحي، مراجعة أبو بكر، الهيئة المصرية العامة للتأليف و النشر، القاهرة ، مصر، د.ط، 1970.
- 40- شرف عبد العزيز : المدخل لوسائل الإعلام، دار الكتاب المصري، القاهرة ، ط2 ، 1989.
- 41- شفيق محمد : التنمية و المشكلات الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، مصر، د.ط، 1999.
- 42- شكري عبد المجيد : الإذاعات المحلية لغة العصر، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1988
- 43- شلي كرم : المذيع و فن تقديم البرامج للراديو و التلفزيون، مكتبة التراث الإسلامي، القاهرة، مصر، د.ط، 1992.
- 44- صابات خليل : وسائل الاتصال نشأتها و تطورها، مكتبة الأنجلومصرية، القاهرة ، مصر، ط6، 1991.
- 45- طعيمة رشدي : تحليل المحتوى في العلوم الإنسانية، دار الفكر العربي ، القاهرة، د.ط، 1987.
- 46- الطويقي عبد الله مسعود: صحافة المجتمع الجماهيري، مكتبة العبيكات، الرياض، السعودية، ط1، 1997.
- 47- عبد الحكيم فتح الباب، حفظ الله إبراهيم : وسائل التعليم و الإعلام، عالم الكتب، القاهرة، مصر، د.ط، 1985 .
- 48- عبد الحميد محمد : تحليل المحتوى في بحوث الإعلام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ط، 1979.
- 49- عبد الحميد محمد : دراسات الجمهور في بحوث الإعلام، ط1، عالم الكتب، بيروت، القاهرة، مصر، دط، 2002.
- 50- عبد الحميد محمد : نظريات الإعلام و اتجاهات التأثير، عالم الكتب، القاهرة، ط2، 2000.
- 51- عبد الرحمان عبد الله محمد و محمد علي البدوي: مناهج و طرق البحث الاجتماعي، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، مصر، د.ط، 2002.
- 52- العبد عاطف عدلي، الحلواني ماجي: الأنظمة الإذاعية و التلفزيونية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1987.
- 53- العبد عاطف عدلي و عزمي زكي: الأسلوب الإحصائي و استخداماته في بحوث الرأي العام والإعلام، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1999.

- 54- عبد النبي عبد الفتاح : الإعلام و جرائم البيئة الريفية - دراسة في الإعلام البيئي - ، العربي للنشر ، القاهرة ، د.ط، 1993.
- 55- عبد النبي عمر: المواصفات القياسية للسلامة المرورية في السيارة والطريق، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، السعودية، د.ط، 1988.
- 56- عبيدات محمد و آخرون : منهجية البحث العلمي - القواعد و المراحل والتطبيقات - ، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط2، 1999.
- 57- عجوة علي : دراسات في العلاقات العامة و العلام ، عالم الكتب ، القاهرة، مصر، د.ط، 1985.
- 58- عدلي عصمت : علم الاجتماع الأمني -الأمن والمجتمع-، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية ، مصر ، د.ط، 2001.
- 59- عشناوي سعد الدين محمد : إدارة المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ، السعودية، ط 1، 2006.
- 60- عمار هاني رضا رامز : الرأي العام والإعلام والدعاية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، ط 1، 1998.
- 61- عمايرة محمد حسن : أصول التربية -التاريخية والاجتماعية والنفسية والفلسفية -، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط 2، 2000.
- 62- عمر نوال محمد : الإذاعات الإقليمية -دراسة نظرية مقارنة-دار الفكر العربي، القاهرة ، مصر، د.ط، 1993.
- 63- عمر نوال محمد : دور الإعلام الديني في تغيير بعض قيم الأسرة الريفية والحضرية، مكتبة نهضة الشرق ، القاهرة ، مصر ، د.ط، 1984.
- 64- عمر نوال محمد : فن صناعة الخبر في الإذاعة والتلفزيون، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د.ط، 1993.
- 65- عودة محمود وخيري السيد محمد : أساليب الاتصال والتغيير الاجتماعي، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان ، د.ط، 1988.
- 66- العوشن عبد الله محمد : كيف تقنع الآخرين، دار العاصمة للنشر والتوزيع، الرياض، السعودية، ط 3، 1996.
- 67- الغالي محسن طاهر ، العسكري أحمد شاكر : الإعلان -مدخل تطبيقي- ، دار وائل للنشر ، ط 1، 2003.

- 68- الفقي حامد عبد العزيز : سيكولوجية الفرد في المجتمع، دار القلم، الكويت، ط 1، 1984.
- 69- فلاته محمود عيسى مرسى: الإذاعة السمعية وسيلة اتصال وتعليم، دار النشر العلمي والمطبعي، جامعة الملك سعود ، السعودية ، د.ط، 2002.
- 70- فهمي محمد سيد: تكنولوجيا الاتصال في الخدمة الاجتماعية، دار المعرفة الجامعية، مصر، د.ط، 1995.
- 71- الفوال صلاح مصطفى: مناهج البحث في العلوم الاجتماعية، مكتب غريب ، القاهرة ، مصر، د.ط، 1983 .
- 72- كامل محمود عبد الرؤوف: مقدمة في الإعلام والاتصال بالناس، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة ، مصر ، ط 1، 1995 .
- 73- كحيل عبد الوهاب : الرأي العام والسياسات الإعلامية، مكتبة المدينة، القاهرة، مصر، ط 2، 1987.
- 74- كايزول رولان : الصحافة المكتوبة والسمعية البصرية، ترجمة محمد مرسللي، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، د.ط، 1984.
- 75- محمد صلاح الدين عبد الحميد: قياس دور وسائل الإعلام في التنمية الصحفية، مؤسسة ماسبيد للطباعة ، المدينة المنورة ، السعودية ، ط 1، 1982.
- 76- محمد علي عبد المعطي، السرياقوسي محمد : أساليب البحث العلمي، مكتبة الفلاح، الكويت، ط 1، 1988 .
- 77- محمود منال طلعت : مدخل إلى علم الاتصال ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، د.ط ، 2002 .
- 78- مركز الدراسات والبحوث : أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية ، د.ط، 1997.
- 79- مركز الدراسات والبحوث : الإعلام الأمني العربي قضايا ومشكلاته، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، الرياض، السعودية، ط 1، 2001.
- 80- مركز الدراسات والبحوث : الثقافة الأمنية، الموسم الثقافي السابع، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية، د.ط، 1990 ، .
- 81- مركز الدراسات والبحوث: حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، د.ط، 2005.

82- مركز الدراسات والبحوث : المسؤولية الأمنية للمرافق الإعلامية في الدول العربية - الندوة العلمية الثالثة - ، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية، د.ط، 1986.

83- موسى فاروق عبد الفتاح : أسس السلوك الإنساني -مدخل إلى علم النفس العام - ، عالم الكتب للنشر والتوزيع ، الرياض ، السعودية ، د.ط، 1985 .

84- مصباح عامر : الإقناع الاجتماعي - خلفيته النظرية وآلياته العلمية - ، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون، د.ط، 2005.

85- مهنا محمد نصر : الإعلام العربي في عالم متغير ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، مصر ، ط 1، 1997.

86- مهنا محمد نصر : النظرية العامة للمعرفة الإعلامية للفضائيات العربية والعولمة الإعلامية والمعلوماتية، المكتبة الجامعية، الإسكندرية ، مصر ، د.ط، 2003.

87- ميرزا جاسم خليل : الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق ، مركز الكتاب للنشر ، القاهرة، مصر ، ط 1، 2006.

88- النبال مایسة أحمد : التنشئة الاجتماعية -مبحث في علم النفس الاجتماعي - ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، د.ط، 2002.

89- هلر روبرت ل. : الكتابة للتلفزيون والإذاعة ووسائل الإعلام الحديثة، ترجمة مؤيد حسين فوزي، دار الكتاب الجامعي ، الإمارات العربية المتحدة ، ط 1، 2003.

المجلات:

1- إحصاءات حوادث المرور الجسمانية في الجزائر : المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، عدد خاص ، 2004.

2- دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور :، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، الجزائر ، عدد خاص ، (25 نوفمبر 2000) .

3- مجلة الأمن والحياة : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ع246، (ديسمبر / جانفي 2002) .

4- مجلة الأمن والحياة : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ، السعودية ، ع257، (نوفمبر/ ديسمبر2003) .

5- مجلة الأمن والحياة : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية ، ع268، (أكتوبر /نوفمبر 2004) .

- 6- مجلة الأمن والحياة : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ع269، (نوفمبر/ ديسمبر2004) .
- 7- مجلة الأمن والحياة : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ، السعودية ، ع270، (ديسمبر2004/جانفي2005)
- 8- مجلة الأمن والحياة : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ، السعودية ، ع277، (جويلية / أوت 2005) .
- 9- مجلة الأمن والحياة : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ع281، (نوفمبر/ ديسمبر2005) .
- 10- مجلة الأمن والحياة : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ع286، (أفريل 2006) .
- 11- مجلة الشاشة الصغيرة : مجلة أسبوعية، التلفزيون الجزائري، الجزائر ، ع104، (27أكتوبر/02 نوفمبر / 2001).
- 12- مجلة الشرطة : المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، الجزائر ، ع 43 ، (جانفي 1990)
- 13- مجلة الشرطة : مجلة دورية، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، ع 51 ، (مارس 1995)
- 14- مجلة الشرطة : المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، الجزائر ، ع75 ، (فيفري 2005).
- 15- مجلة العلوم الإنسانية : منشورات جامعة منتوري ، قسنطينة ، الجزائر ، ع06، 1995.
- 16- مجلة الفكر الشرطي : شرطة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة ، مج 4 ، ع 2 ، (سبتمبر 1995) .
- 17- مجلة الفكر الشرطي : شرطة الشارقة ، الإمارات العربية المتحدة ، مج 8 ، ع 4 ، (جانفي 2000) .
- 18- مجلة القافلة : شركة الزيت السعودية -أزمكو- ، الظهران ، السعودية ، مج 52 ، ع5 ، (نوفمبر/ ديسمبر 2003)
- 19- مجلة الجزائر للاتصال : معهد علوم الإعلام والاتصال بجامعة الجزائر ، ع4 ، (خريف 1990)
- 20- مجلة الجزائر للاتصال : معهد علوم الإعلام والاتصال بجامعة الجزائر ، ع ع 11-12 ، (ربيع/ صيف 2005) .
- 21- مجلة الحلقة العلمية 548 حول معالجة المعطيات المرورية : قسم البرامج التدريبية بكلية التدريب، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، تونس ، عدد خاص ، (30/26 جويلية 2003).

- 22- المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب : جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ع 22، (نوفمبر 1996).
- 23- المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب : مجلة علمية حولية محكمة، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ع 38، (أوت 2004).
- 24- الملتقى الوطني الأول حول التخطيط العمراني وامن الطرق: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، الجزائر، عدد خاص، (30 جويلية 2002).
- 25- مجلة المهندس الأردني : نقابة المهندسين الأردنيين، عمان، الأردن، ع 62، (ماي /جويلية 1997).
- 26- مجلة المهندس الأردني : نقابة المهندسين الأردنيين، عمان، الأردن، ع 65، (أكتوبر 1998).
- 27- النشرة المرورية : جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ع 02، 2005.
- 28- مجلة الوقاية و السياقة : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، ع 00، 1999.
- 29- مجلة الوقاية و السياقة : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، ع 01، 2000.
- 30- مجلة الوقاية و السياقة : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، ع 02، 2001.
- 31- مجلة الوقاية و السياقة : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، ع 03، 2002.

المذكرات:

- 1- بن عباس فتيحة : دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية -دراسة وصفية استطلاعية-، مذكرة ماجستير غير منشورة، قسم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية، جامعة الجزائر، 2004.
- 2 - بوخبزة نبيلة : الاتصال الاجتماعي الصحي في الجزائر، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر، ديسمبر 1995.
- 3- شعباني عبد المالك : دور الإذاعة المحلية في نشر الوعي الصحي لدى الطلبة الجامعيين، أطروحة ماجستير غير منشورة، معهد علم الاجتماع، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2001-2002.
- 4- صاوي عبد المالك : أساليب الاتصال الإقناعي عند رسول الله - صلى الله عليه وسلم-، مذكرة ماجستير غير منشورة، قسم الدعوة والإعلام والاتصال، كلية أصول الدين والشريعة والحضارة الإسلامية، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، الجزائر، 2005 - 2006.

5- العاقل سهام : الاتصال الاجتماعي في الجزائر دراسة حول فعالية الإعلام في وقاية الشباب من المخدرات -دراسة تحليلية ميدانية - ، مذكرة ماجستير غير منشورة، قسم علوم الإعلام والاتصال ، جامعة الجزائر ، 1998 .

الجرائد :

- 1- أخبار الأسبوع : الجزائر ، ع 94 ، (25/19 جويلية 2003) .
- 2- الخبر : الجزائر ، ع 46685 ، (03 افريل 2006) .
- 3- الخبر: د.ع ، (21 جانفي 2004) .
- 4- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : قانون المرور رقم 16/04 ، الجريدة الرسمية ، ع 72 ، (13 نوفمبر 2004) .
- 5- الشروق : الجزائر، ع 580 ، (26 /20 اكتوبر 2003) .
- 6- النصر: الجزائر ، ع 11208 ، (25 أفريل 2004) .

الوثائق :

- 1- إحصائيات مأخوذة عن الدرك الوطني لولاية قسنطينة.
- 2- إحصائيات مأخوذة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.
- 3- مطويات صادرة عن وزارة النقل بمناسبة أسبوع المرور العربي (14/4 ماي 2005) .
- 4- " المحاور الأساسية للسياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور " : وثائق مأخوذة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق .

الوسائل السمعية البصرية:

- 1- برنامج مع السلامة: الإذاعة الوطنية، القناة الأولى ، (26 ديسمبر 2005) ، الساعة 15.
- 2- برنامج مع السلامة : الإذاعة الوطنية، القناة الأولى ، (09 جانفي 2006) ، الساعة 15.
- 3- نشرة الأخبار : التلفزيون الجزائري ،القناة الأرضية ، (28 سبتمبر 2006) ، الساعة

11.20

المواقع :

- 1- صالح عبد العزيز النصار : " الوعي المروري " نقلا عن الموقع ؛
(أفريل 2005) ، www.jazirah.Com
- 2- " برنامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية " ، نقلا عن الموقع ؛
www.traffic safety.org.sa/achievements/studies-and-researchs/second-stage-second-stage-stiridy4.htm ، (2005/6/15).

- 3- صالح محمد مالك : " الحوادث المرورية أسبابها وطرق الحد منها " ، نقلا عن الموقع؛
(ديسمبر 2005).www.jazirah.com.
- 4- محمد السنيد : " الحملة الوطنية الشاملة للتوعية الأمنية المرورية " ، نقلا عن الموقع ؛
www.Islamwel.net . (2005/12/24).
- 5- أحمد غراب ، هلال عويسي : " قناة تلفزيونية للمرور " ، نقلا عن الموقع؛
(2006/02/10).[www.akbarelyom.org.eg/sayarat / issues](http://www.akbarelyom.org.eg/sayarat/issues).
- 6- " 50 مليار دينار خسائر الجزائر في حوادث المرور " ، نقلا عن الموقع ؛
(2006/04/29) ،www.news.nasees.com
- 7- أسامة قراعه : "سلوك الاجتماعي والرقابة" نقلا عن الموقع ؛
www.enashir.com/blogs/3agab/6854/18k(2006/5/09)
- 8- " نشاط لجنة النقل و المواصلات والاتصالات السلوكية واللاسلكية " : نقلا عن الموقع ؛
(2006/7/9).[www.apn-dz.org/apn / activ-com /activ- transp .htm](http://www.apn-dz.org/apn/activ-com/activ-transp.htm).
- 9- زينب بن زيطة : دراسة ميدانية حول مدى فعالية قانون المرور الجديد تكشف نجاح إلزامية
حزام الأمن سائقو الحافلات و الشاحنات في قفص الاتهام " نقلا عن الموقع ؛
(2006/12/17), www.elkhabar.com/quotidien/lire.php?id:265198:ic:36
- 10- فنون الإقناع(01) ، نقلا عن الموقع،
(2007 /1/17).[www.swalif.net /s_forum1/archive/index.Php/1-79727.html](http://www.swalif.net/s_forum1/archive/index.Php/1-79727.html).
- 11- فنون الحوار والإقناع(05) : نقلا عن الموقع،
(2007/1/17).[www.swalif.net /sforum1/archive/index.php/t-. 81996](http://www.swalif.net/sforum1/archive/index.php/t-.81996)
- 12- عبد الله حامد عبد الله الخلف : دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري -
دراسة تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية بمدينة الرياض -، بحث مقدم استكمالا لمتطلبات الحصول
على درجة الماجستير في العلوم الاجتماعية ، قسم التأهيل والرعاية الاجتماعية ، كلية الدراسات
العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية، 2005. نقلا عن الموقع :
(2007/01/19).[www.nauss.edu .sa / nauss/ arabic/menu elibrary / scletteresearch /master/
year4/part4.ss22006](http://www.nauss.edu.sa/nauss/arabic/menu_elibrary/scletteresearch/master/year4/part4.ss22006).
- 13- عبد الصمد الحكيمي : " حوادث الطرق المشكلة و الحلول " ، نقلا عن الموقع ؛
(فيفري 2007) www.sehha.com.
- 14- عبد القوي محمد الغابري: "دراسة حوادث السير"، نقلا عن الموقع ؛
(فيفري 2006). [www. El moetamar.com](http://www.Elmoetamar.com).

المراجع بالأجنبية:

الكتب :

- 1- Claude Javeau : l'enquête par questionnaire manuel à l'usage du praticien , éd. l'université de Bruxelles , Belgique 2eme édition , 1978.
- 2 - Richard Arcand , Nicole Bourbou : la communication efficace, ed .deboeck université , paris ,1998 .
- 3- Michel Le net, L'état annonceur : techniques, doctrine et morale de la communication sociale , Ed, organisation , paris 1981.
- 4- Nourdine Dekka et Abdeljalil Bezzauacha : les accidents de la circulation en Algérie , CNED , Alger , 1983 .

المجلات:

- 1- revus deutschland – la politique, la culture, l'économie et les sciences- : fl, n°: 3 ,(2004/Juin / Juillet).
- 2- les perspectives de développement de la sécurité routière dans la gendarmerie national : édition .commandement de la gendarmerie national et ministère de la défense national , n° : spécial ,s.d
- 3- " la sécurité routière": editor de l'institut Belge pour la sécurité routière , n:° spécial , 1993 .

المواقع :

- 1-sécurité routière,un défi évangelique déclaration de la commission sociale des évêque de fronce,
[www.securité_routière.equipment.gouv.fr.\(2006/4/03\).](http://www.securité_routière.equipment.gouv.fr.(2006/4/03).)

جامعة الأميرة
عبد القادر
للعلوم الإسلامية

الفقه
الارس

فهرس الموضوعات

1	الفصل الأول : مشكلة البحث ومنهجه.....
2	أولا - مشكلة البحث وتساؤلاته
2	1- تحديد مشكلة البحث
4	2- تساؤلات البحث
5	3- أسباب إختيار الموضوع
6	4- أهداف البحث
7	5- تحديد مفاهيم البحث
14	6- الدراسات السابقة
26	ثانيا- الإطار المنهجي للبحث
26	1- الجزء التحليلي للدراسة.....
31	2-الجزء الميداني للدراسة
40	الفصل الثاني: مدخل عام للمشكلة المرورية.....
41	أولا - تحديد المشكلة المرورية
41	1- خصائص المشكلة المرورية
41	2- أهم المشاكل المرورية
44	3- عناصر المشكلة المرورية
48	4- القيم الاجتماعية العربية و آثارها في المشكلة المرورية.....
52	ثانيا- الإحصاء المروري
52	1- تاريخ الإحصاء المروري
54	2- تطور حوادث المرور بالجزائر
58	3- أسباب حوادث المرور
61	4 - آثار حوادث المرور
65	ثالثا- الأطراف المعنية بالسلامة المرورية

65	1- دور وزارة النقل
68	2- دور الجهاز الأمني
71	3- دور المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.....
72	4- دور مدارس تعليم السياقة
75	5- دور الحركة الجمعوية
77	6- دور مؤسسات التعليم و التربية
79	7- المصادر الإسلامية للعي المروري
80	8- تجارب أجنبية في تنظيم المرور
83	الفصل الثالث : الإعلام و التوعية المرورية
84	أولا - الإذاعة
84	1- تاريخ الإذاعة
87	2- تاريخ الإذاعة في الجزائر
90	3- أنواع الإذاعات
91	4- خصائص الإذاعة
93	5- وظائف الإذاعة
95	6- البرامج الإذاعية
97	7- موقع الإذاعة بين وسائل الإعلام
99	8- تأثير الإذاعة
102	ثانيا - وسائل الإعلام و الوعي المروري
102	1- الوعي المروري
105	2- دور وسائل الإعلام في التوعية المرورية
110	ثالثا- استراتيجيات العملية الإقناعية
111	1- نظريات الإقناع
119	2- الإستراتيجية الإعلامية في الإقناع

138	..... الفصل الرابع: الدراسة التحليلية
139	..... أولا - المظاهر الكمية و النوعية للعينة
139	..... 1- صفات العينة
141	..... 2- المظاهر المتعلقة بعينة برنامج ضوابط مرورية
143	..... 3- المظاهر المتعلقة بعينة برنامج مع السلامة
144	..... ثانيا - فئات ماذا قيل
144	..... 1- فئة الموضوع
166	..... 2- فئة الجمهور المستهدف
171	..... 3- فئة الفاعل
174	..... 4- فئة الأهداف
177	..... 5- فئة الوظيفة الإعلامية
178	..... 6- فئة الأساليب الإقناعية
187	..... ثالثا - فئات كيف قيل
187	..... 1- فئة اللغة المستعملة
188	..... 2- فئة الفواصل الموسيقية
191	..... الفصل الخامس : نتائج الدراسات الميدانية المتعلقة بالسائقين
192	..... أولا- صفات العينة
192	..... 1- الخصائص الديموغرافية
193	..... 2- الخصائص السوسولوجية
199	..... ثانيا - مكانة الإذاعة الوطنية و برامج التوعية المرورية
199	..... 1- درجة الإقبال
208	..... 2- عادات و أنماط الإقبال
212	..... 3- أهمية برامج التوعية المرورية
220	..... ثالثا - فعالية برامج التوعية المرورية

224	1- مكانة الإذاعة كمصدر للمعلومات القانونية.....
234	2- تأثير برامج التوعية المرورية على الجوانب المعرفية السائقين.....
238	3- تأثير برامج التوعية المرورية على الجوانب الوجدانية.....
241	4- تأثير برامج التوعية المرورية على الجوانب السلوكية.....
250	5- نقائص برامج التوعية المرورية.....
253	رابعا-الاقتراحات.....
254	1- الاقتراحات المتعلقة ببرامج التوعية المرورية
266	2- الاقتراحات المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور
273	الفصل السادس: الدراسة الميدانية المتعلقة برجال الأمن و الدرك
274	أولاً- صفات العينة
274	1- الخصائص الديموغرافية
275	2- الخصائص السوسولوجية
278	ثانياً- مكانة برامج التوعية المرورية
278	1- مستوى الاقبال.....
284	2- عادات وأنماط الاقبال
287	3- أهمية برامج التوعية المرورية
294	ثالثاً- تقييم رجال الأمن لدور الإذاعة في التوعية المرورية
294	1-رأي رجال الأمن في دور وسائل الإعلام
103	2-رأي رجال الأمن في دور الإذاعة
308	رابعا- الاقتراحات.....
308	1- الاقتراحات المتعلقة ببرامج التوعية المرورية
318	2- الاقتراحات المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور.....
323	خلاصة واستنتاجات
327	خاتمة

328 الاقتراحات و التوصيات

329 الملاحق

قائمة المصادر و المراجع

الفهارس

مكتبة الأمل
عبد القادر للعطوم الإسلامية

فهرسة الجداول:

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
56	مقارنة بين سنتي 2004-2005 في نسب حوادث المرور	1
56	ترتيب عدد الحوادث لسنة 2005 حسب الولايات	2
57	عدد الوفيات في قارات العالم خلال سنة 1993	3
57	يوضح عدد حوادث المرور في كل من الجزائر والولايات المتحدة الأمريكية لسنة 1993	4
60	يوضح أسباب حوادث المرور لسنة 2002 في المنطقة الحضرية	5
67	عدد الغرامات المسددة وغير المسددة لسنة (2000-2004)	6
131	توزيع درجة ثقة الجمهور في وسائل الإعلام الأمريكية	7
139	يوضح الصفات الكمية والنوعية لعينة الدراسة	8
142	يوضح توزيع عينة برنامج "ضوابط مرورية" حسب تاريخ، موضوع، يوم، وقت ومدة البحث	9
143	يوضح توزيع عينة برنامج "مع السلامة" حسب تاريخ، موضوع، وقت ومدة البحث	10
145	يوضح توزيع المواضيع المعالجة بعينة الدراسة	11
147	يبين نوعية المواضيع المتعلقة بموضوع إحصائيات حوادث المرور	12
149	يبين نوع الرسائل المتعلقة بموضوع المقارنة بين حصيلة حوادث المرور لسنتي (2004-2005)	13
149	يبرز أسباب حوادث المرور حسب حجم تناول عينة الدراسة	14
151	يوضح الأسباب المتعلقة بالإنسان	15
152	يبرز الأسباب المتعلقة بالسائق	16
153	يبين الأسباب المتعلقة بالمركبة	17
155	يوضح الأسباب المتعلقة بالمحيط	18
156	يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع قانون المرور	19
158	يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع السلامة المرورية	20
159	يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع مدارس تعليم القيادة	21
161	يبرز نوع الرسائل المتعلقة بموضوع الاختناقات المرورية	22
162	يبرز نوع الرسائل المتعلقة بموضوع القدرة الاستيعابية للطرق وإعادة تهيئتها	23

163	يبين نوع الرسائل المتعلقة بموضوع الإجراءات المطبقة بالجزائر العاصمة لمعالجة مشكل الاختناقات	24
164	يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع المهلات	25
165	يوضح نوع الرسائل المتعلقة بموضوع المعوقين بسبب حوادث المرور	26
166	يبرز الجمهور المستهدف من برامج التوعية المرورية	27
168	يبين نوعية الجمهور المستهدف والمتعلق بمتغير مستخدمي الطرق	28
169	يبرز الجمهور المستهدف من السائقين	29
170	يبرز الجمهور المستهدف والمتعلق بمتغير المسؤولين	30
172	يوضح العناصر الفاعلة في برنامج مع السلامة	31
175	يبين نوع الأهداف المتوخاة من برامج التوعية المرورية -عينة الدراسة-	32
177	يبرز نوع الوظائف الإعلامية لبرامج التوعية المرورية -عينة الدراسة-	33
179	يبين نوع الحجج المستعملة	34
183	يبرز نوع الجاذبية المستعملة ببرامج التوعية المرورية	35
184	يبين نوع الرسائل المتعلقة بالجاذبية الايجابية	36
185	يبين نوع الرسائل المتعلقة بالجاذبية السلبية	37
186	يبين نوع الرسائل المتعلقة بالجاذبية المحايدة	38
189	يبين نوع الفواصل الموسيقية ببرامج التوعية المرورية	39
192	توزيع أفراد العينة حسب متغير السن	40
194	توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي	41
195	توزيع أفراد العينة حسب الحالة الاجتماعية	42
196	توزيع أفراد العينة حسب عدد سنوات السياقة	43
198	توزيع المبحوثين حسب مدى تعرضهم لحوادث المرور	44
199	يوضح مدى استماع المبحوثين للإذاعة الوطنية	45
200	يوضح مدى استماع المبحوثين لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية	46
202	يوضح علاقة السن بمدى الاستماع لبرامج التوعية المرورية	47
203	يبين مدى استماع المبحوثين لبرنامج ضوابط مرورية	48
204	يوضح مدى استماع المبحوثين لبرنامج مع السلامة	49
207	يوضح مدى استماع المبحوثين للومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية	50
208	يوضح توزيع أفراد العينة حسب الأماكن التي يستمعون فيها للإذاعة	51
209	يوضح علاقة الحالة الاجتماعية للمبحوثين بدرجة الاهتمام لديهم أثناء متابعة برامج	52

	التوعية المرورية	
210	يوضح مدى مناسبة وقت بث برامج التوعية المرورية حسب رأي المبحوثين	53
211	يوضح مدى ترقب المبحوثين لبرامج التوعية المرورية	54
212	يوضح ترتيب المبحوثين للبرامج الإذاعية	55
213	يوضح علاقة المستوى التعليمي برأي المبحوثين في محتوى برامج التوعية المرورية من حيث درجة الإفادة	56
214	يوضح أهداف المبحوثين من الاستماع لبرامج التوعية المرورية .	57
216	يوضح رأي المبحوثين في المدة المخصصة لبرامج التوعية المرورية بمدى استماعهم لها	58
217	يبين رأي المبحوثين في منشطي البرنامجين "ضوابط مرورية" و"مع السلامة"	59
218	يوضح مدى إعجاب المبحوثين بالموضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية	60
219	يوضح أسباب عدم إعجاب المبحوثين بالموضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية	61
221	يبرز المشاكل التي يعاني منها السائقون حسب رأي المبحوثين	62
224	يبين مدى اطلاع المبحوثين على التعديل الجديد لقانون المرور	63
224	يوضح علاقة المستوى التعليمي للمبحوثين بمدى اطلاعهم على التعديل الجديد لقانون المرور	64
226	يبرز مصادر المبحوثين في الاطلاع على قانون المرور الجديد	65
228	يبرز رأي المبحوثين في التعديلات الجديدة لقانون المرور وتبريرهم لذلك	66
231	يبين علاقة رأي المبحوثين في التعديلات الجديدة لقانون المرور بمتغير عدد سنوات السياقة	67
232	يبين مدى محاولة المبحوثين للتعرف على قانون المرور المعدل من خلال الإذاعة الوطنية.	68
233	يبين ترتيب وسائل الاتصال حسب الأفضلية في تقديم الإرشادات المرورية	69
234	يبين إذا ما كانت برامج التوعية المرورية تفتح مجالاً للنقاش لدى المبحوثين	70
236	يوضح مدى إضافة برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية للمبحوثين من المعلومات	71
237	يوضح نوع المعلومات التي إضافتها برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية للمبحوثين	72
239	يبين الحالة الشعورية للمبحوثين أثناء استماعهم لبرامج التوعية المرورية في علاقتها بمتغير السن	73
240	يوضح الحالة الشعورية للمبحوثين أثناء استماعهم لخبر حادث مرور عبر الإذاعة الوطنية	74
242	يبرز مدى تطبيق المبحوثين للنصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية	75
243	يبرز مدى اقتناع المبحوثين بوضع حزام الأمن من خلال استماعهم لبرامج التوعية المرورية	76
244	يوضح مدى اقتناع المبحوثين بالتقليل من السرعة من خلال استماعهم لبرامج التوعية	77

	المرورية	
246	يبرز علاقة متغير السن بمدى قدرة برامج التوعية المرورية في إقناع المبحوثين بالتقليل من السرعة	78
247	يبرز مدى قدرة برامج التوعية المرورية في إقناع المبحوثين بالتقليل من السرعة وعلاقتها بمدى تعرض المبحوثين لحوادث المرور	79
249	يوضح علاقة الحالة الاجتماعية للمبحوثين بمدى قدرة برامج التوعية المرورية الإذاعية على الإنقاص من حالة قلق المبحوثين أثناء السياقة	80
250	يوضح مدى وجود نقائص في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية حسب رأي المبحوثين	81
251	يوضح نقائص برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية حسب رأي المبحوثين	82
254	يوضح المواضيع المقترحة من طرف المبحوثين	83
257	يبين الأسلوب الأفضل في الإقناع حسب رأي المبحوثين	84
260	يبين الوقت المفضل لدى المبحوثين للاستماع لبرامج التوعية المرورية	85
261	يبين اليوم المفضل لدى المبحوثين لبت برامج التوعية المرورية بالإذاعة	86
262	يوضح طبيعة المنشط من حيث النوع حسب تفضيل المبحوثين	87
263	يوضح طبيعة المنشط من حيث التكوين حسب تفضيل المبحوثين	88
264	يبرز اللغة المفضلة لدى المبحوثين	89
265	يوضح القوالب الإذاعية الأكثر قدرة على الإقناع حسب رأي المبحوثين	90
267	يوضح ترتيب الجهات المسؤولة عن التوعية المرورية حسب رأي المبحوثين	91
268	يوضح أفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور حسب رأي المبحوثين	92
270	يوضح رأي المبحوثين في رجال الأمن (شرطة - درك)	93
274	يوضح توزيع أفراد العينة حسب متغير السن	94
275	يوضح توزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس	95
275	يوضح توزيع أفراد العينة حسب متغير المستوى التعليمي	96
276	يبين توزيع أفراد العينة حسب متغير الخبرة المهنية	97
277	يوضح توزيع أفراد عينة الشرطة حسب متغير الرتبة	98
278	يوضح توزيع أفراد عينة الدرك حسب متغير الرتبة	99
278	يبرز مدى استماع المبحوثين للإذاعة الوطنية	100
279	يوضح مدى استماع المبحوثين لبرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية	101
281	يبين علاقة متغير السن بمدى الاستماع لبرامج التوعية بالإذاعة الوطنية	102

282	يوضح مدى استماع المبحوثين لكل من البرنامجين "ضوابط مرورية" و"مع السلامة"	103
283	يوضح مدى استماع المبحوثين للومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية	104
284	يبين أماكن استماع المبحوثين للإذاعة	105
285	يبرز علاقة متغير الجنس بدرجة اهتمام المبحوثين ببرامج التوعية المرورية	106
285	يبين مدى مناسبة وقت بث برامج التوعية المرورية للمبحوثين ومدى ترقبهم لها	107
287	يبين ترتيب البرامج الإذاعية حسب الأفضلية لدى المبحوثين	108
288	يبين رأي المبحوثين في مدى فائدة برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية	109
289	يبين أهداف المبحوثين من الاستماع لبرامج التوعية المرورية	110
290	يبين علاقة المستوى التعليمي بأهداف المبحوثين من الاستماع لبرامج التوعية المرورية	111
291	يوضح علاقة رأي المبحوثين في المدة المخصصة لبرامج التوعية المرورية بمدى استماعهم لها	112
292	يوضح رأي المبحوثين في منشطي البرنامجين "ضوابط مرورية" و"مع السلامة"	113
293	يوضح مدى إعجاب المبحوثين بالومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية	114
294	يبين سبب عدم إعجاب المبحوثين بالومضات الإشهارية المتعلقة بالتوعية المرورية	115
295	يبين أفضل طريقة لترسيخ السلوك القانوني للسائقين	116
296	يبرز علاقة الخبرة برأي المبحوثين في أفضل طريقة لترسيخ السلوك القانوني للسائقين	117
297	يجيب عن التساؤل فيما ساهمت البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور	118
298	يوضح علاقة متغير الرتبة برأي المبحوثين من الشرطة فيما ساهمت البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور	119
299	يوضح علاقة متغير الرتبة برأي المبحوثين من الدرك فيما ساهمت البرامج الإعلامية الخاصة بالمرور	120
300	يبين رأي المبحوثين في مدى دراية السائقين بتعديلات قانون المرور الجديد	121
301	يوضح رأي المبحوثين في دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور	122
302	يوضح علاقة مستوى التعليم برأي المبحوثين في دور الإذاعة في التعريف بقانون المرور	123
303	يوضح رأي المبحوثين في النصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية من حيث التنوع	124
304	يوضح رأي المبحوثين في النصائح المقدمة في برامج التوعية المرورية من حيث الإفادة	125
305	يوضح رأي المبحوثين في أساليب الإقناع ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية	126
306	يوضح رأي المبحوثين في المواضيع المعالجة ببرامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية	127
307	يبين تأييد المبحوثين لإدخال المزيد من برامج التوعية المرورية الإذاعية	128

130	يوضح لماذا يوجد تفاوت في برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية حسب رأي الباحثين	130
131	يبرز المواضيع المقترحة للمعالجة من طرف الباحثين	131
131	يوضح الأساليب الأفضل في الإقناع حسب رأي الباحثين	131
132	يوضح الوقت المفضل لبث برامج المتعلقة بالتوعية المرورية	132
133	يكشف عن اليوم المفضل لبث برامج التوعية المرورية	133
134	يوضح طبيعة النشاط حسب تفضيل الباحثين له من حيث النوع	134
135	يوضح طبيعة النشاط حسب تفضيل الباحثين له من حيث طئعة الباحثين	135
136	يوضح اللغة المفضلة بالنسبة للباحثين	136
137	يوضح القوالب الإذاعية الأكثر قدرة على الإقناع حسب رأي الباحثين	137
138	يوضح الجهات المسؤولة عن التوعية المرورية حسب تفضيل الباحثين	138
139	يكشف عن أفضل الطرق للوقاية من حوادث المرور حسب رأي الباحثين	139
140	يوضح رأي الباحثين في السائقين	140